Ciudad de México
Capital en Movimiento

Instituto de las Mujeres del Distrito Federal
Dirección General

"2011 Año del Turismo"

MÉXICO, D.F., A 19 DE JULIO DE 2011
INMUJERES-DF/DG/482/07-11

Asunto: Entrega de observaciones a documento "Evaluación externa 2010..."

MTRO. PABLO YANES RIZO
DIRECTOR GENERAL
CONSEJO DE EVALUACIÓN DEL DESARROLLO SOCIAL
DEL DISTRITO FEDERAL

PRESENTE

Apreciable Mtro. Yanes:

Con relación al oficio CEDS/DG/1662/2011 de fecha 03 de junio de 2011, en el que solicita realizar observaciones a los resultados de la ***"Evaluación externa 2010 del diseño e implementación de la Política de Transporte Público Colectivo de Pasajeros en el Distrito Federal"***, hago entrega de las consideraciones realizadas a través de una sinopsis de hallazgos que se anexa al presente.

Sin más por el momento, reciba saludos cordiales.

ATENTAMENTE

LIC. MARTHA LUCÍA MÍCHER CAMARENA
DIRECTORA GENERAL DEL INSTITUTO DE LAS MUJERES DEL DISTRITO FEDERAL

Consejo de Evaluación del Desarrollo Social del Distrito Federal
Gaceta DF
Dirección General
22 JUL 2011
RECIBIDO
J.A.V. Hora: 13:15

MLMC/Mcg/Mac/emp

México, D.F., a 11 de julio de 2011
CMAVS/T-089/07-11

SINOPSIS DE LAS OBSERVACIONES A LOS RESULTADOS DE LA EVALUACIÓN EXTERNA 2010 DEL DISEÑO E IMPLEMENTACIÓN DE LA POLÍTICA DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO DE PASAJEROS EN EL DISTRITO FEDERAL

MTRO. PABLO YANES RIZO
DIRECTOR GENERAL
CONSEJO DE EVALUACIÓN DEL DESARROLLO SOCIAL
DEL DISTRITO FEDERAL

PRESENTE

Apreciable Mtro. Yanes:

Con relación al oficio CEDS/DG/1662/2011, del 3 de junio de 2011, enviado por el Mtro. Pablo Enrique Yanes Rizo, Director General del Consejo de Evaluación del Desarrollo Social del Distrito Federal y en respuesta a su solicitud con folio de Control de Gestión núm. 1545/2011, de fecha 6 de junio de 2011, a fin de emitir observaciones al documento "Evaluación del diseño e instrumentación de la política de transporte público colectivo de pasajeros en el Distrito Federal", versión Entrega Final del 25 de febrero de 2010, le presento las siguientes consideraciones y reporte de trabajos.

El material de 275 páginas, elaborado por el Consejo de Evaluación del Desarrollo Social del Distrito Federal, con el apoyo académico del Programa Universitario de Estudios sobre la Ciudad, PUEC, de la Universidad Nacional Autónoma de México, UNAM, centra su análisis a partir del periodo sexenal 2006- 2012.

TARJETA INFORMATIVA

SINOPSIS DE HALLAZGOS

"Evaluación del diseño e instrumentación de la política de transporte público colectivo de pasajeros en el Distrito Federal", versión Entrega Final del 25 de febrero de 2010

HALLAZGO	DESCRIPCIÓN	UBICACIÒN	RESPUESTA
1. Desarrollo de un marco conceptual que desarrolla el tema del derecho de las mujeres al transporte público desde el enfoque de equidad social y no discriminación en general, pero NO incorpora un análisis de género en el sustento teórico de la evaluación.	Los conceptos utilizados para realizar el análisis y la evaluación de las políticas públicas en materia de transporte público en la Ciudad de México, durante el periodo 2006- 2012, con base en el derecho a la Ciudad y al transporte público adecuado, no contemplan como principio de análisis el enfoque de género. Si bien rescata en los temas sustantivos la equidad, la no discriminación por razones de género y la seguridad, no alude a la comprensión del uso de la ciudad y sus servicios, así como del desarrollo basado en el diseño de políticas	**APARTADO 1. Marco Conceptual**	Ello implica un diseño de la políticas, del acceso del transporte, de su **accesibilidad por necesidades de transportación de manera diferenciada para hombres y mujeres**, dadas las características no sólo de tipo de uso, sino de la movilidad por población usuaria, de manera diferenciada para mujeres que para hombres, considerando que el 47% de los viajes diarios los realizan mujeres. Se sugiere la inclusión de los conceptos establecidos en la Carta Internacional de las Mujeres por el Derecho a la Ciudad, presentada Foro Urbano Mundial, Barcelona, septiembre 2004, como parte de los conceptos incluidos por el derecho al transporte público, antes de la página 18 de este documento, en los puntos: - 2.3. De las condiciones de seguridad en la ciudad - 2.4 De la movilidad en la ciudad - Propuestas Acerca del 1. GESTION DEMOCRÁTICA DEL TERRITORIO - Acerca del punto 2.2 CIUDADES SUSTENTABLES COMO UN DERECHO HUMANO. Transporte público seguro y adecuado a los requerimientos de movilidad de las mujeres - Acerca del punto 3. Ciudades seguras para las mujeres, ciudades seguras para todos y todas.

TARJETA INFORMATIVA

	para la satisfacción del ejercicio de derechos para todas y todos.		
2. En el subtema de Marco normativo, se parte de CEDAW para sustentar la no discriminación, pero no se establecen pautas concretas sobre elementos de la normatividad internacional ni nacional y menos de la normatividad local.	El subapartado del marco jurídico vinculante al derecho al transporte público, en materia de derechos humanos contempla el art 14 de la CEDAW, como vinculante al ejercicio de derechos de las mujeres al transporte público.	**APARTADO 1. Marco Conceptual** **pp. 7- 19**	El reconocimiento de la violencia contra las mujeres en los ámbitos público y privado como el más grave obstáculo para alcanzar el desarrollo integral de las más del 50% de la población, así como para el ejercicio pleno de los derechos humanos y el acceso a una vida libre de violencia, no sólo se expresa en la CEDAW, Se recomienda que además de ésta, se incluyan los compromisos adquiridos en las Conferencias de Naciones Unidas en la materia: • **1980.** Segunda Conferencia Mundial de la Mujeres en Copenhague, Dinamarca. • **1981**. Convención de la ONU sobre la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación en contra de las Mujeres (CEDAW). • **1985**. Tercera Conferencia Mundial sobre la Mujer en Nairobi, Kenya. • **1994**. Convención Interamericana para Prevenir, Sancionar y Erradicar la Violencia contra la Mujer "Convención de Belém do Pará" realizada en Brasil. • **1995**. Cuarta Conferencia Mundial sobre la Mujer realizada en Beijing. • **2000**. Declaración y Objetivos del Milenio. Así como la Conferencia internacional de Medio Ambiente y Desarrollo (1992) y Hábitat II (1996)
3. Sistematización de puntos relevantes respecto de las políticas del transporte público en la Ciudad de México de 1994-2007	APARTADO 3. Antecedentes y situación actual del transporte público en la Ciudad de México	pp. 25- 58	Se felicita por el esfuerzo sustantivo y de gran importancia para el análisis de dichas políticas. Resalta el análisis de los cuadros analíticos en el tiempo de traslado y de gasto-inversión en el transporte, lo cual es un aporte relevante en el tema.

TARJETA INFORMATIVA

4. No se incluye el análisis estadístico diferenciado por sexo, lo que daría resultados importantes respecto de las características de movilidad de hombres y mujeres y señalar las necesidades de planeación del transporte público y diseño urbano desde las necesidades expresadas por mujeres en el acceso a los beneficios del transporte público a la cobertura de necesidades básicas para su pleno desarrollo.	APARTADO 3. Antecedentes y situación actual del transporte público en la Ciudad de México. Con relación al subtema **Viajes en transporte público y privado**, se analizan los cambios por cobertura de transporte estudiado en esta evaluación, incluyendo los impactos con la apertura de nuevas líneas y el ingreso de Metrobús.	pp. 38- 58	No se señala en los cambios de movilidad del total de viajes cuántos son por mujeres y cuántos por hombres, dato que rescata la Encuesta de origen y destino del periodo analizado en este documento, cuántas corresponden al DF y a otros municipios de la ZMVM. Con relación al subtema **Viajes en transporte público y privado**, se sugiere considerar los esfuerzos de STC, STE, RTP y Metrobús por conocer el número de usuarias de estos transportes, que tampoco es retomado por el presente documento. Desde 2008 se han llevado a cabo el Diagnóstico de la Violencia Sexual hacía las Mujeres en el Transporte Público de la Ciudad de México con propuesta de política pública, a cargo de la Organización Civil Centro de Información Geoprospectiva, AC,, presentando resultados en seis CETRAM´s mediante dos estudios realizados en 2008 y 2009; se cuenta con el Diagnóstico de Derechos Humanos y el Transporte Público, realizado por SETRAVI en 2010 y por el Diagnóstico de Calidad de Metrobús, realizado en 2010, los cuales resultan insumos importantes en el tema y en la presente evaluación no son tomados en cuenta.
5. Del punto 4.1. Descentralización y Coordinación de los Organismos de Transporte del Distrito Federal, no se mencionan dentro de sus servicios y programas: la existencia de un protocolo de atención interinstitucional a víctimas de violencia sexual en el STC, los Centros de Justicia: para Mujeres en Hidalgo, el centro de Justicia Integral de Pantitlán y el Centro de Justicia Cívica	Del STC se mencionan como relevantes y relacionados con los principios señalados en el marco conceptual de derechos: la tarjeta de prepago y acceso; la Línea 12, la	**APARTADO 4. Resultados de la evaluación del diseño de la política de TPCP**	Se recomienda que se incluyan los servicios referidos, a saber: ➢ Diseño y aplicación desde 2008 de un Protocolo de Atención Interinstitucional a víctimas de violencia sexual en el STC como parte de los servicios de calidad y seguridad del STC. ➢ Apertura y funcionamiento desde 2010 de los Centros de Justicia. para Mujeres, en Hidalgo, el centro de Justicia Integral de Pantitlán y el Centro

TARJETA INFORMATIVA

	en Guerrero, el servicio de vagones exclusivos en horas pico, todos estos como parte del binomio de servicios con calidad y seguridad.	Radiotelefonía en los trenes; la actualización del polígono de carga Oferta- demanda de la Línea B; el incremento de la capacidad de transportación y calidad del servicio del Metro en la Línea A; la modernización y mantenimiento de 25 trenes.		de Justicia Cívica en Guerrero. ➢ Servicio de 3 vagones por tren exclusivos para mujeres en horas pico en las líneas 1, 3, 5, 7,9, A y B como parte de los servicios con calidad y seguridad.
6.	Del punto 4.1. Descentralización y Coordinación de los Organismos de Transporte del Distrito Federal, no se mencionan dentro de sus servicios y programas: los autobuses especiales para personas con discapacidad, el transporte escolar y las Unidades Exclusivas "Atenea"; tampoco se hace mención de los servicios de transporte especializado como son las rutas en los Bachilleres para traslado estudiantil y de mujeres para toma de Cáncer mamario.	De la Red de Transporte de Pasajeros (RTP) se mencionan: el Centro de Control de Servicio (GSP, que es binomio de calidad-seguridad); el Servicio Expreso y el Servicio Especial "Bugambilia".	**APARTADO 4. Resultados de la evaluación del diseño de la política de TPCP**	Se recomienda su inclusión como parte de los servicios de calidad y seguridad del STC
7.	Del punto 4.1. Descentralización y Coordinación de los Organismos de Transporte del Distrito Federal, no se mencionan dentro de sus servicios y programas: no se menciona Cero Emisiones Línea 2- 2ª, Unidades Exclusivas para mujeres en los dos	Del Servicio de Transportes Eléctricos, STE se mencionan: la Red de Trolebuses, Corredor Cero Emisiones, Tren Ligero.	**APARTADO 4. Resultados de la evaluación del diseño de la política**	Se recomienda su inclusión como parte de los servicios de calidad y seguridad del STC

