

III SIMPOSIO INTERNACIONAL GOBIERNO URBANO: DEBATES ENTRE LO URBANO Y LO METROPOLITANO



16 y 17 de Septiembre 2025

Cámara de Comercio de Bogotá Sede y Centro Empresarial Chapinero Cl. 67 #8-32, Bogotá.

Apoya:

Cámara de Comercio de Bogotá

Organizan:



MOVILIDAD SOSTENIBLE Y SEGURA: INTERROGANTES ACERCA DEL TRANSPORTE PÚBLICO PARA LA CIUDAD LATINOAMERICANA

Dra. Andrea Gutiérrez

Marco de políticas para los gobiernos



Planteo y objetivos

- Hay una Agenda de políticas GLOCAL, que logra traducir temas/problemas en acciones
- América Latina (AL) está a la vanguardia de esa Agenda GLOCAL (buenas prácticas) → *performance* gobiernos locales (urbanos / metropolitanos): rol + capacidad
- Objetivos
 - Revisar la agenda del transporte público (y su arquitectura organizacional)
 - Interrogar sobre nuevos pasos → rol de los gobiernos locales (urbanos / metropolitanos): Gobernanza AL



LUCES

ESTRATEGIA METODOLOGICA

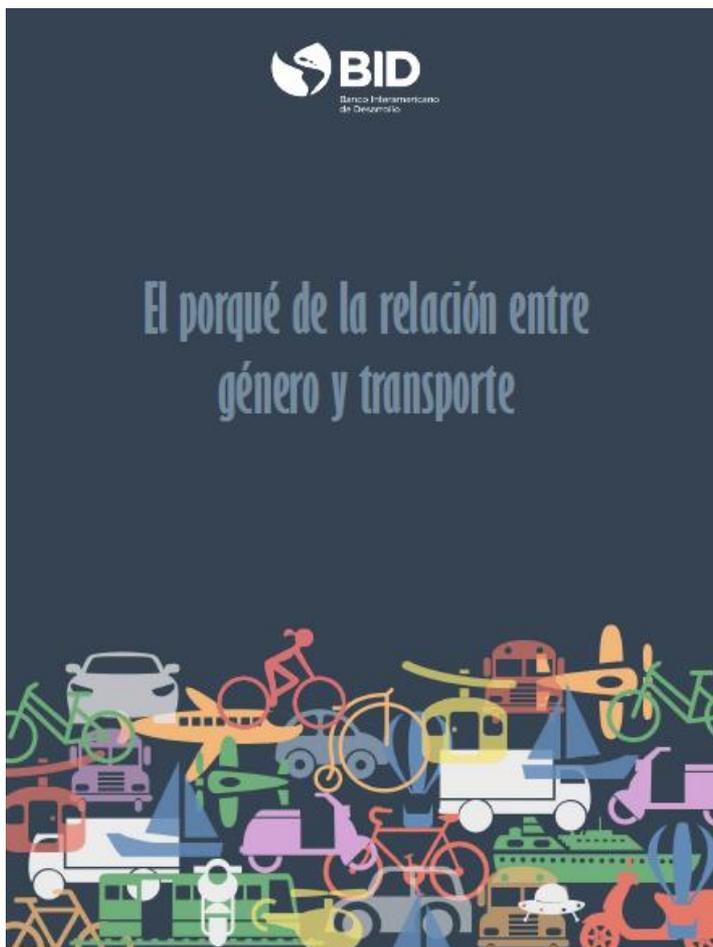


PENUMBRAS
(NUEVOS FOCOS)

Agenda Transporte Público: LUCES

Problemas → Evidencia → Acciones

Políticas basadas en evidencia



INÉS SÁNCHEZ DE MADARIAGA*

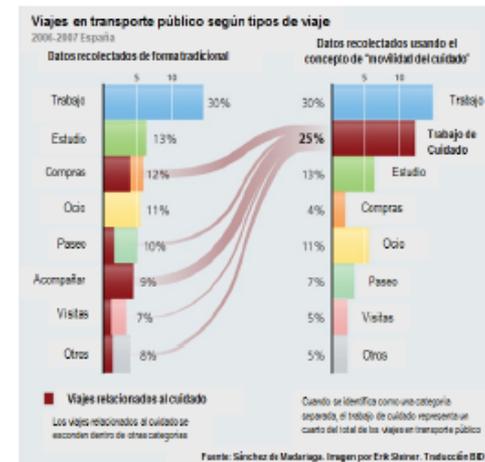
MOVILIDAD DEL CUIDADO

Introduciendo nuevos conceptos en el transporte urbano

Las categorías usadas por las encuestas de movilidad, y por lo tanto la forma en que los datos son recolectados y analizados, no suelen medir de forma correcta el *trabajo de cuidado*, que se entiende como un trabajo no remunerado realizado por adultos, ligado al cuidado de niños y otros dependientes y que incluye el trabajo relacionado con el mantenimiento del hogar. Los sistemas de transporte público son normalmente diseñados con base a las necesidades de los viajes de trabajo (del hogares al lugar de trabajo). En ese sentido, la movilidad asociada con el trabajo de cuidado no ha sido típicamente integrada en el diseño del transporte.

