INCLUSIVE CITIES

URBAN PRODUCTIVITY THROUGH GENDER EQUALITY

CIUDADES INCLUSIVAS

PRODUCTIVIDAD URBANA A PARTIR DE LA IGUALDAD DE GÉNERO

Nora **Libertun de Duren**
Anri **Hiramatsu**
María Camila **Ariza**
María Paloma **Silva de Anzorena**

IDB BID

CATALOGING-IN-PUBLICATION DATA PROVIDED BY
THE INTER-AMERICAN DEVELOPMENT
BANK FELIPE HERRERA LIBRARY

Inclusive Cities: urban productivity through gender equality / Nora Libertun de Duren, Anri Hiramatsu, María Camila Ariza, Paloma Silva.

p. cm. — (IDB Monograph ; 625)
Includes bibliographic references.

1. Women and city planning. 2. Women-Housing. 3. Women-Transportation. 4. Women-Employment. 5. Urban women-Social conditions. I. Libertun de Duren, Nora. II. Hiramatsu, Anri. III. Ariza, María Camila. IV. Silva, Paloma. V. Inter-American Development Bank. Housing and Urban Development Division. VI. Serie.

IDB-MG-625

Copyright © [2018] Inter-American Development Bank. This work is licensed under a Creative Commons IGO 3.0 Attribution-NonCommercial-NoDerivatives (CC-IGO BY-NC-ND 3.0 IGO) license (http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/igo/legalcode) and may be reproduced with attribution to the IDB and for any non-commercial purpose. No derivative work is allowed.

Any dispute related to the use of the works of the IDB that cannot be settled amicably shall be submitted to arbitration pursuant to the UNCITRAL rules. The use of the IDB's name for any purpose other than for attribution, and the use of IDB's logo shall be subject to a separate written license agreement between the IDB and the user and is not authorized as part of this CC-IGO license.
Note that link provided above includes additional terms and conditions of the license.

The opinions expressed in this publication are those of the authors and do not necessarily reflect the views of the Inter-American Development Bank, its Board of Directors, or the countries they represent.

JEL CODES: J16, O18, J24, J70, N35, N36, O35

KEY WORDS: Productivity, labor, women, gender, inclusion, innovation, municipal management, cities, urban development, San Salvador, Nagareyama, Mexico City, Madrid

Inter-American Development Bank
1300 New York Avenue, NW
Washington, DC 20577

INCLUSIVE CITIES

URBAN PRODUCTIVITY THROUGH GENDER EQUALITY

CIUDADES INCLUSIVAS

PRODUCTIVIDAD URBANA A PARTIR DE LA IGUALDAD DE GÉNERO

Nora **Libertun de Duren**
Anri **Hiramatsu**
María Camila **Ariza**
María Paloma **Silva de Anzorena**

SEP 2018

IDB BID

CRÉDITOS CREDITS

AUTORES

AUTHORS

Nora **Libertun de Duren**

Especialista Senior, División de Vivienda y Desarrollo Urbano, BID

Senior Specialist, Housing and Urban Development Division, IDB

Anri **Hiramatsu**

Consultora, División de Vivienda y Desarrollo Urbano, BID

Consultant, Housing and Urban Development Division, IDB

Maria Camila **Ariza**

Consultora, División de Vivienda y Desarrollo Urbano, BID

Consultant, Housing and Urban Development Division, IDB

María Paloma **Silva de Anzorena**

Consultora, División de Vivienda y Desarrollo Urbano, BID

Consultant, Housing and Urban Development Division, IDB

EDITORES GENERALES Y TRADUCCIÓN

GENERAL EDITORS AND TRANSLATION

The Word Express

David Einhorn

Oscar Delgado Gosálvez

DIRECCIÓN DE ARTE Y EDICIÓN DE DISEÑO

ART DIRECTION AND DESIGN EDITION

Emilia Aragón

Consultora, División de Vivienda y Desarrollo Urbano, BID

Consultant, the Housing and Urban Development Division, IDB

DISEÑO E ILUSTRACIÓN

DESIGN AND ILLUSTRATION

Mon Zamora

IMPRESIÓN

PRINTING

Gasch Printing Inc.

Las ideas y opiniones expresadas en esta publicación pertenecen a las autoras de los capítulos correspondientes y no representan necesariamente la postura oficial del BID ni de su Directorio Ejecutivo.

The opinions expressed in this publication are those of the authors and do not necessarily reflect the views of IDB, its Board of Directors, or the countries they represent.

TABLA DE CONTENIDOS

TABLE OF CONTENTS

10

Prefacio | Preface

Juan Pablo Bonilla

14

Ciudades Inclusivas: Ideas innovadoras para incluir a las mujeres en el desarrollo urbano

Inclusive Cities: Innovative Ideas for Including Women in Urban Development

Nora Libertun de Duren

26

1 - Cómo mejorar la movilidad urbana desde la perspectiva de género: el servicio de transporte prestado por mujeres para mujeres en San Salvador

1 - Improving Urban Mobility from a Gender Perspective: A Transportation Service by Women and for Women in San Salvador

Anri Hiramatsu

SAN SALVADOR

70

2 - Planificación municipal que promueve la participación de las mujeres en la creación de una ciudad respetuosa de las familias y en el fortalecimiento de la fuerza laboral

2 - Municipal Planning that Promotes the Participation of Women's in Creating a Family-Friendly City and Strengthening the Workforce

Anri Hiramatsu

128

3 - Hacia la nueva agenda urbana y el incremento de productividad promoviendo la equidad de género en México

3 - Towards a New Urban Agenda and Productivity Growth: Promoting Gender Equality in Mexico

María Paloma Silva de Anzorena

184

4 - Madrid, ciudad de las mujeres

4 - Madrid, City of Women

María Camila Ariza

NAGAREYAMA

MEXICO

MADRID

RECONOCIMIENTOS

Este estudio es parte de la iniciativa de prioridad institucional del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) "La inclusión de la Mujer- Un camino a la productividad urbana" bajo la dirección de Nora Libertun de Duren.

Esta iniciativa es encabezada por la División de Vivienda y Desarrollo Urbano (HUD) con apoyo del Sector de Conocimiento y Aprendizaje (KNL). La iniciativa comprende una serie de estudios sobre proyectos urbanos que apoyan y promueven una mayor inclusión de la mujer en pos de la generación de ciudades competitivas y equitativa. Este libro no hubiese sido posible sin el apoyo, la voluntad y los generosos aportes de los municipios, las empresas privadas, instituciones públicas, la universidad y la organización de la sociedad civil y ciudadanos que han sido partícipes para la formulación del libro. Agradecemos también a todos aquellos que han participado en el proceso para llevar a cabo esta publicación.

Agradecemos especialmente a Anne-Marie Urban por su apoyo técnico y comentarios constructivos para esta publicación. Además, agradecemos el apoyo de las siguientes personas: Juan Pablo Bonilla, Tatiana Gallego Lizon, Verónica Adler, Andrés Blanco, Allen Blackman, Carmiña Moreno, Lorena Rodríguez Bu, Luis Manuel Espinosa, Grace Helen Guinand, Duval Llaguno, Joanna Hernández, Ivette Fis de Melo, Griselda Soto, Nathyeli Acuña, René Osorio, Fadrique Iglesias, Claudia Ortiz, Sebastian Quintana, Juan Francisco Martínez y Cristina Calderón.

ACKNOWLEDGEMENTS

This study is a part of the institutional priority initiative of the Inter-American Development Bank (IDB) entitled "The Inclusion of Women – A Pathway Towards Urban Productivity" directed by Nora Libertun de Duren.

This initiative is led by the IDB's Housing and Urban Development Division (HUD) with the support of Knowledge and Learning Sector (KNL). The initiative includes a series of studies on urban projects that have been developed to promote greater inclusion of women as part of efforts to generate competitive and equitable cities. This book would not have been possible without the support and generous contributions of the municipalities, private companies, public institutions, the university and the civil society organization and citizens who have been involved in the formulation of the book. We also thank all those who have participated in the process to carry out this publication.

We would like to provide special gratitude to Anne-Marie Urban for her technical support and constructive feedback for this book. Also, special gratitude to Juan Pablo Bonilla, Tatiana Gallego Lizon, Verónica Adler, Andrés Blanco, Allen Blackman, Carmiña Moreno, Lorena Rodríguez Bu, Luis Manuel Espinosa, Grace Helen Guinand, Duval Llaguno, Joanna Hernández, Ivette Fis de Melo, Griselda Soto, Nathyeli Acuña, René Osorio, Fadrique Iglesias, Claudia Ortiz, Sebastian Quintana, Juan Francisco Martinez y Cristina Calderón.

PREFACIO

Por Juan Pablo **Bonilla**[1]

Las ciudades de América Latina y el Caribe han pasado por un rápido periodo de expansión, llegando a recibir a más del 80% de la población, y se enfrentan actualmente al reto de desarrollar comunidades sostenibles e inclusivas. Núcleos urbanos que promuevan el bienestar económico, social y ambiental de todos los ciudadanos.

Para materializar esta aspiración es necesario que las ciudades contribuyan a reducir disparidades económicas y de oportunidades entre hombres y mujeres. Si el objetivo es un desarrollo integral y sostenible, la región tiene el desafío de reducir la brecha salarial[2] para que las mujeres reciban una misma retribución por un rendimiento laboral equivalente; es necesario balancear la carga global de trabajo de las mujeres —la suma del tiempo dedicado a trabajo remunerado y no remunerado— que actualmente es sustantivamente mayor que la de los hombres. Además, las ciudades deben promover políticas públicas que enfrenten la violencia y el abuso en el transporte público, en América Latina y el Caribe 9 de cada 10 mujeres han sido víctimas en estos espacios[3].

La brecha de género no sólo afecta a la productividad y calidad de vida de las mujeres, sino de la sociedad en su conjunto. Calidad de vida e inequidad de género son temas que generan un amplio debate, aunque frecuentemente se los trate por separado. Nuestra intención con este estudio es construir una conversación transversal, compartiendo las lecciones aprendidas en una diversidad de contextos geográficos y territoriales repartidos por El Salvador, España, Japón y México.

> Continuación Página 14

1 Juan Pablo Bonilla es el gerente del Sector de Desarrollo Sostenible y Cambio Climático.
2 World Bank. 2012 "Women's Economic Empowerment in Latin America and the Caribbean: Lessons Learned from the World Bank's Gender Action Plan".
3 IDB. 2015. "Violence against Women & Girls Resource Guide. Transport Brief." Inter-American Development Bank, World Bank Group, the Global Women Institute, and the International Center for Research on Women.

PREFACE

By Juan Pablo **Bonilla**[1]

The cities of Latin America and the Caribbean have gone through a period of rapid expansion and today are home to more than 80 percent of the region's population. But now these cities face the challenge to develop into sustainable and inclusive urban centers that promote the economic, social, and environmental well-being of all citizens.

One of the critical tasks to achieve this goal is to reduce economic disparities and opportunities between men and women. Integral and sustainable development requires reducing the wage gap so that women receive the same pay as men for doing equivalent work,[2] and balancing the overall workload of women, which is substantially greater than that for men. The overall workload is the sum of the time spent on both paid and unpaid work. Additionally, cities must implement public policies to address violence and abuse on public transportation. In Latin America and the Caribbean, 9 out of 10 women reports having been victims of such aggression on public transport.[3]

The gender gap affects the productivity and quality of life not only of women but of society as a whole. Yet, while there is broad debate about quality of life and gender inequality, the two issues are often addressed separately. The objective of our study is to start a cross-cutting conversation that shares lessons learned worldwide from geographical contexts ranging from El Salvador to Spain, Japan, and Mexico.

Urban planning plays a unique role when it comes to providing solutions to challenges that were assumed until only a few years ago to be stand-alone problems. Providing public services at the local and urban level that are adapted to the needs of all its citizens can help solve priority issues such as bringing welfare services and social housing closer to those who need them; implementing public policies that foster the economic and social empowerment of all citizens, be they workers, girls, or mothers; and reducing violence against women.

This study also provides empirical evidence that tells stories about public and private initiatives that have successfully influenced the perceptions and realities of citizens. We all want to work in urban areas that are safe and functional, live in decent housing and neighborhoods, and enjoy the benefits of green space and urban planning. However, the services and resources needed to meet those basic needs are not always distributed equitably or allocated efficiently.

The cities we seek must be built on solid foundations of coexistence, inclusiveness, and sustainability. We can learn from those cities, institutions, and communities that are achieving positive results, eliminating constraints to sustainable development, and making cities inclusive for all.

1 Juan Pablo Bonilla is manager of the Climate Change and Sustainable Development Sector at the Inter-American Development Bank.
2 World Bank, 2012, "Women's Economic Empowerment in Latin America and the Caribbean: Lessons Learned from the World Bank's Gender Action Plan."
3 Inter-American Development Bank, World Bank, the Global Women Institute, and the International Center for Research on Women, 2015, "Violence against Women and Girls Resource Guide: Transport Brief."

La planificación urbana juega un papel singular a la hora de ofrecer soluciones a retos que hasta hace algunos años se presuponían aislados. La provisión de servicios públicos capaces de adaptarse a las necesidades de todos sus ciudadanos —servicios asistenciales y vivienda social más cerca de las principales usuarias—; políticas públicas que logren un efectivo empoderamiento económico y social de sus ciudadanos —sean trabajadoras, niñas o madres—; y la reducción de la violencia contra la mujer, son temas prioritarios que se pueden ayudar a solucionar desde el ámbito local y urbano.

En estas páginas, aportamos también evidencia empírica y datos que cuentan historias sobre iniciativas públicas y privadas que han logrado influir en las percepciones y en las realidades de los ciudadanos. Aunque todos queremos vivir, trabajar y disfrutar de metrópolis limpias y con áreas verdes, viviendas dignas y barrios con servicios de calidad, estas prestaciones no siempre se encuentran distribuidas equitativamente ni asignadas eficientemente.

Las ciudades que buscamos deben construirse sobre unas bases sólidas de convivencia, inclusividad y sostenibilidad. Podemos aprender de aquellas ciudades, instituciones y comunidades que están logrando resultados positivos y eliminando restricciones al desarrollo sostenible, haciendo de las ciudades espacios inclusivos.

CIUDADES INCLUSIVAS: IDEAS INNOVADORAS PARA INCLUIR A LAS MUJERES EN EL DESARROLLO URBANO

Por Nora **Libertun de Duren**

Las mujeres que residen en ciudades cuentan con mayores índices de independencia económica y desarrollo humano que aquellas que residen en áreas rurales, principalmente porque mejoran sus posibilidades de educarse y de acceder a empleos mejor pagados[1]. Sin embargo, en comparación con los hombres que residen en ciudades, las mujeres perciben menores ingresos y cuentan con menor representación en las decisiones que determinan su propio desarrollo y el de su comunidad. En la actualidad, la mayoría de hogares urbanos de bajos ingresos de América Latina y el Caribe son liderados por mujeres[2]. Estos hogares suelen residir en viviendas precarias y en las áreas expuestas a altos riesgos ambientales y faltos de espacios públicos adecuados[3]. A su vez, suelen estar excluidos de los mercados formales laborales y de vivienda, y cuentan con limitado acceso a los servicios de educación, de salud y de seguridad pública.

Son varios los factores que llevan a que las mujeres tengan menor acceso a los beneficios de vivir en ciudades. Algunos de estos tienen su origen en la desigualdad en la compensación salarial entre hombres y mujeres, la cual promedia un 30% en la región[4]. Además, la mayoría de las mujeres son empleadas en sectores con salarios por debajo de la media, tales como educación y servicios domésticos[5]. Esto explica porque en los hogares con niños encabezados por mujeres, el riesgo de sufrir pobreza extrema es 20% mayor que en hogares encabezados por hombres[6]. A su vez, las mujeres sufren discriminación negativa en el acceso a la vivienda y a la propiedad[7]. Por ejemplo, en varios países de Latinoamérica, las mujeres tienen mayores restricciones a la hora de firmar contratos como arrendatarias o como sujetos de créditos. Esto limita su acceso a una vivienda a través del mercado formal, deviniendo a menudo en la necesidad de recurrir a los mercados informales y a urbanizaciones precarias[8].

1 Inter-American Development Bank (IDB). 2016. "Sector Framework Document Housing and Urban Development.
2 UN - Habitat 2012, Gender Issue Guide: Urban Planning and Design. Nairobi
3 UN - Habitat 2015. UN - Habitat Policy and Plan for Gender Equality and the Empowerment of Women in Urban Development and Human Settlements GPP 2014-2019
4 UN Women 2013. Progress of the World's Women 2011-2012. Executive Summary p2.
5 World Bank, 2012. "Women's Economic Empowerment in Latin America and the Caribbean: Lessons Learned from the World Bank's Gender Action Plan.
6 World Bank, 2012. "Women's Economic Empowerment in Latin America and the Caribbean: Lessons Learned from the World Bank's Gender Action Plan.
7 UN - Habitat 1999. Women's Rights to Land, Housing, and Property in Post-Conflict Situations and During Reconstruction: A Global Overview. A Research Study Conducted with the Support of the Government of Sweden
8 UN - Habitat. 2013. State of Women in Cities 2012-13. Gender and the prosperity of cities.

INCLUSIVE CITIES: INNOVATIVE IDEAS FOR INCLUDING WOMEN IN URBAN DEVELOPMENT

By Nora **Libertun de Duren**

Women who live in cities have achieved higher rates of economic independence and human development than those who live in rural areas, mainly because they have improved their educational opportunities and access to higher-income jobs.[1] However, compared to male residents in cities, women earn less income and have less representation in decision-making that influences their own development and their communities. Currently, most low-income urban households in Latin America and the Caribbean are led by women.[2] These families tend to reside in precarious housing exposed to significant environmental risks and lacks adequate green space.[3] Likewise, the residents of these households are often excluded from the formal labor and housing markets and have limited access to education, health, and public safety.

There are several factors that contribute to women having less access to the benefits of living in cities. Some of these factors relate to the history of inequality in wage compensation between men and women, a gap that averages 30 percent in the region.[4] Additionally, most women are employed in sectors such as education and domestic services, where average salaries are lower.[5] This explains why the probability for an urban household lead by women is 20 percent higher than that of male-headed households.[6] Similarly, women suffer discrimination in access to housing and property.[7] For example, in many countries in Latin America, women endure more restrictions to be accepted as signers on contracts as tenants or for loans, which limits their access to housing through the formal market. This often forces low-income women to depend on informal housing and reside in precarious urban dwellings.[8]

1 Inter-American Development Bank (IDB). 2016. "Sector Framework Document Housing and Urban Development."
2 UN Habitat. 2012. "Gender Issue Guide: Urban Planning and Design." Nairobi.
3 UN-Habitat. 2015. "UN Habitat Policy and Plan for Gender Equality and the Empowerment of Women in Urban Development and Human Settlements GPP 2014-2019."
4 UN Women. 2013. "Executive Summary." Progress of the World's Women 2011-2012.
5 World Bank. 2012. "Women's Economic Empowerment in Latin America and the Caribbean: Lessons Learned from the World Bank's Gender Action Plan."
6 World Bank. 2012. "Women's Economic Empowerment in Latin America and the Caribbean: Lessons Learned from the World Bank's Gender Action Plan."
7 UN-Habitat. 1999. "Women's Rights to Land, Housing, and Property in Post-Conflict Situations and During Reconstruction: A Global Overview." Research Study conducted with the support of the government of Sweden.
8 UN-Habitat. 2013. "State of Women in Cities 2012-2013. Gender and the Prosperity in Cities."

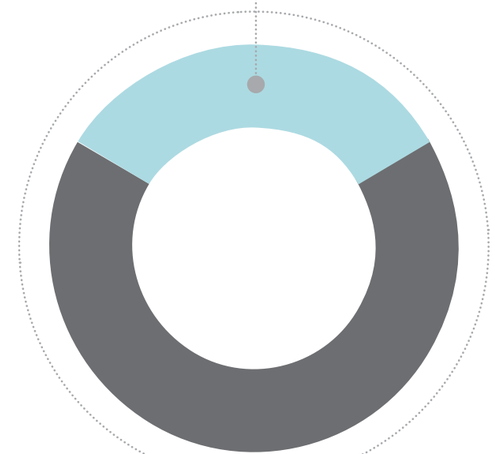
El servicio de transporte público no responde adecuadamente a las necesidades de las mujeres, a pesar de ser ellas las principales usuarias[9]. Por ejemplo, en la Ciudad de México, 77% de las mujeres que viajan diariamente utilizan transporte público, en comparación con el 64% de los hombres[10]. La movilidad cotidiana de las mujeres no solo se relaciona con el trabajo, sino también con gran variedad de actividades para el cuidado del hogar, tales como realizar compras, y acompañar a niños y a ancianos, requiriendo gran número de viajes diarios[11]. Es por eso que las ciudades con una planificación urbana que fomenta la diversidad de usos de suelo y la compacidad facilitan que las mujeres puedan equilibrar el trabajo remunerado con las responsabilidades domésticas[12]. Por el contrario, cuando las ciudades se expanden sin adecuada planificación, son los hogares liderados por mujeres los más desaventajados. Por ejemplo, en Puebla, México, más de dos tercios de los hogares que residen en viviendas económicas a más de 20 Km de la ciudad están liderados por mujeres. Estos hogares demoran entre dos y tres horas diarias en viajes cotidianos, lo cual disminuye sus oportunidades de desarrollo personal y económico[13].

El 32% de las mujeres mexicanas expresan haber sido víctimas de violencia en el espacio público

Latente también está el factor de la seguridad en la vía pública, ya que son las mujeres quienes más sufren acoso y violencia cuando circulan por la ciudad[14]. Las mujeres que residen en barrios marginales necesitan realizar largos viajes de ida y vuelta a sus puestos de trabajo en horas tempranas o tardías, cuando la frecuencia de transporte público es muy baja. Lo que las expone a sufrir asaltos y agresiones de camino al trabajo[15]; o a autoexcluírse de tomar empleos que requieran viajes a zonas céntricas[16]. Por ejemplo, el 32% de las mujeres mexicanas expresan haber sido víctimas de violencia en el espacio público. El número asciende al 50% en la Ciudad de México (CDMX)[17], donde el 77% de las mujeres dicen sentirse inseguras al circular por la ciudad[18,19]. Como lo indican las cifras de CDMX dónde un 87,7% de las entrevistadas se sienten vulnerables

9 IDB 2015. Violence against women & girls resource guide. Transport brief. Inter-American Development Bank, World Bank Group, The Global Women Institute, ICRW.
10 INEGI 2007. Encuesta sobre el origen y el destino de los viajes de los residentes en el área metropolitana de la CDMX.
11 McIlwaine, C. 2013. Urbanization and gender-based violence: exploring the paradoxes in the global South. Environment and Urbanization, 25(1), 65-79.
12 Taccoli, C and Satterwhite, D 2013. Gender and urban change. Environment and Urbanization. April.
13 Libertun de Duren, N. R. 2017. The social housing burden: comparing households at the periphery and the centre of cities in Brazil, Colombia, and Mexico. International Journal of Housing Policy, 1-27.
14 UN-Habitat 2012, Gender & Urban Planning, http://www.unhabitat.org/pmss/listItemDetails.aspx?publicationID=3351
15 Women in Cities International (2008), Women's Safety Audits: What Works and Where? UN-Habitat.
16 UN Women 2009/Safe Cities, Free of Violence Against Women and Girls Global Programme Document (2008-15).
17 Ciudad de México es una de las veinte ciudades participantes en el programa de UN Women Safe Cities Global Initiative. Algunas de las otras ciudades participantes son: New Delhi, Cairo, Dublin, Sakai, Rio de Janeiro, Winnipeg, Reykjavik, Marrakech, Quito, Port Moresby, Metro Manila y Kigali. Ver http://www.endvawnow.org/uploads/browser/files/safe_cities_implementation_essentials.pdf
18 INEGI 2011. Encuesta Nacional de violencia contra las mujeres.
19 INEGI (2014). Encuesta Nacional sobre Victimización y Percepción de Seguridad.

The public transportation service does not adequately meet the needs of women, even though they are the main users.[9] For example, in Mexico City, 77 percent of women that travel daily use public transportation, in comparison to only 64 percent of men.[10] Daily mobility of women is not only related to work, but also entails a variety of other motivations and activities related to maintaining the home, such as shopping and caretaking for children and elderly family members, which require a greater number of daily trips.[11] For this reason, cities with urban planning that promotes diverse land uses and urban density make it easier for women to balance paid work with domestic responsibilities.[12] On the contrary, when cities expand without adequate planning, households headed by women are the most disadvantaged. In Puebla, Mexico, more than two-thirds of households that reside in affordable housing loacated more than 20 km from the city center are headed by women. These households spend between two and three hours a day on daily trips, which decreases their opportunities for personal and economic development.[13]



32 percent of Mexican women report that they have been victims of violence in public areas

9 IDB 2015. Violence against women & girls resource guide. Transport brief. Inter-American Development Bank, World Bank Group, The Global Women Institute, ICRW.
10 INEGI 2007. Encuesta sobre el origen y el destino de los viajes de los residentes en el área metropolitana de la CDMX.
11 McIlwaine, C. 2013. Urbanization and gender-based violence: exploring the paradoxes in the global South. Environment and Urbanization, 25(1), 65-79.
12 Taccoli, C and Satterwhite, D 2013. Gender and urban change. Environment and Urbanization. April.
13 Libertun de Duren, N. R. 2017. The social housing burden: comparing households at the periphery and the centre of cities in Brazil, Colombia, and Mexico. International Journal of Housing Policy, 1-27.

usando el transporte público, un 79,4% cuando transitan por las calles y un 63,8% en los parques o centros recreativos[20].

Además, los espacios abiertos en las ciudades, y especialmente en los barrios informales se identifican con la perpetración —o el temor— a la violencia contra las mujeres[21]. En un estudio de mapeo participativo en Colombia y en Guatemala, las principales áreas identificadas como peligrosas fueron parques aislados, riberas, canchas de básquetbol y áreas donde se congregaban pandillas[22]. Cabe destacar que la urbanización no es la causa de la violencia, sino que permite accesos a ciertos factores asociados a la misma, tales como el consumo de alcohol o las redes delictivas[23].

Otro tema cada vez más relevante para una ciudad inclusiva es la sostenibilidad ambiental. Desde 1975, se ha multiplicado por cuatro la cantidad de desastres naturales registrados, tales como los tsunamis, los ciclones tropicales, los terremotos y las inundaciones[24]. También son las mujeres las más vulnerables a las situaciones de desastres climáticos y de contaminación ambiental[25]. Por ejemplo, durante el tsunami del Océano Índico en 2004, la tasa de mortalidad de las mujeres en Indonesia fue tres veces superior a la de los hombres[26]. Sin embargo, las mujeres tienen muy baja participación vinculante en la toma de decisiones y en la gestión del medioambiente[27].