Tacuba No. 76 ● 4o. piso ● Col. Centro ● C.P. 06010
Del. Cuauhtémoc ● Tel. 5512 2853 ext. 114

TARJETA INFORMATIVA

	Corredores Cero Emisiones.		**de TPCP**	
8.	Del punto 4.1. Descentralización y Coordinación de los Organismos de Transporte del Distrito Federal, no se mencionan dentro de sus servicios y programas: no se mencionan los datos estadísticos desagregados por sexo que maneja Metrobús, la medida de calidad del servicio con seguridad de separación permanente de mujeres y hombres y las adecuaciones a las instalaciones para uso de las personas con discapacidad.	De Metrobús se mencionan: la Conexión Metropolitana, Tren Suburbano-Buenavista y próximamente la Línea 4.	**APARTADO 4. Resultados de la evaluación del diseño de la política de TPCP**	Se recomienda su inclusión como parte de los servicios de calidad y seguridad del STC
9.	Con relación al punto 4.2 de las Bases Jurídicas y normativas del TPCP,	Se hace un importante análisis de los fundamentos de la ley y del transporte público que constituyen la Ley de Transportes y Vialidad del DF, a la luz del cumplimiento del transporte público como derecho, no obstante, no se retoma el análisis desde un enfoque de género.	**APARTADO 4. Resultados de la evaluación del diseño de la política de TPCP** **pp. 71-80**	Se recomienda señalar en el párrafo tercero de la página 76 de este documento, que no existen señalamientos en conformidad con los ordenamientos internacionales en materia de derechos de las mujeres, así como disposiciones que actualicen y se armonicen con estas disposiciones, tal como lo establece CEDAW, y la normatividad vigente nacional y local en materia de Acceso a una vida libre de violencia, particularmente del artículo 23 de la ley local.
10.	Con relación al punto 4.3. Bases programáticas del TCCP, la información referida a las modificaciones al Código Penal en materia de delitos sexuales, da a entender que son realizadas a raíz del Programa Viajemos Seguras, por lo que	En la página 88 se hace una acotación respecto del compromiso de establecer en el programa, un	**APARTADO 4. Resultados de la evaluación del diseño**	La tipificación de los delitos de violación, abuso sexual, hostigamiento sexual, estupro e incesto se hace desde septiembre de 2007 y el agravamiento de los delitos y la responsabilidad de los servidores públicos se realizan en marzo de 2011, todo ello en el marco del proceso de armonización a la normatividad vigente de la Ciudad de

TARJETA INFORMATIVA

hay que precisar la información.	Subprograma para la Equidad de Género, la nota al pie 57, que no tiene que ver con el sentido de este subprograma.	**de la política de TPCP** **pág. 88**	México. Actualmente lo que se han creado son medidas y programas para lograr justiciabilidad por estos delitos cometidos en el transporte público, como la capacitación a PGJDF y TSJDF en materia de género y derechos humanos de las mujeres, así como el marco jurídico vigentes en el DF en la materia; la capacitación a personal de seguridad al servicio del Transporte Público acerca de estos temas y del programa Viajemos Seguras en el Transporte Público de la Ciudad de México. As{i también como la definición de procedimientos interinstitucionales para atender a víctimas de estos delitos y no sólo para remitir a probables responsables de los mismos, en cumplimiento con los establecido tanto en el artículo 5 de la Ley de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia en el DF, la Ley de Derechos de las Víctimas del DF, así como en cumplimiento de CEDAW
11. Acerca del Apartado del Programa Viajemos Seguras en el Transporte Público de la Ciudad de México (interinstitucional) Se incluye el apartado como cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 14, párrafo 2 de la Convención sobre la Eliminación de todas las formas de Discriminación contra la Mujer, así como en materia local, de la Ley de Igualdad Sustantiva entre Mujeres y Hombres del DF, la Ley de Acceso de las Mujeres a	Se reconoce que dicho Programa está sustentado en el compromiso por cumplir con los derechos humanos de las mujeres, que es una carencia en la Ley de transporte y su Reglamento, de igual manera que existan unidades exclusivas y formas de denuncia	pp. 91- 93	Al respecto, se comenta el sentido que la ONU[1] le da al segregacionismo en el mundo como término que refiere los actos inhumanos cometidos para instituir o mantener la dominación de un grupo racial sobre cualquier otro grupo racial, a fin de **oprimirlo sistemáticamente (se desglosan los actos)**. Se señala que: Es una acción afirmativa de seguridad en horarios pico, busca acceder al servicio, en condiciones de seguridad y tranquilidad, para no ver su integridad expuesta al escrutinio de la población masculina, generando procesos de violencia sistemática que excluye a las mujeres del acceso al derecho al transporte público para cubrir sus

[1] Declaración sobre la eliminación de todas las formas de discriminación racial, Proclamada por la Asamblea General de las Naciones Unidas el 20 de noviembre de 1963 [resolución 1904 (XVIII)]

TARJETA INFORMATIVA

una Vida Libre de Violencia, el Programa General de Desarrollo del DF (2007-2012), el programa Número 12, denominado "Igualdad de Género" (sic) y el propio PITV (2007- 2012), mencionando sus objetivos específicos y punteo tres acciones del mismo, a saber: 1.-Unidades exclusivas para mujeres. El Programa ATENEA de la Red de Transporte de Pasajeros (RTP) con 67 unidades especiales para mujeres". 2.- Programa de Separación de Mujeres y Hombres en horarios pico". 3.- Módulos de Atención Viajemos Seguras.	expedita. Sin embargo, la medida de separación mujeres y hombres en horas pico se señala como una forma de segregación de los hombres, tal como sucede con la población negra y blanca, en justificación del criterio de seguridad e integridad física para las mujeres.		necesidades básicas. Se reflexiona respecto de: Se ha considerado como fenómenos de segregacionismo, las distinciones discriminatorias y excluyentes en contra de las mujeres y por asuntos religiosos e ideológicos, donde se impide prácticamente el acceso a espacios públicos, a sus servicios y beneficios para el desarrollo. - El hecho de que las mujeres, por el hecho de ser tales, no puedan transitar libremente una calle, transporte público, se restringa su acceso a la educación y a un trabajo conveniente por la violencia sistémica en contra suya en cualquier espacio público,, tránsito inseguro por el diseño de ciudades sin enfoque de género - Sobrevivir un hecho y otro de violencia sexual en su vida en completa impunidad, podría considerarse como un sistema social que permite la exclusión - El hecho de que, dentro de las planificaciones de servicios más accesibles en el tiempo invertido para los traslados, no se considere los obstáculos para el acceso de las mujeres a un tránsito seguro, por ejemplo en contextos de hora pico, provoca un mayor desgaste en tiempo invertido que no ha sido contabilizado en las estadísticas, volviéndolo a fin de cuentas, ineficiente para la cobertura de las necesidades de las mujeres. Ante esto se observa que una acción afirmativa necesaria, en tanto no existe todavía un transporte, **con capacidad suficiente de acuerdo a la demanda, es la separación de hombres y mujeres en horas pico.** No es una política discriminatoria **en contra de los hombres**, quienes siguen ocupando en el STC las dos terceras partes de los vagones con separación, siendo que

Tacuba No. 76 ● 4o. piso ● Col. Centro ● C.P. 06010
Del. Cuauhtémoc ● Tel. 5512 2853 ext. 114

TARJETA INFORMATIVA

			la población femenina alcanza casi la mitad de usuarias. Tampoco es una **medida temporal en contra de los hombres** "mientras se educan"; es *una medida temporal de seguridad y una medida positiva, en tanto la cobertura insuficiente y mal diseñada para el traslado de mujeres y hombres, dado que la violencia que se comete contra las mujeres en los transportes públicos constituye un delito*, reflejo de las construcciones sociales de control y poder territorial masculino en el espacio público, lo que claramente impide su acceso al derecho al transporte público. Es una **medida de seguridad** que se ofrece como un servicio que eleva la calidad del mismo, por su enfoque de garantía de derechos al acceso al transporte público, que pueden tomar o no las mujeres si consideran resguardar de mejor manera su seguridad en el traslado, sin que por ello se les restrinja el libre uso de cualquier espacio del transporte. Si se aspira a un traslado eficiente y adecuado a los destinos de las mujeres habrá que considerar los cambios constantes de rutas y conexiones entre transportes que se deben hacer por cuestiones de seguridad por parte de las mujeres, cuestión que no solo impacta en el tiempo sino también en su salud a raíz del estrés que genera a las mismas. Con relación a las acciones del Programa, éstas no se reflejan de manera global, al no señalar todos sus componentes, por lo que se sugiere la inclusión de todas las acciones. Éstas se describen en la tarjeta informativa.

TARJETA INFORMATIVA

Se señalan como desafíos y oportunidades, para ponerlos a consideración e interés del equipo responsable de la Evaluación, los siguientes:

Desafío: la ausencia de estudios y diagnósticos que revelen el uso del transporte público de las mujeres, las problemáticas que enfrenta en sus traslados diarios y las necesidades a las que debería atender el transporte público para cubrir verdaderamente con enfoque de derechos, donde el 47% son mujeres usuarias.

Oportunidad: la posibilidad de integrar los esfuerzos interinstitucionales que se han emprendido en el periodo de gobierno evaluado en el documento para integrar una política desde un enfoque de género, de acuerdo a los criterios y sustentos internacionales y locales que responden al derecho al transporte público.

Tacuba No. 76 ● 4o. piso ● Col. Centro ● C.P. 06010
Del. Cuauhtémoc ● Tel. 5512 2853 ext. 114

TARJETA INFORMATIVA

México, D.F., a 5 de julio de 2011
CMAVS/T-089/07-11

MTRO. PABLO YANES RIZO
DIRECTOR GENERAL
CONSEJO DE EVALUACIÓN DEL DESARROLLO SOCIAL
DEL DISTRITO FEDERAL

1

PRESENTE

Apreciable Mtro. Yanes:

Con relación al oficio CEDS/DG/1662/2011, del 3 de junio de 2011, enviado por el Mtro. Pablo Enrique Yanes Rizo, Director General del Consejo de Evaluación del Desarrollo Social del Distrito Federal y en respuesta a su solicitud con folio de Control de Gestión núm. 1545/2011, de fecha 6 de junio de 2011, a fin de emitir observaciones al documento "Evaluación del diseño e instrumentación de la política de transporte público colectivo de pasajeros en el Distrito Federal", versión Entrega Final del 25 de febrero de 2010, le presento las siguientes consideraciones y reporte de trabajos.

A partir de recibida la instrucción antes señalada di lectura al material de 275 páginas, elaborado por el Consejo de Evaluación del Desarrollo Social del Distrito Federal, con el apoyo académico del Programa Universitario de Estudios sobre la Ciudad, PUEC, de la Universidad Nacional Autónoma de México, UNAM, el cual centra su análisis a partir del periodo sexenal 2006- 2012.