El concepto innovador de *movilidad del cuidado* introducido por Inés Sánchez de Madariaga provee una perspectiva para “reconocer y reevaluar el trabajo de cuidado”. Sánchez argumenta que al incorporar esta categoría en las encuestas de movilidad se podría no sólo identificar el número – significativo- de viajes que mujeres y hombres realizan con este fin, sino que también permitiría

tener un mejor entendimiento de los patrones de viajes que hombres y mujeres realizan para que el transporte público responda de mejor manera a las necesidades de género.



PROBLEMAS → **POLITICAS** ← EVIDENCIA

(AGENTES: ACADEMIA +TK- Financiamiento + Agencias Gobierno)

Políticas basadas en evidencia



¿Para quién? → planificar transporte público

25 ENMODO AL

¡¡NUEVO!!

SECCIÓN 1 Patrones de viaje

¿Existe realmente una diferencia?

"El transporte no es 'neutro al género'. Hombres y mujeres tienen diferentes roles socio-económicos y responsabilidades, los cuales están asociados con diferentes patrones de uso, acceso y necesidades de transporte. Sin embargo, no hay mucha evidencia recolectada sobre las necesidades diferenciadas de viaje por género entre hombres y mujeres, en particular en las zonas urbanas. La planificación del transporte no ha abordado sistemáticamente estas diferencias". (Banco Mundial, 2011)



Agencias gobierno

Políticas basadas en evidencia: transporte público ¿para quiénes?

P
A
T
R
O
N
E
S

BID
El porqué de la relación entre género y transporte

PLAN DE GÉNERO DE TfL 2007-2010

RE LOS PATRONES DE VIAJE DE LAS MUJERES

que el número de viajes de una mujer aumente un **33%**

colegio con **3 VECES** más frecuencia que los hombres

niños tienen **87% MEJOR** probabilidad de conducir

¡¡NUEVO!!

Las mujeres tienen **15% MAYOR** probabilidad de efectuar paradas en sus viajes (colegio, supermercado, entre otros)

Los trenes y metros son medios de transporte mayoritariamente utilizados por **mujeres SIN HIJOS**

DIFERENCIAS EN LOS MEDIOS DE TRANSPORTE ENTRE HOMBRES Y MUJERES

Sólo el **57%** de las mujeres tiene licencia para conducir

Las mujeres realizan en promedio **15%** más viajes que los hombres, principalmente **caminando y en bus**. Estos viajes son, sin embargo, más cortos que aquellos que hacen los hombres

El **25%** de los viajes de las mujeres se realizan en bus

12% **18%**

CONTEXTO GENERAL DE LAS MUJERES LONDINENSES

40% **52%**

62% de las mujeres en edad de trabajar tiene empleo, versus **76%** de la población masculina

Las mujeres londinenses ganan en promedio **25%** menos que los hombres en trabajos de tiempo completo

De las personas mayores de 80 años, **60%** son mujeres

El **87%** de las personas que solicitan el servicio DIAL-A-RIDE (servicio para personas con movilidad reducida) son mujeres

Acciones: Indicadores (REGION, estandarizados, abiertos (bases) →gobernanza GLOCAL

Plataforma Urbana y de Ciudades Acerca de la plataforma MINURVI Foro Virtual Ciudades

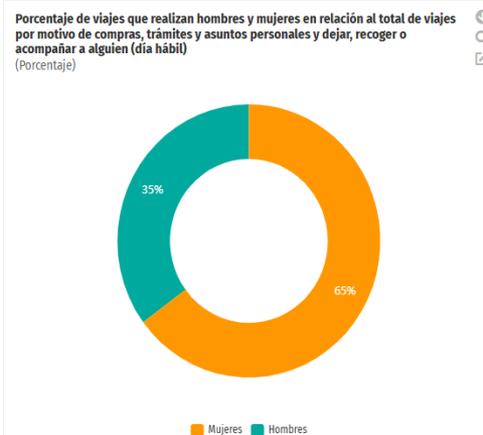
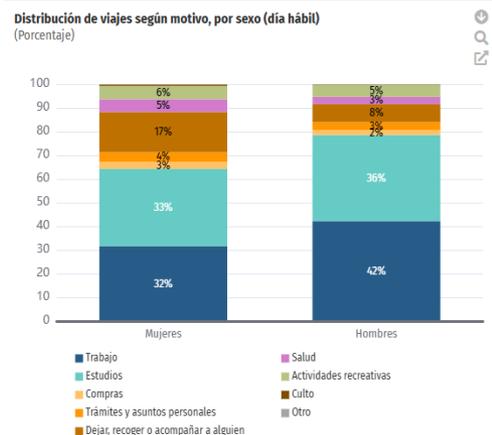
CEPAL - NU

Movilidad Sostenible
Gran impulso para la sostenibilidad

Perfiles estadísticos de Movilidad urbana

Ciudad **2023**

Movilidad y género



Políticas basadas en evidencia: transporte público ¿para quiénes?