Un patrón de crecimiento urbano que disminuye la vulnerabilidad a desastres y facilita las tareas de reconstrucción, es también un modo para una ciudad inclusiva. Para promover una urbanización inclusiva, productiva y resiliente, presentamos a continuación cuatro casos de estudio sobre experiencias concretas e innovadoras de cómo apoyar la integración plena de las mujeres en ciudades. Cada uno de estos casos responde a contextos y a desafíos diferentes, pero tienen en común haber implementado una idea trasformadora en una ciudad.

El caso de El Salvador muestra la importancia del liderazgo y la proactividad de las mujeres para llevar adelantes esta trasformación. Ante el problema de la alta criminalidad en el transporte público urbano, surge la iniciativa de crear la Línea Rosa, una empresa por y para las mujeres. El éxito de esta iniciativa privada muestra que existen grandes oportunidades para quienes atienden las necesidades de las mujeres, al tiempo que pone en evidencia los límites de las empresas privadas para tratar los temas de seguridad endémicos en los barrios carenciados.

20 Encuesta Nacional de Victimización y Percepción de Seguridad de CDMX, 2016.
21 Garcia-Moreno, C., H.A. Jansen, M. Ellsberg, L. Heise, and C.H. Watts. 2006. "Prevalence of Intimate Partner Violence: Findings from the WHO Multi-Country Study on Women's Health and Domestic Violence." The Lancet 368(9543): 1260–269.
22 Moser C O N, McIlwaine C (2004), Encounters with Violence in Latin America, Routledge, London, 272pages.
23 Bott, S., A. Guedes, M. Goodwin, J.A. Mendoza. 2012. "Violence against Women in Latin America and the Caribbean: A Comparative Analysis of Population-based Data from 12 Countries." PAHO.
24 UN-Habitat 2009, Fact Sheet on Natural and Human-Made Disaster from the Global Report on Human Settlements.
25 Lilford, R.J., O. Oyebode, D. Satterthwaite, G.J. Melendez-Torres, Y.F. Chen, B. Mberu, S.I. Watson, J. Sartori, R. Ndugwa, W. Caiadda, T. Haregu, A. Capon, R. Saith, A. Ezeh, and T. Haregu. 2017. "Improving the Health and Welfare of People Who Live in Slums." The Lancet 389(10068): 559–70.
26 Oxfam International 2005. The tsunami's impact on women Briefing Note. March.
27 University of Sussex 2011. Gender and Climate Change. Bridge Bulletin 22.

Another issue is safety on public streets, since women are the ones who suffer the most harassment and violence when they travel in the city.[14] Women who reside in marginalized neighborhoods need to make long journeys back and forth to their workplaces at very early or late hours, when public transport runs less frequently. This leaves them more exposed to assaults on the way to or from work,[15] or opting out of taking a job that requires commuting to a city's downtown center.[16] For example, 32 percent of Mexican women report that they have been victims of violence in public areas. This proportion rises to 50 percent in (CDMX),[17] where 77 percent of women say that they feel insecure when they travel in the city.[18,19] The most recent CDMX's data show on that 87.7 percent of women in the city feel unsafe on public transport, 79 percent feel unsafe in the streets, and 63 percent feel unsafe in parks or recreation centers.[20] Additionally, open spaces in cities, and particularly informal neighborhoods, are identified with the perpetration or fear of violence against women.[21] In a participatory mapping study in Colombia and Guatemala, the main areas identified as dangerous were isolated parks, riverbanks, basketball courts, and areas where gangs congregated.[22] It is worth mentioning that urbanization is not the cause of violence, but rather facilitates certain factors associated with violence, such as the consumption of alcohol or criminal networks.[23]

14 UN-Habitat 2012, Gender & Urban Planning, http://www.unhabitat.org/pmss/listItemDetails.aspx?publicationID=3351
15 Women in Cities International (2008), Women's Safety Audits: What Works and Where? UN-Habitat.
16 UN Women 2009/Safe Cities, Free of Violence Against Women and Girls Global Programme Document (2008-15).
17 Mexico City is one of 20 cities participating in the UN Women Safe Cities Global Initiative. Some of the other participating cities are New Delhi, Cairo, Dublin, Sakai (Japan), Rio de Janeiro, Winnipeg, Reykjavik, Marrakech, Quito, Port Moresby (Papua New Guinea), Manila, and Kigali. Available at: http://www.endvawnow.org/uploads/browser/files/safe_cities_implementation_essentials.pdf
18 INEGI. 2011. "Encuesta Nacional de violencia contra las mujeres."
19 INEGI. 2014. "Encuesta Nacional sobre Victimización y Percepción de la Seguridad Pública."
20 CDMX. 2016. "Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública de CDMX."
21 Garcia-Moreno, C., H.A. Jansen, M. Ellsberg, L. Heise, and C.H. Watts. 2006. "Prevalence of Intimate Partner Violence: Findings from the WHO Multi-Country Study on Women's Health and Domestic Violence." The Lancet 368(9543): 1260–269.
22 Moser C., and C. McIlwaine. 2004. Encounters with Violence in Latin America. London: Routledge.
23 Bott, S., A. Guedes, M. Goodwin, and J.A. Mendoza. 2012. "Violence against Women in Latin America and the Caribbean: A Comparative Analysis of Population-based Data from 12 Countries." Pan American Health Organization. 25 Garcia-Moreno, C., H.A. Jansen, M. Ellsberg, L. Heise, and C.H. Watts. 2006. "Prevalence of Intimate Partner Violence: Findings from the WHO Multi-Country Study on Women's Health and Domestic Violence." The Lancet 368(9543): 1260–269.

Otro ejemplo de cómo transformar un problema en una oportunidad aparece en el caso del municipio de Nagareyama, en Japón. Ante la inminente crisis fiscal generada por su decreciente población, el municipio implementó un plan urbano integral para promover el desarrollo de las mujeres y atraer así a nuevas familias. Una de las claves del plan fue crear un sistema de transporte para niños pequeños y aliviar así la carga cotidiana de las madres que trabajan fuera del hogar. Este caso muestra como una visión innovadora también puede ser fomentada desde un entorno institucional tradicional.

El tema de la inclusión laboral y la productividad de las mujeres es el foco del caso de una asociación civil de alcance nacional en México, Mujeres Lideres por la Vivienda, MULIV. Se trata de una iniciativa de la sociedad civil creada en el 2015 para abogar por una visión de género en las políticas de vivienda y en la industria de la construcción. Además, esta iniciativa fomentó la incorporación de criterios de diseño para mejorar la seguridad de las mujeres en el espacio público, y promovió complejos de vivienda de interés social con guarderías y espacios de juego para niños. Se resalta en esta iniciativa la necesidad de un sistema de vivienda que integre los sistemas financieros con la planificación territorial y la arquitectura; y la complejidad de lograr avances tanto en la legislación como en las prácticas sociales.

El caso de Madrid, España, revela también la importancia de trabajar con la cultura y la historia en los esfuerzos para la transformación social. La iniciativa de la Universidad Complutense, Ciudad de las Mujeres, genera a través de cartografías alternativas, nuevos modos de expertimentar la ciudad y circuitos turísticos que le dan valor a las huellas de las mujeres en la historia de la Madrid. La iniciativa promueve la la diversidad cultural como un motor de renovación urbano.

Another relevant issue for making cities inclusive is environmental sustainability, since environmental threats are a growing problem. Since 1975, the number of recorded natural disasters has increased fourfold, including tsunamis, tropical cyclones, earthquakes, and flooding.[24] It is noteworthy that women are the most vulnerable to situations of climatic disasters and environmental pollution.[25] For example, during the Indian Ocean tsunami in 2004, the mortality rate of women in Indonesia was three times higher than that of men.[26] However, women have very low level of binding participation in environmental decision-making and management.[27] An urban growth pattern that decreases vulnerability to disasters and facilitates post-disaster reconstruction tasks would be a way to improve women's inclusion and prosperity.

With the aim of promoting inclusive, productive, and resilient urbanization, four case studies are presented here with that represent concrete and innovative experiences on how to support the full integration of women in cities. Each of these cases responds to different contexts and challenges, but they all share the common goal of having implemented a transforming idea in a city.

The case of San Salvador, El Salvador shows the importance of the leadership and proactivity of the women themselves in promoting this transformation. Faced with the issue of high crime on urban public transport, a woman entrepreneur launched a private transport company called Línea Rosa for women. On the one hand, the success of this endeavor demonstrates that there are great opportunities for initiatives that meet the needs of women. On the other hand, the case study demonstrates the limitations of private companies face in addressing endemic security issues in the most underprivileged neighborhoods.

Another example of how to transform a city's challenge into an opportunity for greater gender equality is in the city of Nagareyama, Japan. To head off an imminent fiscal crisis generated by its declining population, the municipality launched a comprehensive urban planning innitiative to promote the development of women and to attract young families. One of the key elements of this plan was to create a transportation system for young children to alleviate the daily burden for working mothers who commute daily to get their children to day care facilities. This case illustrates how an innovative vision can be incorporated into a traditional institutional environment, and how a city can become more inclusive by investing in its own sustainability over the long term.

24 UN-Habitat. 2009. "Fact Sheet on Natural and Human-Made Disaster from the Global Report on Human Settlements."
25 Lilford, R.J., O. Oyebode, D. Satterthwaite, G.J. Melendez-Torres, Y.F. Chen, B. Mberu, S.I. Watson, J. Sartori, R. Ndugwa, W. Caiadda, T. Haregu, A. Capon, R. Saith, A. Ezeh, and T. Haregu. 2017. "Improving the Health and Welfare of People Who Live in Slums." The Lancet 389(10068): 559–70.
26 Oxfam International. 2005. "The Tsunami's Impact on Women." Briefing Note (March).
27 University of Sussex. 2011. "Gender and Climate Change." Bridge Bulletin 22 (November).

En resumen, es fundamental promocionar la inclusión de las mujeres en los beneficios de urbanización para superar las enormes desventajas y limitantes que tienen. Para tal fin, es necesario un esfuerzo conjunto de todos los sectores —público, privado y de la sociedad civil. Los frutos de mejorar las condiciones de vida e ingresos de las mujeres alcanzan a toda la sociedad, hombres y mujeres, activos o dependientes del cuidado de otros[28]. Es por eso que tanto la Nueva Agenda Urbana acordada durante la conferencia de Hábitat III en Quito, Ecuador[29], como los Objetivos de Desarrollo Sustentable (ODS)[30] incorporan la igualdad de género como pilar fundamental para una sociedad próspera. Apoyar la plena integración económica y cultural de las mujeres, proveer servicios públicos que respondan a las necesidades de toda la población, y apoyar a que las mujeres accedan a los mercados formales de propiedad y de crédito; son algunas de las acciones claves para promover sociedades más justas, economías más productivas, y ciudades más resilientes.

28 UN-Habitat 2016. Policy and Plan for Gender Equality and the Empowerment of Women 2014-2019
29 Nueva Agenda Urbana 2016. http://habitat3.org/wp-content/uploads/NUA-Spanish.pdf
30 UN Sustainable Development Goals. https://sustainabledevelopment.un.org

The issue of labor inclusion and women's productivity is the focus of the case study of a civil society organization of national scope in Mexico known as Women Leaders for Housing (Mujeres Líderes por la Vivienda - MULIV). Founded in 2015, MULIV advocates for gender inclusion in housing policies and the construction industry. Among other achievements, this initiative has had a direct impact on policies to improve the safety of women in public areas. It also promotes social housing complexes with access to daycare centers and playgrounds for children. The case highlights the need for a housing system that integrates financial systems with territorial planning and architecture. It also points to the complexity of making progress not only in legislation but in social practices as well.

The case of Madrid, Spain shows the importance of taking into account culture and history in efforts to promote social transformation. An art project led by the Complutense University, with the support of the City Council and the European Union, led to an initiative known as "Madrid, City of Women." This initiative defined a new way to "map" how the city is experienced and designed a new tourist circuit that highlights the role of women in Madrid's history. The initiative shows how recovering identity and diversity can serve as a mechanism for renewal that can in turn lead to even more alternative approaches to urban development in the future.

In short, it is essential to include women in the benefits of urbanization in order to help them overcome the enormous and tangible disadvantages and barriers they face. Towards this end, a collaborative effort of all sectors —public, private, and civil society— is indispensable. The benefits of improving the living conditions and incomes of women reach all of society, including both men and women who are economically active or dependent on the care of others.[28] This is the reason behind both the New Urban Agenda agreed upon during the Habitat III Conference in Quito, Ecuador[29] and the United Nations Sustainable Development Goals[30] to incorporate gender equality as a fundamental pillar for the prosperity of a society. Supporting women's integration into economic activity and entrepreneurial activities, providing public transportation that responds to the personal transit and security needs of the entire population, supporting women's access to formal markets, property ownership and credit, and also integrating these actions with a positive and productive vision for entire cities are some of the key actions needed to promote just societies, productive economies, and more resilient habitats.

31 UN Habitat. 2016. "Policy and Plan for Gender Equality and the Empowerment of Women 2014-2019."
32 United Nations. 2016. Nueva Agenda Urbana 2016. Available at: http://habitat3.org/wp-content/uploads/NUA-Spanish.pdf
33 United Nations. "Sustainable Development Goals." Available at: https://sustainabledevelopment.un.org

La igualdad de género sólo se alcanzará si somos capaces de empoderar a las mujeres.

Gender equality will only be reached if we are able to empower women.

• **Michelle Bachelet**

CÓMO MEJORAR LA MOVILIDAD URBANA DESDE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO:

Un servicio de transporte prestado por mujeres para mujeres en San Salvador

Por Anri **Hiramatsu**

El equipo de trabajo agradece especialmente a Oscar Artiga y Roxana Manzano de Diaz de Technoserve por su apoyo en la coordinación de entrevista y revisión del contenido, y a Lorena González (Empresaria de Línea Rosa), sus empleadas y sus clientes por su apoyo en la provisión de información y entrevistas.

IMPROVING URBAN MOBILITY FROM A GENDER PERSPECTIVE:

A Transportation Service by Women and for Women in San Salvador

By Anri **Hiramatsu**

The work team is grateful to Oscar Artiga, Roxana Manzano de Diaz from Technoserve for their support in coordinating interviews and reviewing content; to Lorena González of Línea Rosa, its employees, and clients.

INTRODUCCIÓN

SAN SALVADOR

Capital de la República de El Salvador

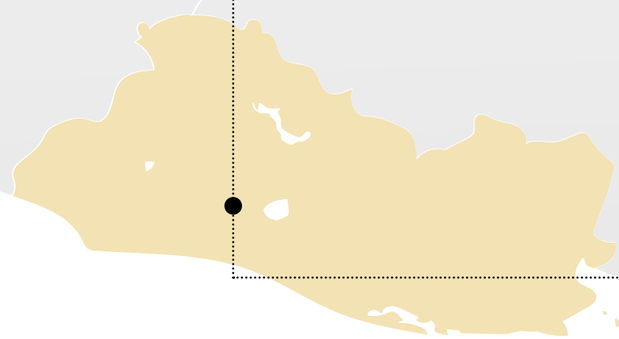
Capital of the Republic of El Salvador

Extensión Territorial 72.25 km²

Covers an area of 72.25 sq km

Población Área Metropolitana: 1,8 millones de habitantes

Metropolitan Area Population: 1.8 million inhabitants



Mapa 1 Ubicación de San Salvador

Map 1 Location of San Salvador

San Salvador es la capital de la República de El Salvador, tiene una extensión territorial de 72.25 Km² y una población de 362.799 habitantes (DIGESTYC, 2017). Su área metropolitana (Área Metropolitana de San Salvador), está integrada por 14 municipios conurbados de alrededor de 1,8 millones de habitantes. El 27,2 % del total de la población del país se concentra en el Área Metropolitana (DIGESTYC, 2017).

En El Salvador, la violencia de género es un tema crítico para la seguridad de mujeres en las ciudades, ya que es uno de los países de América Latina y el Caribe (ALC) con mayor número de feminicidios, 16,8 por cada 100.000 mujeres, y esta cifra se eleva al 23,40 en el Departamento de San Salvador (DIGESTYC, 2015)[1]. Las mujeres sufren varios tipos de violencia en los espacios públicos, tanto en las estaciones de transporte como dentro de buses y microbuses (MOP, 2015). La seguridad es un grave problema dentro del sistema de transporte público, y las mujeres y los jóvenes son los usuarios más vulnerables a la delincuencia y el acoso sexual (Calero, 2015; FUSADES, 2015).

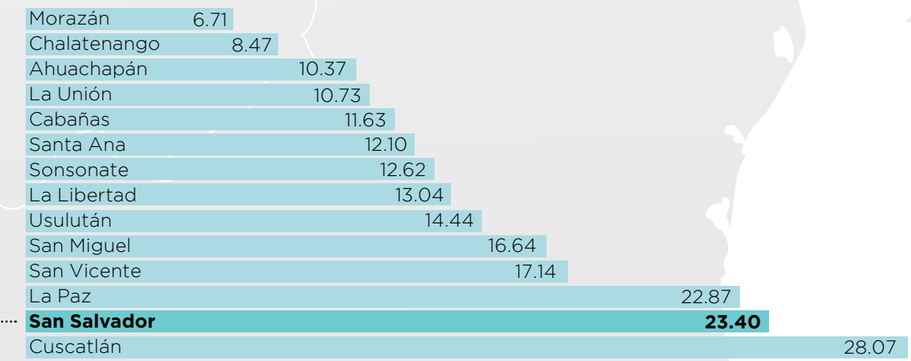
En este contexto social, una empresaria salvadoreña identificó la necesidad de brindar una forma de movilidad segura para mujeres, niños y jóvenes, y fundó un servicio de transporte integral brindado por mujeres altamente capacitadas: Línea Rosa. Este tipo de servicio para mujeres, existe en más de 15 ciudades del mundo, entre las cuales se encuentran Nueva York, Estados

1 En el 2016 los países con las tasas altas de feminicidio (definido como el asesinato internacional de mujeres por el hecho de ser mujer, pero las definiciones más amplias incluyen cualquier asesinato de mujeres o niñas) han sido México (4), Guatemala (2,3), República Dominicana (1,7), Argentina (1,3) por cada 100.000 mujeres respectivamente (Arroyo, 2017).

INTRODUCTION

Gráfico 1 Tasa de muertes violentas de mujeres por departamento por cada 100.000 mujeres, El Salvador (2015).

Graph 1 Rate of Femicide by Department (per 100,000 women), El Salvador, 2015. Fuente/Source: DIGESTYC



San Salvador, the capital of the Republic of El Salvador, covers an area of 72.25 square kilometers and has a population of 362,799 inhabitants (DIGESTYC 2017). The metropolitan area contains 14 additional peri-urban municipalities with approximately 1.8 million inhabitants. More than a quarter (27.2 percent) of the population of El Salvador is concentrated in metropolitan San Salvador (DIGESTYC 2017).

Gender-based violence is a critical issue in El Salvador for the safety of women in cities. The country has among the highest femicide rates in Latin America and the Caribbean, with a rate of 16.8 per 100,000 women. That rate jumps to 23.4 per 100,000 women in the Department of San Salvador (DIGESTYC 2015)[1]. In the realm of transport, women suffer different types of violence at different locations, including at transport stops and stations and on buses and minibuses (MOP 2015). Safety is a serious problem within the public transportation system, and women and young people are the most vulnerable to crime and sexual harassment (Calero 2015; FUSADES 2015).

In this social context, a Salvadoran businesswoman recognized the need to provide a safe form of mobility for women, children and youth and founded Línea Rosa ("Pink Line"), a city-wide transportation service in San Salvador operated by and for women. Similar types of services for women exist in more than 15 cities around the world, including New York (SheTaxis), Mexico City (LauDrive), Managua, Nicaragua (Comfort Pink), Rosario, Argentina (SheTaxi), Valencia, Spain (ConfiTaxi), Kerala, India (SheTaxi), and Cairo, Egypt (PinkTaxi). The aim of these initiatives is to support the empowerment of women by prioritizing the safety of female users of transport systems (Font 2014). Línea Rosa received support through a program called "Boost your Business" financed by the Multilateral Investment Fund, a member of the Inter-American Development Bank Group, the Argidius Foundation, and the executing agency, TechnoServe.

1 In 2016, the countries with the highest rates of femicide (defined as an intentional murder of women because they are women, but broader definitions include any killings of women or girls) per 100,000 women were Mexico (4), Guatemala (2.3), Dominican Republic (1.7), and Argentina (1.3) (Arroyo 2017).

Unidos (SheTaxis); Ciudad de México, México (LauDrive); Managua, Nicaragua (Comfort Pink); Rosario, Argentina (SheTaxi), Valencia, España (ConfiTaxi); Kerala, India (SheTaxi), El Cairo, Egipto (PinkTaxi), entre otros sitios. Estas iniciativas colectivas han apoyado el empoderamiento de las mujeres, priorizando la seguridad de las usuarias (Font, 2014).

Linea Rosa recibió el respaldo de un programa, «Impulsa Tu Empresa» del Fondo Multilateral de Inversiones (Fomin) del Grupo del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), junto con la ejecución de un organismo socio, Techno-Serve y el apoyo de Argidius Foundation; para promover el avance de emprendimientos de liderazgo femenino en El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua. A través de la aceleración de empresas en crecimiento, «Impulsa Tu Empresa» capacitó y asesoró a los pequeños negocios, priorizando aquellos liderados por mujeres, puesto que estos sufren mayores dificultades para crecer de forma sostenible (FOMIN, 2014).

Este caso de estudio analiza el contexto social en el que se generó este servicio, relatando la historia de la fundación y operación de la empresa Línea Rosa, y describiendo los múltiples roles del servicio de movilidad prestado por mujeres. También identifica los desafíos que han encontrado la empresaria y las conductoras en un sector que ha sido históricamente dominado por hombres.

Línea Rosa promueve el empoderamiento de las mujeres priorizando la seguridad de las usuarias

IMG 1 Usuaria de Línea Rosa. *Línea Rosa ("Pink Line") user.*

The broad aim of the program is promote the advancement of female leadership initiatives in El Salvador, Guatemala, Honduras, and Nicaragua by providing training and technical assistance to small companies. The program gives priority to businesses led by women because those firms have greater difficulties growing sustainably (MIF 2014).

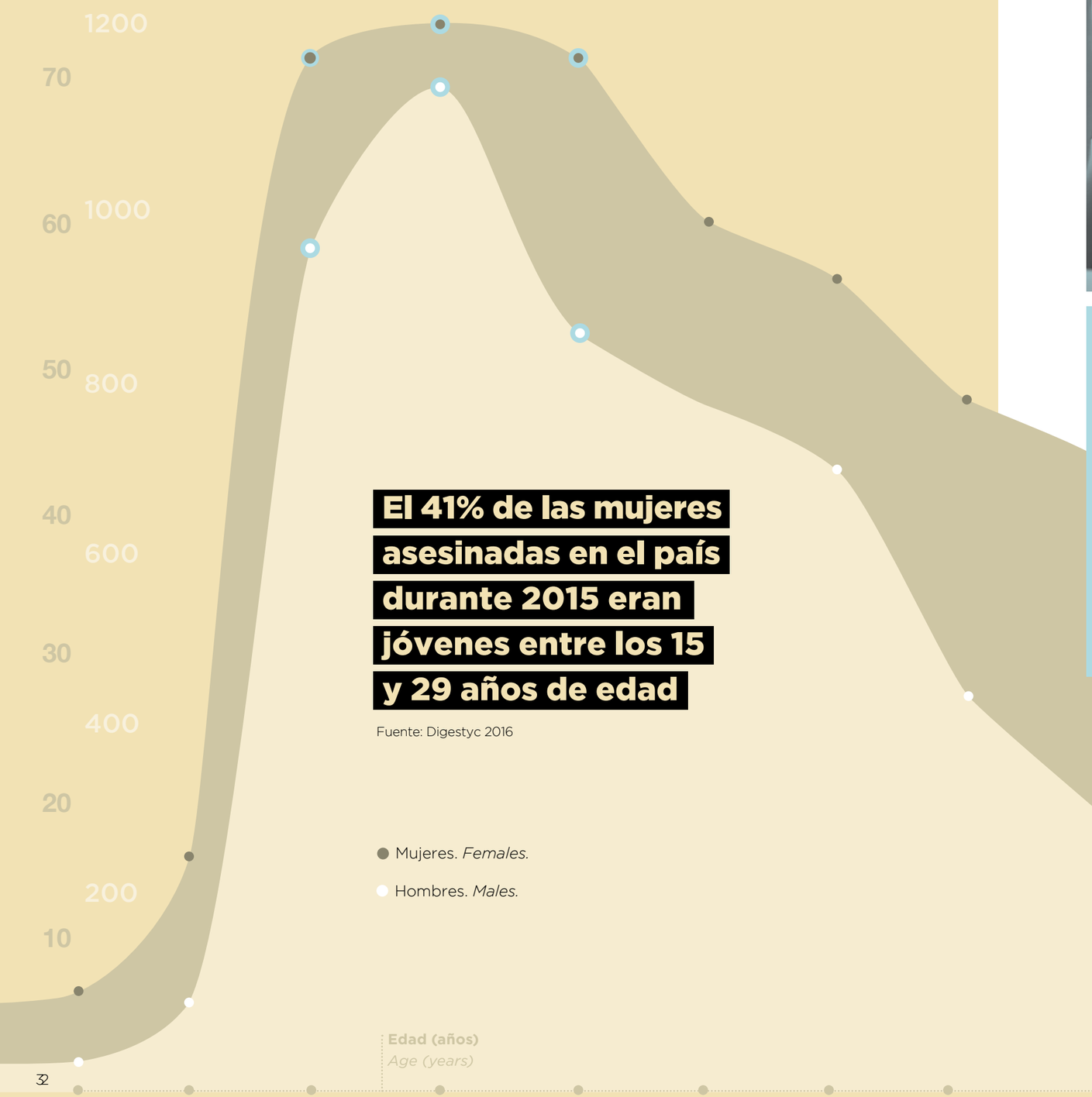
This case study analyzes the social context in which Línea Rosa was established, outlines the history of the company's operations, and describes the multiple roles of this transport service provided by women and for women. It also identifies the challenges that female entrepreneurs encounter in a sector historically dominated by men.

Pink Line promotes the empowerment of women by prioritizing the safety of female users

Mapa 2 Departamentos de El Salvador y Área Metropolitana de San Salvador.

Map 2 *Departments of El Salvador and San Salvador Metropolitan Area.*

MUERTES VIOLENTAS EN EL SALVADOR
2015



El 41% de las mujeres asesinadas en el país durante 2015 eran jóvenes entre los 15 y 29 años de edad

Fuente: Digestyc 2016

Foto 2 Usuarias jóvenes de Línea Rosa. **Photo 2** Línea Rosa ("Pink Line") young users.

VIOLENT DEATHS IN EL SALVADOR
2015

41% of the murdered women were between 15 and 29 years-old in 2015

Source: Digestyc 2016

Gráfico 2 Muertes violentas por sexo según grupos de edad, El Salvador. Fuente: Informe de hechos de violencia contra las mujeres, El Salvador (2015).