De los contenidos generales

Dicho documento se compone de nueve componentes temáticos, el cual incorpora un análisis de contexto del transporte público en la Ciudad de México desde sus inicios, ponderando los grandes cambios de movilidad en la Zona Metropolitana del valle de México (ZMVM) en 1994 y 2007, así como un interesante cuadro analítico del ingreso-gasto en transporte de los hogares. Ello dentro de su apartado núm. 3 Antecedentes y situación actual del transporte público en la Ciudad de México.

Antes de ello, el documento incluye como apartado 1 el Marco conceptual de la presente Evaluación, el cual centra e análisis y evaluación de las políticas públicas a partir del derecho a la ciudad, específicamente del derecho a la movilidad de las personas y de manera general, dentro de los DESC, focalizando la política de transporte público colectivo de pasajeros (TPCP) en el territorio del Distrito Federal, y como contexto metropolitano obligado la zona metropolitana, la cual abarca las 16 Delegaciones Políticas del DF, 59 municipios del Estado de México y 29 municipios del estado de Hidalgo.

TARJETA INFORMATIVA

Los alcances de la evaluación son de aproximación cualitativa a los problemas estratégicos del TPCP en la metrópoli, dado el tiempo de duración del proceso, que es de cuatro meses.

El resultado, a decir de sus autores es "un conjunto de recomendaciones y propuestas que permiten apuntar hacia la construcción de una política de transporte público orientada hacia la transformación del transporte en la ciudad que, por un lado, disminuya el peso relativo de los viajes realizados en el transporte de tipo privado y aumente aquellos realizados en el colectivo y, por otro, apoye la reducción de las desigualdades socio-territoriales acumuladas **y que históricamente han generado procesos de segmentación y segregación socio.- espacial de la ciudad**".[1]

Los capítulos siguientes –capítulo dos y tres-, desarrollan la propuesta metodológica de evaluación de la TPCP, y una breve descripción histórica de la política de transporte en la Ciudad de México, así como en un análisis de la situación actual de la movilidad en la capital del país.

Los resultados de la evaluación se presentan en el capítulo cuarto (diseño de la política de TPCP) y quinto (instrumentación). El documento incluye un capítulo que elabora una valoración cuantitativa y cualitativa de la política desde distintas disciplinas, así como una análisis de tendencias y desafíos estratégicos del TPCP. En el octavo capítulo se presentan las observaciones y recomendaciones derivadas de los resultados de la evaluación, con el propósito de establecer criterios para mejorar y fortalecer la política de acceso al transporte, así como mejorar la movilidad de la población de menores recursos en el Distrito Federal. Finalmente, se presenta la bibliografía y se incluye un conjunto de anexos que contienen la cartografía y los principales datos estadísticos.

De inicio el documento enmarca los criterios para establecer el derecho a un transporte público adecuado conforme a los instrumentos internacionales actuales, en los que se sustenta actualmente la Asociación Internacional del Transporte Público (UITP), fundada en 1885, y la cual representa la instancia de referencia internacional, conformada por autoridades del transporte público, operadores, grupos de poder en este ámbito, organizaciones científicas, proveedores de equipos e industriales de países.

Estos criterios se orientan por los fundamentos del desarrollo sostenible, en materia social, económica y medioambiental que establecen tanto la Declaración de Río sobre Medio Ambiente y Desarrollo (principios 1, 3, 4, y 5), el Programa 21 de la ONU (capítulos 3, 6, 7, 9) y el Protocolo de Kyoto (Artículo 2, VII y VIII).

La mencionada Asociación Internacional recoge estos compromisos en el Protocolo de Toronto 2, firmado en 1999, así como en la Declaración de las ciudades en Movimiento, firmado en Melbourne en 2000. Bajos estos principios, las directrices de un transporte

[1] Texto en cuestión, p.4

público sostenible es un **satisfacer las necesidades básicas** sistema que "permite de **acceso** a los bienes, el trabajo, la educación, el ocio y la información **de forma segura para la salud pública y la integridad del medio ambiente**, y a través de la **equidad** entre generaciones y dentro de una misma generación; es **asequible**, opera de manera eficiente, ofrece diferentes modos de transporte y contribuye a una economía dinámica; limita las emisiones y desechos dentro de la capacidad del plantea para absorberlos, minimiza el consumo de recursos no renovables, el uso del territorio y la producción de ruido, reutiliza y recicla componentes siempre que puede"

De igual manera, coloca los principios emanados de la Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad y documentos afines, dentro de éstos el proyecto de la Carta de la Ciudad de México, en el cual se contempla "el derecho al transporte público y la movilidad urbana" (artículo XII, numeral 1), y que dice: "Las ciudades deben garantizar a todas las personas el derecho de movilidad y circulación, de acuerdo a un plan de desplazamiento urbano e interurbano y a través de un sistema de transportes públicos accesibles, y de precios razonables y ***adecuados a las diferentes necesidades ambientales y sociales de género, edad y discapacidad***".

A partir de los principios recogidos en el Programa 21 de la ONU, el documento asemeja los principios del Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales (PIDESC) para que los primeros sean aplicables en materia de transporte público adecuado, ajustándose a las pautas sentadas en las Observaciones Generales del PIDESC, las cuales deberían reunir los parámetros de ***disponibilidad, accesibilidad, asequibilidad, calidad, seguridad, equidad y sostenibilidad***.

Al respecto el documento el documento conceptúa como[2]:

a. **Disponibilidad**, aquella donde el servicio debe ser continuo, regular, uniforme, permanente, ininterrumpido y suficiente, a fin de cubrir con las necesidades básicas ya señaladas, así como los tiempos de espera en los sitios de estaciones e intervalos de desplazamientos deben ser los mínimos posibles, evitando que los tiempos de inversión en la transportación no resulte lesiva.

b. **Accesibilidad**, que el transporte público y sus instalaciones sean accesibles sin discriminación, ubicando cuatro dimensiones del término: **Accesibilidad física,** entendida como cercanía física a los hogares, trabajos escuelas; **Accesibilidad económica o Asequibilidad,** que los costos directos e indirectos asociados con el servicio sean asequibles y no comprometer o poner en riesgo el acceso a otros bienes reconocidos en el PIDESC; **No discriminación**, que el servicio y sus instalaciones deben ser accesibles a todos de hecho y de derecho; **Acceso a la información, a la participación y a la exigibilidad.**

c. **Calidad**, entendida como un grupo de condiciones necesarias que permitan un servicio integral y óptimo para todas las personas, bajo los siguientes elementos:

[2] *Ibidem*, pp. 11- 16

Cobertura del transporte público urbano*:** integra las reglas establecidas sobre *disponibilidad, accesibilidad* y *asequibilidad*; ***Vehículos utilizados*:** diseñados para el propósito de producir el menor impacto de contaminación ambiental, ofrecer *un espacio adecuado* a los pasajeros, impidiendo el hacinamiento de las personas, deben ser cómodos, contar con las **condiciones de higiene y seguridad para el resguardo físico de los usuarios**, asignar las capacidades necesaria para personas en situación de vulnerabilidad física y tener un mantenimiento frecuente; ***Infraestructura vial*:** las vías por donde transita el transporte público urbano, deben estar en buen estado de asfaltado, señalización y tránsito. Se deben otorgar vías preferenciales para el transporte público de pasajeros; ***Infraestructura de apoyo, las paradas y refugios para el resguardo de los usuarios del transporte mientras esperan el transporte público, deben estar en buen estado físico, estar equidistantes, contar con un sistema de información óptimo para la eficaz movilidad de todos los usuarios sin discriminación alguna, y diseñadas para una conexión de todos los componentes de la red de transporte público de una manera eficiente y coordinada; ***Trato adecuado:*** las personas deben merecer un trato profesional por todos los prestatarios del servicio de transporte (correcta ejecución de las funciones y un comportamiento amable y respetuoso y no excluyente de los usuarios)

d. **Seguridad**, entendida como un derecho a **transportarse con seguridad para sus vidas, ellos contempla la obligación por parte de los Estados de garantizar la máxima protección de las instalaciones de transporte colectivo de pasajeros, procurando minimizar los riesgos por la comisión de delitos graves como, atentados terroristas, asaltos, robos, acoso sexual y todo aquel que pueda suscitarse en los sitios y medios de transportación masiva de pasajeros. En especial deberá darse un trato prioritario a las mujeres para salvaguardar su integridad física y moral.**

El documento considera de igual manera la *seguridad vial* , donde los Estados deben reducir los índices crecientes de riesgos por accidentalidad, incentivando políticas integrales para mejorar el deficiente manejo de la infraestructura, promover la cultura vial de los conductores y de los propios usuarios del transporte, así como aquellas encaminadas a priorizar la movilidad del transporte público.

e) ***Equidad***, entendida como la garantía del acceso equitativo de todas las personas al transporte público, considerando las siguientes dimensiones:
Toda forma de discriminación por motivos de raza, color, sexo, edad, idioma, religión, opinión política o de otra índole, origen nacional o social, posición económica, nacimiento, discapacidad física o mental, estado de salud (incluido el VIH/SIDA), orientación sexual, estado civil o cualquier otra condición política, social o de otro tipo que pretenda o tenga por efecto anular o menoscabar el igual disfrute del derecho al transporte público; el principio de su actuar *el* ***trato diferenciado a las personas con discapacidad***. En este sentido son necesaria un grupo de acciones destinadas a erradicar todas las barreras en la infraestructura del transporte público que puedan perjudicar a las personas con discapacidades, así como a la población que tenga dificultad de movilizarse en medios de

transporte por razón de su edad o condición física (ancianos, niños, embarazadas, etc.), señalando ampliamente el contenido de las Observaciones *5* (relativo a los derechos vulnerados a *las personas con discapacidad, siendo el transporte una significativa*), y Observación *6* (*los derechos económicos, sociales y culturales de las personas mayores* ; la adopción de medidas para eliminar la ***discriminación de facto basada en una distribución inadecuada del servicio de transporte***, como inversiones de manera desproporcionada en beneficio de transporte que privado o individual de pasajeros, que son accesibles únicamente a una pequeña fracción privilegiada de la población, o la mejora del transporte local aporta beneficios inmediatos a las personas que más lo necesitan al evitar accidentes o hacinamientos, y garantizar el acceso al transporte público de quienes no disponen de medios suficientes para sufragarlos, prestando especial atención a las personas y grupos de personas que tradicionalmente han tenido dificultades para ejercer este derecho, en particular, personas en situación de mendicidad, grupos minoritarios, pueblos indígenas, entre otros.

La equidad de género, señalando los estudios de Caros Pardo sobre políticas de transporte[3], donde señala que las mujeres "– especialmente en países en desarrollo- están dedicadas por lo general a actividades de índole doméstica, por lo que realizan "viajes más frecuentes (aunque fuera de las horas picos) y más cortos. Además "usan menos la bicicleta y gastan menos en transporte particular que los hombres", así como que "las condiciones de seguridad personal son de crítica importancia al analizar los patrones de movilidad de las mujeres", ya que sus trayectos "no suelen ser pendulares" (hogar-oficina-hogar) como los de los hombres. Asimismo sufren continuamente el acoso sexual masculino en los medios colectivos de transporte".

Por lo que señalan que, de conformidad con la *Convención sobre la eliminación de todas las formas de discriminación contra la mujer*, que establece que los Estados partes asegurarán a las mujeres el derecho a "gozar de condiciones de vida adecuadas, particularmente en las esferas de [...] el transporte" (Art.14, párrafo 2, in. H), los gobiernos deben establecer programas destinados especialmente a la protección y amparo de las mujeres en el uso del transporte público masivo.