Personas: experiencias, lo vivido

¿Ha sido agredida o ha experimentado algún tipo de acoso físico mientras usaba transporte público?

Clasificado de peor a mejor

- 01 MEXICO CITY
- 02 BOGOTA
- 03 LIMA
- 04 TOKYO
- 05 DELHI
- 06 JAKARTA
- 07 MANILA
- 08 MOSCOW
- 09 BUENOS AIRES
- 10 BEIJING
- 11 SEOUL
- 12 BANGKOK
- 13 KUALA LUMPUR
- 14 NEW YORK
- 15 LONDON
- 16 PARIS



©2014 Thomson Reuters Foundation



¡¡NUEVO!!

SECCIÓN 2 Género y seguridad en el transporte

"La violencia en espacios públicos, particularmente en los sistemas de transporte público, reduce la libertad de movimiento de mujeres y niñas. Reduce su posibilidad de acudir a la escuela o al trabajo y a participar plenamente en la vida pública. Limita su acceso a servicios esenciales y a disfrutar de oportunidades culturales y de ocio. También impacta negativamente en su salud y en su bienestar". (ONU Mujeres)



ACADEMIA
Evidencia comparada
Continuidad

TRANSPORTE PUBLICO
Expresa
Reproduce
Transforma
DESIGUALDADES

Políticas basadas en evidencia: transporte público ¿para quiénes?

Institucionalización



Paradas Nocturnas

En el marco del Plan Piloto de Seguridad en buses impulsado por el DTPM durante el año 2024, una de las medidas adoptadas fue las Paradas Nocturnas, esta permite a las personas usuarias, solicitar la detención del bus en cualquier punto dentro del recorrido entre las 00:00 y 05:00 horas. De esta manera, pueden realizar una parada más próxima a su destino con el objetivo de prevenir posibles situaciones de riesgo que pongan en peligro su integridad.

El proyecto tiene como metas principales:

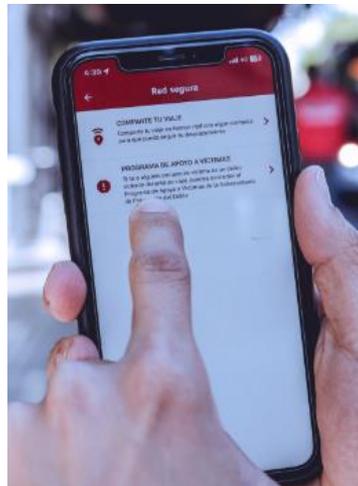
1. Incrementar la percepción de seguridad de los usuarios al descender en horarios nocturnos.
2. Optimizar la experiencia de viaje, brindando mayor flexibilidad en la ubicación de las paradas.
3. Garantizar una operación eficiente y segura para personal de conducción y población usuaria.

Para lograr estos objetivos, el protocolo del piloto establece que las paradas nocturnas deben realizarse solo en puntos seguros, bajo estrictas consideraciones de seguridad vital y operativa. Además, contempla capacitaciones previas al personal de conducción y mecanismos de monitoreo continuo.

Esta iniciativa se ha desarrollado en otras ciudades del mundo, como Sao Paulo, Valencia y Madrid, Toronto, París y Estocolmo. Las tres primeras están dirigidas únicamente a mujeres, adultos mayores y menores de edad. Las otras tres están dirigida a toda la población usuaria.

De acuerdo con el estudio de percepción realizado al personal de conducción y a la población usuaria, el 72% del personal de conducción cree que facilita la llegada de los pasajeros y pasajeras a su destino en la noche y el 34% cree que reduce la exposición a sufrir delitos en la noche.

Respecto a la evaluación de la población usuaria, un 85% de las personas entregó una buena evaluación del piloto (Notas 6 y 7), obteniendo una evaluación promedio de 6,4. En relación a la efectividad de la medida para mejorar la seguridad durante los viajes nocturnos, el 81% de las personas que han decidido conocer la medida considera que es "Efectiva" o "Muy efectiva".



innovaciones



Acciones:
 Indicadores (4) REGION, estandarizados
 →gobernanza GLOCAL (líneas base)
 Protocolos / Regulación
 Concientización / sensibilización
 Acompañamiento

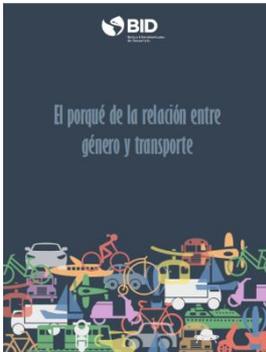


Voy a listarlo para el artículo...