Graph 2 *Violent deaths by gender according to age groups, El Salvador. Source: Report on violence against women, El Salvador (2015).*

DESAFÍOS DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN EL ÁREA METROPOLITANA DE SAN SALVADOR

En las grandes urbes de los países de ALC, más de la mitad de los ciudadanos usan transporte público para movilizarse por la ciudad (BBC, 2017). En el Área Metropolitana de San Salvador (AMSS), los principales medios de transporte son los taxis y el transporte colectivo público, compuesto por autobuses, microbuses y el Sistema Integrado de Transporte del Área Metropolitana de San Salvador (SITRAMSS)[2]. De acuerdo con el reporte del Consejo de Alcaldes de Área Metropolitana de San Salvador (COAMSS), el 70% de los ciudadanos utiliza el transporte público en el área (COAMSS, 2011). Sin embargo, usuarios suelen experimentar altos índices de inseguridad.

2 Es un nuevo Sistema de transporte público llamado BRT (Bus de Tránsito Rápido) que comenzó a funcionar en enero de 2015 y cuenta con 60 buses articulados y 130 buses padrón. (Terre et al. 2017)

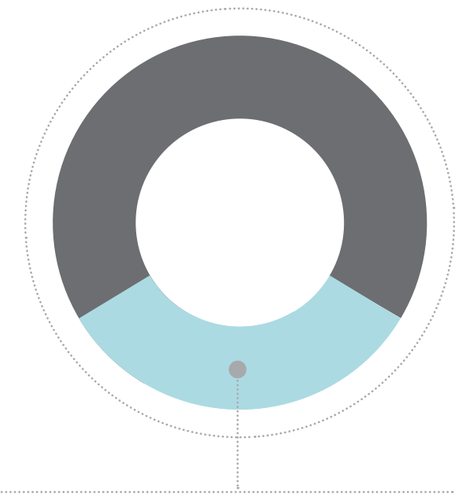
El 33.9% de los usuarios piensa que el sistema es «nada seguro»

INSEGURIDAD

Según datos de la prensa y la Asociación de Empresarios del Transporte de Pasajeros en Autobuses de El Salvador, cada año los criminales roban entre US$10 millones y US$11 millones a los pasajeros y los conductores de los autobuses; y los trabajadores del transporte reportan un promedio 10 asaltos diarios (López 2015; Lohmuller, 2015). De acuerdo con la encuesta de opinión pública que se realizó en 2013, un 33,9% de los encuestados contestó que el transporte público salvadoreño es «nada seguro». Además, el 58% de los ciudadanos que admitieron haber sido víctimas de un hecho de violencia al interior de buses y microbuses sufrieron los robos a mano armada (USAID, 2013). «Según los informes del Instituto de Medicina Legal, el 3,3% del total de homicidios ocurridos entre 2008 y 2013, ocurrió dentro de un vehículo de transporte público» (FUSADES, 2015). Tomando en cuenta que muchos casos no son denunciados por las víctimas, estas cifras podrían ser aún más elevadas.

PUBLIC TRANSPORTATION CHALLENGES IN METROPOLITAN SAN SALVADOR

In the large cities of Latin America and the Caribbean, more than half of all urban residents use public transportation to get around (BBC 2017). In Metropolitan San Salvador, the main means of transportation are taxis and public transportation, which consists of buses, minibuses, and a new rapid bus system known as the Integrated Transportation System of the Metropolitan Area of San Salvador (SITRAMSS)[2]. According to a report by the Council of Mayors of the Metropolitan Area of San Salvador (COAMSS 2011), 70 percent of all city dwellers use the public transportation system. However, the report also noted that users often experience high levels of insecurity.



2 The rapid transit bus system began operating in January 2015. The system operates 60 articulated buses and 130 standard buses. (Terre et al. 2017)

33.9% of users characterize the system as “not safe”

SAFETY

Criminals steal between US$10 million and US$11 million from passengers and bus drivers in El Salvador every year, with an average of 10 assaults daily on public transport (Lohmuller, 2015). One press report specifically points to a number of bus stops and routes in San Salvador where passengers and pedestrians are particularly vulnerable (López 2015). In a public opinion poll conducted in El Salvador in 2013, 33.9% of respondents characterized public transportation as “not safe.” Furthermore, 58% of city dwellers who admitted to being victims of violence inside buses and minibuses had suffered armed robberies (USAID 2013). Considering that many cases go unreported by victims, these figures could be even higher. Citing reports from the Institute of Legal Medicine, FUSADES (2013) reports that 3.3% of the homicides between 2008 and 2013 took place within a public transportation vehicle (FUSADES 2015).

PERCEPCIÓN Y NECESIDAD DE LAS MUJERES EN EL ENTORNO URBANO

La demanda de un transporte público seguro y cómodo para las mujeres y jóvenes tiene características que la distinguen y que no suelen ser atendidas en el diseño del transporte urbano. Las mujeres tienen múltiples roles en sus vidas cotidianas: la participación laboral, los quehaceres del hogar, el cuidado de niños, adolescentes y ancianos, así como también otras obligaciones familiares. Las mujeres suelen tener destinos múltiples y rutas complejas, por lo que las que viven en zonas urbanas tienden a efectuar un mayor número de trayectos cortos hacia destinos dispersos y en horas variables (VAWG, 2015).

Dadas las características del AMSS, es necesario que se ofrezca transporte seguro para las mujeres y que este satisfaga sus necesidades y sus patrones de uso y acceso (González, 2017).

A esta falta de respuesta a la demanda de movilidad de las mujeres se suma el grave desafío de la inseguridad. Según un estudio sobre la percepción de inseguridad en El Salvador realizado por la Oficina de Cooperación Internacional de Estados Unidos (USAID), las mujeres manifiestan un mayor sentimiento de inseguridad que los hombres en los entornos de su vida cotidiana, debido a su vulnerabilidad ante las diversas formas de violencia (USAID, 2013). Un estudio con grupos focales, realizado por la Fundación Salvadoreña para el Desarrollo Económico y Social (FUSADES), revela que la victimización sexual de las pasajeras del transporte público es raramente reportada. Esto se debe tanto a la aceptación de este tipo de violencia como una situación común, como a la desconfianza que tienen las víctimas hacia las autoridades administrativas (FUSADES, 2015; USAID, 2013).

La alta percepción e incidencia de la inseguridad desincentiva y limita el uso del transporte público en las mujeres, lo cual limita su acceso a oportunidades laborales y educativas, su derecho a circular libremente, y a disfrutar del espacio público urbano. La suma de estas limitaciones en las mujeres incide negativamente en la competitividad de la ciudad.

IMG 3 Usuaria de Línea Rosa. *Línea Rosa user.*

SPECIAL SAFETY NEEDS FOR WOMEN

The special need for safe, reliable, and comfortable public transportation for women and their children sets them apart, yet these needs are not usually addressed in the design of urban transportation systems. Women have multiple roles in their daily lives: jobs, household chores, care for children and the elderly, and other family obligations. To accomplish this daily balancing act, women often have to travel to multiple destinations that can involve complex transport routes, which means that women tend to make a large number of short journeys to scattered destinations and at variable times (VAWG 2015).

Given these complicated patterns using and accessing public transport, it is imperative to provide safe and reliable transportation for women. Yet, meeting women's needs for functional mobility is only part of the challenge, and it is further compounded by the serious challenge posed by insecurity. According to a study on the perception of insecurity in El Salvador by the U.S. Agency for International Development (USAID 2013), women have a greater perception of insecurity than men in the different environments of their daily lives because of women's vulnerability to various forms of violence. A study by the Salvadoran Foundation for Economic and Social Development (FUSADES) using focus groups reveals that sexual victimization of public transportation passengers is rarely reported. This is a consequence both of the acceptance of this type of violence as a common occurrence, and of the distrust of victims towards the authorities (FUSADES 2015; USAID 2013).

Taken together, the incidence of crime and women's perceptions of it in San Salvador serve to discourage and limit women from using public transport, which in turn limits their access to employment and educational opportunities, their right to freedom of movement, their ability to access the best services for their children, and their opportunity to enjoy the city's public spaces. The sum of these limitations on women has a negative effect on the city's quality of life as well as its competitiveness in terms of developing and making optimal use of its available workforce.

LÍNEA ROSA

En diciembre de 2014, Meybi Lorena González, una empresaria salvadoreña, lanzó un nuevo servicio de movilidad en el AMSS. El servicio se llama Línea Rosa; se ofrece las 24 horas y los 365 días del año, de manera similar al servicio regular de taxi, pero con la diferencia que este caso es exclusivo para mujeres, adaptado para que las usuarias se sientan seguras y cómodas al usarlo. La gran diferencia con otros taxis es que Línea Rosa trabaja con clientes frecuentes que ya están registrados en su base de datos, en la cual hay aproximadamente 10.000 registros en la actualidad. En cuanto al servicio, los asientos de los automóviles están pintados de rosado, lo cual facilita a los clientes identificar el servicio de Línea Rosa.

Línea Rosa trabaja con una base de datos de 10.000 clientes frecuentes

IMG 4 Kit de belleza y revistas ofrecidos por Línea Rosa. *Inside a Línea Rosa taxi.* Fuente/*Source:* Anri Hiramatsu

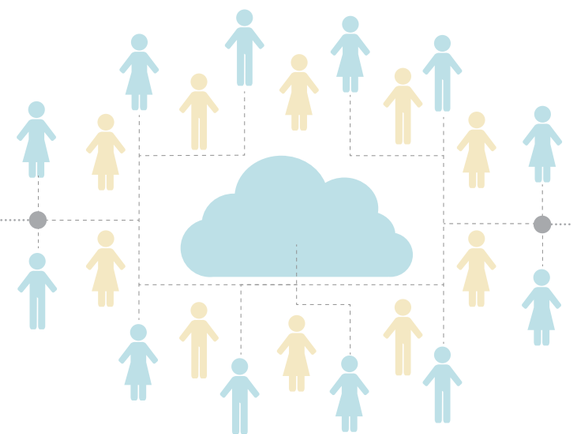
Además, cada unidad cuenta con sillas de seguridad para niños, un kit de belleza y unas revistas de moda. Al inicio, Lorena quiso pintar los vehículos de rosado; sin embargo, la legislación de transporte no lo permitió, así que escogieron vehículos grises con tapicería rosada. Estas necesidades femeninas se identificaron a través de las sesiones de grupos focales que realizó una especialista en marketing con las mujeres de diferentes edades de San Salvador. Además, las conductoras son capacitadas para conducir con seguridad y para ofrecer hospitalidad a sus clientas[3]. En cuanto a la solicitud de servicio, existen dos modalidades: exprés y con reservación. Si bien el concepto es el de un transporte ofrecido por mujeres para mujeres, sirve también a niños, adolescentes y personas de la tercera edad, siempre y cuando la reserva haya estado a cargo de una mujer. Para hacer las reservas, se puede recurrir al servicio telefónico o enviar un mensaje de texto. La información básica queda registrada en la base de datos del sistema y facilita a las usuarias pedir rápidamente el servicio a la hora que lo necesiten.

3 Esta práctica ha tenido muchos éxitos en otros países de la región ALC; por ejemplo, en México, Laudrive, el servicio de movilidad ofrecido por mujeres ha capacitado a mujeres conductoras a través de un entrenamiento personalizado y cuenta con una red de 350 conductoras (El Comercio de Colorado, 2017).

LÍNEA ROSA

In December 2014, Meybi Lorena González, a Salvadoran businesswoman, launched a new and specialized taxi service in Metropolitan San Salvador called Línea Rosa ("Pink Line"). Available 24 hours a day and 365 days a year, Línea Rosa is similar to a regular taxi service with the major difference that it is offered exclusively for women and adapted so that female users feel safe and comfortable using it. All Línea Rosa drivers are women, and they are trained to drive safely and to be particularly hospitable and courteous to their clients[3].

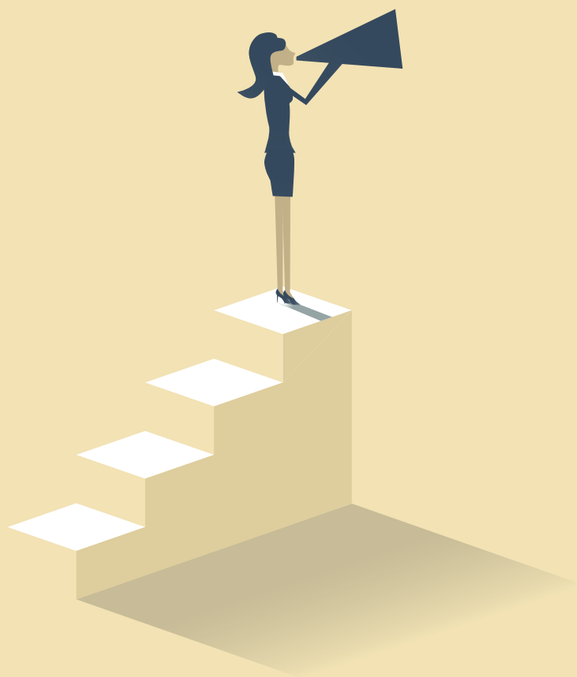
And although the fundamental concept of Línea Rosa is transportation offered by women and for women, the service is also available for children and seniors, provided that the reservation is made by a woman. Another major difference from other taxi services is that Línea Rosa works with a database of registered frequent customers, with approximately 10,000 customer records currently in the database.



Línea Rosa works with a database of 10,000 frequent customers

Línea Rosa operates its services in two ways: express and through reservation. Reservations can be made either by phone or text message. The basic data are recorded in the system's database, allowing for quick retrieval when repeat customers call in for a pickup. To make it easier for customers to identify a Línea Rosa taxi when it arrives, the car seats are painted pink – Lorena had originally wanted to paint the vehicles pink, but it was prohibited by transport legislation so she settled for gray vehicles with pink upholstery. Additionally, all Línea Rosa taxis are equipped with child safety seats and even a beauty kit and some fashion magazines. Such female-specific qualities of Línea Rosa were selected after a marketing specialist conducted focus groups with women of different ages from throughout the city.

3 Providing such training is not unique to Línea Rosa. In Mexico, Laudrive, a transport service offered by and for women has provided personalized training to female drivers and now has a network of 350 drivers (El Comercio de Colorado 2017).



Esta ciudad necesitaba un servicio de movilidad más seguro para las mujeres porque siempre hay mucho temor para movilizarse.

This city really needed a safer mobility service for women, because there was always fear about the whole process of getting picked up and dropped off places.

Meybi Lorena González

SER EMPRENDEDORA: EL ESFUERZO DETRÁS DE LA OPERACIÓN DE LÍNEA ROSA

Lorena desarrolló la idea de su empresa durante más de tres años: «Esta ciudad necesita un servicio de movilidad más seguro para las mujeres porque siempre hay mucho temor para movilizarse». Madre de dos hijos y trabajando fuera de la casa, entendía muy bien los desafíos de muchas mujeres. Su trabajo demandaba mucho tiempo, y en ocasiones hacía esperar a sus hijos por varias horas antes de pasarlos a buscar por miedo a que utilicen el transporte público.

IMG 5 Línea Rosa, ofreciendo su servicio. *Línea Rosa in service.*

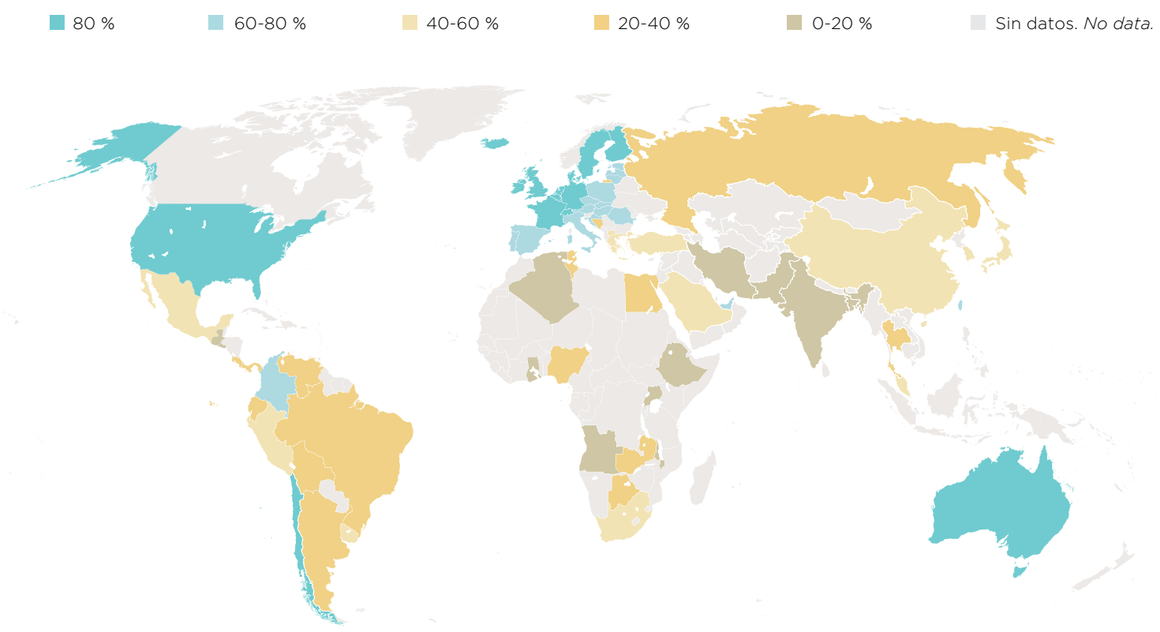
Gracias a su experiencia previa como fundadora de una empresa de transporte corporativo y turístico, empezó a pensar en un modelo de transporte para las mujeres de San Salvador, tomando como ejemplo los casos de Colombia y México. Su hija fue quien le dio el último impulso que necesitaba para iniciar su negocio, y después de organizar sus ideas sobre este servicio, y con el apoyo de su hermana, empezó a buscar financiamiento para el mismo. En El Salvador, como en resto de los países de la región, las mujeres enfrentan retos a la hora de iniciar y establecer un negocio. De acuerdo con el último informe del Índice de Emprendimiento Femenino 2015 (FEI), de los 77 países analizados, el 88% de los países de la región de ALC obtuvo una calificación inferior al 50% en su competitividad de emprendimientos femeninos, y entre ellos El Salvador arrojó un 29,9%. Varios reportes indican que las principales barreras mencionadas por las emprendedoras de ALC fueron: la falta de acceso a un financiamiento inicial para emprender el negocio; la falta de alianzas y de confianza en sí mismas, y el entorno sociocultural que desvaloriza los emprendimientos femeninos. Lorena sufrió varias dificultades para encontrar el financiamiento inicial para comprar los equipos necesarios y contar con una red de apoyo.

THE ENTREPRENEURSHIP BEHIND LÍNEA ROSA

Lorena spent more than three years developing the idea for her company. As a mother of two children working outside her home, she understood very well the challenges faced by many women. She worked long hours, and sometimes her children had to wait for several hours before they could be picked up because she was afraid for them to use public transportation. “This city really needed a safer mobility service for women, because there was always fear about the whole process of getting picked up and dropped off places,” Lorena explained.

Thanks to her previous experience as founder of a transportation company for tourism and businesses, Lorena started to think about a transport model that could work for the women of San Salvador, taking as an example the cases of Colombia and Mexico. Once she had a clear idea about how the service should operate, and with the encouragement of her family, Lorena set out to look for financing – which turned out to be no easy task. In El Salvador, as in other countries in Latin America and the Caribbean, women face many challenges when it comes to starting and setting up a business, as evidenced by the region’s (and El Salvador’s) low ranking on the 2015 Women’s Entrepreneurship Index*. Lorena’s experience mirrored some of the same findings reported in the survey: difficulties in obtaining initial financing to buy necessary equipment, and problems connecting with support networks to help get a business started.

* Of the Latin American and Caribbean countries included in the worldwide survey of 88 nations, nearly nine out of 10 scored lower than 50 percent in on the female entrepreneurial competitiveness scale, and El Salvador scored just 29.9 percent.



Mapa 3 Resultado de FEI 2015. ***Map 3*** *Female Entrepreneurship Index 2015. Fuente / Source: GEDI (2015)*

REDES DE MUJERES EMPRESARIAS Y DISTINTOS TIPOS DE APOYO

Una de sus primeras acciones fue incorporarse a la red de mujeres empresarias llamada Voces Vitales. Se trata de una organización no gubernamental (ONG) que se encuentra activa en ocho países de ALC y 26 países del mundo. Esta ONG tiene como misión fortalecer el liderazgo femenino a través de programas de capacitación, y para ello cuenta con una plataforma de la red de mujeres empresarias que apoya el empoderamiento económico de la mujer. Voces Vitales le ayudó a Lorena a obtener la información sobre las condiciones del mercado y a conectarse con otras instituciones que apoyan a emprendedoras. Además, participó del programa Impulsa Tu Empresa del Fomin y Technoserve, desarrollado entre 2014 y 2016 para mejorar el desempeño y fomentar la participación sostenida en las cadenas de valor de 630 pequeños negocios en crecimiento en El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua. El 70% de estas empresas estuvo liderado por mujeres (FOMIN 2014). Technoserve ejecutó el programa en dos etapas, brindando asistencia técnica para capacitar emprendedoras en temas de estrategia, marketing, acceso al financiamiento, establecimiento de redes de apoyo empresarial (networking) y acompañamiento con asesoría personalizada. La iniciativa de Lorena se ha publicado en el blog de Technoserve y del BID como una buena práctica liderada por una mujer con impactos positivos para la comunidad.

IMG 6 Lorena asistiendo al programa de Impulsa Tu Empresa. *Lorena attending the "Boost your Business" Program.* Fuente/*Source:* Technoserve

Después de haber gestionado un estudio de mercado y proyección financiera, y luego de crear un plan de negocios, Lorena empezó a tener mayor confianza en sí misma y se acercó a varias instituciones financieras para obtener los créditos necesarios. Hoy recuerda como un reto los nueve meses que necesitó para convencer a inversionistas y obtener el financiamiento: «Este proceso no fue fácil. Mientras muchos negocios desaparecen en los primeros dos años, varias personas me dijeron que esto no me iba a funcionar. Además, muchas personas me vieron como mujer, por lo que creían que no tenía la capacidad de lograrlo. Sin embargo, estas interacciones me motivaron para reconocer qué era lo que me faltaba y mejorar mi plan de negocio de acuerdo con sus comentarios. Este proceso me ayudó a salir de mi zona de confort y crecer». Finalmente, Lorena encontró un banco que apoya las pequeñas y medianas empresas, presidido por una mujer, que vio factible el proyecto y la apoyó con el financiamiento.

IMG 7 Lorena asistiendo al evento. de networking. *Lorena attending the networking event.* Fuente/*Source:* Technoserve

NETWORKS OF ENTREPRENEUR WOMEN AND DIFFERENT TYPES OF SUPPORT

IMG 8 Meybi Lorena González, propietaria de Línea Rosa. *Meybi Lorena González, owner of Línea Rosa.* Fuente/*Source:* TechnoServe.

Undeterred, Lorena found and joined a network of women entrepreneurs called Voces Vitales ("Vital Voices"), a non-governmental organization active in Latin America and throughout the world. Its mission is to strengthen female leadership by providing training programs and a network of female entrepreneurs to support the economic empowerment of women. Through Voces Vitales, Lorena was able to obtain information about market conditions and connect with other institutions supporting female entrepreneurs. Lorena participated in a program called Impulsa Tu Empresa ("Boost Your Business"), supported by the Multilateral Investment Fund and Technoserve, that works to improve the performance and value chain participation of 630 small and growing businesses, 70 percent of them owned by women, in El Salvador, Guatemala, Honduras, and Nicaragua (MIF 2014). The program provides technical assistance for female entrepreneurs on strategy, marketing, access to financing, and setting up business support networks.

After having prepared a market study, financial projections, and a business plan, Lorena approached several financial institutions to obtain the necessary credit, a process that took nine months. "Several people told me that this was not going to work, and many saw me as a woman, and therefore lacking the capacity to succeed," Lorena recalled. "However, these interactions motivated me to improve my business plan according to their comments. This process helped me get out of my comfort zone and grow." Finally, Lorena found a bank that supports small and medium-sized enterprises—chaired by a woman who believed in the feasibility of the project— that provided financing.

IMG 9 Lorena atendiendo a sus clientes para escuchar sus opiniones. *Lorena takes to the road herself to get feedback from her customers.*

Several people told me that this was not going to work, and many saw me as a woman, and therefore lacking the capacity to succeed. However, the interactions motivated me to improve my business plan.

Muchas personas me vieron como mujer, por lo que creían que no tenía la capacidad de lograrlo. Sin embargo, estas interacciones me motivaron para reconocer qué era lo que me faltaba y mejorar mi plan de negocio.

Meybi Lorena González

RETOS EN LA GESTIÓN E IMPULSO DEL NEGOCIO

A finales del 2014, Lorena sistematizó y lanzó su empresa con cinco vehículos y el apoyo de una asistente. Durante las primeras etapas de su operación, una de las dificultades que encontró fue la gestión de los recursos humanos. Principalmente, buscar personal que contara con experiencia en el negocio de transporte exclusivo para mujeres, así como liderar y trabajar con las mujeres como empresaria. En El Salvador, la participación laboral femenina es baja, valga como muestra el hecho de que el 52,7% de la población está formado por mujeres, de las cuales solo el 41,4% es económicamente activo (DIGESTYC, 2017). Teniendo en cuenta esta tendencia demográfica, Lorena pensó, en un principio, que sería fácil contratar mujeres conductoras y dirigirlas en su empresa, pero la realidad fue totalmente distinta durante el primer año de operación. En cuanto a las conductoras, tuvo una alta rotación, lo que generó problemas económicos durante su primer año. La inversión de tiempo y dinero en capacitaciones le llevó cerca de 15 días y US$1.000 dólares por persona, que al final no se recuperaban. Lorena estudió el problema y entendió que estaba contratando personal académicamente sobre calificado, que no veía en el trabajo de conductor un empleo de largo plazo. Por lo tanto, cambió los requisitos de contratación. Primero, introdujo un sistema de filtro en las hojas de vida antes de invitar a las candidatas a las entrevistas, luego resaltó la importancia de las habilidades interpersonales y el manejo del estrés, y finalmente, solicitó que las candidatas tuvieran 5 años de experiencia conduciendo. A partir de ese momento, la rotación de las conductoras disminuyó, y hasta la fecha la mayoría de ellas se ha quedado trabajando en Línea Rosa.

IMG 10 Usuaria de Línea Rosa. *Línea Rosa user.* Fuente/*Source:* TechnoServe.

Por otra parte, Lorena encontró dificultades en la dirección de un grupo compuesto por mujeres, pues notó que su forma de comunicación y reacción ante las indicaciones relacionadas con trabajo es distinta a la de los hombres. Además, las mujeres deben conciliar la vida laboral y familiar, tomando múltiples roles en el hogar, a menudo a cargo a del cuidado de la familia. El aumento de la participación laboral de las mujeres fuera del hogar, aún no ha generado una redistribución de la carga de las tareas domésticas (Pizarro y Guerra, 2010). Esta doble jornada de trabajo les obliga a veces a tomar días personales sin planificación anticipada, lo cual puede generar escasez de empleadas.