Finalmente la equidad para todas aquellas personas que hacen uso del transporte en horas no saturadas y hacia destinos menos visitados y no sólo para quienes hacen uso del transporte en horarios picos, en largos viajes y hacia las zonas más frecuentadas.

f) Sostenibilidad, que contempla la promoción de redes de transporte urbano eficientes y ecológicamente racionales, basadas en la planificación y gestión del transporte urbano, así como realizar acciones con el fin de limitar, reducir o controlar, según el caso, las emisiones perjudiciales en la atmósfera y otros efectos ambientales adversos del sector del transporte, con sistemas de transporte económicos, más eficientes, menos

[33] Pardo, Carlos (2005). **Salida de emergencia: reflexiones sociales sobre las políticas del transporte**. Universitas Psicológicas, noviembre-diciembre, vol. 4 no. 3. Pontifica Universidad Javeriana. Bogotá, Colombia.

contaminantes y más seguros, integrando el servicio rural y urbano y redes de caminos ecológicamente racionales, teniendo en cuenta la necesidad de establecer prioridades sociales, económicas y de desarrollo sostenibles.

El apartado de marco conceptual finaliza con un desglose de derechos que se relacionan con el transporte público, denominado *Interdependencia del derecho al transporte público con otros derechos humanos en el Derecho Internacional y la Constitución de México, en el cual encuadra del derecho al transporte público como garantía indispensable para asegurar el derecho a un nivel de vida adecuado (*Arts. 6,11, 12, 13 y 15 PIDESC), en la *Carta Internacional de Derechos Humanos;* en la *Declaración Universal de Derechos Humanos, Arts. 1 y 2,* y *PIDCP*, Arts. 13 y 12 respecto al libre tránsito; a la *Declaración de Río*, principios 1, 3, 4; *Programa 21 ONU*, Cap. 9 B. numeral 2). Así también al Artículo 11 constitucional donde se regula el derecho de libre circulación de las personas, que implica en otros términos un derecho a la movilidad de los grupos humanos dentro del territorio nacional y en consecuencia el derecho a trasladarse en un transporte público adecuado para que la movilidad sea eficiente y digna, al artículo 123, del derecho al trabajo, Art. 3 del derecho a la educación, Art.4 del derecho a la salud, al medio ambiente sano y la vivienda digna, al Art. 25 de la garantía a un desarrollo nacional, y al Artículo 1 constitucional, tercer párrafo del derecho a la no discriminación,

OBSERVACIONES AL APARTADO 1. Marco Conceptual

Al respecto de los conceptos utilizados para realizar el análisis y la evaluación de las políticas públicas en materia de transporte público en la Ciudad de México, durante el periodo 2006- 2012, es importante señalar la carencia de elementos sustantivos para que dicho análisis quede comprendido en el marco del derecho a la Ciudad y al transporte público adecuado, y ésta es, el principio de **análisis desde un enfoque de género**, ya que si bien rescata en los temas sustantivos de equidad, no discriminación por razones de género y de seguridad, no alude a la comprensión del uso de la ciudad y sus servicios, así como al acceso al desarrollo basado en el diseño de las políticas desde la satisfacción del ejercicio de derechos para todas y todos, lo que implica diseño de la políticas, del acceso del transporte, de su accesibilidad por necesidades de transportación de manera diferenciada para hombres y mujeres, dadas las características no sólo de tipo de uso, sino de la movilidad por población usuaria, donde las jóvenes masivamente requieren del servicio en horarios donde se cometen mayoritariamente delitos, por disposición urbana en su acceso, de manera diferenciada para mujeres que para hombres, considerando que el 47% de los viajes diarios son mujeres las usuarias del servicio[4].

[4] Al respecto, el propio Programa Integral de Transporte y Vialidad 2007- 2012, señala en su punto **3.5. LA MOVILIDAD EN LA CIUDAD DE MÉXICO** que, "de acuerdo con la EOD-07 los habitantes de la zona metropolitana efectúan casi 22 millones de viajes diarios. Poco más de dos terceras partes (14.8 millones) se realizan en transporte público, casi una tercera parte (6.8 millones) en transporte privado. De los viajes diarios, 58.4% se originan en el Distrito Federal y 41.3% en los municipios seleccionados del Estado de México. Los 21.9 millones de viajes diarios se dividen en poco más de 30.6 millones de tramos de viaje

TARJETA INFORMATIVA

Al respecto se sugiere la inclusión de los conceptos establecidos en la Carta Internacional de las Mujeres por el Derecho a la Ciudad, presentada Foro Urbano Mundial, Barcelona, septiembre 2004, como parte de los conceptos incluidos por el derecho al transporte público, antes de la página 18 de este documento

"2.3. De las condiciones de seguridad en la ciudad

La percepción de inseguridad urbana es uno de los problemas más preocupantes de nuestras ciudades, agravada por el tratamiento que dan a la misma los medios de comunicación, que promueven respuestas autoritarias y represivas. La violencia que se experimenta o se percibe como amenaza cierta, ejerce un efecto de restricción para el acceso, uso y apropiación de la ciudad por parte de la ciudadanía y en especial de las mujeres, constituyendo uno de los obstáculos más importantes para su desplazamiento y por lo tanto su autonomía.

Sin embargo:

- se invisibiliza la inseguridad que afecta específicamente a las mujeres, no solo la violencia en el ámbito privado sino la violencia de género en la ciudad. Conductas agresivas y violentas, en las calles, los espacios públicos, los medios de transporte, (ofensas, acoso sexual, violaciones). Criminalidad que no siempre es denunciada y menos aún sancionada, como es posible verificarlo en la relevante brecha existente entre casos denunciados por las víctimas y sanción a los agresores.
- es poco reconocida y tenida en cuenta por la planificación física de la ciudad, la vinculación entre prevención del delito y las condiciones y diseño de la ciudad y sus espacios públicos.

2.4 De la movilidad en la ciudad

El transporte público es utilizado mayoritariamente por las mujeres, que en muchas ocasiones se desplazan con niños pequeños o acompañando enfermos o ancianos. Las condiciones del transporte público, su trazado, seguridad, funcionalidad, condicionan las decisiones de las personas respecto a las actividades a realizar por los costos económicos y de tiempo. Asimismo los desplazamiento de las mujeres en la ciudad son diferentes a la de los hombres por la necesidad de compatibilizar el trabajo remunerado y doméstico.

Sin embargo

- En muchas ciudades y en particular en las de mayor escala donde la necesidad de desplazamientos es mayor, el transporte público es deficiente, especialmente en los sectores más pobres, obstaculizando la búsqueda de mejores alternativas laborales, la participación ciudadana, las posibilidades de recreación y uso del tiempo libre.

Entre los residentes de 6 años y más, la población femenina predomina, ya que de cada 100 personas 53 son mujeres y 47 son hombres. Sin embargo, entre los viajeros la proporción se invierte: 53 son hombres y 47 son mujeres, lo que refleja una diferencia de género en la movilidad que afecta a la población femenina".

TARJETA INFORMATIVA

➢ Las necesidades diferenciadas de varones y mujeres en los desplazamientos en la ciudad no son consideradas en las políticas de transporte público. En los sectores más pobres Incrementa la exclusión social, aislando las mujeres en sus viviendas y barrios.

Dados estos pronunciamientos, dicha Carta propone al respecto, lo siguiente:

Acerca del 1. GESTION DEMOCRÁTICA DEL TERRITORIO

➢ **Implementar políticas públicas que aporten a transformar la división del trabajo en el mundo privado,** y a modificar la dicotomía entre actividades públicas y privadas y los cambios culturales necesarios.
➢ ***Elaborar presupuestos participativos sensibles al género,*** que garanticen la participación de las mujeres y sus organizaciones en la definición de prioridades para la asignación de gastos e inversiones públicas en el territorio de la ciudad, teniendo en cuenta su diversidad social, etaria, étnica y cultural.
➢ ***Incorporar a las estadísticas oficiales encuestas sobre el uso del tiempo,*** que visibilicen el aporte económico de las mujeres, que realizan a través de la producción de bienes y servicios en el hogar y de las actividades comunitarias y políticas sociales, basadas en el tiempo y trabajo no remunerado de las mujeres. El trabajo de las mujeres que se organizan para mejorar las condiciones de su comunidad debe ser remunerado con salario y prestaciones sociales justas.
➢ ***Desarrollar indicadores urbanos de género,*** que permitan conocer la calidad de vida en la ciudad de ciudadanos y ciudadanas, a través del acceso a distintos servicios, y permitan asimismo, controlar el cumplimiento efectivo de los compromisos de los gobiernos con la igualdad de oportunidades para mujeres y varones en el acceso y apropiación de la ciudad.

Acerca del 2. CIUDADES SUSTENTABLES COMO UN DERECHO HUMANO

2. Transporte público seguro y adecuado a los requerimientos de movilidad de las mujeres
➢ **Generar información desagregada por sexo sobre los desplazamientos en la ciudad,** a través de estudios de origen y destino de los viajes, a los fines de diseñar políticas de transporte público que respondan a las necesidades diferenciadas de varones y mujeres facilitando el uso, disfrute y apropiación de la ciudad.
➢ **Incorporar al sistema de transporte la seguridad física como condicionante de la movilidad de las personas,** minimizando situaciones de riesgo y de agresión, en particular para las mujeres.

Acerca del punto 3. Ciudades seguras para las mujeres, ciudades seguras para todos y todas

➢ **Diseñar políticas públicas de seguridad urbana que prevengan la violencia ejercida sobre las mujeres y las niñas/os en la ciudad,** basadas en nuevas formas de

cuidado y protección de las personas, que privilegien un enfoque preventivo y no represivo, involucrando a todos los sectores sociales, hombres y mujeres.

- **Integrar la seguridad urbana como atributo del espacio físico en la planificación de la ciudad y los programas y proyectos sectoriales,** que promuevan espacios públicos, entornos barriales, centros de las ciudades, calles, periferias urbanas, más seguras para toda la ciudadanía" (CIMDC, 2004).

Relacionado con el subapartado del marco jurídico vinculante al derecho al transporte público, en materia de derechos humanos que incluye el reconocimiento de la violencia contra las mujeres en los ámbitos público y privado como el más grave obstáculo para alcanzar el desarrollo integral de las más del 50% de la población, así como para el ejercicio pleno de los derechos humanos y el acceso a una vida libre de violencia, lo expresado no sólo en la CEDAW, que si bien es el instrumento vinculante, se encuentran los compromisos adquiridos por el gobierno mexicano en las Conferencias de Naciones Unidas en la materia:

- **1980.** Segunda Conferencia Mundial de la Mujeres en Copenhague, Dinamarca.
- **1981**. Convención de la ONU sobre la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación en contra de las Mujeres (CEDAW).
- **1985**. Tercera Conferencia Mundial sobre la Mujer en Nairobi, Kenya.
- **1994**. Convención Interamericana para Prevenir, Sancionar y Erradicar la Violencia contra la Mujer "Convención de Belém do Pará" realizada en Brasil.
- **1995**. Cuarta Conferencia Mundial sobre la Mujer realizada en Beijing.
- **2000**. Declaración y Objetivos del Milenio.

A como la Conferencia internacional de Medio Ambiente y Desarrollo (1992) y Hábitat II (1996).

OBSERVACIONES AL APARTADO 2. Metodología y fuentes de información

Con relación a este punto, es importante relevar la metodología de trabajo en sus procedimientos y vale la pena señalar la ausencia de especialistas en materia de género que pudieran aportar un enfoque de género en el diseño de la evaluación, realización de talleres y los trabajos de gabinete, tanto en los temas de planeación urbana, transporte, equidad e igualdad de género y violencia contra las mujeres en el espacio público.