Políticas basadas en evidencia: transporte público ¿para quiénes?

¡¡NUEVO!!

Inserción Laboral



SECCIÓN 3

Temas de vanguardia Género y transporte

La relación entre género y transporte ha sido una temática de análisis que aunque reciente, viene en aumento. En la medida en que la toma de información desagregada por sexo se convierta en práctica generalizada, se ampliarán las posibilidades de entender desde los sectores las brechas en accesibilidad, ocupacionales y salariales entre hombres, mujeres y también otros grupos poblacionales. A continuación algunos ejemplos de trabajo con datos sectoriales derivados de proyectos o encuestas de hogares a través de los cuales es posible profundizar más en la relación de género y transporte.

Banco Asiático de Desarrollo

GÉNERO E INFRAESTRUCTURA EN ALC Rubros de mayor a menor representación laboral femenina



Servicios (no transporte) 60 al 70%
 Sociales, educación, salud, comercios, turismo

Políticas basadas en evidencia: transporte público ¿para quiénes?

Institucionalización

Evolución del personal de conducción en el Sistema de Transporte Público de Santiago 2014-2024

% Conductoras	1,53%	1,79%	2,56%	3,30%	5,25%	6,21%	4,89%	5,67%	7,01%	8,74%	11,23%
---------------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	--------



Cate

7 Sem

Articu

Entrev

Notici

Vitrina

Practi

Etiqu



Kicking off the UITP Women in Leadership Campaign

Cámaras empresarias
Transporte Público

Acciones:
Indicadores (4) REGION,
estandarizados →gobernanza GLOCAL
Pliegos concesión (cupos)
Capacitación (licencias)
Concientización

Cajeras a conductoras

Agenda Transporte Público

Retos: generar nueva evidencia

Penumbras → Desvelar

MOVILIDAD SOSTENIBLE Y SEGURA

Transporte público

¿Para quién?

¿Para qué?
¿Dónde?
¿Cuál?

Retos: *evidencia para políticas*



Tiempo promedio de viaje por motivos laborales en transporte público y automóvil privado (viaje de ida, día hábil)
(En Minutos)

¿A qué preguntas responde la evidencia?

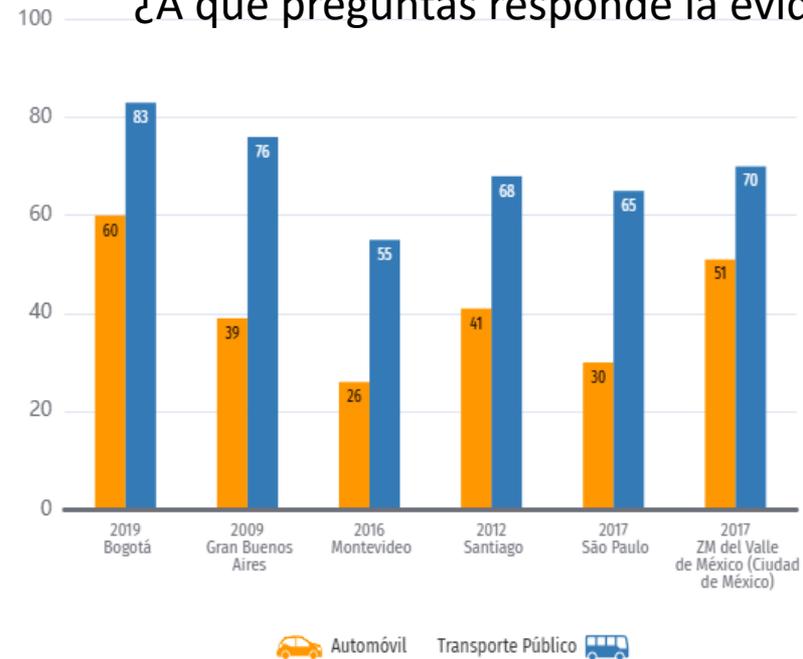
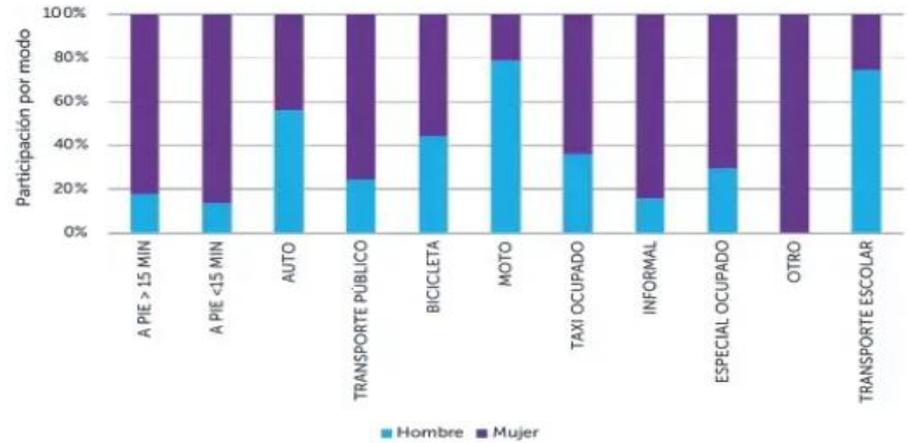