MANAGEMENT AND BUSINESS CHALLENGES

Lorena launched Línea Rosa at the end of 2014 with a fleet of five vehicles and the support of a single assistant. During the early stages she had difficulties finding staff with experience in the business of transportation for women only, as well as staff comfortable working with a woman as an entrepreneur and leader. Female labor participation is low in El Salvador, with 52.7 percent of women employed and 41.4 percent economically active (DIGESTYC 2017), so Lorena thought at first that it would be easy to recruit female drivers. In reality, turnover of drivers at first was high, which was a burden because training each driver cost the company about US$1,000 and took about 15 days – an investment that was lost when a driver quit. Lorena studied the problem and realized that she was hiring academically over-qualified personnel who did not see any long-term prospects in a job as a driver. So she changed the recruitment requirements to stress the importance of interpersonal skills, stress management, and driving experience. Turnover rates declined dramatically, and many women hired at that time are still working for Línea Rosa today.

Lorena also admits to a learning curve in trying to lead a group of women. She had to adapt her own management style to take into account that her women employees had to reconcile work and family life that involved multiple roles in the household and being the lead caretaker for their families. As Pizarro and Guerra (2010) have noted, increased labor force participation by women outside the home has not yet led to a redistribution of the burden of domestic tasks. Like so many women, Lorena's employees in essence work "double shifts" that sometimes force them to take personal days without any advance notice – a reality that someone running a business has to take into account.

IMG 11 Conductoras de Línea Rosa. *Línea Rosa drivers.*

Lorena reflexiona sobre estos retos y sus aprendizajes, y cuenta:

«Todo fue un proceso de aprendizaje. Había dirigido a un grupo de hombres desde 1999 cuando manejaba un corporativo del transporte para turismo. Cuando trabajé con más de 50 hombres sentí que si les ordenaba (...) con una indicación clara, lo hacían sin mayor discusión. Creo que una vez que ellos reconocen quién es la jefa es fácil organizarlos. En cambio, (...) noté que las mujeres tienen que ser dirigidas de forma distinta a los hombres. Noté la tendencia de que las mujeres necesitábamos una explicación más detallada y un comportamiento de asistencia para cumplir un plan de trabajo. Yo traía un esquema de trabajar con hombres, por lo que he tenido que aprender cómo dirigir a la mujer. Para mí fue un reto aprender cómo organizar y liderar a las conductoras y crear un ambiente laboral apropiado para todas. Lo importante es que la mayoría de nuestras conductoras son madres que tienen múltiples cargos. A veces ellas tienen que solicitar más permisos porque les ocurre una emergencia familiar. Entender la situación y acomodar el entorno laboral para ellas también fue algo nuevo para mí y representó un gran reto. Como mujer y empresaria, aprendí el rol de las mujeres desde varias perspectivas, y siempre traté de tener equilibrio entre la rentabilidad de la empresa y la parte humana».

IMG 12 Conductoras asisten al entrenamiento de primeros auxilios. *Drivers attend first aid training.*

MANEJO DE LA SEGURIDAD

Línea Rosa brinda un servicio seguro para sus pasajeros, pero también necesita garantizar la seguridad de las propias conductoras. Teniendo en cuenta la situación de la ciudad, donde existen las zonas con gran incidencia del delito (ContraPunto, 2017), la empresa estableció un área de cobertura específica dentro del área metropolitana, cubriendo las localidades de Santa Elena, Nuevo Cuscatlán, Zaragoza, Santa Tecla, San Benito y Escalón. Además, tanto las operadoras que reciben las llamadas como las conductoras deben seguir protocolos que confirmen el destino de las clientas antes de ofrecer el servicio, particularmente si son clientas nuevas. Igualmente, se ofrece un entrenamiento de seguridad para las conductoras, y cada vehículo dispone de un localizador GPS para rastrear las paradas realizadas y monitorear sus recorridos.
La adopción de la tecnología y las prácticas diarias han permitido identificar las zonas de mayor riesgo y evitar los recorridos más peligrosos.

IMG 13 Lorena González junto a una de las conductoras de Línea Rosa. *Lorena González and a Línea Rosa driver.*

Lorena reflects on her own learning process with Línea Rosa:

"I had brought along a work scheme that worked with men, so I had to learn how to work with women. It was a challenge for me to learn how to organize and lead the drivers and how to create a work environment that worked for all. The important thing is that most of our drivers are mothers who have multiple tasks. They more often need to request absences due to family emergencies. Having to accommodate the working environment was something new for them and for me as well, it represented a great challenge. As a woman and as a female entrepreneur, I learned about the role of women from various perspectives, and I always tried to strike a balance between the profitability of the company and the human part of running it."

SAFETY MANAGEMENT

Línea Rosa offers a secure service for its passengers, but it also needs to guarantee the safety of its drivers. Considering that San Salvador has areas with high crime rates (Reyes 2017), the company laid out a specific coverage zone within the metropolitan area, covering the localities of Santa Elena, Nuevo Cuscatlán, Zaragoza, Santa Key, San Benito and Escalón. Furthermore, both the operators receiving the calls and the drivers must follow protocols that confirm the address of female clients prior to pick-up, particularly if they are new clients. Línea Rosa also provides its drivers safety training, and each vehicle has a GPS tracker to track stops made and monitor their routes.
The adoption of the technology and safety-based daily practices has made it possible to identify the areas where there are greater risks and to avoid the more dangerous routes.

LAS CONDUCTORAS

4 Se trata de una asistente de recursos humanos, una asistente administrativa, una contadora, dos jefas que supervisan la operación diurna y nocturna, y dos personas de atención al cliente.

Actualmente, la Línea Rosa está constituida por 23 mujeres: 16 conductoras, y personas a cargo del trabajo administrativo y de la atención al cliente[4]. El 70% de las conductoras está disponible en el turno diurno y el resto lo hace en el nocturno. La mayoría de las conductoras trabaja a tiempo completo, lo que significa alrededor de 40 horas por semana. Muchas de ellas nunca habían tenido experiencia en el sector transporte; sin embargo, mostraron interés en trabajar para la Línea Rosa gracias a comentarios de amigos, o cuando se enteraron de la noticia y vieron esta experiencia como una oportunidad.

Katherine Henríquez, lleva dos años y cinco meses trabajando en la Línea Rosa. Antes de incorporarse a la empresa, esta estudiante de psicología ya tenía experiencia en atención al cliente en el ámbito de la salud ocupacional. En cuanto al entorno de trabajo como conductora, ella comenta: «Me ha agradado por el ambiente laboral, que jamás es monótono y también me gusta conocer a las personas, escucharlas y acomodarme a las necesidades de sus clientes. A veces llevo clientas a las 5:00 de la mañana al aeropuerto. Me imagino que tendrán un día pesado y las trato de acomodar para que puedan descansar». Su horario laboral empieza a las 7:00 am y se extiende hasta las 4:00 pm, dependiendo de las necesidades de sus clientas. Katherine atiende en promedio entre 10 a 15 personas diariamente.

IMG 14 Adolescente viaja del colegio a su casa mediante el servicio de Línea Rosa. *Teenager travels from school to home using the Línea Rosa service.*

Aunque todas las conductoras de Línea Rosa son mujeres, de acuerdo con un estudio de segregación ocupacional, trabajar como taxista no es un oficio común para las mujeres en la sociedad y es reconocido como una profesión masculinizada (OIT, 2006). Según la información publicada por Uber, solamente el 14% de las conductoras son del sexo femenino (Huet, 2015). Además de que existen desigualdades de género dentro del mercado laboral, también se observa segregación ocupacional a raíz de los estereotipos de género. Las conductoras de Línea Rosa manifiestan que son víctimas de estos estereotipos a diario y que reciben muchas miradas y comentarios de las personas. Una conductora de Línea Rosa cuenta: «Todavía hay estereotipos de que las mujeres no manejamos bien. Una vez yo estaba cerca de un punto de encuentro de taxis, esperando a mi cliente y unos señores se acercaron y me dijeron que las mujeres no pueden manejar y que van a provocar accidentes. Me incomodaba recibir los comentarios, pero no les hacía caso porque ya había leído que la mayoría de los accidentes de tránsito son provocados por hombres[5]».

5 Según el informe de la Organización Mundial de la Salud (OMS), solo el 18% de las muertes en accidentes de tráfico es provocado por mujeres (OMS, 2015).

THE DRIVERS

IMG 15 Katherine (izquierda) y otras conductoras de Línea Rosa. *Katherine (left) and other Línea Rosa drivers.*

Línea Rosa currently has 16 drivers and administrative and customer service staff, all of them women[4]. Most drivers work a full 40-hour week, and a third of them work the night shift. Many had no previous experience in the transport sector when they applied to Línea Rosa after hearing comments from friends or learning about the company on the news.

Katherine Henríquez, a psychology student, has been working for Línea Rosa two and a half years. “The work environment is never monotonous, and I like to meet people, listen to them, and accommodate their needs as customers. Sometimes I take clients to the airport at 5:00 in the morning. I imagine that the person is going to have a long and tough day, so I try to make her ride comfortable so she can rest.” Their work schedule begins at 7:00 am and runs until 4:00 pm, depending on the needs of their clients. Katherine serves on average about 10 to 15 people daily.

Worldwide, working as a taxi driver is not a common job for women, and studies of occupational segregation note that it is seen as a “masculine” profession (ILO 2006). For example, Huet (2015) reports that only 14 percent of the Uber’s drivers in the United States are female. In New York, 97.5 percent of drivers are men even though 60 percent of customers are women (Font 2014). Línea Rosa drivers endure gender stereotypes on a daily basis that sometimes go beyond looks and comments. One driver said: “I was waiting for a client near a taxi stand one day when a few gentlemen approached me and told me that women can’t drive and that they cause accidents. I was uncomfortable but I didn’t pay attention to them because I had read that most traffic accidents are caused by men[5].”

4 The non-driver staff includes a human resources assistant, administrative assistant, accountant, day and night supervisors, and two customer service representatives.

5 According to the World Health Organization, only 18 percent of road traffic fatalities are caused by women (WHO 2015).

Además de la percepción negativa y de incompetencia frente a las choferesas, que tiene lugar por cuestiones de discriminación, las situaciones de vulnerabilidad ante la inseguridad y el peligro que viven las mujeres en la ciudad son grandes. Línea Rosa se ha encargado de capacitar a sus conductoras en el manejo de situaciones de conflicto y riesgo, así como también en el cuidado de los vehículos y temas relacionados con el servicio al cliente. Por ejemplo, una conductora ayudó a una joven que estaba siendo asaltada en la calle y pudo evitar que fuera agredida. Otra de las conductoras de la empresa, gracias a sus conocimientos básicos de mantenimiento automotor, pudo ayudar a una mujer en la calle a cambiar la llanta de su carro antes de que anocheciera. Este sentimiento de tener la oportunidad de ayudar a la comunidad ha sido de gran valor para las conductoras de la empresa, pues con el aprendizaje básico de su trabajo lograron hacer más de lo esperado para ayudar a la gente, ofreciendo de esta forma un servicio no solo a sus clientes sino a toda la comunidad.

IMG 16 Los niños que utilizan Línea Rosa. *Some of Linea Rosa's littlest customers: children using the service.*

De hecho, la mayoría de las conductoras está de acuerdo en que la seguridad y hospitalidad son el principal valor agregado del servicio que prestan. Muchas de ellas comentan sobre experiencias negativas que sus clientes cuentan haber recibido en otros medios de transporte, amenazas y agresiones sexuales en el uso de transporte público y privado, y todo lo que hace que hoy en día las usuarias sientan una especial confianza hacia el servicio que reciben de Línea Rosa. Una de las clientas reconoce que esta confianza se aumenta gracias a la puntualidad y familiaridad de las conductoras. Por esta confianza, Línea Rosa suele recibir pedidos de madres para transportar a miembros de su familia y hasta niños, que van solos en aquellos casos en que un familiar no pueda acompañarlos en el trayecto del colegio a casa.

Las conductoras no solo desempeñan este rol, sino también el de alguien cercano que está pendiente de los niños, jóvenes y las familias de San Salvador. Las conductoras, por ejemplo, transportan a los niños y a los adolescentes de sus colegios a sus casas cuando sus madres no los pueden recoger debido a compromisos laborales u otras responsabilidades. Milagro, una de las usuarias que está recurriendo al servicio con frecuencia por motivos de trabajo comenta: «Las conductoras de Línea Rosa son muy confiables y ofrecen servicios a muy buen precio, desde US$4 por servicio[6]. Yo siempre he programado horarios de servicio y los uso principalmente para mi hijo y mi mamá. Sé que los acompañan hasta la puerta de colegio y los recogen en un punto determinado. Esto me da mucha tranquilidad mientras trabajo». Las conductoras han ganado la confianza de madres a través de su servicio personalizado.

6 San Salvador se reconoce como la ciudad que tiene la tarifa de taxi más cara de la región de ALC (CNN, 2016); la tarifa mínima asciende a alrededor de US$5 por servicio.

Drivers must also deal with situations when they or their customers might be vulnerable due to the same dangers faced by other women in the city. Línea Rosa trains its drivers how to handle conflicts and risky situations, both for themselves and their customers, as well as vehicle maintenance skills. One driver once helped a young woman who was being harassed on the street and managed to prevent an assault. Another helped a woman motorist change the tire of her car before nightfall.

In short, the training empowers drivers to help not just their clients but the broader community as well, and it strengthens their sense of empathy with fellow residents. Many drivers recount the negative experiences their customers have shared with them about riding other means of transportation, including threats and sexual assaults. In contrast, Línea Rosa customers feel a special trust in the company not just because drivers are women but also because they are punctual and familiar to them. Línea Rosa is often entrusted by mothers to transport members of their family and even children who ride alone when a family member, because of work commitments or other responsibilities, is unable to accompany them to or from school.

A typical customer is Milagro, who often relies on Línea Rosa because of her work schedule: "The Línea Rosa drivers are very reliable and offer services at a very good price, about US$4 a ride[6]. I always schedule my rides and I use them mainly for my son and my mom. The drivers walk my son to the school door and pick him up at a specified location. This gives me a lot of peace of mind while I work."

6 San Salvador is recognized as the city with the most expensive taxi fares in Latin America and the Caribbean (CNN 2016); the minimum rate is around US$5.

IMG 17 Conductoras de Línea Rosa. *Línea Rosa drivers.*

Las conductoras de Línea Rosa son muy confiables. Acompañan a mi hijo hasta la puerta del colegio y esto me da mucha tranquilidad mientras trabajo.

The Línea Rosa drivers are very reliable. They walk my son to the school door and this gives me a lot of peace of mind while I work.

Milagro, una de las usuarias frecuentes
Milagro, a frequent user

LÍNEA ROSA, DE AHORA EN ADELANTE

Hasta la fecha, Línea Rosa ha expandido y mejorado su servicio. Sin embargo, por su modelo de negocios de acuerdo con el cual la empresa cubre los seguros sociales de las empleadas, su precio resulta más elevado que el de un servicio de transporte público regular, por lo que requiere más esfuerzo y creatividad para dar valor agregado a sus clientas. Lorena, como empresaria, se ha esforzado para que este servicio esté alineado con las necesidades de sus usuarios. Por ejemplo, aparte de realizar encuestas de satisfacción cada trimestre, ella misma conduce un vehículo de manera regular, fingiendo ser una de las conductoras habituales, con el objetivo de interactuar con varias clientes, escuchar cómo las usuarias viven su vida cotidiana y cómo se sienten con este servicio. «Desde el inicio de mi carrera, siempre me ha gustado conducir y atender clientes, pero conducir con el motivo de escuchar opiniones de usuarias fue una experiencia diferente. Esto fue algo importante que aprendí durante el taller de TechnoServe/BID. Nosotros siempre inventamos algo nuevo, pero es importante escuchar la variedad de necesidades de las clientes por edad e ir adaptando nuestros servicios». El número de usuarias aumenta con el tiempo y actualmente utilizan el servicio aproximadamente 3.000 personas al mes.

En mayo de 2017, Uber inició su operación en el AMSS, ofreciendo su servicio de transporte privado con la tarifa mínima de US$1,50 (La Prensa Gráfica, 2017), que es más del 50% inferior al precio que ofrece Línea Rosa o un taxi regular. Ante esta competencia, Lorena dice que su servicio se diferencia de los demás, puesto que brinda una mayor seguridad a todas las clientas que lo usan.

De hecho, tanto Lorena como las conductoras comentaron que hay mayor demanda de Línea Rosa entre las madres que quieren transportar a sus hijos con menos riesgos y mujeres preocupadas por su seguridad. Lorena comenta que seguirá dando respuestas a las nuevas necesidades de las mujeres. A fin de lograrlo, establece metas y pasos que quisiera seguir, como la incorporación de tecnologías y la expansión regional del negocio, para aumentar la competitividad de la empresa. Dado su reconocimiento como un buen servicio de transporte, una meta a largo plazo es expandir su negocio en otras localidades fuera del AMSS. Tratando de cumplir estas metas, Lorena sigue utilizando el aprendizaje de los talleres de Impulsa Tu Empresa, ajustando los servicios a las necesidades de las clientas y mejorando la operación de la empresa.

LINEA ROSA GOING FORWARD

Línea Rosa has expanded and improved its service and today serves 3,000 customers a month. Blogs about Línea Rosa have been posted on both the Technoserve and IDB websites hailing it as an example of a woman-run business that is having a positive impact on its community. Still, like many young companies Línea Rosa is still a work in progress. For example, because the company provides insurance for its employees, its rates, while lower than other taxi services, are higher than those for public transportation. To compensate for that disadvantage, Lorena has worked hard to align the service with the needs of its users. Apart from conducting satisfaction surveys every quarter, she herself drives a vehicle on a regular basis to interact with customers and get feedback about how they feel about the service. "Being able to listen directly to customers is a different experience. This was something very important that I learned during the Technoserve/IDB workshop. We are always coming up with new things, but it is important to listen to the variety of customer needs and adapt our services accordingly."

As with any successful company, another challenge for Linea Rosa is the competition – and it's on its way. Uber began operating in Metropolitan San Salvador in May 2017 with rates as low as US$1.50 per ride (La Prensa Gráfica 2017). Lorena counters that while Línea Rosa might be more expensive than Uber, it provides specialized and safer services tailored to the needs of a very distinct and special market segment – women and children. Indeed, demand has increased for Línea Rosa among mothers who want to transport their children with less risk and among women worried about their safety.

Lorena says she will continue to respond and adjust to the needs of her women clients, and she has set new goals to increase the company's competitiveness by incorporating new technologies and expanding Línea Rosa's services outside Metropolitan San Salvador.

IMG 18 Interior de un taxi de Línea Rosa. *Inside a Línea Rosa taxi.*

CONCLUSIÓN: ¿CUÁL ES EL VALOR AGREGADO DE ESTE TIPO DE SERVICIO EN LA SOCIEDAD?

Este caso de estudio ha demostrado los logros importantes de Línea Rosa:

- Empoderamiento social y económico de las mujeres
- Romper los estereotipos de género
- Mejorar la seguridad y movilidad del transporte urbano para mujeres y niños
- Reducir las brechas de género en las condiciones de trabajo
- Aumentar la autosuficiencia de las mujeres conductoras

Estos logros y modelos de negocios han recibido mucha atención más allá de la región latinoamericana en los últimos años. ¿Por qué las iniciativas de transporte ofrecido por mujeres se han hecho tan importantes en las ciudades del mundo? Detrás de este fenómeno, existe una razón común: el empoderamiento de las mujeres en los aspectos sociales y económicos. Como se pudo apreciar en la sección anterior, la profesión de taxista ha sido tradicionalmente más común entre los hombres, por lo que las mujeres conductoras de taxis reportan agresiones de parte de los conductores, e incomodidad por la falta de acceso a baños públicos para mujeres (Noticiero Horizonte Social). Otro reporte señala que solamente el 14% de los choferes de Uber son mujeres en Estados Unidos (Forbes 2015). En Nueva York, el 97,5% de los conductores son hombres a pesar de que el 60% de los clientes son mujeres (Font 2014). Dada la situación, estas iniciativas están rompiendo los estereotipos de género, incentivan a las mujeres a ofrecer una mejor calidad de movilidad urbana y promueven la disminución de la brecha de género en las condiciones laborales.

Otro motivo es que el taxi manejado por mujeres atiende mejor las necesidades de las mujeres; sin embargo, hay que tomar en cuenta que las necesidades y la función del transporte ofrecido por mujeres difieren según la caracterización socioeconómica, las normas y los roles de género arraigados en la cultura de cada región. En Nueva York y Barcelona, donde la tasa de feminicidio es mucho menor que en El Salvador, por ejemplo, se brinda un servicio para que las mujeres se sientan más tranquilas, seguras y cómodas con conductoras, especialmente por las noches (Hu 2014; El Mundo, 2015). En cambio, en las grandes ciudades de India, donde se registra una mayor tasa de agresión sexual en el transporte público y privado (Reuters 2014) y en ciudades latinoamericanas donde las tasas de feminicidio son altas (BBC 2016), este modo de transporte puede facilitar la movilidad de las mujeres y su participación en la economía urbana. Además, se estima que podría salvar la vida de miles de estudiantes y jóvenes en riesgo de agresión y homicidio durante días y noches.

HOW DO COMPANIES LIKE LÍNEA ROSA ADD VALUE TO SOCIETY?

This case study has demonstrated the important accomplishments of Línea Rosa that include:

- Social and economic empowerment of women
- Breaking gender stereotypes
- Improving the safety and mobility of urban transport for women and children
- Reducing gender gaps in working conditions
- Increasing the self-reliance of female drivers

These achievements and business model have received much attention beyond Latin American region in recent years. Transportation initiatives operated “by women and for women” become important in so many cities around the world.

One reason of this is women’s high demand of safety, comfortability, and easiness for transportation services operated by female drivers. Those needs may vary depending on local circumstances: in New York and Barcelona, where the rate of femicides is lower than in El Salvador, the service focuses on comfort, allowing women to have a quiet and hassle-free ride by being with female chauffeurs, especially at night (Hu 2014; El Mundo 2015). In large cities in India or Latin America, on the other hand, this mode of transport facilitates women’s mobility, helping them get to their jobs and get their children where they need to go safely. In the case of San Salvador, where the homicide rate is high, the focus has been on safe and reliable transportation. Meybi Lorena González observed these needs and devised a solution, in the process providing employment to women as well.

IMG 19 Mujeres conductoras, Campaña comunicacional “Quebremos los estereotipos”. *Poster for the communications campaign “Quebremos los estereotipos” (“Let’s Break the Stereotypes”) in Chile.*

En el caso de San Salvador, donde la tasa de homicidios es elevada, había una mayor necesidad de contar con un transporte confiable. Meybi Lorena González observó esas necesidades y las convirtió en soluciones, ofreciendo oportunidades de empleo a mujeres conductoras. En el contexto de San Salvador, como la mayoría de las conductoras de Línea Rosa conocen a sus clientes frecuentes, este servicio no solo genera confianza, sino que también brinda apoyo a las mujeres trabajadoras para que puedan cumplir con sus responsabilidades laborales". Como muestran las prácticas de El Salvador, las iniciativas de servicio de transporte operado "por mujeres y para mujeres" servirán para su empoderamiento económico en el entorno urbano y para mejorar la comprensión acerca de la igualdad de género en el sector de movilidad urbana y espacio público.

Cabe destacar que ha habido cambios en diversas instituciones públicas y privadas, y que en otras ciudades este tipo de servicio ha sido desarrollado por la iniciativa tanto de mujeres como de hombres. Algunas entidades nacionales y subnacionales para la igualdad de género también apoyan estos movimientos sociales y la participación femenina en el sector de la movilidad con el apoyo de los hombres (MINMUJERYEG 2016; SDMUJER 2017). Por ejemplo, en Chile, el Ministerio de la Mujer y la Equidad de Género levantaron la campaña comunicacional «Quebremos los estereotipos» en el cual apoyó a la manifestación de las representantes de la Asociación de Mujeres Taxistas chilenas para derribar estereotipos de género y prejuicios sociales contra las mujeres que impiden participar en los sectores considerados como masculinos (MINMUJERYEG 2016). En Colombia, la Secretaría Distrital de la Mujer de Alcaldía Mayor de Bogotá invitó mujeres taxistas como panelistas y más de 100 mujeres taxistas de la ciudad discutieron sobre experiencias cotidianas y manifestaron sus necesidades de baños públicos para mujeres y estrategia para reducir la estigmatización que sufre como mujer taxista (SDMUJER 2017).

Esta tendencia mundial valida un cambio en la participación laboral de la mujer, e indica la necesidad de repensar los servicios que las ciudades ofrecen. Las mujeres que trabajan como taxistas en las ciudades han contribuido a eliminar los estereotipos contra la mujer al mostrar y validar su desempeño como conductoras seguras y capaces; y las conductoras que trabajan en la noche ayudan a promover el tránsito libre por las ciudades (SDMUJER 2017). Estas acciones seguirán demostrando el poder colectivo para liberar a las sociedades del peso de la discriminación contra las mujeres.

Studies have shown that these services can provide safe transport for busy and working mothers and female students and youth at risk of aggression, and it should be noted that several public and private institutions in other cities are increasingly offering such services, and that entrepreneurs include men and as well as women. Some national and subnational gender equality agencies have started to support greater participation of women in transport (Ministry of Women and Gender Equity 2016; District Women's Secretariat 2017). In Chile, the Ministry of Women and Gender Equality launched the communication campaign Quebremos los estereotipos ("Let's Break the Stereotypes") in support of a march by the Chilean Female Taxi Drivers Association to break down gender stereotypes and social prejudices that prevent women from participating in sectors considered as "masculine" (Ministry of Women & Gender Equity 2016). In Colombia, Greater Bogotá's Municipal District Secretariat for Women sponsored a forum at which more than 100 female city taxi drivers discussed their daily experiences and expressed their needs for everything from public restrooms for women to a strategy to reduce the stigma they suffer as female drivers (District Women's Secretariat 2017).

This worldwide trend validates a change in labor force participation by women, and it suggests the need to rethink traditional transport services. Women working as taxi drivers in cities have helped combat gender stereotypes by validating women's performance as safe and capable drivers. Female taxi drivers are helping women travel safely and freely, helping them get to and from work and raise their families. From so many angles, something as simple as a safe ride in a taxi is empowering women in San Salvador and across the globe.