OBSERVACIONES AL APARTADO 3. Antecedentes y situación actual del transporte público en la Ciudad de México

Con relación a este apartado, se desarrollan cuatro sub apartados relacionados con los avances y retrocesos de la política pública en la materia, el desglose de las problemáticas

que enfrenta el Distrito Federal y la Zona Metropolitana del Valle de México, en su conjunto, así como un extenso capítulo graficado de los cambios en la movilidad de ZMVM entre 1994 y 2007, así como el análisis del ingreso- gasto de los hogares en transporte.

Con relación a los dos últimos puntos es relevante señalar que no se incluye el análisis estadístico diferenciado por sexo, lo que daría resultados importantes respecto de las características de movilidad de hombres y mujeres y señalar las necesidades de planeación del transporte público y diseño urbano desde las necesidades expresadas por mujeres en el acceso a los beneficios del transporte público a la cobertura de necesidades básicas para su pleno desarrollo.

No se señala en los cambios de movilidad del total de viajes cuántos son por mujeres y cuántos por hombres, dato que rescata la Encuesta de origen y destino del periodo analizado en este documento, cuántas corresponden al DF y a otros municipios de la ZMVM.

Por otro lado, con relación al subtema Viajes en transporte público y privado se analizan los cambios por cobertura de transporte estudiado en esta evaluación, incluyendo los impactos con la apertura de nuevas líneas y el ingreso de Metrobús. Actualmente STC, STE, RTP y Metrobús han hecho un esfuerzo por conocer el número de usuarias de estos transportes, que tampoco es retomado por el presente documento.

Desde 2008 se han llevado a cabo el Diagnóstico de la Violencia Sexual hacía las Mujeres en el Transporte Público de la Ciudad de México con propuesta de política pública, a cargo de la Organización Civil Centro de Información Geoprospectiva, AC,, presentando resultados en seis CETRAM´s mediante dos estudios realizados en 2008 y 2009; se cuenta con el Diagnóstico de Derechos Humanos y el Transporte Público, realizado por SETRAVI en 2010 y por el Diagnóstico de Calidad de Metrobús, realizado en 2010, los cuales resultan insumos importantes en el tema.

OBSERVACIONES AL APARTADO 4. Resultados de la evaluación del diseño de la política de TPCP

El documento desarrolla los siguientes apartados que componen la evaluación:

4.1. Descentralización y coordinación de los Organismos de Transporte del Distrito Federal

4.2. Bases jurídicas y normativas del TPCP

4.3. Bases programáticas del TPCP

4.4. Acercamiento a otras normativas de la ciudad

4.5. Valoración de otros programas en el Distrito Federal

TARJETA INFORMATIVA

4.6. Conclusiones

4.7. Análisis del presupuesto del GDF en TPCP

Con relación al primer punto se detalla el objeto social de STC, RTP, STE, Metrobús, CETRAM's y COMETRAVI, así como programas o servicios relevantes.

Del STC se mencionan como relevantes y relacionados con los principios señalados en el marco conceptual de derechos: la tarjeta de prepago y acceso; la Línea 12, la Radiotelefonía en los trenes; la actualización del polígono de carga Oferta- demanda de la Línea B; el incremento de la capacidad de transportación y calidad del servicio del Metro en la Línea A; la modernización y mantenimiento de 25 trenes. No se menciona la existencia de un protocolo de atención interinstitucional a víctimas de violencia sexual en el STC, los Centros de Justicia: para Mujeres en Hidalgo, el centro de Justicia Integral de Pantitlán y el Centro de Justicia Cívica en Guerrero, el servicio de vagones exclusivos en horas pico, todos estos como parte del binomio de servicios con calidad y seguridad.

De la Red de Transporte de Pasajeros (RTP) se mencionan: el Centro de Control de Servicio (GSP, que es binomio de calidad-seguridad); el Servicio Expreso y el Servicio Especial "Bugambilia". No se mencionan los autobuses especiales para personas con discapacidad, el transporte escolar y las Unidades exclusivas "Atenea"; tampoco se hace mención de los servicios de transporte especializado como son las rutas en los Bachilleres para traslado estudiantil y de mujeres para toma de Cáncer mamario.

Del Servicio de Transportes Eléctricos, STEE se menciona la Red de Trolebuses, Corredor Cero Emisiones, Tren Ligero. No se menciona Cero Emisiones Línea 2- 2ª, Unidades Exclusivas para mujeres en los dos Corredores Cero Emisiones.

De Metrobús se menciona: la Conexión Metropolitana, Tren Suburbano- Buenavista y próximamente la Línea 4. No se mencionan los datos estadísticos desagregados por sexo que maneja Metrobús, la medida de calidad del servicio con seguridad de separación permanente de mujeres y hombres; las adecuaciones a las instalaciones para uso de las personas con discapacidad y la planeación de nuevas rutas.

Con relación al punto 4.2 de las Bases Jurídicas y normativas del TPCP

Se hace un importante análisis de los fundamentos de la ley y del transporte público que constituyen la Ley de Transportes y Vialidad del DF, a la luz del cumplimiento del transporte público como derecho, no obstante, no se retoma el análisis desde un enfoque de género.

Se recomienda incorporar parte de la justificación de la Iniciativa de reformas a dicho ordenamiento, presentado por el Inmujeres DF, así como señalar en el párrafo tercero de la página 76 de este documento, que no existen señalamientos en conformidad con los

ordenamientos internacionales en materia de derechos de las mujeres, as{i como disposiciones que actualicen y se armonicen con estas disposiciones, tal como lo establece CEDAW, y la normatividad vigente nacional y local en materia de acceso a una vida libre de violencia, artículo 23 de la ley local.

Con relación al punto 4.3. Bases programáticas del TCCP, los señalamientos respecto de los derechos al transporte público con relación a las mujeres están bien recogidos en todo su contenido, especialmente en lo que se apunta en la página 87.

Sin embargo, en la página 88 se hace una acotación respecto del compromiso de establecer en el programa, un Subprograma para la Equidad de Género, la nota al pie 57, que no tiene que ver con el sentido de este subprograma. Vale la pena señalar que la tipificación de los delitos y el agravamiento de las penas en el Código Penal están establecidos desde los años 80 en la Ciudad de México. Actualmente lo que se han creado son medidas y programas para lograr justiciabilidad por estos delitos cometidos en el transporte público, como la capacitación a PGJDF y TSJDF en materia de género y derechos humanos de las mujeres, así como el marco jurídico vigentes en el DF en la materia; la capacitación a personal de seguridad al servicio del Transporte Público acerca de estos temas y del programa Viajemos Seguras en el Transporte Público de la Ciudad de México. As{i también como la definición de procedimientos interinstitucionales para atender a víctimas de estos delitos y no sólo para remitir a probables responsables de los mismos, en cumplimiento con los establecido tanto en el artículo 5 de la Ley de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia en el DF, la Ley de Derechos de las Víctimas del DF, así como en cumplimiento de CEDAW.

Este apartado habla también del "Proyecto Red Integral de Transporte para Personas con Discapacidad (STE, RTP, STC) en cumplimiento con las Observaciones del PIDESC, señalando la importancia de generar instalaciones y formas de acceso apropiadas en los transportes como práctica de derechos en la Ciudad de México.

También incluye un apartado respecto del ***Programa Viajemos Seguras en el Transporte Público de la Ciudad de México (interinstitucional),*** como cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 14, párrafo 2 de la Convención sobre la Eliminación de todas las formas de Discriminación contra la Mujer, así como en materia local, de la Ley de Igualdad Sustantiva entre Mujeres y Hombres del DF, la Ley de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia, el Programa General de Desarrollo del DF (2007- 2012), el programa Número 12, denominado "Igualdad de Género" (sic) y el propio PITV (2007-2012), mencionando sus objetivos específicos y punteo tres acciones del mismo, a saber:

1.-Unidades exclusivas para mujeres. El Programa ATENEA de la Red de Transporte de Pasajeros (RTP) con 67 unidades especiales para mujeres".
2.- Programa de Separación de Mujeres y Hombres en horarios pico".
3.- Módulos de Atención Viajemos Seguras.

TARJETA INFORMATIVA

En este documento de Evaluación se reconoce que dicho Programa está sustentado en el compromiso por cumplir con los derechos humanos de las mujeres, que es una carencia en la Ley de transporte y su Reglamento, de igual manera que existan unidades exclusivas y formas de denuncia expedita.

Sin embargo, la medida de separación mujeres y hombres en horas pico se señala como una forma de segregación de los hombres, tal como sucede con la población negra y blanca, en justificación del criterio de seguridad e integridad física para las mujeres.

Al respecto es importante comentar el sentido que la ONU[5] le da al segregacionismo en el mundo como término que refiere los actos inhumanos cometidos para instituir o mantener la dominación de un grupo racial sobre cualquier otro grupo racial, a fin de **oprimirlo sistemáticamente**, tales como:

- Negar a uno o más miembros de uno o más grupos raciales el derecho a la vida y a la libertad de la persona (asesinar a sus miembros; atentar contra su integridad física o mental, o contra su libertad; someterlos a torturas o a penas y tratos crueles, inhumanos o degradantes; detener arbitrariamente y encarcelar ilegalmente a sus miembros;
- Imponer deliberadamente a uno o más grupos raciales condiciones de vida destinadas a acarrear su destrucción física total o parcial;
- Tomar medidas destinadas a impedir a uno o a más grupos raciales su participación en la vida política, social, económica y cultural del país y crear deliberadamente condiciones que impidan el pleno desarrollo de esos grupos (denegando a sus miembros las libertades fundamentales del ser humano, entre ellas el derecho al trabajo, el derecho a formar sindicatos reconocidos, el derecho a la educación, el derecho a salir de su país y a regresar al mismo, el derecho a una nacionalidad, el derecho a la libertad de circulación y de residencia, el derecho a la libertad de opinión y de expresión y el derecho a la libertad de reunión y de asociación pacíficas);
- Tomar medidas destinadas a dividir a la población según criterios raciales, creando reservas y guetos separados para los miembros de uno o más grupos raciales; prohibiendo los matrimonios mixtos entre miembros de diferentes grupos raciales y expropiando los bienes raíces pertenecientes a uno o más grupos raciales o a miembros de esos grupos;
- Explotar el trabajo de los miembros de uno o más grupos raciales, en particular sometiéndolos a trabajo forzado;
- Perseguir a organizaciones o a personas que se oponen al apartheid, privándolas de las libertades y derechos fundamentales.

[5] Declaración sobre la eliminación de todas las formas de discriminación racial, Proclamada por la Asamblea General de las Naciones Unidas el 20 de noviembre de 1963 [resolución 1904 (XVIII)]

TARJETA INFORMATIVA

La medida de seguridad en horarios pico, busca puedan acceder al servicio, en condiciones de seguridad y tranquilidad, para no ver su integridad expuesta al escrutinio de la población masculina, generando procesos de violencia sistemática que excluye a las mujeres del acceso al derecho al transporte público para cubrir sus necesidades básicas.

Generalmente se ha considerado como fenómenos de segregacionismo, las distinciones discriminatorias y excluyentes en contra de las mujeres y por asuntos religiosos e ideológicos, donde se impide prácticamente el acceso a espacios públicos, a sus servicios y beneficios para el desarrollo.

El hecho de que las mujeres, por el hecho de ser tales, no puedan transitar libremente una calle a ciertas horas de la noche o madrugada sin correr el riego de ser violadas y secuestradas, privándoles de su libertad y destruyendo su derecho a la vida digna; o bien permanecer en un transporte público en horas pico sin que su integridad sexual, psicoemocional y física sea vulnerada; que se restringa su acceso a la educación y a un trabajo conveniente por la violencia sistémica en contra suya en cualquier espacio público, mediante abusos sexuales, acosos sexuales y violaciones cometidas en los trabajos, escuelas y en el tránsito inseguro por el diseño de ciudades sin enfoque de género y finalmente a sobrevivir un hecho y otro de violencia sexual en su vida en completa impunidad, podría considerarse como un sistema social que permite la exclusión, para denominarlo en su justo término.