Figura 32. Modos de transporte de los viajes de cuidado en Bogotá - Región



Bogotá: ENMODO 2023

Adecuar el transporte público a la movilidad del cuidado

El transporte público ¿para qué movilidad se usa?

Reto: profundizar capacidad explicativa

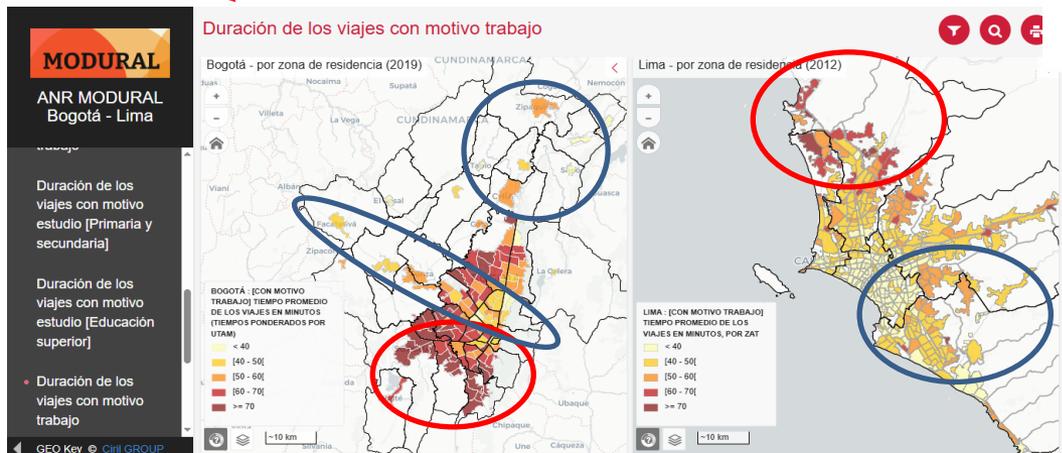
Indicador ODS 11.2.1 → vacío (metodológico: ENMODO vs censos - estimaciones)

ODS 11.2.1 complementario: no abierto por género (más ciudades /años)

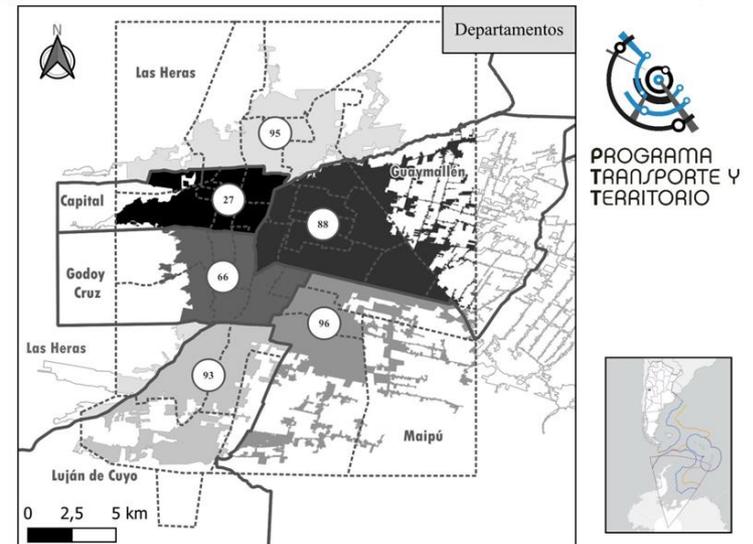
Reto: “direccionar” la evidencia (completar vacíos – articular información)

Retos: *evidencia para políticas*

Estadísticas “promedio” (planas) vs TERRITORIO



Cantidad de viajes generados por motivo estudio en el Área Metropolitana de Mendoza, por departamento



Viajes diarios totales (regreso)

- 19034
- 19632
- 23325
- 27414
- 32417
- 81343

25 Viajes diarios totales (regreso) dentro de cada departamento (%)

- ☐ Zonas de transporte
- ☐ Departamentos
- ☐ Mancha urbana

10 ciudades ¡¡inédito!!
Línea base nuevo milenio

Adecuar el transporte público a la movilidad

El transporte público ¿para qué movilidad(es) se usa? ¿dónde?