IMG 20 Conductora de Línea Rosa (izquierda) junto a Anri Hiramatsu. *Línea Rosa driver (left) and Anri Hiramatsu.*

REFERENCIAS

Arroyo, L. 2017. «Feminicidios: la guerra invisible que mata a 12 mujeres por día en América Latina». Univisión, 7 de marzo.
Disponible en http://www.univision.com/noticias/america-latina/feminicidios-la-guerra-invisible

BBC. 2016. «País por País: el mapa que muestra las trágicas cifras de los feminicidios en América Latina». 21 de noviembre.
Disponible en http://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-37828573

-------. 2017. «¿Cuáles son las ciudades con mejor y peor transporte público en América Latina?» 10 de febrero.
Disponible en http://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-38927134

Bhalla, N. 2014. «Women feel no safer in Delhi, two years after notorious gang rape». Reuters, 15 de diciembre.
Disponible en http://www.reuters.com/article/idUSKBN0JU01S20141216

Calero, I. 2015. «En este taxi (sólo) suben mujeres». El Mundo, 23 de agosto.

CNN. 2016. «¿Cuánto cuesta viajar en taxi en las capitales latinoamericanas?» CNN en español, 13 de octubre.
Disponible en http://cnnespanol.cnn.com/2016/10/13/cuanto-cuesta-viajar-en-taxi-en-las-capitales-latinoamericanas

COAMSS (Consejo de Alcaldes de Área Metropolitana de San Salvador). 2011. Política de Movilidad urbana, San Salvador

DIGESTYC (Dirección General de Estadística y Censos). 2017. Encuesta de Hogares de Propósitos Múltiples 2016.

-------. 2015. Informe sobre Hechos de Violencia contra las Mujeres. El Salvador. 2015. San Salvador: DIGESTYC.

El Comercio de Colorado. 2017. «Lanzan aplicación de taxi solo para mujeres». Publicación del 16 de marzo.
Disponible en http://elcomerciocolorado.com/lanzan-aplicacion-de-taxi-solo-para-mujeres

El Mundo. 2015. «Violencia contra transporte ha dejado 137 asesinatos». Publicado el 8 de octubre.
Disponible en http://elmundo.sv/violencia-contra-transporte-ha-dejado-137-asesinatos

El Salvador.com. 2015. «Registran 20 asaltos en promedio diario en gran San Salvador».
Disponible en www.elsalvador.com/noticias/nacional/171809

FUSADES (Fundación Salvadoreña para el Desarrollo Económico y Social). 2015. «Prevención del crimen en el transporte público en El Salvador». San Salvador: FUSADES.
Disponible en http://fusades.org

REFERENCES

Arroyo, L. 2017. "Feminicides: The Invisible War that Kills 12 Women per Day in Latin America." Univision. March 7.
Available at: http://www.univision.com/noticias/america-latina/feminicidios-la-guerra-invisible

BBC. 2017. "Which Cities Have the Best and the Worst Public Transportation in Latin America?" February 10.
Available at: http://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-38927134

Calero, I. 2015. "In This Taxi (only) Women May Ride." El Mundo. August 23.

CNN. 2016. "How Much Does It Cost to Travel by Taxi in Latin American Capitals?" CNN in Spanish. October 13.
Available at: http://cnnespanol.cnn.com/2016/10/13/cuanto-cuesta-viajar-en-taxi-en-las-capitales-latinoamericanas

Council of Mayors of the Metropolitan Area of San Salvador (COAMASS). 2011. "Urban Mobility Policy." San Salvador.

DIGESTYC (General Directorate of Statistics and Censuses). 2015. "Report on Acts of Violence against Women, El Salvador, 2015." DIGESTYC, San Salvador.

District Women's Secretariat. 2017. "Women Taxi Drivers Who Break Stereotypes and Propose Changes to Improve Mobility." August 18.
Available at: http://www.sdmujer.gov.co/inicio/1243-mujeres-taxistas-que-rompen-estereotipos

El Comercio de Colorado. 2017. "Taxi App Just for Women Launched." March 16.
Available at: http://elcomerciocolorado.com/lanzan-applicacion-de-taxi-solo-para-mujeres

El Mundo. 2015. "Violence against Transport Has Left 137 Murders." October 8.
Available at: http://elmundo.sv/violencia-contra-transporte-ha-dejado-137-asesinatos

Font, E. 2014. "Taxis Only for Women." El Mundo. December 1.
Available at: http://www.elmundo.es/internacional/2014/12/01/547b74d822601df9648b4576.html

FUSADES (Salvadoran Foundation for Economic and Social Development). 2015. "Crime Prevention at Public Transportation in El Salvador." FUSADES, San Salvador
Available at: http://fusades.org

REFERENCIAS

Font, E. 2014. «Taxis solo para mujeres». El Mundo, 1 de diciembre.
Disponible en http://www.elmundo.es/internacional/2014/12/01/547b74d822601df9648b4576.html

Huet, E. 2015. «Why Aren´t There More Female Uber and Lyft Drivers?» Forbes, 9 de abril.
Disponible en https://www.forbes.com/sites/ellenhuet/2015/04/09/female-uber-lyft-drivers/#1da01bbea28e

Hu, W. 2014. «SheRides, a New York Taxi Service Aimed at Women, Finds a Loyal Following». The New York Times, 11/11.
Disponible en https://www.nytimes.com/2014/11/12/nyregion/new-york-taxi-service-aimed-at-women

López, J. 2015. «Registran 20 asaltos en promedio diario en gran San Salvador». El Salvador.com, 8 de diciembre.
Disponible en https://goo.gl/6tQZZq

Lohmuller, M. 2015. «Inseguridad: problema persistente del transporte público en El Salvador».
Disponible en http://es.insightcrime.org/noticias-del-dia/inseguridad-problema-persistente-transporte-publico-salvador

Mendoza, B. 2017. «Cómo solicitar un Uber en El Salvador y las tarifas de recorrido». La Prensa Gráfica, 9 de mayo.
Disponible en http://www.laprensagrafica.com/2017/05/09/como-solicitar-un-uber-en-el-salvador-y-las-tarifas-de-recorrido

Fondo Multilateral de Inversiones (FOMIN). 2014. «MIF and Technoserve to Create a Sustainable Model for Small and Growing -Women-Led Businesses in Central America». Multilateral Investment Fund Press Release. 11 de agosto.
Disponible en https://www.fomin.org/en-us/HomeOld2015/News/PressReleases/ArtMID/3819/ArticleID/2542.aspx

Ministerio de la Mujer y la Equidad de Género. 2016. «Mujeres taxistas de Chile se unen a campaña #QuebremosLos Estereotipos». Publicado el 27 de septiembre.
Disponible en http://www.minmujeryeg.cl/prensa/mujeres-taxistas-chile-se-unen-campana-quebremoslosestereotipos

MOP (Ministerio de Obras Públicas, Transporte, Vivienda y Desarrollo Urbano). 2015. «MOP realiza lanzamiento de campaña SITRAMSS libre de violencia contra la mujer». San Salvador: MOP.
Disponible en http://www.mop.gob.sv/index.php?option=com_content&view=article&id=2251&Itemid=59

OIT (Organización Internacional del Trabajo). 2006. «La Discriminación en los Procesos de Selección de Personal». Ginebra
Disponible en https://goo.gl/xG9cB5

REFERENCES

Global Entrepreneurship and Development Institute (GEDI). 2015. "The 2015 Female Entrepreneurship Index: Analyzing the Conditions that Foster High-potential Female Entrepreneurship in 77 Countries." GEDI, Washington, DC.
Available at: https://thegedi.org/research/womens-entrepreneurship-index

Hu, W. 2014. "SheRides, the New York Taxi Service Aimed at Women, Finds a Loyal Following." The New York Times. 11/11.
Available at: https://www.nytimes.com/2014/11/12/nyregion/new-york-taxi-service-aimed-at-women

Huet, E. 2015. "Why Aren't There More Female Uber and Lyft Drivers?" Forbes. April 9.
Available at: https://www.forbes.com/sites/ellenhuet/2015/04/09/female-uber-lyft-drivers/#1da01bbea28e

International Labor Organization (ILO). 2006. "Discrimination in the Processes of Selection of Personnel." ILO, Geneva.
Available at: http://www.ilo.org

La Prensa Gráfica. 2017. "How to Request Uber in El Salvador and the Fee." May 9.
Available at: https://www.laprensagrafica.com/economia/Como-solicitar-un-Uber-en-El-Salvador

Lohmuller, M. 2015. "Insecurity: A Persistent Problem for Public Transportation in El Salvador."
Available at: http://insightcrime.org/noticias-del-dia/inseguridad-problema-persistente-transport-publico-salvador

López, J. 2015. "Average of 20 Daily Assaults in Greater San Salvador." El Salvador.com. December 8.
Available at http://www.elsalvador.com/noticias/nacional/171809/registran-20-asaltos-en-promedio-diario

Ministry of Women and Gender Equity. 2016. "Women Taxi Drivers from Chile Join the Campaign 'Let's Break the Stereotypes.'" September 27 (#QuebremosLosEstereotipos).
Available at: http://www.minmujeryeg.cl/prensa/mujeres-taxistas-chile-se-un-campana-quebremoslosestereotipos

Multilateral Investment Fund (MIF). 2014. "MIF and Technoserve to Create a Sustainable Model for Small and Growing -Women-Led Businesses in Central America." Multilateral Investment Fund Press Release. August 11.
Available at: https://www.fomin.org/en-us/HomeOld2015/News/PressReleases/ArtMID/3819/ArticleID/2542.aspx

Pizarro S., and M. Guerra. 2010. "Role of Women in Big Business." Center for Women's Business Studies (CEEM), Santiago.
Available at: http://www.udd.cl/wp-content/uploads/2009/11/Rol-dela-mujer-en-la-gran-empresa-FINAL2010.pdf

REFERENCIAS

Pizarro S., O. y M. Guerra G. 2010. «Rol de la mujer en la gran empresa». Santiago de Chile: Centro de Estudios Empresariales de la Mujer (CEEM).
Disponible en http://www.udd.cl/wp-content/uploads/2009/11/Rol-dela-mujer-en-la-gran-empresa-FINAL2010.pdf

Reyes, D. 2017. «Mapa de las zonas más peligrosas del Centro Histórico San Salvador». ContraPunto, 17 de febrero.
Disponible en https://goo.gl/MnM8Br

Secretaría Distrital de la Mujer. 2017. «Mujeres taxistas que rompen estereotipos y proponen cambios para mejorar la movilidad». Publicado el 18 de agosto.
Disponible en http://www.sdmujer.gov.co/inicio/1243

Tarre, A., I. Granada, M. Nevo, T. Serebrisky, M.C. Ramirez, and A. Suárez-Alemán. 2017. «Cómo movilizar San Salvador». Infraestructura para el desarrollo 1(4).
Disponible en https://publications.iadb.org/handle/11319/8121

The Global Entrepreneurship and Development Institute. 2015. «The 2015 Female Entrepreneurship Index: Analyzing the conditions that foster high-potential female entrepreneurship in 77 countries». Washington, D.C.: GEDI.
Disponible en https://thegedi.org/research/womens-entrepreneurship-index

UN Women. s/f. «Transporte público seguro para las mujeres y niñas». Nueva York: UN Women.
Disponible en http://www.endvawnow.org/es/articles/252-transporte-publico-seguro-para-las-mujeres-y-ninas.html

USAID (Oficina de Cooperación Internacional de Estados Unidos). 2013. «La percepción de la seguridad y la confianza en las instituciones públicas». Washington, D.C.: USAID.
Disponible en http://pdf.usaid.gov/pdf_docs/PA00JQRG.pdf

WHO (World Health Organization). 2015. «Global status report on road safety». Geneva, Switzerland: WHO.
Disponible en http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/country_profiles/El_Salvador.pdf

Violencia contra Mujeres y Niñas (VAWG). 2015. Guía de Recursos sobre Violencia contra Mujeres y Niñas, Resumen.
Disponible en http://vawgresourceguide.org/sites/default/files/briefs/vawg_resource_guide_transportbrief_formattedv3.pdf

REFERENCES

Reyes, D. 2017. "Map of the Most Dangerous Areas of the Historic Center of San Salvador." ContraPunto. February 17.
Available at: http://contrapunto.com.sv/sociedad/violencia/mapa-de-las-zonas-mas-seligrosas-del-centro-historico

Tarre, A., I. Granada, M. Nevo, T. Serebrisky, M.C. Ramirez, and A. Suárez-Alemán. 2017. "Cómo movilizar San Salvador." Infraestructura para el desarrollo 1(4).
Available at: https://publications.iadb.org/handle/11319/8121

UN Women. Undated. "Safe Public Transportation for Women and Girls." UN Women, New York.
Available at: http://www.endvawnow.org/en/articles/252-transport-public-insurance-for-women-and-news.html

U.S. Agency for International Development (USAID). 2013. "The Perception of Security and Trust in Public Institutions." USAID, Washington, DC.
Available at: http://pdf.usaid.gov/pdf_docs/PA00JQRG.pdf

World Health Organization (WHO). 2015. "Global Status Report on Road Safety." Geneva, WHO.
Available at: http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/country_profiles/El_Salvador.pdf

Violence against Women and Girls (VAWG). 2015. Violence against Women and Girls Resource Guide, Transport Brief.
Available at: http://vawgresourceguide.org/sites/default/files/briefs/vawg_resource_guide_transportbrief_formattedv3.pdf

—

NAGAREYAMA: LA MEJOR CIUDAD DE JAPÓN PARA CRIAR A LOS NIÑOS

Planificación municipal que promueve la participación de las mujeres en la creación de una ciudad respetuosa de las familias y en fortalecer la fuerza laboral

Por Anri **Hiramatsu**

Se extiende un especial agradecimiento a Yoshiharu Izaki, el alcalde de la ciudad de Nagareyama, y a todos los funcionarios municipales del departamento de marketing por coordinar la visita y proporcionar la información necesaria para realizar este informe. El equipo también agradece al Departamento de Atención a la Infancia, a la Corporación de Bienestar Social de Takasago, a Trist, y a los residentes de Nagareyama, por todas las entrevistas y la información que proporcionaron.

2

—

NAGAREYAMA: JAPAN'S BEST CITY FOR PARENTING

Municipal Planning that Promotes the Participation of Women in Creating a Family-Friendly City and Strengthening the Workforce

By Anri **Hiramatsu**

Special gratitude is extended to Yoshiharu Izaki, Mayor of the City of Nagareyama, and to municipal officers of the Department of Marketing for coordinating the visit and providing the information necessary to undertake this report. The team also thanks the Department of Childcare; the Takasago Social Welfare Corporation; Trist; and the residents of Nagareyama for the interviews and information provided.

INTRODUCCIÓN

NAGAREYAMA

Población: 183.500 habitantes
Population: 183.500 inhabitants

Extensión territorial: 35.32km²
Covers an area of 35.32 sq km

79.046 hogares
79.046 households

El 26.9% son parejas casadas con hijos
26.9 percent are married couples with children

Mapa 1 Ubicación de la Prefectura de Chiba

Map 1 *Location of Chiba Prefecture*

El estudio presentado en este informe se realizó en la ciudad de Nagareyama, en la Prefectura de Chiba, en el lado oriental de la Bahía de Tokio, Japón. Esta región forma parte de la zona metropolitana de Tokio, que se extiende por seis prefecturas y es el área metropolitana más poblada del mundo, con una población de 44 millones, que representa el 30% de toda la actual población de Japón (MTITT 2017). Nagareyama, que se encuentra en la parte noroeste de la prefectura de Chiba, tiene una población de 183.500 habitantes (Municipio de Nagareyama, 2017a).

Desde 2009, Nagareyama ha utilizado el cautivador eslogan «Piensa en la maternidad, piensa en Nagareyama» (Haha ni narunara, Nagareyama) para dar a conocer su propicio entorno y sus servicios públicos para familias, especialmente madres (IMG 1). La idea es promover un ambiente propicio para las familias, donde las personas puedan equilibrar sus familias y carreras.

Mapa 2 Ubicación de Nagareyama y regiones circundantes

Map 2 *Location of Nagareyama and surrounding regions*

INTRODUCTION

The study presented in this report was conducted in the city of Nagareyama in Chiba Prefecture on the eastern side of Tokyo Bay in Japan. This region is part of the Greater Tokyo Area, which is spread over six prefectures and is the world's most populous metropolitan area with a population of 44 million, accounting for 30 percent of the population of Japan (MLIT 2017). Nagareyama, which is located in the northwestern part of Chiba Prefecture, has a population of 183,500 (Nagareyama 2017a).

Independientemente de si están empleadas o no fuera del hogar, todas las madres dedican una parte sustancial de su tiempo al cuidado de sus familias y de su hogar. Los datos muestran que las mujeres japonesas casadas que tienen niños se ocupan del 79,8% de los quehaceres domésticos, y del resto se encarga el marido (IPSS, 2014). Las horas no remuneradas de trabajo doméstico de las mujeres japonesas casadas totalizaron 2.191 por año en 2011, lo que equivale a un salario anual de JPY 3.481.000 (US$31.645), según se determina mediante el cálculo de sus horas de trabajo en un valor monetario basado en el salario mínimo (Tokyo Shimbun, 2013). Según el mismo informe, este trabajo no remunerado alcanza su apogeo entre las mujeres casadas de 30 años que son madres, sin importar de su situación laboral.

Además, vale la pena mencionar que actualmente el 27.3% de la población japonesa de 127 millones tiene más de 65 años, y se espera que uno de cada 2.6 personas tendrá más de 65 años en los próximos 50 años (Oficina del Gabinete de Japón, 2017). Nagareyama era una de las ciudades medianas japonesas típicas que habían experimentado reducción y envejecimiento de la población a un ritmo acelerado. Este cambio demográfico amenazaba la deuda de la ciudad y su existencia. Cuando los funcionarios de Nagareyama se dieron cuenta de esta realidad social, comenzaron a diseñar estrategias para hacer que la ciudad fuera atractiva para el crecimiento de su población. Varios análisis y encuestas de la ciudad revelaron que se encontraba cerca de centros de trabajo de Tokio y que tenía abundantes recursos naturales para atraer a familias jóvenes. Adicionalmente, la encuesta descubrió descubrió que la mayoría de las mujeres en Nagareyama quería equilibrar sus vidas alcanzando sus objetivos profesionales y a la vez tener suficiente tiempo para pasarlo con sus niños. Sobre la base de los hallazgos de la encuesta, la ciudad comenzó a diseñar y ofrecer servicios públicos que promovieran el bienestar de la maternidad y la familia.

Este estudio de caso presenta el contexto social de Nagareyama, los desafíos que enfrentan las madres trabajadoras en zonas metropolitanas y las iniciativas de la ciudad. Más específicamente, este estudio examina las iniciativas sostenibles con un enfoque sobre el entorno residencial, los servicios de transporte público para niños y otros servicios públicos que ayudan a promover una ciudad respetuosa de las familias y del bienestar de sus madres. El estudio también examina el papel de los habitantes de la ciudad, que no solo han sido los beneficiarios de los servicios públicos, sino que también han contribuido a estas iniciativas tornando sus necesidades en acción y creando una gran comunidad de apoyo para las madres.

IMG 1 Cartel publicitario de la ciudad con el lema «Piense en la maternidad, piense en Nagareyama». *City Advertising Poster with the Slogan "Think Motherhood, Think Nagareyama".* Fuente/*Source:* City of Nagareyama.

Since 2009, Nagereyama has used the captivating slogan "Think Motherhood, Think Nagareyama" (Haha ni narunara, Nagareyama) to publicize its supportive environment and public services for parents, especially mothers (IMG 1). The idea is to promote a family-friendly environment where people can balance their families and careers.

Whether or not they are employed outside the household, all mothers dedicate a substantial portion of their time to caring for their families and their home. Data show that married Japanese women with children handle 79.8 percent of housework (IPSS 2014). The unpaid hours of married Japanese women's housework totaled 2,191 hours per year in 2011, equivalent to an annual salary of JPY 3,481,000 (US$ 31,645), as determined by calculating their household labor hours into a monetary value based on the minimum wage (Tokyo Shimbun 2013). This unpaid labor reaches its peak among 30-year-old married women who are mothers, regardless of their employment status (Ibid).

Also, it is worth mentioning that currently 27.3% of Japanese population of 127 million is over 65 years old, and it is expected that one every 2.6 people will be over 65 years-old in the next 50 years (Cabinet Office of Japan, 2017). Nagareyama was one of the typical Japanese medium-sized cities that had experienced shrinking and aging population at accelerated pace. This demographic shift was threatening city's debt and its existence. When Nagareyama officials became aware of this social reality, they started strategizing how to make the city attractive to grow its population. A number of city's analyses and surveys revealed that Nagareyama was located in close enough to the business center of Tokyo and had rich natural resources to attract young families. Also, the survey found that most of the women in Nagareyama wanted balance their lives by achieving both their professional goals and having enough time to spend with their children. Based on these findings, the city began to design and offer public services that promote the well-being of motherhood and families.

This case study presents the social context of Nagareyama, the challenges working mothers face in metropolitan areas and the city's initiatives to address them. More specifically, the study examines sustainable residential environment initiatives, the child public transportation service, and other public services that have helped to promote a family-friendly city and the mother's well-being.. The study also looks at the role of city residents who have not only been beneficiaries of the public services, but have also contributed to these initiatives by transforming their needs into action and help to create a supportive community for mothers.

Nagareyama está situada cerca de la parte central de Tokio, a la que se puede llegar en 30 minutos a través de un servicio suburbano de trenes

Mapa 3 Paradas de la línea de tren de las cercanías de Nagareyama

Map 3 *Commuter Train Stops on Line to Nagareyama*

Nagareyama is located near central Tokyo, which can be reached within 30 minutes via a commuter train

CÓMO TRANSFORMAR UNA CRISIS EN OPORTUNIDADES A TRAVÉS DEL MARKETING MUNICIPAL

Nagareyama está situada cerca de la parte central de Tokio, a la que se puede llegar en 30 minutos a través de un servicio suburbano de trenes que conecta Tokio y la prefectura de Ibaraki. Dado que la vivienda es más asequible fuera de Tokio, las familias tienden a vivir en ciudades de prefecturas adyacentes, tales como Nagareyama, que actualmente alberga a 79.046 hogares, de los cuales el 26,9 % son parejas casadas con hijos. Una familia promedio tiene 1,53 hijos, y solo el 0,4% de los hogares es monoparental (Nagareyama, 2017a). En conjunto, el 60% de las mujeres casadas en Nagareyama con niños de edad preescolar trabaja fuera del hogar, y esta cifra se eleva al 70% en la sección/zona de la ciudad donde la población está creciendo (Nagareyama, 2017a).

Como muchas pequeñas y medianas ciudades japonesas, Nagareyama también experimentó una disminución de su población en estos últimos años. Hace 15 años, la ciudad sufrió una grave crisis en términos de su capacidad para sostenerse a sí misma, debido a una contracción de la población en general, a un aumento de la población de mayor edad, y a un potencial de endeudamiento municipal asociado con un enorme proyecto de reajuste de tierras requerido por el ferrocarril y la Ley de Reurbanización adoptada en 1990[1].

«Íbamos a tener un montón de deuda en el futuro, así que tuvimos que buscar estrategias para hacer la ciudad más atractiva y mejorar la administración fiscal», explica Yoshiharu Izaki, el alcalde de Nagareyama, que ha estado en el poder desde 2003.

Izaki, quien tiene una amplia experiencia como planificador ambiental regional y analista de política urbana en Estados Unidos y Japón, decidió emprender un programa para transformar Nagareyama en un lugar donde las familias jóvenes pudieran criar a sus niños con comodidad.

Una de las estrategias innovadoras para hacer frente a las dificultades fue impulsar el programa mediante el establecimiento de un departamento de marketing municipal. A diferencia de un típico departamento de relaciones públicas municipales, el equipo de Nagareyama se fijó el objetivo de comunicar las ambiciosas iniciativas de la ciudad para atraer a las familias jóvenes, a fin de impulsar la población de la ciudad.

1 En Japón, el reajuste parcelario es un método común que se utiliza cuando el gobierno necesita apropiarse de parcelas de propiedad privada para infraestructura pública. Desde que la nueva línea de tren que une Tokio y las ciudades circundantes se abrió en el año 2005, las ciudades con estaciones a lo largo de la línea, incluida la ciudad de Nagareyama, se vieron obligadas a emprender proyectos de reajuste de tierras. El costo total para Nagareyama se estimó en JPY 59.400 (US$500 millones) (Municipio de Nagareyama, 2017b).

TRANSFORMING A CRISIS INTO OPPORTUNITIES THROUGH MUNICIPAL MARKETING

Nagareyama is located near central Tokyo, which can be reached within 30 minutes via a commuter train connecting Tokyo and Ibaraki Prefecture. Since housing is more affordable outside Tokyo, families tend to live in cities in adjacent prefectures such as Nagareyama, which currently is home to 79,046 households, of which 26.9 percent are married couples with children. The average family has 1.53 children, and only 0.4 percent of households are headed by a single parent (Nagareyama 2017a). Overall, 60 percent of married women in Nagareyama with preschool age children work outside the home, and this figure rises to 70 percent in the section/district of the city where the population is growing (Nagareyama 2017a).

Like many small and middle-sized Japanese cities, Nagareyama experienced a decline in recent years in its population. Fifteen years ago, the city suffered a crisis in terms of its ability to sustain itself due to a shrinking overall population, an increase in the old-age population, and potential municipal debt associated with a huge land readjustment project required by the Railway and Redevelopment Law adopted in 1990[1].

"We were going to have a lot of debt in the future, so we had to strategize to make the city more attractive and improve fiscal management," explained Yoshiharu Izaki, the current mayor of Nagareyama who has been in office since 2003.

Mayor Izaki, who has extensive experience as a regional environmental planner and urban policy analyst in the United States and Japan, decided to undertake a program to transform Nagareyama into a place where young families could comfortably raise children.

One of the innovative strategies to address the challenges cited above was to spearhead the program by establishing a municipal marketing department. In contrast to a typical municipal public relations department, the Nagareyama team set as its goal to communicate the city's ambitious efforts to attract young families to boost the city's population. The department publicized the city's "livability," targeting families that commute every day by train through an advertising campaign on Tokyo trains and subways. However, since marketing has its roots in the private sector and is associated with making profits, the use of such a strategy by a municipality provoked debate in the Japanese public sector. However, as Mintz (2009) notes, municipal governments facing such fiscal challenges need to provide a citizen-centered focus and improve the perception of their performance in supporting and improving the satisfaction of their citizens.

1 In Japan, land readjustment is a common approach used when the government needs to appropriate privately owned land parcels for public infrastructure. Since the new train line connecting Tokyo and surrounding cities opened in 2005, cities with stations along the line, including Nagareyama, were obliged to undertake land readjustment projects. The total cost for Nagareyama was estimated at JPY59.4 billion (US$500 million) (Nagareyama 2017b).

IMG 2 El alcalde de Nagareyama, Yoshiharu Izaki, durante una entrevista sobre la transformación de Nagareyama. *Mayor of Nagareyama, Yoshiharu Izaki, during an Interview about the Transformation of Nagareyama.* Fuente/*Source:* Anri Hiramatsu.