De igual manera, si se aspira a una traslado eficiente y adecuado a los destinos de las mujeres habrá que considerar los cambios constantes de rutas y conexiones entre transportes que se deben hacer por cuestiones de seguridad en los traslados por parte de las mujeres, y el hecho que dentro de las planificaciones a servicios más accesibles en el tiempo invertido para los traslados, no se considere los obstáculos para el acceso de las mujeres a un tránsito seguro, por ejemplo en contextos de hora pico, provoca un mayor desgaste en tiempo invertido que no ha sido contabilizado en las estadísticas por tiempos de traslado, volviéndolo a fin de cuentas, ineficiente para la cobertura de las necesidades de las mujeres.

Una medida de fácil aplicación, en tanto no existe todavía un transporte lo suficientemente accesible en cantidad, de acuerdo a la demanda, es la separación de hombres y mujeres en horas pico. No es una política discriminatoria en contra de los hombres, quienes por cierto siguen ocupando en el STC las dos terceras partes de los vagones con separación, siendo que la población femenina alcanza casi la mitad de usuarias. Tampoco es una medida temporal en contra de los hombres "mientras se educan"; es una medida temporal de seguridad y una medida positiva, en tanto la cobertura insuficiente y mal diseñada para el traslado de mujeres y hombres, dado que la violencia que se comete contra las mujeres en los transportes públicos constituye un delito, que se comete impunemente y que es reflejo de las construcciones sociales de control y poder territorial masculino en el espacio público, lo que claramente impide su acceso al derecho al transporte público.

TARJETA INFORMATIVA

Es una medida de seguridad que se ofrece como un servicio que eleva la calidad del mismo, por su enfoque de garantía de derechos al acceso al transporte público, que pueden tomar o no las mujeres si consideran resguardar de mejor manera su seguridad en el traslado, sin que por ello se les restrinja el libre uso de cualquier espacio del transporte.

Con relación a las acciones del Programa, éstas no se reflejan de manera global, al no señalar todos sus componentes, por lo que sugiero la inclusión del texto ya trabajado para los fines de la evaluación de las políticas públicas del GDF, antes trabajado, a saber:

"El Programa Interinstitucional fue diseñado bajo los siguientes objetivos, mediante los cuales se desarrollan líneas de acción interinstitucional para prevenir, atender y procurar justicia por violencias contra las mujeres en el transporte público, entre los servicios de transporte público, las instancias de seguridad y procuración de justicia, las instancias promotoras de los derechos humanos de las mujeres, así como ciudadana para la seguridad y procuración de justicia.

Éstos son:
Fortalecer los servicios de seguridad pública e institucional que garantice protección, tranquilidad y confianza de las mujeres en el transporte público, salvaguardando su integridad física y sexual.
Fomentar el respeto y protección de los Derechos Humanos de las mujeres, mediante acciones de prevención y difusión.
Promover la cultura de denuncia de todo tipo de agresiones y violencia sexuales contra las mujeres.
Garantizar el acceso de las mujeres a la justicia y la sanción a los agresores, mediante procedimientos ágiles, sencillos, efectivos, así como una atención con calidad y calidez, de acuerdo al informe 2010

Con relación a las Unidades exclusivas para mujeres, son realizados tanto por la red de Transporte de Pasajeros, RTP, como por el Servicio de Transporte Eléctrico, STE

La Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal puso en marcha los autobuses del Programa "Atenea", el Servicio Exclusivo para Mujeres de la RTP, el 14 de enero de 2008. Este servicio dio inicio con 26 rutas y 66 autobuses, destinados para la prestación de esta modalidad de servicio.

Actualmente la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal cuenta con 100 unidades "Atenea" que recorren 48 rutas que circulan por 25 de los principales corredores urbanos de la ciudad, como son: Paseo de la Reforma, Anillo Periférico, Eje 3 Oriente, Tlalpan, Picacho, Eje 10 Sur, Ermita, San Ángel, Revolución, Niños Héroes, Av. IPN, Circuito Interior, Eje 5 Norte, Eje 2 Oriente, Tamaulipas, Zaragoza, Eje 6 Sur, Coyoacán, México-Tacuba, Eje 1 Norte y Eje 8 sur (El Eje 7 Sur se encuentra obra de la Línea 12), con un horario de 6:00 a.m. a 9:00 p.m., cabe señalar que las mujeres embarazadas, las

TARJETA INFORMATIVA

personas de la tercera edad y con capacidades diferentes podrán subir a los autobuses "Atenea" de forma gratuita.
El número de pasajeras transportadas acumuladas desde el inicio del programa en enero de 2008, hasta diciembre de 2010 es de 17, 308,273.

Durante el 2010 el Programa Atenea, Servicio Exclusivo para Mujeres, RTP transportó un total de 1, 263,1581 pasajeras, con un parque vehicular de 66 autobuses durante los meses de octubre y noviembre y de 100 unidades durante el mes de diciembre. Desde el inicio de sus operaciones a la fecha ha transportado un total de 16.5 millones pasajeras, destinando 67 unidades, con 25 rutas en las que recorren 910 kilómetros y que atienden 14 delegaciones.

El **Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal** cuenta con dos unidades exclusivas para mujeres "Josefas", en el Corredor Cero Emisiones "Eje Central", prestando el servicio de la de la Central de Autobuses del Norte a la Central de Autobuses del Sur, con personal operativo experimentado en la atención de usuarias y usuarios, así como en la conducción de este tipo de unidades.

En el **Metrobús** de 2006 a 2010 se han trasladado 455 millones de usuarias y usuarios. Diariamente las personas que utilizan el Servicio Público de Metrobús se constituyen en un 47.45% mujeres y 52.55% hombres.

Metrobús realiza la medida de prevención y seguridad en el traslado de las mujeres de separación de hombres y mujeres, la cual consiste en un letrero en cada primer acceso donde se establece las áreas exclusivas para mujeres, niñas y adultos mayores, y a bordo se colocó una línea distintiva, no física, para resaltar el área exclusiva, de manera permanente.
Los horarios de servicio de Metrobús son: de lunes a sábados de 4:30 a 24:00 hrs. y domingos de 05:00 a 23:30 hrs.
Esta acción se realiza en las 3 Líneas:
1. Indios Verdes- Dr. Gálvez e Insurgentes- El Caminero
2. Tacubaya- Tepalcates y Nápoles – Tepalcates
3. Tenayuca- Etiopía

Con relación a los servicios de atención a usuarias víctimas de violencia sexual en el transporte público, se atiende a través de cinco Módulos ubicados en las estaciones Balderas, Pino Suárez, Hidalgo, Guerrero y Pantitlán. En Hidalgo y Pantitlán se encuentran ubicados en los centros de Justicia, junto con un MP de la Procuraduría general de Justicia del DF, y en Guerrro, al interior del Centro Integral de Justicia Cívica.

Con la apertura de los Centros de Justicia tanto para delitos cometidos al interior del STC, como para Violaciones a la Justicia Cívica, los Módulos contribuyen a la atención de mujeres víctimas por otras violencias que se generan al interior del STC, con lo que se amplía el rango de atención a la violencia contra mujeres en el transporte público, siendo

prioritariamente la atención a la violencia sexual, dadas las características de esta violencia en el ámbito comunitario.

También es importante señalar que los Módulos están atendiendo a víctimas de violación cometidas fuera del STC, y que las víctimas solicitan el apoyo al STC, contribuyendo a la atención inmediata de la víctima y dando seguimiento a su proceso, a través del InmujeresDF.

Para 2011 se está avanzando en la construcción de un nuevo Módulo en la estación Taxqueña, donde se prestará el servicio para usuarias del STC y de Servicio de Transportes Eléctricos.

Durante 2010 se concluyeron los lineamientos de Atención para víctimas de violencia sexual en los transportes terrestres, los cuales están especificados para la red de Transportes de Pasajeros, RTP; para Servicios de Transportes Eléctricos, STE, para Metrobús, y para taxis.

Con relación a la realización de diagnósticos referidos a los diferentes tipos de violencia en el transporte público, es importante señalar que el InmujeresDF, a través de la colaboración del Organismos Civil Centro de Información Geoprospectiva, A.C. realizó en 2008 y en 2009 el **Diagnóstico de la Violencia Sexual hacía las Mujeres en el Transporte Público de la Ciudad de México con propuesta de política pública**.

En 2010, SETRAVI llevó a cabo, con el apoyo del Grupo de Consultoría Corporativa, S.C. el **Estudio Diagnóstico de los Derechos Humanos en el Transporte Público del Distrito Federal**, concluido en diciembre de ese año, y donde incorpora el estudio por sexo, considerando también la percepción por los servicios prestados en el programa Viajemos seguras en el Transporte Público.

Los servicios que presta Metrobús y los hechos que viven usuarios y usuarios en su traslado diario por este medio, desde 2008 el Sistema ha llevado a cabo un estudio diagnóstico acerca del grado de satisfacción de los servicios, incorporando cada vez nuevos elementos de diagnóstico considerando las especificidades de género.

El estudio, realizado en 2010 estuvo a cargo de RP&A Creatividad Mercadológica, y lleva por nombre "Estudio Especial Diagnóstico de Equidad de Género y Grado de Satisfacción del Servicio que presta Metrobús". Las encuestas se aplicaron de manera directa a usuarias y usuarios del Metrobús, con una duración aproximada de 5 minutos, en 51 estaciones distribuidas en los tres corredores. El levantamiento se llevó a cabo en dos semanas (del 22 septiembre al 5 octubre de 2011), donde se realizaron 2,000 encuestas efectivas: 1,048 mujeres, quienes representan un 52.4% y 952 hombres, los cuales representan un 47.6%. La edad promedio de usuarias es de 33.5 y de los usuarios 34.5 años.

TARJETA INFORMATIVA

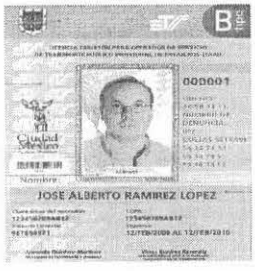
Con relación a la Segunda fase del Programa, es importante señalar las medidas que se implementaros para "Taxi seguro para las Mujeres", las cuales se han ido diseñando e implementando desde 2009 a la fecha:

El Programa "Taxi seguro", se basa principalmente en la realización de acciones concretas que permitan la seguridad de las pasajeras, en el espacio del transporte público, a través de las acciones que se mencionan a continuación:

EMISIÓN DE LA NUEVA TARJETA DE IDENTIFICACIÓN PARA OPERADORES DE TAXI

A casi un año de la publicación en la Gaceta Oficial del D.F; del Aviso en que se da a conocer a los operadores de Vehículos de Servicio de Transporte Público Individual de Pasajeros Taxi, que cuenten con la Licencia Tarjetón tipo B, y Tarjetón tipo C, la obligatoriedad de obtener la tarjeta de identificación. A la fecha se entregado más de 250 mil tarjetones

Se continúa, con la entrega conforme el operador efectúa la renovación de la Licencia Tarjetón.



CAPACITACIÓN

El Centro del Fomento a la Educación y Salud de los Operarios de la Ciudad de México, CENFES, incorporó la capacitación específica en cuanto a género en los cursos obligatorios, con la finalidad de mejorar la atención y prevención de la violencia ejercida contra las mujeres en el servicio taxi. En el mes de abril se atendieron cerca de 40 mil solicitantes del mencionado tarjetón, tanto para la recepción como para nuevas emisiones.