¿Dinámicas centro – periferia? ¿dinámicas locales? ¿dónde? ¿cuáles? (visión macro)

Reto: explotar datos espaciales (patrones de viaje – patrones espaciales de movilidad(es) ¿maestras, enfermeras, cuidadoras (trabajos móviles / servicios)?

Categorías socioprofesionales siglo XXI → análisis macro)

Transporte público

¿para qué movilidad(es), dónde?

4 km

Ejercicio con las plataformas

Optimo 19 min 41 min 56 min

Hospital Cardiovascular del Niño de Cuna

Centro Comercial Gran Plaza Bosa, Cl. 65

Salir ahora

Opciones

Enviar instrucciones sobre cómo llegar a motorola moto g14

Copiar vinculo

3:33 p.m. — 4:14 p.m. 41 min

E42 > GS25 / 91 / GS21

GS24 >

3:47 p.m. de Terreros

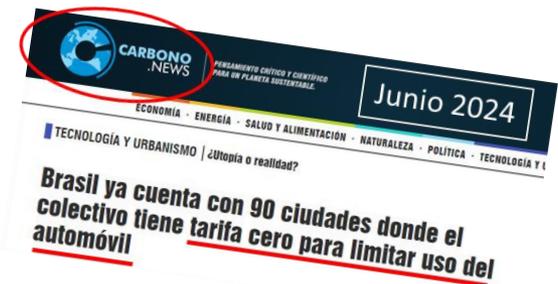
25 min cada 5 min

Map labels: SAN DIEGO BOSA, Transversal 700, CL 63 Sur - KR 79B, Carrera 77h, Calle 50 Sur, Bosa, CL 63 Sur - Kr 77, LEON XIII, Terreros, Hospital Cardiovascular del Niño de..., CAZUCA, Unisur, Calle 20, NADORA, ROOP, Capas

Adecuar el transporte público a la movilidad

Adecuar la movilidad al transporte público

¿Transporte público a tarifa cero (NO GRATIS)
que no sirve a las movilidad(es)?
¿quién sirve?



DATOS → ¿PROBLEMAS? ← EVIDENCIA

Agenda Transporte Público: PENUMBRAS

Problemas → Evidencia → Acciones

Movilidad sostenible y segura

PARADIGMAS

Movilidad (sociedad) del cuidado

Transporte público



¿Paradoja?

Transporte público: nuevo milenio, nuevo escenario



Somos Hacemos Biblioteca digital Cómo ayudar Régimen Tributario E



Sostener la Movilidad Sostenible y Segura

Movilidad Flexible

Transporte Público Estándar / rígido

Lo dice IA!!...

personas encuestadas, el 74% fueron mujeres adultas: el 41% tiene más de 61 años y el 36% está entre los 60 años. El 90% pertenece a los estratos 2 y 3, y su ocupación principal es ser **amas de casa (27%) o trabajadoras dependientes (25%)**. El mayor grado de escolaridad alcanzado es secundaria (38%) y primaria (25%). Estas mujeres no tienen vehículo propio y, antes de la reactivación de la ruta 11, debían movilizarse en motoratón, un medio que consideran **inseguro y costoso**.

Otro dato interesante de la evaluación del piloto es el monto de **\$3.000**: los usuarios manifestaron que, si el pasaje debe aumentar para mantener el servicio, esta sería la cifra máxima que estarían dispuestos a pagar **es más de eso, uno ya evalúa, porque imagínese, donde uno vaya con alguien más ya serían \$6.000**.

Conclusiones. ¿Qué sigue?

La continuidad de la operación del servicio, bajo una promesa de **frecuencia entre 12 y 15 minutos**



Uber invertirá en 2021 más de AR\$ 2200 millones para impulsar crecimiento de la movilidad compartida
POR ANDREA BELÉN MÁS EL 2 SEPTIEMBRE, 2021
Ya son más de 400 mil los socios conductores/as que generaron ganancias adicionales de manera independiente en todo territorio nacional.

El transporte a la demanda (TAD) es un sistema de transporte público flexible que se adapta a las necesidades de los usuarios, proporcionando servicios cuando y donde se soliciten, en lugar de seguir rutas fijas. Se caracteriza por la flexibilidad en la planificación de rutas y horarios, permitiendo una mejor conexión en áreas con baja densidad de población o donde el transporte público tradicional no es viable.

TAD (no TOD) ¿Acciones transformadoras?

Transporte público ¿para quién?

Transporte público ¿para qué (movilidades), dónde, cuál?