Mayor Izaki, who has extensive experience as a regional environmental planner and urban policy analyst, decided to undertake a program in order to transform Nagareyama into a city where young families could comfortably raise children

El alcalde Izaki, quien tiene una amplia experiencia como planificador ambiental regional y analista de políticas urbanas, decidió emprender un programa para transformar Nagareyama en una ciudad donde las familias jóvenes puedan criar cómodamente a los niños

El departamento dio a conocer la "habitabilidad" de la urbe, dirigiéndose a familias que viajan todos los días en tren, a través de una campaña publicitaria en los trenes y subterráneos de Tokio. Sin embargo, dado que el marketing tiene sus raíces en el sector privado y se asocia con la obtención de beneficios, el uso de tal estrategia por parte de un municipio provocó gran debate en el sector público japonés. Con todo, como señala Mintz (2009), los gobiernos municipales que enfrentan tales desafíos fiscales deben proporcionar un enfoque centrado en las personas y mejorar la percepción de su desempeño a la hora de apoyar y mejorar la satisfacción de todos sus ciudadanos.

En el caso de la ciudad de Nagareyama, el enfoque de marketing resultó ser la mejor manera de avanzar. A partir de su experiencia en la administración pública en el extranjero, el alcalde tomó la iniciativa no solo de compartir su conocimiento de marketing municipal con los empleados de la ciudad sino también contratar especialistas externos en marketing en calidad de oficiales de marketing municipal para añadirlos al recién creado departamento en 2003.

Como actividad inicial, se llevó a cabo un análisis para identificar fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas (conocido como análisis FODA).

Fortalezas y oportunidades

- Edificios históricos
- Destilería tradicional de vino de arroz
- Abundancia de recursos naturales
- Zonas verdes como el canal histórico y los bosques
- Nuevo tren suburbano que conecta la ciudad a Tokio en 30 minutos

Debilidades y amenazas

- Presupuesto limitado
- Envejecimiento de la población
- Zonas verdes no utilizadas
- Vertidos ilegales
- Delincuencia
- La falta de familiaridad del público con la ciudad[2]

Cuadro 1 Resultados del análisis FODA para Nagareyama. Preparado por la autora sobre la base de información de Nagareyama (2017b).

2 Si el público no está familiarizado con la ciudad, habrá menos personas que opten por mudarse allí. Así, esta falta de familiaridad del público con la ciudad ha sido clasificada bajo debilidades y amenazas.

In the case of Nagareyama, the marketing approach turned out to be the best way forward. Drawing on his experience in overseas public management, the mayor took the initiative not only to share his municipal marketing knowledge with city employees, but also to hire external marketing specialists as municipal marketing officers for the newly established department in 2003. As an initial activity, an analysis was conducted to identify the city's strengths, weakness, opportunities, and threats (known as a SWOT Analysis).

Strength and opportunities

- Historical buildings
- Traditional rice wine distillery
- Abundant natural resources
- Green areas such as the historic canal and forests
- New commuter train connecting the city and Tokyo in 30 minutes

Weaknesses and threats

- Limited budget
- Aging population
- Unused green areas
- Illegal dumping
- Delinquency
- Public unfamiliarity with the city[2]

Figure 1 SWOT Analysis Results for the city of Nagareyama. Prepared by the author based on the information from Nagareyama (2017b).

2 If the public is unfamiliar with the city, less people will choose to move there. Thus, public unfamiliarity with the city was categorized under Weaknesses and Threats.

Based on the results of the analysis (shown in Figure 1), the city designed a family-attracting plan comprised of three pillars:

- (1) Development of organized urban green spaces,
- (2) An increase in public services and infrastructure to support parenting and children's education, and
- (3) The promotion of family activities as well as tourism events to attract nonresidents (Nagareyama 2017b).

The mayor notes that since the objective was to address the city's decreasing population and shrinking economy, the marketing strategy targeted families with children in which both parents work as potential long-term residents; and another campaign focused on mothers.

"Usually, women have the power within families to decide where to live," explained the mayor. "They consider the quality of the living environment and the education for their children. The city identified these women's needs through the survey and has provided services that take into account their priorities."

Por lo general, dentro de las familias las mujeres tienen el poder de decidir dónde vivir. Ellas toman en consideración la calidad del medio ambiente y la educación para sus hijos.

Usually, women have the power within families to decide where to live. They consider the quality of the living environment and the education for their children.

Alcalde de Nagareyama
Mayor of Nagareyama

Sobre la base de los resultados del análisis (que se muestra en el cuadro 1), Nagareyama diseñó un plan para atraer a familias que consta de tres pilares:

- 1) desarrollo de espacios verdes urbanos organizados,
- 2) aumento de los servicios públicos y de la infraestructura de apoyo para la crianza y educación de los niños, y
- 3) promoción de actividades familiares, así como eventos de turismo para atraer a los no residentes (Municipio de Nagareyama, 2017b).

El alcalde observó que, puesto que el objetivo era abordar la disminución de la población de la ciudad y la contracción de la economía, el enfoque de marketing debía dirigirse a las familias con hijos en las que ambos padres trabajan, como potenciales residentes a largo plazo. También se dirigió a las madres un enfoque particular de marketing.

«Por lo general, dentro de las familias las mujeres tienen el poder de decidir dónde vivir", explicó el alcalde: "Ellas toman en consideración la calidad del medio ambiente y la educación para sus hijos. La ciudad identificó las necesidades de estas mujeres a través de la encuesta y ha proporcionado servicios que toman en cuenta sus prioridades».

A partir de la encuesta, se observó que las mujeres valoraban en gran medida varias cualidades específicas en una ciudad, entre ellas:

- 1) acceso conveniente al transporte público y a los lugares de compras;
- 2) un entorno adecuado para ser padres;
- 3) acceso más fácil al trabajo;
- 4) espacios y parques verdes urbanos organizados; y
- 5) oportunidades de carrera (Municipio de Nagareyama, 2017b).

En respuesta a la encuesta, Nagareyama emprendió una serie de programas destinados a satisfacer las necesidades de madres y familias, y a mejorar la calidad de vida en la ciudad. Esa inversión ha valido la pena: Nagareyama ha conseguido atraer a más familias para que se trasladen a la ciudad y ha experimentado varios cambios demográficos positivos durante los últimos 10 años, como se muestra en el gráfico 1. La población se ha recuperado; el número de hijos por familia pasó de 1,16 en 2007 a 1,53 en 2017, lo cual supera los promedios nacionales y regionales[3], y el número de parejas casadas con hijos que viven en la ciudad ha aumentado de manera considerable.

En las secciones que siguen se describen las diversas iniciativas emprendidas por Nagareyama para hacer que la ciudad fuera más apta para la crianza.

3 En 2017 la tasa de fecundidad nacional ascendió 1,45 y la tasa de fecundidad regional fue de 1,38 (Nagareyama, 2017a).

The survey found that women highly valued several specific qualities in a city, including

- (1) convenient access to public transportation and shopping places;
- (2) an environment suitable for parenting;
- (3) easier access to work;
- (4) organized urban green spaces and parks; and
- (5) career opportunities (Nagareyama 2017b).

In response to the survey, Nagareyama undertook a range of programs to meet the needs and mothers and families and improve the quality of life in the city. That investment has paid off: Nagareyama has enticed more families to move into the city and has experienced several positive demographic changes over the past 10 years, as shown in Graph 1. The population has recovered; the number of children per family rose from 1.16 children in 2007 to 1.53 children in 2017, which is above national and regional averages[3]; and the number of married couples with children living in the city has significantly increased.

The sections that follow describe the various initiatives undertaken by the city to make it more suitable for parenting.

3 In 2017 the national fertility rate was 1.45 and the regional fertility rate was 1.38 (Nagareyama 2017a).

Población / Population (Nagareyama)

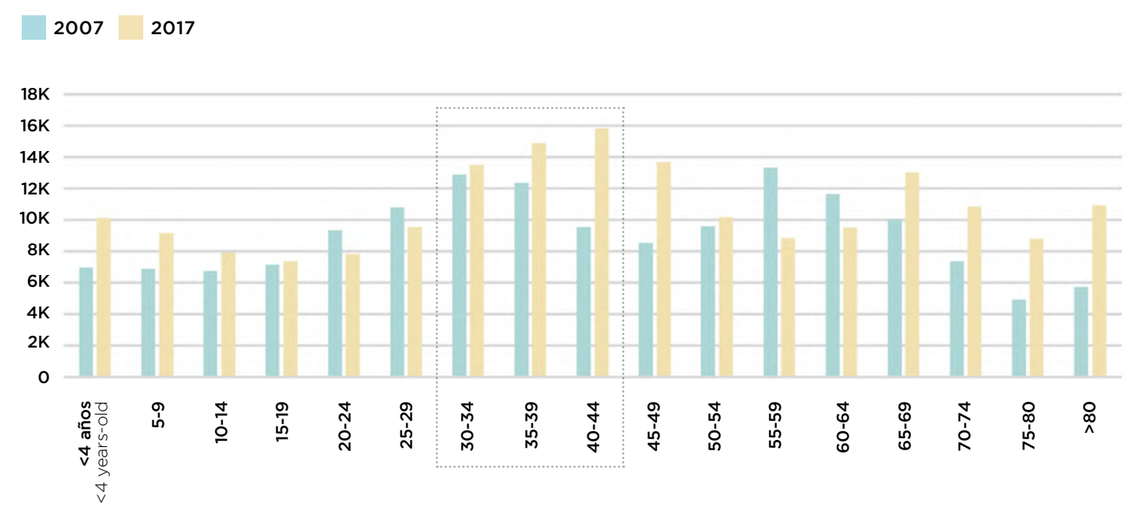


Gráfico 1 Cambio demográfico en Nagareyama. Preparado por la autora sobre la base de datos demográficos anuales de Nagareyama.
Graph 1 *Demographic Change in Nagareyama. Prepared by the author based on annual demographic data from Nagareyama.*

Una de las estrategias de Nagareyama para atraer a las familias fue crear un ambiente seguro y propicio para las familias

One of Nagareyama's strategies to attract families was to create a safe and family-friendly environment

SERVICIOS DE TRANSPORTE INFANTIL EN LA ESTACIÓN CENTRAL DE TRENES

IMG 3 Viajando en tren en hora punta.
Commuting by train during rush hour.
Fuente/*Source:* Anri Hiramatsu.

En Japón el 52% de las madres con niños en edad preescolar participa del mercado laboral (Oficina de Estadísticas, 2014). Sin embargo, las madres que viven en las ciudades más grandes suelen tener dificultades para encontrar guarderías, a causa de la notable escasez de las mismas. Contratar niñeras puede ser una opción, pero el uso de este tipo de servicios todavía no es una práctica común en Japón, y no hay leyes que regulen la calificación de los proveedores, lo que a su vez afecta la confianza de los padres en los servicios.

Para los padres que trabajan y viajan en tren entre Nagareyama y Tokio, dejar y recoger a sus hijos de las guarderías locales todos los días a horas establecidas era una carga, y la hora punta en Tokio es tan intensa que se ha observado a padres llevando a sus hijos con ellos a fin de utilizar instalaciones de guarderías cercanas a sus puestos de trabajo (Japan-guide.com, s/f). Así, la mayoría de los padres tenía que caminar, andar en bicicleta o conducir a las guarderías antes de encaminarse a Tokio. Para más complicación, rara vez podían utilizar la guardería más cercana a sus hogares, debido a la grave escasez de estas instalaciones (MSTBS, 2017)[4]. La situación era tan grave que los padres con tres niños de diferentes edades a menudo debían llevarlos a tres guarderías diferentes ubicadas en tres diferentes distritos. En Nagareyama esto ocurre porque hay una saturación en las guarderías de zonas pobladas, mientras que hay menos registros de niños en las guarderías más alejadas de la estación de tren.

4 Según el último informe del Ministerio de Salud, Trabajo y Bienestar Social (MSTBS), en abril de 2017 figuraban en lista de espera en Japón 24.753 niños de 3 o menos años de edad, el 46% de ellos concentrados en el área metropolitana de Tokio.
En años recientes el gobierno nacional y el gobierno municipal han hecho esfuerzos para aumentar el número de guarderías y la dotación de personal. Sin embargo, debido a las limitaciones presupuestarias y a las dificultades ligadas a la construcción o transferencia de servicios de guardería, los niños siempre han de inscribirse donde haya vacantes en escuelas existentes.

ESTABLISHING CHILD TRANSPORTATION SERVICES IN THE CENTRAL TRAIN STATION

In Japan, 52 percent of mothers with preschool children participate in the labor market (Statistics Bureau 2014). However, mothers living in larger cities are often unable to find childcare due to a critical lack of daycare facilities. Hiring a babysitter may be an option, but using babysitting services is still not a common practice in Japan, and there are no laws that regulate the qualification of service providers, which in turn makes it difficult for parents to have confidence in these services.

For working parents who commute between Nagereyama and Tokyo by train, dropping off and picking up their children every day at set hours at local daycare centers was a burden, and rush hour in Tokyo is so intense that it is noted that parents take children with them in order to use daycare facilities near their work (Japan-guide.com). So, most parents had to walk, bicycle, or drive to childcare facilities before they head into Tokyo. Complicating matters, however, parents were rarely able to use the childcare facility closest to their homes due to the serious shortage of such facilities (MHLW 2017)[4]. The situation was so dire that parents who had three children of different ages often had to take them to different daycare centers located in different districts. In Nagareyama, this happens because there is a saturation in nursery schools in populated areas, while there have been nursery school where less children were registered due to a larger distance from the train station.

Nagereyama came up with a unique program to address this problem and make life considerably less stressful for commuting parents. In 2007, the city started a school bus service at the train station where parents could drop off their children to be transported to one of the area's daycare centers or nursery schools. This project was coordinated among representatives from the city's Child Care Support and Child Affairs Departments, the Social Welfare Corporation, and New Urban Life, a developer of a mixed-use business and retail facility located next to the train station where the pick-up/drop off station was built.

4 According to the latest report of Ministry of Health, Labor and Welfare, 24,753 children three years of age and younger are listed on a waiting list in Japan in April 2017, with 46 percent of them concentrated in the Greater Tokyo Area.
The national government and municipal government have made efforts to increase the number of staff and nursery schools in recent years. However, due to budget constraints and difficulties of building or transferring nursery facilities, children have to register wherever there is a vacancy at an existing school.

IMG 4 Centro de entrega y recogida infantil.
Child Drop-off/Pick-up Center.
Fuente/*Source:* Anri Hiramatsu.

En 2007 Nagareyama comenzó a ofrecer un servicio de autobús escolar en la estación de tren, donde los padres podían dejar a sus hijos para ser transportados a una guardería o jardín de infancia

In 2007, Nagareyama started a school bus service at the train station where parents could drop off their children to be transported to one of the area's daycare centers or nursery schools

IMG 5 Estacionamiento comercial interior del edificio de uso mixto, donde los buses recogen y entregan a los niños. *Indoor Commercial Parking Lot of the Mixed-use Facility Where Buses Pick Up and Drop Off Children.* Fuente/*Source:* Anri Hiramatsu.

Nagareyama tuvo una idea innovadora y comenzó a ofrecer un programa exclusivo que abordaba este problema a fin de hacer la vida mucho menos estresante para aquellos padres que viajan diariamente. En 2007 la ciudad comenzó a ofrecer un servicio de autobús escolar en la estación de tren, donde los padres podían dejar a sus hijos para ser transportados a una guardería o jardín de infancia. El proyecto ciudadano fue coordinado entre representantes del Departamento de Apoyo a la Infancia y del Departamento de Asuntos del Niño, la Corporación de Bienestar Social, y «Nueva Vida Urbana», un promotor de una instalación comercial y minorista de uso mixto ubicada al lado de la estación de tren donde se construyó el centro de entrega y recogida.

Emma Takeda, Directora de Bienestar Social de Takasago Corporation, que ejecuta el programa, explicó que esta colaboración entre diferentes partes interesadas fue clave para poder establecer y operar el programa de manera eficiente y segura. «Por ejemplo, las instalaciones de uso mixto conectadas a la estación nos dejan usar su estacionamiento comercial para estacionar hasta cinco autobuses, lo que permite que los niños ingresen y salgan de manera segura. Y cuando ocurrió el terremoto, los inquilinos de la planta nos ayudaron a guiar a los niños a espacios seguros».

Posteriormente se abrió un segundo punto de transporte infantil en otra estación de tren, y hoy se estima que cada año se transporta a unos 45.000 niños desde las estaciones hasta las guarderías. Además, el servicio se ha vuelto cada vez más fácil de utilizar. Inicialmente, los padres debían presentar una solicitud por escrito con un mes de antelación, pero ahora se permite a los usuarios registrarse por teléfono. Los comentarios de los padres indican que este sistema ha permitido a las nuevas madres regresar a trabajar a tiempo completo con mayor rapidez, ya que el centro de recogida tiene un horario flexible. El bajo precio del servicio también es clave: cuesta alrededor de US$20 al mes. Si hubiera estado administrado por empresas privadas, solo unas pocas familias podrían permitírselo, pero en Nagareyama son el municipio y el Programa Nacional de Cuidado Infantil los que apoyan y subvencionan el programa.

Los puntos de transporte, que se llaman «Jardín de los Niños del Bosque», son básicamente servicios de cuidado infantil de una sola etapa, y están en manos de profesionales especializados en atención infantil. El establecimiento también dispone de un centro de apoyo a la familia, donde los padres, y especialmente las madres, pueden consultar a un especialista sobre el desarrollo del niño y asistir a seminarios, así como interactuar a diario con otras madres.

IMG 6 Los padres recogen a sus hijos después del trabajo. *Parents picking up their children after work.*
Fuente/*Source:* Anri Hiramatsu.

Emma Takeda, Director of the Takasago Social Welfare Corporation that runs the program, explained that this collaboration among various stakeholders was key to establishing and operating the program efficiently and safely. "For example, the mixed-use facility connected to the station allows us to use its commercial parking lot to park up to five buses, enabling children to get in and out safely. And when earthquake happened, tenants in the facility helped us guide the children to safe spaces."

A second child transportation point was subsequently opened at another train station, and today an estimated 45,000 children are bused each year from the stations to childcare centers. In addition, the service has become increasingly user-friendly. Initially, parents had to submit a paper application a month in advance, but now users are able to register by phone. Feedback from parents indicates that this system has enabled new mothers to return to work full time more quickly, since the pick-up center has flexible hours. The low price of the service is also key: it costs about US$20 a month. If it were administered by private companies, only a few families would be able to afford this service, but in Nagareyama it is the municipality and national child care program that support and subsidize the program.

The transport points, which are called Forest Kids Garden, are essentially one-stop child care services staffed by a number of childcare professionals who look after children. The facility also has a family support center where parents, especially mothers, can consult a specialist about child development and attend parenting seminars, as well as interact with other mothers on a daily basis.

RECUADRO 1

CONTEXTO DEL SERVICIO DE TRANSPORTE INFANTIL DE LA CIUDAD DE NAGAREYAMA

Antes de la creación del servicio de transporte infantil, las familias en Nagareyama se veían obligadas a registrar y llevar a sus hijos a cualquier lugar donde pudieran encontrar una guardería o jardín de infancia. El mapa SIG de guarderías interactivo muestra los jardines infantiles ubicados en un radio de 8 km de la estación central de tren. Cuanto más cerca está el mismo de la estación central, más niños asisten a él. Así, las guarderías situadas lejos de la estación central tenían más plazas, pero a menudo los padres no podían llegar allí, o el viaje era sumamente laborioso. Este servicio de transporte permitió distribuir a los niños de manera equitativa entre las guarderías, y aliviar la carga de los padres que trabajan y se enfrentan a duros desplazamientos diarios.

Diagrama 1: Mapa SIG interactivo de guarderías de Nagareyama. Fuente: Ciudad de Nagareyama. 2017

https://nagareyamamidori.maps.arcgis.com/apps/LocalPerspective/index.html?appid=0b5c7664439b4b50971e13b431d9c8b0

BOX 1

THE CONTEXT OF NAGAREYAMA'S CHILD TRANSPORTATION SERVICE

Prior to the establishment of the child transportation service, families in Nagereyama were obliged to register and take their children wherever they could find an available daycare center or nursery school. The interactive nursery school GIS map shows nursery schools located within eight kilometers of the central train station. The closer the child-care facility to the central station, the more children attend it. Thus, daycare located far from the central station had more availability, but parents often had no way to get there, or the trip was exceedingly time-consuming. The child transportation service allowed for more equally distributing children to nursery schools across the city and lifting a burden off the shoulders of working parents already faced with a tough daily commute.

Diagram 1: Interactive Nursery School GIS Map of Nagareyama. Source: City of Nagareyama. 2017

37 muestra el número de guarderías que se encuentran dentro de determinados diámetros, en este caso 8 km

37 shows the number of nursery schools found within determined diameters, in this case 8 km

1-5 muestran los números y los nombres de las escuelas en el mapa y su distancia de la estación central de tren

1-5 show the numbers and names of the schools on the map and their distance from the central train station

RECUADRO 2

¿CÓMO FUNCIONA EL SERVICIO DE TRANSPORTE INFANTIL DE LA CIUDAD DE NAGAREYAMA?

IMG 7 Niños acompañados por maestros llegando al garaje. *Children Accompanied by Teachers Arriving at the Garage.* Fuente/*Source:* Anri Hiramatsu.

El servicio de transporte infantil tiene un centro de entrega y recogida dentro del edificio, que está conectado a la entrada de la estación de tren. El centro está abierto de 7 a 9 de la mañana. A cada uno de los cinco autobuses se le asigna una ruta específica para que a las 9 de la mañana conduzca a los niños a 32 guarderías y jardines de infancia de la ciudad. Los autobuses tienen una capacidad colectiva para transportar a casi 190 niños. Después de la escuela, los autobuses los recogen de las guarderías entre las 4:20 y las 5 de la tarde y los devuelven a la estación de tren. Durante el viaje en autobús, los maestros atienden a los niños, les leen libros, cantan canciones y juegan con ellos, y luego hacen lo mismo en el centro de recogida mientras los niños esperan a que lleguen sus padres entre las 5 y las 6 de la tarde. Aunque la mayoría de los padres llega a las 6 de la tarde, este centro ofrece un horario extendido, e incluye una cena para niños por JPY 350 (US$3,20) para cuando los padres trabajan hasta tarde.

BOX 2

HOW DOES NAGAREYAMA'S CHILD TRANSPORTATION SERVICE WORK?

The child transportation service has a drop-off/pick-up center inside the facility, which is connected to the entrance of the train station. It is open from 7:00-9:00 in the morning. Each of the five buses is assigned to take a specific route to take children to 32 nursery schools and daycare centers throughout city by 9:00 am. Collectively, the buses have a capacity to transport almost 190 students. After school, the buses pick up children from the schools between 4:20 and 5:00 pm and take them back to the train station. During the bus ride, teachers take care of the children, reading books, singing songs, and playing games, and then do the same at the pick-up center while the children wait for their parents to arrive between 5:00 and 6:00 pm. Although most parents arrive by 6:00 pm, the center offers extended hours, including a children's dinner for JPY350 ($3.20 USD) when parents work late.

IMG 8 Los padres recogen a sus hijos después del trabajo. *Parents picking up their children after work.* Fuente/*Source:* Anri Hiramatsu.

RECUADRO 3

CÓMO PODRÍA FUNCIONAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE INFANTIL DE NAGAREYAMA EN EL CONTEXTO DE LOS PAÍSES DE AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE

En América Latina y el Caribe, estudios muestran que en 2009, en promedio, un 30% de los hogares urbanos estaba encabezado por mujeres, lo que representa un aumento del 10% desde finales de los años ochenta (Chant, 2016). Recientes estudios realizados en las ciudades de México, Colombia y Brasil revelan que hay más hogares encabezados por mujeres concentrados en la periferia urbana que en centros urbanos (Chant 2016; Libertun de Duren 2017).

Si bien puede haber muchos obstáculos para que las familias de bajos ingresos que viven en la periferia urbana puedan enviar a sus hijos a la educación preescolar, incluidos los costos y la falta de horarios flexibles, la ubicación, como en Japón, es uno de los principales problemas. Por ejemplo, en Quito, Ecuador, hay muchos niños menores de 5 años cuyos padres trabajan en los mercados municipales que con frecuencia acompañan a sus padres (Martínez 2017). Uno de los informes revela que un 60% de los vendedores del mercado de Quito lleva a cuestas a sus hijos pequeños (Jácome 2017). En un esfuerzo por resolver el problema, el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito viene organizando desde 2014 un centro de desarrollo infantil llamado «Guagua Centro», para familias vulnerables, en particular aquellas que viven en barrios de bajos ingresos. El informe afirma que el 72% de los niños que asistieron a la instalación tuvo mejores resultados de salud en dos años (Martínez 2017). Establecer un servicio de transporte infantil en áreas estratégicas de ciudades como Quito ayudaría a los padres a poder superar algunos de los obstáculos logísticos con que se encuentran a la hora de inscribir a sus hijos en instalaciones como el guagua centro. Ello posibilitaría un aumento del número de matrículas y de la asistencia preescolar, y una mejora de la salud infantil.

IMG 9 Niños en el centro de desarrollo infantil "Guagua Centro". *Children in the early childhood education facility "Guagua Centro".* Fuente/*Source:* Municipalidad de Quito

BOX 3

HOW NAGAREYAMA'S CHILD TRANSPORTATION SERVICE COULD WORK IN THE CONTEXT OF LATIN AMERICAN AND CARIBBEAN COUNTRIES

In Latin America and the Caribbean, studies show that, on average, 30 percent of urban households were headed by women in 2009, an increase of 10 percent from the late 1980s (Chant 2016. Recent studies in cities of Mexico, Colombia, and Brazil reveal that a higher number of female-headed households are concentrated in urban peripheries than in urban centers (Chant 2016; Libertun de Duren 2017). While there may be many barriers for low-income parents living in urban peripheries to send their children to preschool, including costs and inflexible schedules, location, as in Japan, is one of the main problems. For example, in Quito, Ecuador children under 5 years old whose parents work in municipal markets frequently accompany their parents (Martinez 2017), with one report revealing that 60 percent of those Quito market sellers carry their small children on their shoulders (Jácome 2017). In an effort to solve this problem, the Metropolitan District of Quito has operated an early childhood education facility since 2014 called the Guagua Centro for vulnerable families, particularly those living in low-income neighborhoods. It is reported that 72 percent of the children who attended the facility had better health outcomes after two years (Martinez 2017). Establishing a child transportation service in strategic areas of cities like Quito would help parents overcome some of the logistical hurdles to enrolling their children in facilities such as the Guagua Centro, thus increasing preschool enrollment and attendance, as well as improving child health.