En diciembre de 2010, CENFES revisó con el InmujeresDF la propuesta de capacitación en materia de derechos de las mujeres, perspectiva de género y violencia, a fin de incorporar en el Módulo actual de Desarrollo Humano, la profundización de estos temas, logrando perfilar de mejor manera dichos temas, así como considerando, además de un Módulo, la transversalización de dichos temas en el resto.

TARJETA INFORMATIVA

REVISTA VEHICULAR 2009 Y 2010

Sin excepción alguna, para la revista vehicular 2010, todas las unidades destinadas al Servicio de Transporte Público Individual de Pasajeros taxi, se tendrán que presentar y deberán portar el Tarjetón Verde

OTRAS ACCIONES

Actualmente SETRAVI replica la base de datos de concesionario y operadores de Servicio de Transporte Público Individual de Pasajeros a la PGJDF específicamente a la (Dirección General de Política y Estadística Criminal) a efecto que permita la identificación de personas que estén relacionadas con algún tipo de delito considerado como grave y que impida la expedición de la Licencia Tarjetón "B".

Se efectúa una supervisión permanente junto con SSP en diferentes puntos de la ciudad con el objetivo de garantizar que el concesionario cumpla con precisión las condiciones y requisitos que se establecen en la concesión en todo lo relacionado con aspectos técnicos, ecológicos, físicos, antropométricos, de seguridad para la prevención del delito.

Arrojando como resultado la remisión de unidades No regulares a Corralón 1,248 unidades remitidas al corralón.

En la reunión del Grupo Estratégico de Transporte Seguro, del día 16 de junio, se informó que en el último mes, a partir de la implementación de diversos operativos, el número de incidencias delictivas en taxis, ha disminuido.

1. COORDINACIÓN INTERINSTITUCIONAL

En cumplimiento con el ***Convenio de Colaboración para la Ejecución del Programa de Seguridad de las Mujeres en Medios de Transporte Público de Pasajeros en el Distrito Federal "Viajemos Seguras"***, signado por el Jefe de Gobierno del Distrito Federal, Lic. Marcelo Ebrard Casaubon, así como por las y los titulares de las 11 dependencias integrantes del mismo, se llevaron a cabo 10 Sesiones Ordinarias de la Mesa Interinstitucional del Programa Viajemos seguras en el Transporte Público de la Ciudad de México, celebradas los días: 19 de enero, 19 de febrero, 16 de marzo, 29 de abril, 13 de mayo, 17 de junio, 29 de julio, 24 de agosto, 23 de noviembre y 17 de diciembre, siendo la celebrada el 17 de junio de 2010, la reunión de Evaluación del programa.

ACCIONES GENERALES DEL PROGRAMA VIAJEMOS SEGURAS EN 2010

Tacuba No. 76 ● 4o. piso ● Col. Centro ● C.P. 06010
Del. Cuauhtémoc ● Tel. 5512 2853 ext. 114
Inmujeres-DF
Instituto de las Mujeres del Distrito Federal

TARJETA INFORMATIVA

▪ Elaboración de UN pre y pos test para su implementación en los talleres de capacitación, así como el testeo de materiales para su diseño y elaboración.
▪ Implementación de una campaña interinstitucional del Programa Viajemos Seguras, para su difusión en los diferentes transportes públicos de la Ciudad de México.
▪ Diseño del material de difusión con información útil para saber qué hacer en caso de ser víctima de algún delito sexual en el transporte público de la Ciudad de México.
▪ Realización de la evaluación semestral el 17 de junio de 2010, del Programa Viajemos Seguras en el Transporte Público de la Ciudad de México.

OBSERVACIONES A LOS APARTADOS 5 AL 9

Al respecto, se conjuntan estos apartados, dado el trabajo de Taller y análisis conjunto que realizó todo el equipo de expertas y expertos, por lo que sólo será importante a la vez señalar que, dada la ausencia de información mayormente sustantiva desde un enfoque de género, será importante considerar desde un enfoque de derechos y acceso al desarrollo integral en las políticas de transporte público, la incorporación de un ejercicio global que contemple como inherente este enfoque.

Con relación a las prospectivas haría falta entonces señalar los desafíos y oportunidades que se presentan en el diseño incluyente de las políticas que contemple como desafío principal, la ausencia de estudios y diagnósticos que revelen el uso del transporte público de las mujeres, las problemáticas que enfrenta en sus traslados diarios y las necesidades a las que debería atender el transporte público para cubrir verdaderamente con enfoque de derechos, donde el 47% son mujeres usuarias.

Como oportunidad, la posibilidad de integrar los esfuerzos interinstitucionales que se han emprendido en el periodo de gobierno evaluado en el documento para integrar una política desde un enfoque de género, de acuerdo a los criterios y sustentos internacionales y locales que responden al derecho al transporte público.

Atentamente

México, D.F. a 5 de julio de 2011.
Margarita Argott Cisneros
Coordinadora del Programa Viajemos seguras en el Transporte Público de la Ciudad de México

TARJETA INFORMATIVA

SINOPSIS DE HALLAZGOS

"Evaluación del diseño e instrumentación de la política de transporte público colectivo de pasajeros en el Distrito Federal", versión Entrega Final del 25 de febrero de 2010

HALLAZGO	DESCRIPCIÓN	UBICACIÒN	RESPUESTA
1. Desarrollo de un marco conceptual que desarrolla el tema del derecho de las mujeres al transporte público desde el enfoque de equidad social y no discriminación en general, pero NO incorpora un análisis de género en el sustento teórico de la evaluación.	Desglose de todo el capitulado	**APARTADO 1. Marco Conceptual**	Al respecto de los conceptos utilizados para realizar el análisis y la evaluación de las políticas públicas en materia de transporte público en la Ciudad de México, durante el periodo 2006- 2012, es importante señalar la carencia de elementos sustantivos para que dicho análisis quede comprendido en el marco del derecho a la Ciudad y al transporte público adecuado, y ésta es, el principio de análisis desde un enfoque de género, ya que si bien rescata en los temas sustantivos de equidad, no discriminación por razones de género y de seguridad, no alude a la comprensión del uso de la ciudad y sus servicios, así como al acceso al desarrollo basado en el diseño de las políticas desde la satisfacción del ejercicio de derechos para todas y todos, lo que implica diseño de la políticas, del acceso del transporte, de su accesibilidad por necesidades de transportación de manera diferenciada para hombres y mujeres, dadas las características no sólo de tipo de uso, sino de la movilidad por población usuaria, donde las jóvenes masivamente requieren del servicio en horarios donde se cometen mayoritariamente delitos, por disposición urbana en su acceso, de manera diferenciada para mujeres que para hombres, considerando que el 47% de los viajes diarios son mujeres las usuarias del servicio. Se sugiere la inclusión de los conceptos establecidos en la Carta

TARJETA INFORMATIVA

			Internacional de las Mujeres por el Derecho a la Ciudad, presentada Foro Urbano Mundial, Barcelona, septiembre 2004, como parte de los conceptos incluidos por el derecho al transporte público, antes de la página 18 de este documento, en los puntos: - 2.3. De las condiciones de seguridad en la ciudad - 2.4 De la movilidad en la ciudad - Propuestas Acerca del 1. GESTION DEMOCRÁTICA DEL TERRITORIO - Acerca del 2. CIUDADES SUSTENTABLES COMO UN DERECHO HUMANO 2. Transporte público seguro y adecuado a los requerimientos de movilidad de las mujeres Acerca del punto 3. Ciudades seguras para las mujeres, ciudades seguras para todos y todas.
2. En el subtema de Marco normativo, se parte de CEDAW para sustentar la no discriminación, pero no se establece el internacional ni nacional que		**APARTADO 1. Marco Conceptual** **pp. 7- 19**	Relacionado con el subapartado del marco jurídico vinculante al derecho al transporte público, en materia de derechos humanos que incluye el reconocimiento de la violencia contra las mujeres en los ámbitos público y privado como el más grave obstáculo para alcanzar el desarrollo integral de las más del 50% de la población, así como para el ejercicio pleno de los derechos humanos y el acceso a una vida libre de violencia, lo expresado no sólo en la CEDAW, que si bien es el instrumento vinculante, se encuentran los compromisos adquiridos por el gobierno mexicano en las Conferencias de Naciones Unidas en la materia: • **1980.** Segunda Conferencia Mundial de la Mujeres en Copenhague, Dinamarca. • **1981**. Convención de la ONU sobre la Eliminación de Todas

TARJETA INFORMATIVA

			las Formas de Discriminación en contra de las Mujeres (CEDAW). • **1985**. Tercera Conferencia Mundial sobre la Mujer en Nairobi, Kenya. • **1994**. Convención Interamericana para Prevenir, Sancionar y Erradicar la Violencia contra la Mujer "Convención de Belém do Pará" realizada en Brasil. • **1995**. Cuarta Conferencia Mundial sobre la Mujer realizada en Beijing. • **2000**. Declaración y Objetivos del Milenio. A como la Conferencia internacional de Medio Ambiente y Desarrollo (1992) y Hábitat II (1996)
3. Sistematización de puntos relevantes respecto de las políticas del transporte público en la Ciudad de México de 1994- 2007	**APARTADO 3. Antecedentes y situación actual del transporte público en la Ciudad de México**	pp. 25- 58	Esfuerzo sustantivo y de gran importancia para el análisis de dichas políticas. Resalta el análisis de los cuadros analíticos en el tiempo de traslado y de gasto-inversión en le transporte. Un aporte relevante al tema.
4. No se incluye el análisis estadístico diferenciado por sexo, lo que daría resultados importantes respecto de las características de movilidad de hombres y mujeres y señalar las necesidades de planeación del transporte público y diseño urbano desde las necesidades expresadas por mujeres en el acceso a los beneficios del transporte público a la cobertura de necesidades básicas para su pleno desarrollo.	**APARTADO 3. Antecedentes y situación actual del transporte público en la Ciudad de México**	pp. 38- 58	No se señala en los cambios de movilidad del total de viajes cuántos son por mujeres y cuántos por hombres, dato que rescata la Encuesta de origen y destino del periodo analizado en este documento, cuántas corresponden al DF y a otros municipios de la ZMVM. Por otro lado, con relación al subtema Viajes en transporte público y privado se analizan los cambios por cobertura de transporte estudiado en esta evaluación, incluyendo los impactos con la apertura de nuevas líneas y el ingreso de Metrobús. Actualmente STC, STE, RTP y Metrobús han hecho un esfuerzo por conocer el número de usuarias de estos

TARJETA INFORMATIVA

			transportes, que tampoco es retomado por el presente documento. Desde 2008 se han llevado a cabo el Diagnóstico de la Violencia Sexual hacía las Mujeres en el Transporte Público de la Ciudad de México con propuesta de política pública, a cargo de la Organización Civil Centro de Información Geoprospectiva, AC,, presentando resultados en seis CETRAM´s mediante dos estudios realizados en 2008 y 2009; se cuenta con el Diagnóstico de Derechos Humanos y el Transporte Público, realizado por SETRAVI en 2010 y por el Diagnóstico de Calidad de Metrobús, realizado en 2010, los cuales resultan insumos importantes en el tema.
5. Del punto 4.1. Descentralización y Coordinación de los Organismos de Transporte del Distrito Federal, no se mencionan dentro de sus servicios y programas: la existencia de un protocolo de atención interinstitucional a víctimas de violencia sexual en el STC, los Centros de Justicia: para Mujeres en Hidalgo, el centro de Justicia Integral de Pantitlán y el Centro de Justicia Cívica en Guerrero, el servicio de vagones exclusivos en horas pico, todos estos como parte del binomio de servicios con calidad y seguridad.	Del STC se mencionan como relevantes y relacionados con los principios señalados en el marco conceptual de derechos: la tarjeta de prepago y acceso; la Línea 12, la Radiotelefonía en los trenes; la actualización del polígono de carga Oferta- demanda de la Línea B; el incremento de la capacidad de transportación y calidad del servicio del Metro en la Línea A; la modernización y mantenimiento de 25 trenes.	**APARTADO 4. Resultados de la evaluación del diseño de la política de TPCP**	Se da recomienda su inclusión como parte de los servicios de calidad y seguridad del STC
6. Del punto 4.1.	De la Red de	**APARTADO**	Se da recomienda su inclusión