Transporte público: nuevo milenio, nuevo escenario

La ERA DIGITAL: Gobernanza

BID (2015)



Simplificar la vida

Lo que los gobiernos deberían saber sobre las expectativas ciudadanas al realizar trámites

Acceso a derechos

¿Vínculo con la movilidad del cuidado (y en general)?
Aún en estos estudios...sin indagar

Hay **movilidad** detrás de **cada decisión de gestión**:
VIAJES INNECESARIOS – INUTILES
(evidencia/metodología) Gutiérrez, Bitácora (2012)

Movilidad (Cuidado) - Trámites

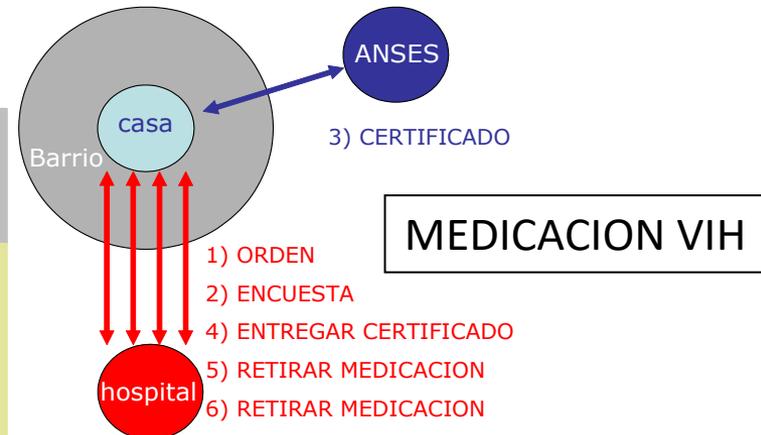
CUADRO 10. Tipos de costos que tuvieron los usuarios además de las tasas

Solo tasas	Transporte	Tramitador	Colaboración	Otros
50%	40%	3,2%	0,7%	8,7%

Nota: La suma de los que reportaron costos además de las tasas es superior al 50% porque algunas personas reportaron más de un tipo de costo.

RANKING 1: TIEMPO Y TRASLADO

Variables Movilidad

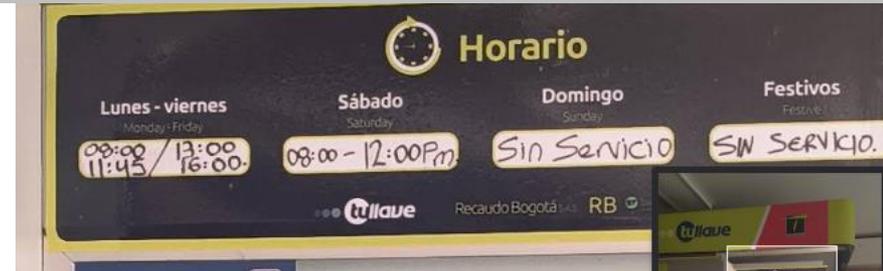
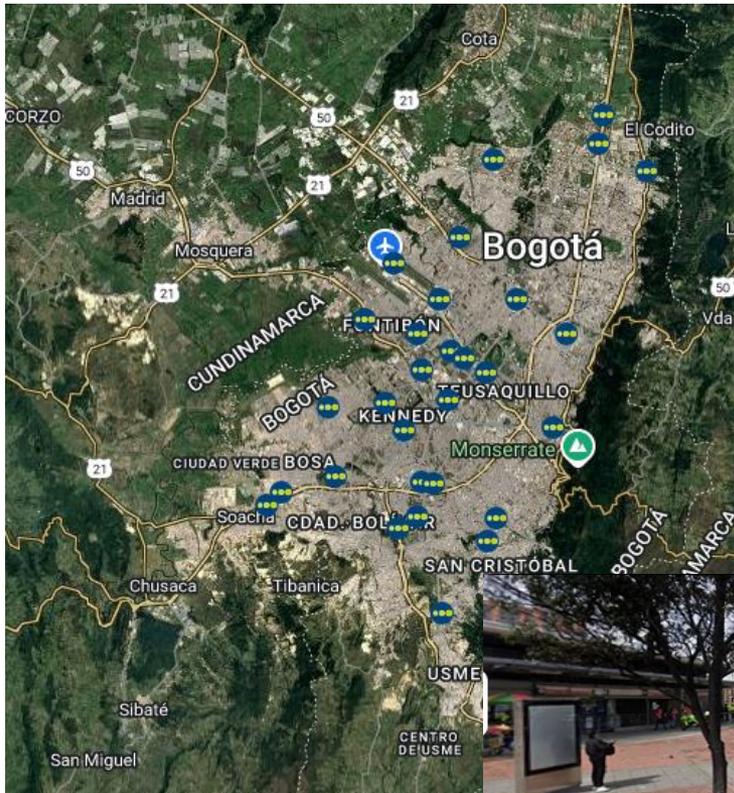


Transporte público: nuevo milenio, nuevo escenario

Tu llave - Punto de Personalización

Movilidad (Cuidado) – Trámites

Subsidios a la “demanda” → SISBEN, adultos mayores, discapacitados, niños



Hay movilidad detrás de **decisión de gestión (gobernanza):**
VIAJES INNECESARIOS – INUTILES

Transporte público: nuevo milenio, nuevo escenario.