OTROS PROGRAMAS DE APOYO A LAS MADRES DE NAGAREYAMA QUE QUIEREN TRABAJAR

En Japón muchas mujeres toman licencia por maternidad o dejan sus trabajos por largos períodos a fin de poder criar a sus hijos, especialmente cuando están en edad preescolar. Según un informe publicado por la Oficina del Gabinete de Igualdad de Género en 2017, el 38% de las mujeres japonesas sigue trabajando después de tener su primer hijo. Algunas mujeres dejan de trabajar de manera voluntaria, pero la mayoría se ve obligada a hacerlo debido a la dificultad para encontrar un servicio de cuidado de niños que cubra sus largas horas de trabajo y de traslado (Wingfield-Hayes, 2013).

Como ha demostrado este informe, en Nagareyama encontrar guarderías ya no es un problema serio. Sin embargo, muchas madres aún enfrentan otras dificultades para tratar de equilibrar el trabajo y criar a los hijos. Muchas mujeres calificadas tratan de mantenerse al día con sus mismas agotadoras responsabilidades (The Japan Times, 2016), aun reconociendo que se están perdiendo la vivencia de momentos fundamentales con sus hijos, lo que les causa agotamiento físico y mental (Sato, 2013). Una mujer que se enfrentaba a un largo viaje a su trabajo antes de mudarse a Nagareyama comentó:

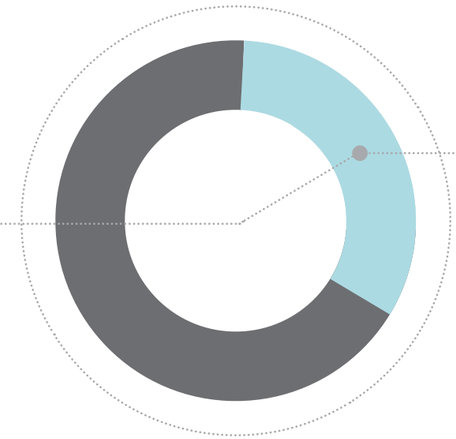
«Seguía trabajando duro, pero era muy agotador. Muchas veces, recibía una llamada telefónica de la guardería cuando apenas acababa de llegar a la oficina, y tenía que recorrer todo el camino de vuelta para recoger a mi hijo. Me pasaba todo el tiempo corriendo y tratando de dar lo mejor de mí para empresas exigentes. Gradualmente, empecé a culparme porque sentía que no disponía del tiempo suficiente para mis hijos; ni tampoco estaba en condiciones para maximizar mi potencial en el trabajo».

Si bien muchas mujeres empleadas a tiempo completo toman licencia por maternidad[5] y más tarde retornan normalmente a sus puestos de trabajo, las mujeres que optan por tomar licencias de larga duración suelen enfrentarse con obstáculos a la hora de regresar. La experiencia de una madre que había dejado su trabajo como especialista en recursos humanos en una empresa privada para educar a sus hijos ilustra el problema (página siguiente).

38%
de las mujeres japonesas sigue trabajando después de tener su primer hijo

5 Según datos de 2017, un 81,8% de las mujeres toma licencia por maternidad, pero solo el 3,16% de los hombres recurre a la licencia por paternidad. Sin embargo, el número de hombres que sí toma una licencia de este tipo ha aumentado en los últimos años (Nikkei, 2017).

OTHER PROGRAMS THAT SUPPORT NAGAREYAMA MOTHERS WHO WANT TO WORK



38%
of Japanese women continue working after having their first child

In Japan, many women take maternity leave or leave their jobs for a longer period in order to raise their children, especially when their children are preschool age. According to a report issued by Gender Equality Bureau Cabinet Office in 2017, 38 percent of Japanese women continue working after having their first child. Some women choose to do so, but most are obliged to do it due to the difficulty of finding childcare that can cover their long commuting and working hours (Wingfield-Hayes, 2013).

As this report has shown, finding childcare in Nagareyama is no longer a serious problem. However, many mothers still face other struggles in trying to balance work and raising children. Many qualified women try to keep up with their same taxing job responsibilities (The Japan Times 2016) even though they recognize they are missing critical moments with their children, and consequently suffer from physical and mental exhaustion (Sato 2013). One woman who faced a long commute to her job prior to moving to Nagareyama commented:

"I kept working hard, but it was exhausting. Many times, I received a phone call from childcare after I had just arrived at the office, and I had to go all the way back to pick up my child. I was rushing all the time and trying to do my best for demanding companies. Gradually, I started blaming myself because I felt that I did not have enough time for my children; nor was I in good condition to maximize my potential at work."

While many full-time employed women take child maternity leave[5], and then can successfully return to their jobs, women who choose to take more extended leave from the workplace often face obstacles when they try to return. The experience of one mother who had left her job as a human resource specialist at a private firm to raise her children exemplifies the problem (next page).

5 According to 2017 data, 81.8% of women take maternity leave but only 3.16% of men take paternity leave. However, the number of men taking paternity leave has increased in recent years (Nikkei, 2017).

«Después de algunos años de haber interrumpido mi carrera profesional, quería comenzar a trabajar de nuevo porque mis hijos ya habían crecido. Fui a varias entrevistas, pero nadie me quería contratar a causa de la duración de la pausa. En entrevistas de trabajo en supermercados y restaurantes cerca de mi casa, me preguntaron solamente sobre mi experiencia con un trabajo a tiempo parcial que tuve cuando tenía 20 años. Esperaban que hiciera tareas simples, como preparar patatas fritas, pero yo quería hacer uso de las habilidades adquiridas en mi vida profesional. Sin embargo, una vez que se está fuera de la corriente principal, es muy difícil ser considerada como calificada. Esto me resultó totalmente inesperado».

"After several years of career interruption, I wanted to start working again because my children had grown up. I went to several interviews, but no one wanted to hire me due to my extended break. During job interviews in grocery stores and restaurants near my house, they only asked about my experience with a part-time job I had in my early 20s! They expected me to do simple tasks like preparing fried potatoes, but I wanted to use the skills gained in my professional life. However, once you are out of the mainstream, it's difficult to be considered as qualified. This was unexpected."

PROGRAMA DE EMPRENDIMIENTO PARA MADRES

IMG 10 Madres en Nagareyama participan en un seminario sobre emprendimiento. *Mothers in Nagareyama participate in an Entrepreneurship Seminar.* Fuente/*Source:* Eriko Ozaki.

A través de encuestas y entrevistas, la ciudad de Nagareyama identificó las dificultades con las que las madres se encontraban, y procedió a lanzar eminarios de iniciativa empresarial para las madres de la ciudad (Municipio de Nagareyama, 2017b). Desde la aprobación en 2013 de la Ley de Mejora de la Competitividad Industrial varios municipios japoneses han organizado seminarios semejantes para fomentar la innovación y así revitalizar sus economías locales (Ciudad de Yokohama, 2017). Sin embargo, Nagareyama ha sido el único municipio cuyos seminarios se dirigieron específicamente a las madres (Nakagawa, 2016). La ciudad desarrolló un programa empresarial de tres meses de duración para ayudar a las madres a poner en práctica sus ideas innovadoras y aumentar sus oportunidades de empleo, y a su vez promover el desarrollo económico local. Se celebraron tres de estos programas, con más de 50 mujeres participantes. Nagareyama aportó un servicio de guardería para las madres que lo necesitaran, para que pudieran centrarse en el programa.

Muchas egresadas del programa de emprendimiento de Nagareyama han comenzado a poner en práctica sus habilidades profesionales con ventaja: actualmente una trabaja en la administración de una cafetería local donde las madres se desempeñan como chefs. Otras han tenido éxito en trabajos que abarcan desde manejar un servicio de traducción a operar un estudio de fotografía; ocuparse del diseño y de la publicación de folletos turísticos o del funcionamiento de la plataforma de información para los visitantes de la ciudad (Municipio de Nagareyama, 2017b).

ENTREPRENEURSHIP PROGRAM FOR MOTHERS

The city of Nagareyama identified these difficulties encountered by mothers through surveys and interviews and proceeded to launch entrepreneurship seminars for mothers living in the city (Nagareyama 2017b). Since passage of the Industrial Competitiveness Enhancement Act in Japan in 2013, several Japanese municipalities have conducted such seminars to foster innovation and revitalize their local economies (Yokohama City, 2017). However, Nagareyama was the only municipality to specifically target mothers with the seminars (Nakagawa, 2016). The city developed a a three-month entrepreneurship program to help mothers convert their innovative ideas into practice and enhance their employment opportunities, in turn promoting local economic development. Three such programs were held, with more than 50 women participating. The city made childcare available so that mothers who needed it could focus on the program.

Many graduates of Nagareyama 's entrepreneurship program have indeed started to use their professional skills to their advantage: one is currently involved in running a local cafeteria where mothers work as chefs, and others have been successful in jobs ranging from running a translation service to operating a photography studio, designing and publishing tourist brochures, and operating an information platform for visitors to the city (Nagareyama 2017b).

IMG 11 Conferencia en el seminario de emprendimiento organizado por la ciudad de Nagareyama. *Lecture Presentation at the Entrepreneurship Seminar organized by Nagareyama.* Fuente/*Source:* Eriko Ozaki.

ESPACIOS DE OFICINA PARA AYUDAR A LAS MADRES TRABAJADORAS A REGRESAR A LA FUERZA LABORAL

La ciudad de Nagareyama también ofrece subsidios a sus residentes para que inicien o reubiquen sus negocios y servicios en propiedades comerciales vacantes de la ciudad, con el objetivo de promover el desarrollo económico local y hacer un mejor uso de esas propiedades. La ciudad ofrece un apoyo económico de hasta US$10.000 para poder costear el alquiler y los gastos de remodelación, durante un máximo de tres años.

Eriko Ozaki, residente de Nagareyama, utilizó este programa para renovar un edificio comercial no utilizado y establecer un servicio denominado Trist en mayo de 2016. El servicio, que fue inaugurado en el día de la madre en Japón, brinda asistencia para el reempleo y ayuda a las mujeres para que puedan trabajar de forma remota, incluso fuera de la oficina de Trist, a fin de evitar o minimizar los desplazamientos.

Ozaki explicó que la idea de los servicios tuvo origen en su experiencia y la de otras madres. Había trabajado a tiempo completo en el centro de Tokio en varias consultorías de estrategia comercial y luego, como muchas otras, se encontró estresada y agotada después de tener a su primer hijo. Tras tener a su segundo hijo, abandonó su empleo, cambió de carrera profesional y estableció su propia compañía, trabajando desde su casa, para apoyar a madres trabajadoras mediante la implementación de programas extraescolares para niños y otros servicios. Ozaki interactuó con numerosas madres trabajadoras a través de su labor y reconoció decididamente que es necesario un cambio en el estilo de trabajo para las madres trabajadoras.

Esta oficina satélite proporciona asistencia de reempleo a madres que ha estado de licencia profesional, a fin de que puedan retomar el trabajo de forma remota desde la oficina mencionada. En su primer año de operaciones, Trist formó una alianza con siete empresas privadas, entre ellas Microsoft Japan. Con el apoyo de esta última, Trist ofrece capacitación profesional para ayudar a que las madres trabajadoras que hayan estado de licencia puedan volver a emplearse.

PROVIDING SHARED OFFICE SPACE TO HELP WORKING MOTHERS RETURN TO THE WORKFORCE

IMG 12 Madres asisten a un programa de desarrollo de capacidades de TI ofrecido por Microsoft Japón.
Mothers Attending an IT Skill-building Program Offered by Microsoft Japan. Fuente/*Source:* Trist

The city of Nagareyama also provides subsidies to residents who launch or relocate their businesses and services in vacant commercial properties in the city, with the aim of promoting local economic development and making better use of those properties. The city provides financial support of up to US$10,000 for rent and remodeling costs for a maximum of three years.

A Nagareyama resident, Eriko Ozaki, used this program to refurbish an unused commercial building and establish a service called Trist in May 2016. Inaugurated on what is Mother's Day in Japan, Trist provides reemployment assistance and helps women set up to work remotely, including working out of the Trist office, in order to avoid or minimize commuting time.

Ozaki explained that the idea for the services originated in her own experience and those of other mothers. She had worked full-time in central Tokyo in several business strategy consulting firms and then, like many others, found herself stressed and exhausted after she had her first child. When she had a second child, she left her job, changed her career path, and established her own company working from home to support working mothers by implementing after-school programs for children and other services. She interacted with many working mothers through her work and strongly recognized that meaningful change of working style will be necessary for working mothers.

Gané confianza gracias a la formación que me dio Trist: allí tuve la oportunidad de expresarme frente a otras participantes que escucharon mis ideas.

At the Trist training I gained confidence: I had a chance to express myself in front of other participants who listened to my ideas.

Beneficiaria de Trist
Trist Beneficiary

IMG 13 Beneficiarias de Trist. *Trist Beneficiaries.* Fuente/*Source:* Trist

De este modo, las participantes adquieren habilidades de tecnologías de la información (TI), integración de equipos y productividad. A continuación pasan por un proceso de cotejo y de contratación con posibles empleadores. Actualmente, unas 30 mujeres con niños usan el espacio Trist, conocido como la «oficina satelital», para trabajar de manera remota en diferentes compañías. Trist continúa buscando nuevas alianzas con empresas flexibles que necesiten trabajadoras calificadas, y tiene planes para abrir una segunda oficina en la ciudad de Nagareyama.

«Después de varias entrevistas infructuosas, pensé que nunca conseguiría volver a trabajar utilizando mis habilidades profesionales", explicó una beneficiaria de Trist: "Luego de que nacieran que mis hijos, nunca tuve tiempo de aprender y reflexionar cuidadosamente sobre mis fortalezas y habilidades. Tomé cualquier trabajo que hubiera, pero ponían en peligro mi carrera y no estaba contenta. Gané confianza gracias a la formación que me dio Trist: tuve la oportunidad de expresarme frente a otras participantes que escucharon mis ideas. Al principio, tener un trabajo me hizo sentir agobiada, porque necesitaba flexibilidad en mi horario, y las empresas por lo general no lo ven tan bien. Sin embargo, mi empleador prestó más atención a mi experiencia profesional que a mis horas de labor. No estoy físicamente en la oficina con mis compañeros de equipo, pero estoy muy emocionada de volver a trabajar».

IMG 14 Madres trabajando en la oficina satélite Trist. *Mothers Working in the Trist Satellite Office.* Fuente/*Source:* Trist

The characteristics of this satellite office is to provide reemployment assistance to mothers who have a certain period of career interruption to restart working remotely from the satellite office. Trist formed a partnership with seven private companies in its first year of operations, including. Microsoft Japan. With support from Microsoft, Trist offers professional training to help working mothers who have interrupted their careers to return to work. Participants acquire IT, team-building, and productivity skills, then go through a matching and hiring process with potential employers. At present, some 30 women with children use the Trist space, known as the "satellite office," to work remotely at different companies. Trist continues to reach out to form new partnerships with flexible companies seeking qualified workers, and has plans to open a second office in Nagareyama.

"After several unsuccessful interviews, I thought it would never be possible for me to work again using my professional skills," explained one Trist beneficiary. "After my children were born, I never had time to learn and think carefully about my strengths and skills. I took any jobs that were available, but they compromised my careers and I was not happy. At the Trist training I gained confidence: I had a chance to express myself in front of other participants who listened to my ideas. At first, I was intimidated about taking a job because I needed flexibility in my working hours, and companies don't usually view that well. However, my employer paid more attention to my professional experience than my working hours. I am not physically in the office with my teammates, but I am very excited to work again."

DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURAS VERDES Y PROMOCIÓN DEL PATRIMONIO HISTÓRICO

Una de las estrategias de Nagareyama para atraer a las familias fue crear un ambiente seguro y propicio para las familias, donde estas pudieran interactuar y criar a sus hijos en un entorno natural. Nagareyama actualmente se promociona como «la ciudad forestal más cercana a Tokio metropolitano». Sin embargo, para 2006 muchas zonas urbanas de la ciudad habían quedado degradadas por el desarrollo y se habían allanado muchas áreas verdes. Ese mismo año, Nagareyama lanzó su «Proyecto de Cadena Verde», con el propósito de aumentar el espacio verde de la urbe. Así, se puso en práctica un sistema para animar a personas, familias, empresas y promotores para que utilizaran aparatos electrodomésticos de bajo consumo, plantaran árboles e incorporaran una cantidad fija de espacio verde en edificios públicos y comerciales, así como en residencias privadas. También se alentó a las organizaciones de la sociedad civil (OSC) para que generaran espacios verdes mediante la creación de clubes de jardinería, programas de jardines públicos y adoptando una agricultura orgánica.

Nagareyama tiene muchos edificios históricos y es también el lugar donde se encuentra el canal del río Tone, construido a finales del siglo XIX por el ingeniero holandés Anthonie Rouwenhorst Mulder. El canal ha desempeñado históricamente un importante papel como vía de transporte, al conectar ríos principales con importantes centros de consumo, pero también atraviesa ricos humedales que proporcionan hábitat para varias especies de animales y plantas (Izaki, 2010). Sobre la base de este valioso recurso natural, que es patrimonio cultural, así como de sus hermosos paisajes, la ciudad promovió el ecoturismo y organizó eventos públicos a lo largo del canal. Como parte de la iniciativa de ecoturismo, el municipio inició el «Programa de Subsidios para el Canal del Tone», que implica la suscripción parcial de los costos de renovación para los residentes que deseen establecer tiendas y servicios relacionados con el turismo, y también alquilar edificios históricos y partes del patrimonio cultural en el área del canal. El recuadro 1 narra la historia de una residente que convirtió un edificio histórico en un espacio comunitario donde los visitantes pueden adquirir experiencia en agricultura orgánica y aprender muchas de sus técnicas.

DEVELOPING GREEN INFRASTRUCTURE AND PROMOTING HISTORICAL HERITAGE

One of Nagareyama's strategies to attract families was to create a safe and family-friendly environment, where families could interact and raise their children in a natural setting. Nagareyama currently promotes itself as "the forest city nearest to metropolitan Tokyo." In 2006, however, many urban areas in the city were degraded by development and many green areas had been paved over. Nagareyama launched its "Green Chain Project" that year aimed at increasing the city's green space. A system was put in place to encourage individuals, families, businesses, and developers to use energy-efficient appliances, plant trees, and incorporate a set amount of green space in public and commercial buildings as well as private residences. Civil society organizations were also encouraged to create green space by establishing gardening clubs and public gardens programs, and by undertaking organic farming.

IMG 15 Festival Verde organizado por el Departamento de Marketing Municipal. *Green Festival Hosted by the Municipal Marketing Department.*
Fuente/*Source:* Nagareyama

IMG 16 Zona residencial de la ciudad de Nagareyama con espacios verdes. *Residential Area of the city of Nagareyama with Green Space.*
Fuente/*Source:* Anri Hiramatsu

IMG 17 Ricos recursos naturales alrededor del Canal del Tone. *Rich Natural Resources around the Tone Canal.*
Fuente/*Source:* Nagareyama

Nagereyama has many historic buildings and is also the site of the Tone Canal built in the late 19th century by Dutch engineer Anthonie Rouwenhorst Mulder. The canal historically played a significant transport role in connecting main rivers to important consumption centers, but it also runs through rich wetlands that provide habitat for several species of animals and plants (Izaki 2010). Drawing on this rich natural resource, cultural heritage site, and beautiful landscape, the city promoted ecotourism, staging public events along the canal. As a part of the ecotourism initiative, the municipality started the "Subsidy Program for Tone Canal Tourism" that involves partially underwriting renovation costs for residents who want to establish tourism-related shops and services, and renting historical buildings and heritage sites in the canal area. Box 1 tells the story of a resident who converted historical building into a community space where visitors can gain experience in organic farming by learning her techniques.

RECUADRO 4

UNA MADRE APROVECHA EL APOYO MUNICIPAL PARA INICIAR UN NEGOCIO QUE PROMUEVE ESTILOS DE VIDA SALUDABLES

En 2017 , Yuko Yaguchi, una madre con tres hijos, proveniente de una familia de agricultores familiares tradicionales, recibió un subsidio bajo el Programa de Turismo del Canal del río Tone de Nagareyama, a fin de renovar el edificio histórico y los terrenos circundantes donde vivió durante dos años el ingeniero holandés Anthonie Rouwenhorst Mulder, mientras duró la construcción del canal a finales del siglo XIX. Sin embargo, Yaguchi no estaba en el negocio de la construcción. Su objetivo era transmitir el valor de una alimentación saludable y sostenible a turistas y residentes, compartiendo una experiencia en agricultura orgánica, así como también vender sus productos. De este modo, cuando tuvo su tercer hijo, renunció a su trabajo con una compañía en Tokio. Proveniente de una familia que había trabajado la tierra durante generaciones, Yaguchi llevaba mucho tiempo cultivando diferentes tipos de frutas y verduras orgánicas. Al criar a sus hijos pasó a ser más consciente de qué comer y notó que otras madres compartían su misma preocupación. Así, comenzó a preparar pan, galletas y mermelada con ingredientes caseros, y colaboró con especialistas en salud y alimentos para intercambiar opiniones sobre hábitos alimenticios saludables, en especial para los niños. Muy pronto comenzó a ofrecer consejos prácticos de agricultura en la propiedad del canal para reconectar a las familias con los alimentos y crear conciencia sobre estilos de vida saludables y sostenibles. Los eventos y productos de Yaguchi han atraído a muchas mujeres y familias, pero no habría podido llevar adelante su pasión y crear su negocio sin el apoyo de la ciudad de Nagareyama y su programa de turismo.

BOX 4

A MOTHER USES MUNICIPAL SUPPORT TO START A BUSINESS PROMOTING HEALTHY LIFESTYLES

In 2017, Yuko Yaguchi, a mother with three children from a line of traditional family farmers, received a subsidy under Nagereyama's Tone Canal Tourism Program to renovate the historical building and its surrounding grounds where Dutch engineer Anthonie Rouwenhorst Mulder lived for two years during construction of the canal in the late 19th century. However, Yaguchi was not in the construction business. Her aim was to transmit the value of sustainable and healthy eating to tourists and residents by sharing an organic farming experience and selling her products. She resigned from her job with a company in Tokyo when she had her third child. Hailing from a family that had farmed for generations, Yaguchi had been long cultivated different kinds of organic fruits and vegetables. As she raised her children she became more conscious of what to eat and noticed that other mothers shared the same concern. So Yaguchi started making bread, cookies, and jam using homemade ingredients, and collaborated with health and food specialists to discuss healthy eating habits, particularly for children. Yaguchi started offering "hands-on" farming experiences on the canal property in order to reconnect families with food and raise awareness about healthy and sustainable lifestyles. Yaguchi's events and products have attracted many women and families, but she would not have been able to pursue her passion and create her business without support from the city under the tourism program.

IMG 18 Experiencia de Agricultura Urbana organizada por Yuko Yaguchi.
Citizen Farming Experience Organized by Yuko Yaguchi.
Fuente/*Source:* Yuko Yaguchi

IMG 19 Experiencia de Agricultura Urbana organizada por Yuko Yaguchi.
Citizen Farming Experience Organized by Yuko Yaguchi.
Fuente/*Source:* Yuko Yaguchi

IMG 20 Edificio histórico rehabilitado utilizado como tienda de alimentos orgánicos.
Renovated Historical Building Used as an Organic Food Store.
Fuente/*Source:* Yuko Yaguchi

CONCLUSIONES

El gobierno japonés cree que aumentar la participación de las mujeres en el lugar de trabajo es fundamental para su desarrollo económico. El primer ministro japonés ha citado el reto en términos de sus más altas prioridades a la hora de presentar políticas de igualdad en los espacios de trabajo, de facilitar el acceso a la atención infantil, de contar con horarios laborales más flexibles y de aumentar el papel de las mujeres en puestos de liderazgo. Las iniciativas de Nagareyama están alineadas con esta política nacional. La ciudad ha sido innovadora en sus planes y en los programas que apoyan diversos estilos de trabajo, así como oportunidades para las madres.

En sus esfuerzos por establecer una ciudad familiar con foco en las madres, Nagareyama ha permitido que las familias con niños pequeños puedan vivir cómodamente y ha generado oportunidades para mejorar el bienestar personal y el desarrollo profesional de las mujeres. Las iniciativas innovadoras de la ciudad incluyeron:

- El despliegue de espacios verdes e iniciativas turísticas para promover un desarrollo económico ecológico y convertir a la ciudad en un lugar atractivo para vivir y poder formar una familia.
- El establecimiento de un servicio de autobús en dos estaciones de tren donde los padres pueden dejar a sus hijos para ser trasladados a la guardería.
- El apoyo a programas como Trist, que proporcionan capacitación a las madres para que se reincorporen al trabajo y ofrecen lugares de trabajo remotos con el fin de poder conciliar el empleo y las responsabilidades familiares.

Estos logros han traído consigo una reacción en cadena de resultados positivos para la mujer en Nagareyama y han generado un sentido de orgullo cívico entre los habitantes de la ciudad. En el contexto del desarrollo urbano y comunitario japonés, «orgullo cívico» significa que los residentes tienen apego a su ciudad y están participando activamente en su planificación (Ito, 2016).

CONCLUSIONS

The Japanese government believes that increasing women's participation in the workplace is paramount to its economic development. The Japanese prime minister has cited the challenge as one of his highest priorities by introducing policies to make gender-equal workspaces, facilitate access to childcare, allow for more flexible working hours, and increase women's roles in leadership positions. Nagareyama's initiatives are aligned with this national policy and the city has been innovative in its plans and programs that support diverse working styles and opportunities for mothers.

Nagareyama's efforts to establish a family-friendly city by targeting mothers has enabled families with small children to live comfortably and has generated opportunities to improve women's personal well-being and career development. The city's innovative initiatives have included:

- Developing green spaces and tourism initiatives to promote green economic development and make the city a desirable place to live and raise a family.
- Establishing a bus service at two train stations where commuting parents can drop off their children to be taken to and from daycare.
- Supporting programs like Trist that provide training for mothers to reenter the workspace and locations for them to work remotely in order to reconcile work and family responsibilities.

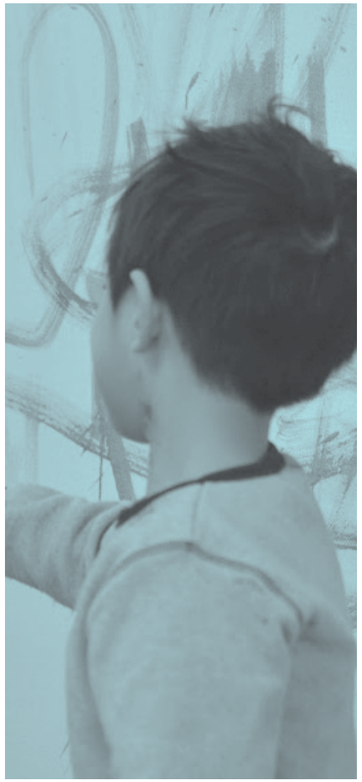
These achievements have brought a chain reaction of positive outcomes for women in Nagareyama and have built a sense of civic pride among city residents. In the context of Japanese urban and community development, "civic pride" means that residents have an attachment to the city and have become actively involved in its planning (Ito 2016).