TARJETA INFORMATIVA

	Descentralización y Coordinación de los Organismos de Transporte del Distrito Federal, no se mencionan dentro de sus servicios y programas: no se mencionan los autobuses especiales para personas con discapacidad, el transporte escolar y las Unidades exclusivas "Atenea"; tampoco se hace mención de los servicios de transporte especializado como son las rutas en los Bachilleres para traslado estudiantil y de mujeres para toma de Cáncer mamario.	Transporte de Pasajeros (RTP) se mencionan: el Centro de Control de Servicio (GSP, que es binomio de calidad-seguridad); el Servicio Expreso y el Servicio Especial "Bugambilia".	**4. Resultados de la evaluación del diseño de la política de TPCP**	como parte de los servicios de calidad y seguridad del STC
7.	Del punto 4.1. Descentralización y Coordinación de los Organismos de Transporte del Distrito Federal, no se mencionan dentro de sus servicios y programas: no se menciona Cero Emisiones Línea 2- 2ª, Unidades Exclusivas para mujeres en los dos Corredores Cero Emisiones.	Del Servicio de Transportes Eléctricos, STE se mencionan: la Red de Trolebuses, Corredor Cero Emisiones, Tren Ligero.	**APARTADO 4. Resultados de la evaluación del diseño de la política de TPCP**	Se da recomienda su inclusión como parte de los servicios de calidad y seguridad del STC
8.	Del punto 4.1. Descentralización y Coordinación de los Organismos de Transporte del Distrito Federal, no se mencionan dentro de sus servicios y programas: no se mencionan los datos estadísticos desagregados por sexo que maneja Metrobús, la medida de calidad del	De Metrobús se mencionan: la Conexión Metropolitana, Tren Suburbano-Buenavista y próximamente la Línea 4.	**APARTADO 4. Resultados de la evaluación del diseño de la política de TPCP**	Se da recomienda su inclusión como parte de los servicios de calidad y seguridad del STC

Tacuba No. 76 • 4o. piso • Col. Centro • C.P. 06010
Del. Cuauhtémoc • Tel. 5512 2853 ext. 114

TARJETA INFORMATIVA

servicio con seguridad de separación permanente de mujeres y hombres; las adecuaciones a las instalaciones para uso de las personas con discapacidad y la planeación de nuevas rutas.			
9. Con relación al punto 4.2 de las Bases Jurídicas y normativas del TPCP,	Se hace un importante análisis de los fundamentos de la ley y del transporte público que constituyen la Ley de Transportes y Vialidad del DF, a la luz del cumplimiento del transporte público como derecho, no obstante, no se retoma el análisis desde un enfoque de género.	**APARTADO 4. Resultados de la evaluación del diseño de la política de TPCP** **pp. 71-80**	Se recomienda incorporar parte de la justificación de la Iniciativa de reformas a dicho ordenamiento, presentado por el Inmujeres DF, así como señalar en el párrafo tercero de la página 76 de este documento, que no existen señalamientos en conformidad con los ordenamientos internacionales en materia de derechos de las mujeres, as{i como disposiciones que actualicen y se armonicen con estas disposiciones, tal como lo establece CEDAW, y la normatividad vigente nacional y local en materia de acceso a una vida libre de violencia, artículo 23 de la ley local.
10. Con relación al punto 4.3. Bases programáticas del TCCP, Los señalamientos respecto de los derechos al transporte público con relación a las mujeres están bien recogidos en todo su contenido, especialmente en lo que se apunta en la página 87.	En la página 88 se hace una acotación respecto del compromiso de establecer en el programa, un Subprograma para la Equidad de Género, la nota al pie 57, que no tiene que ver con el sentido de este subprograma.	**APARTADO 4. Resultados de la evaluación del diseño de la política de TPCP** **pág. 88**	Se señala que la tipificación de los delitos y el agravamiento de las penas en el Código Penal están establecidos desde los años 80 en la Ciudad de México. Actualmente lo que se han creado son medidas y programas para lograr justiciabilidad por estos delitos cometidos en el transporte público, como la capacitación a PGJDF y TSJDF en materia de género y derechos humanos de las mujeres, así como el marco jurídico vigentes en el DF en la materia; la capacitación a personal de seguridad al servicio del Transporte Público acerca de estos temas y del programa Viajemos Seguras en el Transporte Público de la Ciudad de México. As{i también como la definición de procedimientos interinstitucionales para atender a víctimas de estos delitos y no sólo para remitir a

Tacuba No. 76 ● 4o. piso ● Col. Centro ● C.P. 06010
Del. Cuauhtémoc ● Tel. 5512 2853 ext. 114

TARJETA INFORMATIVA

			probables responsables de los mismos, en cumplimiento con los establecido tanto en el artículo 5 de la Ley de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia en el DF, la Ley de Derechos de las Víctimas del DF, así como en cumplimiento de CEDAW
11. Acerca del Apartado del Programa Viajemos Seguras en el Transporte Público de la Ciudad de México (interinstitucional) Se incluye el apartado como cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 14, párrafo 2 de la Convención sobre la Eliminación de todas las formas de Discriminación contra la Mujer, así como en materia local, de la Ley de Igualdad Sustantiva entre Mujeres y Hombres del DF, la Ley de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia, el Programa General de Desarrollo del DF (2007- 2012), el programa Número 12, denominado "Igualdad de Género" (sic) y el propio PITV (2007- 2012), mencionando sus objetivos específicos y punteo tres acciones del mismo, a saber: 1.-Unidades exclusivas para mujeres. El Programa ATENEA de la Red de Transporte de Pasajeros (RTP) con 67 unidades especiales para	Se reconoce que dicho Programa está sustentado en el compromiso por cumplir con los derechos humanos de las mujeres, que es una carencia en la Ley de transporte y su Reglamento, de igual manera que existan unidades exclusivas y formas de denuncia expedita. Sin embargo, la medida de separación mujeres y hombres en horas pico se señala como una forma de segregación de los hombres, tal como sucede con la población negra y blanca, en justificación del criterio de seguridad e integridad física para las mujeres.	pp. 91- 93	Al respecto se comenta el sentido que la ONU[6] le da al segregacionismo en el mundo como término que refiere los actos inhumanos cometidos para instituir o mantener la dominación de un grupo racial sobre cualquier otro grupo racial, a fin de **oprimirlo sistemáticamente (se desglosan los actos)**. Se señala que: La medida de seguridad en horarios pico, busca acceder al servicio, en condiciones de seguridad y tranquilidad, para no ver su integridad expuesta al escrutinio de la población masculina, generando procesos de violencia sistemática que excluye a las mujeres del acceso al derecho al transporte público para cubrir sus necesidades básicas. Se reflexiona respecto de: Se ha considerado como fenómenos de segregacionismo, las distinciones discriminatorias y excluyentes en contra de las mujeres y por asuntos religiosos e ideológicos, donde se impide prácticamente el acceso a espacios públicos, a sus servicios y beneficios para el desarrollo. - El hecho de que las mujeres,

[6] Declaración sobre la eliminación de todas las formas de discriminación racial, Proclamada por la Asamblea General de las Naciones Unidas el 20 de noviembre de 1963 [resolución 1904 (XVIII)]

Tacuba No. 76 ● 4o. piso ● Col. Centro ● C.P. 06010
Del. Cuauhtémoc ● Tel. 5512 2853 ext. 114

TARJETA INFORMATIVA

mujeres". 2.- Programa de Separación de Mujeres y Hombres en horarios pico". 3.- Módulos de Atención Viajemos Seguras.			por el hecho de ser tales, no puedan transitar libremente una calle, transporte público, se restringa su acceso a la educación y a un trabajo conveniente por la violencia sistémica en contra suya en cualquier espacio público,, tránsito inseguro por el diseño de ciudades sin enfoque de género - Sobrevivir un hecho y otro de violencia sexual en su vida en completa impunidad, podría considerarse como un sistema social que permite la exclusión Si se aspira a una traslado eficiente y adecuado a los destinos de las mujeres habrá que considerar los cambios constantes de rutas y conexiones entre transportes que se deben hacer por cuestiones de seguridad por parte de las mujeres. El hecho de que, dentro de las planificaciones a servicios más accesibles en el tiempo invertido para los traslados, no se considere los obstáculos para el acceso de las mujeres a un tránsito seguro, por ejemplo en contextos de hora pico, provoca un mayor desgaste en tiempo invertido que no ha sido contabilizado en las estadísticas, volviéndolo a fin de cuentas, ineficiente para la cobertura de las necesidades de las mujeres. Una medida de fácil aplicación, en tanto no existe todavía un transporte **lo suficientemente accesible en cantidad, de acuerdo a la demanda, es la separación de hombres y mujeres en horas pico.** No es una política discriminatoria **en**

TARJETA INFORMATIVA

			contra de los hombres, quienes siguen ocupando en el STC las dos terceras partes de los vagones con separación, siendo que la población femenina alcanza casi la mitad de usuarias. Tampoco es una **medida temporal en contra de los hombres** "mientras se educan"; es *una medida temporal de seguridad y una medida positiva, en tanto la cobertura insuficiente y mal diseñada para el traslado de mujeres y hombres, dado que la violencia que se comete contra las mujeres en los transportes públicos constituye un delito*, reflejo de las construcciones sociales de control y poder territorial masculino en el espacio público, lo que claramente impide su acceso al derecho al transporte público. Es una **medida de seguridad** que se ofrece como un servicio que eleva la calidad del mismo, por su enfoque de garantía de derechos al acceso al transporte público, que pueden tomar o no las mujeres si consideran resguardar de mejor manera su seguridad en el traslado, sin que por ello se les restrinja el libre uso de cualquier espacio del transporte. Con relación a las acciones del Programa, éstas no se reflejan de manera global, al no señalar todos sus componentes, por lo que se sugiere la inclusión de todas las acciones. Éstas se describen en la tarjeta informativa.

Se señalan como desafíos y oportunidades, para ponerlos a consideración e interés del equipo responsable de la Evaluación, los siguientes:

TARJETA INFORMATIVA

Desafío: la ausencia de estudios y diagnósticos que revelen el uso del transporte público de las mujeres, las problemáticas que enfrenta en sus traslados diarios y las necesidades a las que debería atender el transporte público para cubrir verdaderamente con enfoque de derechos, donde el 47% son mujeres usuarias.

Oportunidad: la posibilidad de integrar los esfuerzos interinstitucionales que se han emprendido en el periodo de gobierno evaluado en el documento para integrar una política desde un enfoque de género, de acuerdo a los criterios y sustentos internacionales y locales que responden al derecho al transporte público.

Tacuba No. 76 ● 4o. piso ● Col. Centro ● C.P. 06010
Del. Cuauhtémoc ● Tel. 5512 2853 ext. 114