Agenda urbana (políticas AL)

SIT (integrados + inteligentes)

"POR UNA MOVILIDAD URBANA DE ALTA CALIDAD PARA TODOS"



Adherentes



26 ciudades Latinoamericanas de 10 países
26 millones de pasajeros diarios



Asociación Latinoamericana de Sistemas Integrados
(2010)

Agencias + Empresas + Industria

2024: 200 ciudades 5 continentes (<https://brtdata.org>)

2000 →

Cuarta Revolución

Transporte público: nuevo milenio, nuevo escenario

Nuevo ecosistema de negocios

Descarga la App

Regístrate

DISPONIBLE EN Google Play

Descárgalo en App Store

Obtener un pase

Inicia sesión

ECOBICI HSBC

1 DÍA

u\$s 7.- (?)

\$949 MXN (I.V.A. incluido)

\$127⁹⁹ MXN (I.V.A. incluido)

Obtén tu plan

Obtén tu plan

Novedades Ecobici por tembici

¡Hola Andrea!

Queremos contarte las novedades. A partir del **viernes 12 de septiembre** vamos a actualizar el valor de todos los pases y modificaremos la tarifa de exceso de uso por viaje. Para conocer los nuevos precios, ingresá a **BA Ecobici**. Recordá que **Ecobici** sigue siendo **GRATUITO** para residentes de todo el país, para realizar hasta 4 viajes de 30 minutos cada uno, de lunes a viernes (excepto días feriados).

BA Ecobici por tembici

VISA

Macro

Capital financiero (desarrolladores - diversificación) + bancarización (fidelización) + IVA + APP

Transporte público: nuevo milenio, nuevo escenario

- **Sistemas Inteligentes / Integrados (2000) → la ERA DIGITAL (MARCO / MACRO)**
 - Proceso productivo: separa prestación - pago/remuneración
 - Pago/remuneración: operación de SISTEMAS (ESCALA metropolitana - nacional - regional → gobierno(s)/gobernanza
 - Nuevos Agentes: proveedores tecnológicos (tarjetas, software), operadores tecnológicos, (donde hay bicicletas), operadores financieros (recaudo), empresas de plataformas (aplicativo, MAAS - *trucks*- insumo-), industria.
 - Financierización: DEMANDA (uso) / OFERTA (cobro)
 - Genera una nueva ¿mercancía?: DATOS / plataformas

TRANSPORTE PUBLICO + GOBERNANZA

Science Direct 2004 → Transmilenio 0 / 300 artículos científicos (cambios en el proceso productivo, empresas y capitales del transporte público) (Gutiérrez, 2025 → próximamente!!)

Transporte público: nuevo milenio, nuevo escenario

➤ Gobierno LOCAL (urbano/metropolitano) ← → GOBERNANZA

¿Alianzas? ¿Financiamiento? ¿Modelos?

Pensamiento – Preguntas – Evidencia → AGENDA



Somos Hacemos Biblioteca digital Cómo ayudar Régimen Tributario E



61 ciudades RED SUBE
<https://transporteterritorio.wixsite.com/pttuba/cartograf%C3%ADa-de-movilidad-argentina>

SANTA FE | BOLETO DE COLECTIVO |

Estiman que en 90 o 120 días se podrá pagar en boleto de colectivo con medios alternativos

60% descuento

Marco de políticas...retomando

- Movilidad sostenible y segura: un recurso de la Agenda Urbana GLOCAL con eje en el transporte público
- ¿Con qué evidencia construimos la Agenda Urbana para direccionarla hacia nuevos pasos?
- ¿Con qué preguntas “alumbramos” los datos (para que la evidencia cambie paradigmas)?

Patrón(es) espacial...de movilidad – urbano
de transporte público
(en diálogo ERA DIGITAL)

(PENSAMIENTO) PROBLEMAS → EVIDENCIA → ACCIONES (transformadoras)
(nuestra parte...)

Movilidad sustentable y segura



2022



2023

El ATERRIZAJE de la POLITICA: la CIUDAD de los contrastes AMERICA LATINA
La desigualdad es estructural (CIUDAD en gerundio...)

Conocer las líneas de deseo...



Muchas gracias
Dra. Andrea Gutiérrez