En efecto, las personas que se han mudado a Nagareyama dicen que les gusta vivir allí porque hay abundantes oportunidades para contribuir a transformar la ciudad en una comunidad interactiva y respetuosa de las familias. Un padre con dos hijos ha trabajado para crear parques infantiles en calles públicas, parques y bosques. Una mujer con licencia por maternidad ha dedicado su tiempo a conectarse con ciudadanos de edad avanzada para aprovechar su conocimiento sobre oportunidades educativas para los niños. Un propietario que se solidariza con la lucha de las familias monoparentales ha establecido un complejo de apartamentos compartidos equipados con guarderías y oportunidades de empleo.

En resumen, Nagareyama ha conseguido movilizar a sus ciudadanos por el camino de la escucha, y en el proceso ha identificado las necesidades de la comunidad y ha implementado soluciones innovadoras para abordalos. Gracias a un buen gobierno municipal y a la participación ciudadana, esta urbe japonesa ha demostrado que el eslogan «Piensa en la maternidad, piensa en Nagareyama» es más que un eslogan pegadizo. Describe a una de las mejores ciudades de Japón para criar a los niños y para lograr el equilibrio entre familia y trabajo.

Indeed, people who have moved to Nagareyama say they like living there because there are abundant opportunities to contribute to transforming the city into an interactive and family-friendly community. A father with two children has worked to create playgrounds on open streets and in parks and forests. A woman on maternity leave has devoted time to connecting with elderly citizens in order to draw on their knowledge about educational opportunities for children. A landlord who sympathizes with the struggle of single-parent households has established a shared apartment complex equipped with childcare and employment opportunities.

In short, by listening to its citizens, Nagareyama has mobilized them, and in the process, it has identified community needs and implemented innovative solutions to address them. With good municipal governance and citizen engagement, Nagareyama has demonstrated that “Think Motherhood, Think Nagareyama” is more than just a catchy slogan. It also describes one of the best cities in Japan for parenting and for balancing families and careers.

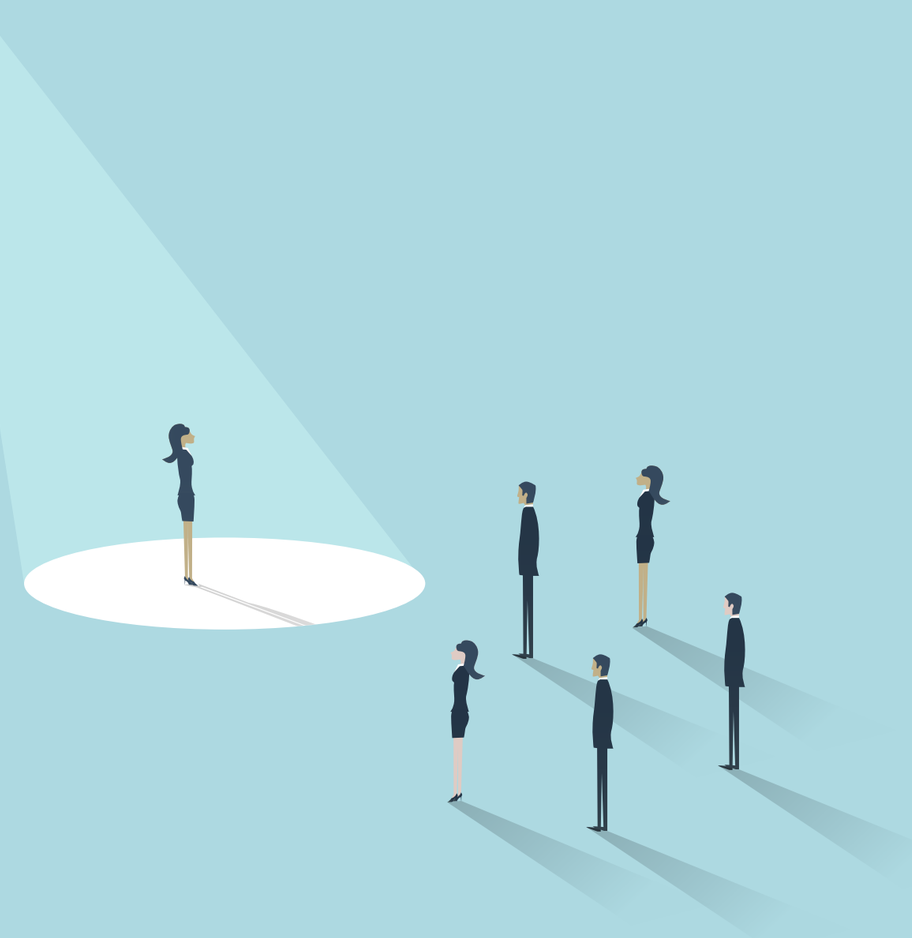


Piensa en la maternidad,

piensa en Nagareyama.

Think Motherhood,

Think Nagareyama.



Eslogan de la ciudad de Nagareyama, Japón
City of Nagareyama's slogan, Japan

REFERENCIAS

Chant, S. 2016. «Female Household Headship as an Asset? Interrogating the Intersections of Urbanization, Gender, and Domestic Transformations». C. Moser (ed.), Gender Asset Accumulation and Just Cities: Pathways to Transformation. Nueva York: Routledge.

Ciudad de Yokohama, Oficina de Asuntos Económicos. 2017. «Plan de apoyo a emprendedores de Yokohama».
Disponible en http://www.city.yokohama.lg.jp/keizai/sogyo/venture/20140728105253.html

Dirección General de Estadística, Ministerio de Asuntos Internos y Comunicaciones. 2014. Encuesta de fuerza laboral.
Disponible en http://www.stat.go.jp/english/data/roudou/index.htm

IPSS (Instituto de Investigaciones Demográficas y de Seguridad Social). 2014. «Quinto resultado de la Investigación Nacional sobre la Familia». (Dai 5 kai Zenkoku Katei Doukou Chosa).
Disponible en http://www.ipss.go.jp/ps-katei/j/NSFJ5/NSFJ5_gaiyo.pdf

Ito, K. 2016. «Redefining Regional Value by Civic Pride». Entrevista con Yoshie Kaneko. Worksight, 3 de octubre.
Disponible en: http://www.worksight.jp/issues/831.html

Izaki, Y. 2010. «Nagareyama: City in the Forest Close to Tokyo, Urban Resort for Metropolitan Area». Japan Spotlight, abril.
Disponible en http://www.city.nagareyama.chiba.jp/_res/projects/

Jácome, E. 2017. «Un guagua centro acogerá a los niños vulnerables». El Comercio, 25 de junio.
Disponible en http://www.elcomercio.com/actualidad/guagua-centro-acogera-ninos-vulnerables.html

Japan-Guide.com. s/f. Rush Hours.
Disponible en https://www.japan-guide.com/e/e2020.html

Libertun de Duren, N. 2017. «The Social Housing Burden: Comparing Households at the Periphery and the Centre of Cities in Brazil, Colombia, and Mexico». International Journal of Housing Policy, pp. 1-27

Martínez, A. 2017. «72% de los niños de guagua centros han mejorado talla y peso». Metro Ecuador, 19 de mayo.
Disponible en https://www.metroecuador.com.ec/ec/noticias/2017/05/19

Mintz, J. 2009. «The case for marketing in the municipal sector».
Disponible en http://www.jimmintz.ca/2009/04/30/the-case-for-marketing-in-the-municipal-sector

MSTBS (Ministerio de Salud, Trabajo y Bienestar Social). 2017. «Hacia el logro de una lista de espera con cero niños».
Disponible en http://www.mhlw.go.jp

REFERENCES

Chant, Silvia. 2016. Female Household Headship as an Asset? Interrogating the Intersections of Urbanization, Gender, and Domestic Transformations. In Gender Asset Accumulation and Just Cities: Pathways to Transformation, edited by C. Moser. Routledge. NY: New York.

Gender Equality Bureau Cabinet Office. 2017. White Paper on Gender Equality 2017.
Available at http://www.gender.go.jp/about_danjo/whitepaper/h29/gaiyou/pdf/h29_gaiyou.pdf

Institute of Population and Social Security Research (IPSS). 2014. The 5th National Family Research Result. (Dai 5 kai Zenkoku Katei Doukou Chosa). August 8.
Available at http://www.ipss.go.jp/ps-katei/j/NSFJ5/NSFJ5_gaiyo.pdf

Ito, Kaori. Redefining Regional Value by Civic Pride. Interview with Yoshie Kaneko. Worksight. October 3.
Available at http://www.worksight.jp/issues/831.html

Izaki, Yoshiharu. 2010. Nagareyama: City in the Forest Close to Tokyo, Urban Resort for Metropolitan Area. Japan Spotlight. April.
Available at http://www.city.nagareyama.chiba.jp

Jácome, Evelyn. 2017. Un Guagua Centro acogerá a los niños vulnerables. El Comercio. June 25.
Available at http://www.elcomercio.com/actualidad/guagua-centro-acogera-ninos-vulnerables.html

Japan-guide.com. Rush Hours.
Available at https://www.japan-guide.com/e/e2020.html

Libertun de Duren, Nora. 2017. The Social Housing Burden: Comparing Households at the Periphery and the Centre of Cities in Brazil, Colombia, and Mexico. International Journal of Housing Policy: 1-27.

Martinez, Andrea. 2017. 72% de los niños de Guagua Centros han mejorado talla y peso. Metro Ecuador. May 19.
Available at https://www.metroecuador.com.ec/ec/noticias/2017/05/19/

Ministry of Health, Labor and Welfare (MHLW) 2017. Towards Achievement of the Zero Children Waiting List. September 1
Available at http://www.mhlw.go.jp

Ministry of Land, Infrastructure, Transport, and Tourism (MLIT). 2017. Annual Report of the Greater Tokyo Area (Syutoken Hakusyo).
Available at http://www.mlit.go.jp/toshi/daisei/toshi_daisei_tk_000039.html

REFERENCIAS

MTITT (Ministerio de Tierras, Infraestructura, Transporte y Turismo). 2017. Informe anual de la zona metropolitana de Tokio (Syutoken Hakusyo).
Disponible en http://www.mlit.go.jp/toshi/daisei/toshi_daisei_tk_000039.html

Municipio de Nagareyama. 2017a. Gráfico de crecimiento de la población.
Disponible en http://www.city.nagareyama.chiba.jp/appeal/9577/009582.html

-------. 2017b. Estrategia de marketing para superar las dos amenazas más grandes. Presentación de PowerPoint.

Nakagawa, H. 2016. «Why Did the city of Nagareyama Found Entrepreneurship Program for Mothers». Toyokeizai Online, 26 de septiembre.
Disponible en http://toyokeizai.net/articles/-/137219

Nikkei. 2017. «3,16% de los hombres tomaron baja por paternidad en 2016». Publicado el 30 de mayo.
Disponible en https://www.nikkei.com/article/DGXLASDF30H0K_Q7A530C1EE8000

Oficina del Gabinete. 2017. "White Paper on Aging Society 2017."
Disponible en: http://www8.cao.go.jp/kourei/whitepaper/index-w.html

Oficina de Igualdad de Género de la Oficina del Gabinete. 2017. «White Paper on Gender Equality 2017».
Disponible en http://www.gender.go.jp/about_danjo/whitepaper/h29/gaiyou/pdf/h29_gaiyou.pdf

Sato, R. 2013. «Why Are Japanese Women's Sleeping Hours the Shortest?» President Online, 11 de noviembre.
Disponible en http://president.jp/articles/-/11181

The Japan Times. 2016. «Still a Struggle for Working Women». Publicado el 8 de abril.
Disponible en https://www.japantimes.co.jp/opinion/2016/04/08/editorials/still-a-struggle-for-working-women

Tokyo Shinbun. 2013. «Mano de obra gratuita: las amas de casa a tiempo completo merecen salario anual de US$30.000» (Musyouroudou. Sengyosyufu no kaji ikuji ha 304 manen). Publicado el 18 de septiembre.
Disponible en http://www.tokyo-np.co.jp/article/seikatuzukan/2013/CK2013091802000194.html

Wingfield-Hayes, R. 2013. «Japan: The Worst Developed Country for Working Mothers?» BBC, 22 de marzo.
Disponible en http://www.bbc.com/news/magazine-21880124

REFERENCES

Mintz, Jim. 2009.The Case for Marketing in the Municipal Sector.
Available at http://www.jimmintz.ca/2009/04/30/the-case-for-marketing-in-the-municipal-sector

Nagareyama Municipality. 2017a. Population Growth Chart.
Available at http://www.city.nagareyama.chiba.jp/appeal/9577/009582.html

Nagareyama Municipality. 2017b. Marketing Strategy for Overcoming the Two Biggest Threats. PowerPoint presentation.

Nakagawa, Hiroko. 2016. Why Did Nagareyama Found Entrepreneurship Program for Mothers. Toyokeizai Online. September 26.
Available at http://toyokeizai.net/articles/-/137219

Nikkei. 2017. 3.16% of Men Took Paternity Leave in 2016. May 30.
Available at https://www.nikkei.com/article/DGXLASDF30H0K_Q7A530C1EE8000

Tokyo Shinbun. 2013. Free Labor: Full-time Housewives Deserve an Annual Salary of US$30,000 (Musyouroudou. Sengyosyufu no kaji ikuji ha 304 manen). September 18.
Available at http://www.tokyo-np.co.jp/article/seikatuzukan/2013/CK2013091802000194.html

The Japan Times. 2016. Still a Struggle for Working Women. April 8.
Available at https://www.japantimes.co.jp/opinion/2016/04/08/editorials/still-a-struggle-for-working-women

Sato, Rumi. 2013. Why Are Japanese Women's Sleeping Hours the Shortest? President Online. November 11
Available at http://president.jp/articles/-/11181

Statistics Bureau, Ministry of Internal Affairs and Communications. 2014. Labor Force Survey.
Available at http://www.stat.go.jp/english/data/roudou/index.htm

Wingfield-Hayes, Rupert. 2013. Japan: The Worst Developed Country for Working Mothers? BBC. March 22.
Available at http://www.bbc.com/news/magazine-21880124

Yokohama City, Economic Affairs Bureau. 2017. Yokohama City Entrepreneurship Support Plan.
Available at http://www.city.yokohama.lg.jp/keizai/sogyo/venture/20140728105253.html

—

HACIA LA NUEVA AGENDA URBANA

Y el incremento de la productividad promoviendo la equidad de género en México

Por María Paloma **Silva de Anzorena**

Se extiende especial agradecimiento a las socias fundadoras de MULIV: Sara Topelson, Mariel Zúñiga, Beatriz Bamboa, Cristina Porras, Belinda Ramírez, Rosario Fernández, Aurora García de León, Lirio Rivera, Yadira Terrazas, Cristina Rubio, Daniella Gurrea, Karla Aceves, Teresa Peña, Lydia Álvarez, Olivia Martínez, Paulina Prieto, Ana Lucía Pereyra, Mabel Zurita.

3

—

TOWARDS A NEW URBAN AGENDA

& Productivity Growth: Promoting Gender Equality in Mexico

By María Paloma **Silva de Anzorena**

Special gratitude is extended to the founding members of MULIV: Sara Topelson, Mariel Zúñiga, Beatriz Bamboa, Cristina Porras, Belinda Ramírez, Rosario Fernández, Aurora García de León, Lirio Rivera, Yadira Terrazas, Cristina Rubio, Daniella Gurrea, Karla Aceves, Teresa Peña, Lydia Álvarez, Olivia Martínez, Paulina Prieto, Ana Lucía Pereyra, Mabel Zurita.

INTRODUCCIÓN

MÉXICO MEXICO

Población: 123.364.426 habitantes
Population: 123,364,426 inhabitants

El 37% del PIB nacional lo aportan las mujeres empresarias
Female entrepreneurs generate 37 percent of Mexican GDP

Las mujeres perciben un 16% menos de salario que los hombres
Women's salaries are 16 percent less than those of men

Mapa 1 Ubicación de México.
Map 1 *Location of Mexico.*

México presenta una desigualdad de género muy importante en el ámbito laboral, que se traduce en menos oportunidades de desarrollo profesional para las mujeres. Si bien es cierto que se han logrado mayores oportunidades de trabajo para este grupo poblacional, esto no ha sido suficiente para que se pueda hablar de una igualdad plena, proporcional al aporte de las mujeres en la economía.

Ante esta necesidad, y en particular en el sector de la construcción en México, es que se funda Mujeres Líderes por la Vivienda (MULIV), para promover la equidad de género en este sector en México.

Desde su fundación, MULIV se ha dado la tarea de generar políticas públicas en materia de equidad de género que promuevan ciudades adecuadas a las necesidades de las mujeres y que a la vez faciliten su desarrollo profesional y la posibilidad de contar con una vivienda digna.

A lo largo del documento, se describirán las políticas que ya están en marcha y la importancia de las mismas, así como el impacto que estas han tenido en México y en particular en el sector de la construcción.

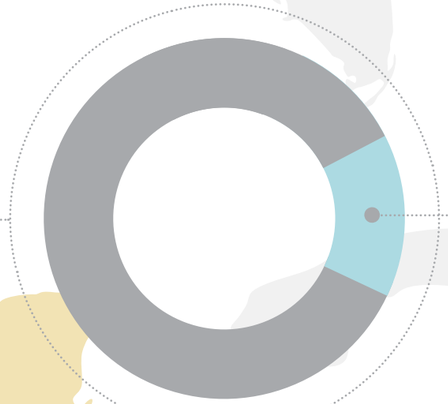
INTRODUCTION

Mexico has marked gender inequality in the workplace, which translates into fewer professional development opportunities for women. While employment opportunities for women have improved, the improvement is not sufficient to merit a realistic discussion about full equality proportional to the contribution of women in the economy.

Women Leaders for Housing (Mujeres Líderes por la Vivienda - MULIV) was established in response to need for equality, and particularly gender equality, in Mexico's construction sector.

Since its foundation, MULIV has promoted public gender equality policies that can enable cities to adjust to the needs of women by facilitating their professional development and improving their prospects for decent housing.

This report will describe the policies that are already under way and their importance, as well as the impact they have had in Mexico in general and in the construction sector in particular.



Only 16% of the business sector in Mexico is represented by women

Sólo el 16% del sector empresarial del país está representado por mujeres

INDICADORES DE EQUIDAD DE GÉNERO LABORAL EN MÉXICO

A continuación, se presentan algunos indicadores que demuestran la existencia de inequidad laboral y de las oportunidades que tienen las mujeres, a pesar de que ellas lideran la creación de pequeñas empresas y el pago oportuno de financiamiento. México tiene una población de 123.364.426 habitantes; de este total, 91.119.098 constituyen la población económicamente activa (PEA); y el 40% de la población femenina es económicamente activa (INEGI, 2017).

1. **En los países pertenecientes a la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), las mujeres perciben un 16% menos de salario que los hombres (OCDE, 2014).**
2. **México ocupa el lugar 83 de 135 países en el último reporte de brecha de género realizado por el Foro Económico Mundial (FEM) (FEM, 2016).**
3. **Las mujeres destinan más del 70% de sus ganancias a la comunidad y a su familia, mientras que los hombres solo destinan entre el 30 y el 40% para este fin (Centro de Investigación de la Mujer en la Alta Dirección, 2013).**

Las mujeres destinan más del 70% de sus ganancias a la comunidad y su familia

Women devote more than 70 percent of their incomes to their community and families

GENDER EQUALITY INDICATORS IN MEXICO

Mexico has a population of more than 123 million people, of which 91.1 million constitute the economically active population. Forty percent of the female population is economically active (INEGI 2017). The indicators listed below show the inequalities in labor and other opportunities encountered by women in Mexico and beyond, despite the fact that women are leaders in the creation of small businesses and in making timely credit payments.

1. In member countries of the Organization for Economic Cooperation and Development, women's salaries are 16 percent less than those of men (OECD 2014).
2. Mexico ranks 83rd out of 135 countries in the latest report on gender gap by the World Economic Forum (WEF 2016).
3. Women devote more than 70 percent of their incomes to their community and families, while men dedicate only between 30 and 40 percent (Center for Research on Women in Top Management 2013).
4. Three out of five new small and medium-sized enterprises in Mexico are run by women (Center for Women's Research in Senior Management 2013).
5. Female entrepreneurs generate 37 percent of Mexican GDP (INEGI 2011) .
6. Of women who take out a loan to invest in their company, 99 percent pay off their debt in full (Center for Women's Research in Senior Management 2013).
7. Women represent just 16 percent of the business sector in Mexico (Center for Women's Research in Senior Management 2013).
8. Mexican girls perform better than boys in terms of educational attainment. At the secondary level, women have higher rates of education than men, and at the university level graduation rates for women are higher than those for men (21 percent versus 18 percent) (OECD 2012).
9. Among women who work, 24.5 percent work part-time, while only 8.2 percent of male workers work part-time (Center for Women's Research in Senior Management, 2013).
10. Mexican women are underrepresented in positions of leadership, earn less than men in those positions, and are less likely to have a business and employ other workers than their male counterparts. Women hold 31 percent of the top management positions in Mexico (versus 32 percent in the rest of the OECD), and only 7 percent of members of Mexican companies' boards of directors are women (versus 10 percent in the rest of the OECD). Only 2 percent of Mexican women are entrepreneurs (versus 6 percent of men) (OECD 2012).

The lack of opportunities for women in Mexico translates into additional problems not only for the women themselves but for their families, issues that will be described below.

4 En México, de cada cinco pequeñas y medianas empresas que se abren, tres están lideradas por mujeres (Centro de Investigación de la Mujer en la Alta Dirección, 2013).

5 El 37% del producto interno bruto (PIB) nacional lo aportan las mujeres empresarias de México, según los reportes del Instituto Nacional de Geografía y Estadística (INEGI) de 2012 (Centro de Investigación de la Mujer en la Alta Dirección, 2013).

6 De cada 100 mujeres que solicitan un préstamo para invertir en su empresa, el 99% salda sus deudas de manera íntegra (Centro de Investigación de la Mujer en la Alta Dirección, 2013).

7 En México las mujeres solo representan el 16% del sector empresarial del país (Centro de Investigación de la Mujer en la Alta Dirección, 2013).

8 En materia de educación, las niñas mexicanas tienen mejore desempeño que los hombres; en el nivel secundario ellas ostentan mayores tasas de educación que los hombres (OCDE, 2012) Asimismo, las mujeres mexicanas tienen mayores tasas de graduación del nivel universitario que los hombres: 21% comparado con 18% de los hombres (OCDE, 2012).

9 El 24,5% de las mujeres trabaja medio tiempo, mientras que dicha modalidad solo la sigue el 8,2% de los hombres (Centro de Investigación de la Mujer en la Alta Dirección, 2013).

10 Las mujeres mexicanas están subrepresentadas en los cargos directivos; ganan menos que los hombres y tienen menores probabilidades de tener un negocio y emplear a otros trabajadores que sus pares masculinos: ellas ocupan el 31% de los puestos de alta dirección en México (32% en la OCDE), conforman el 7% de los miembros de la junta directiva de las empresas mexicanas (10% en la OCDE), y solo el 2% de mujeres mexicanas son empresarias (en comparación con el 6% de los hombres) (OCDE 2012).

La falta de oportunidades de las mujeres en México se traduce en problemas adicionales para ellas y sus familias, temas que se desglosan a continuación.

IMG 1 Jóven montando en bicicleta en Ciudad Obregón. *Young woman rides a bike in Ciudad Obregón.*

En México la brecha salarial es, en promedio, de entre un 6% y un 8% en áreas urbanas.

In Mexico the salary gap is between 6 and 8 percent in urban areas.

Arceo-Gómez & Campos-Vázquez

BRECHA SALARIAL ENTRE HOMBRES Y MUJERES

Si bien es cierto que se han logrado mayores oportunidades de trabajo para las mujeres en puestos directivos, esto no ha sido suficiente para que se pueda hablar de una igualdad plena.

Las mujeres mexicanas registran una menor participación en el mercado laboral que los hombres: según datos censales, en 1990 las mexicanas solo representaban el 22% de la fuerza laboral del país, mientras que en 2010 llegaron a representar el 40% de la PEA (INEGI, 1990, 2010).

Sin embargo, el salario que perciben por actividades similares es menor que el de los hombres. Un estudio señala que en México la brecha salarial es, en promedio, de entre un 6% y un 8% en áreas urbanas (Arceo-Gómez y Campos-Vázquez, 2014).

WAGE GAP BETWEEN MEN AND WOMEN

While there have been greater employment opportunities for women in positions of management in recent years, they still are not sufficient to a merit realistic discussion about full equality.

Mexican women have lower participation in the labor market than men, although that share is increasing. According to census data, Mexican women represented 22 percent of the economically active population in 1990 and accounted for 40 percent of that population in 2010 (INEGI 1990, 2010).

However, the wages women receive for comparable activities are lower than those of men. One study indicates that in Mexico the salary gap is between 6 and 8 percent in urban areas (Arceo-Gómez and Campos-Vázquez 2014).

CARENCIAS EN LA ALIMENTACIÓN

Debido a la falta de oportunidades laborales, el estudio pobreza y género en México, realizado por el Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (Coneval), indica que la proporción de las carencias alimentarias en los hogares encabezados por mujeres es superior a la de los hogares que tienen a un varón como jefe de familia. En 2012 el 24,3% de los hogares encabezados por mujeres presentó carencias alimentarias frente a solo un 20,5% de los hogares a cargo de un hombre (Coneval, 2014).

FOOD SHORTAGES

The Poverty and Gender Report prepared by Mexico's National Council for the Evaluation of Social Development Policy (CONEVAL) indicates that, due to the lack of job opportunities for women, the proportion of food shortages in female-headed households is greater than in male-headed households. In 2012, 24.3 percent of female-headed households reported food shortages compared to only 20.5 percent of male-headed households (CONEVAL 2014).

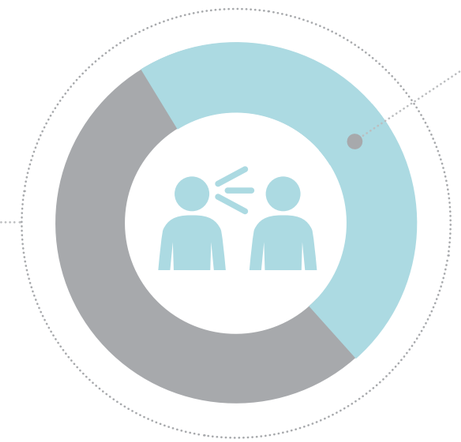
AGRESIONES DE PAREJA

Según la más reciente Encuesta Nacional sobre Dinámica de las Relaciones en los Hogares (realizada en 2011), el 46% de las mujeres mexicanas mayores de 15 años reporta haber sufrido alguna agresión por parte de la pareja. Asimismo, el 53% de las mujeres se considera víctima de violencia económica por parte de sus parejas; un 29% reporta agresiones físicas y un 16% se dice víctima de violencia sexual, según este estudio de opinión (INEGI, 2011).

46% de las mujeres mexicanas mayores de 15 años reporta haber sufrido alguna agresión por parte de la pareja

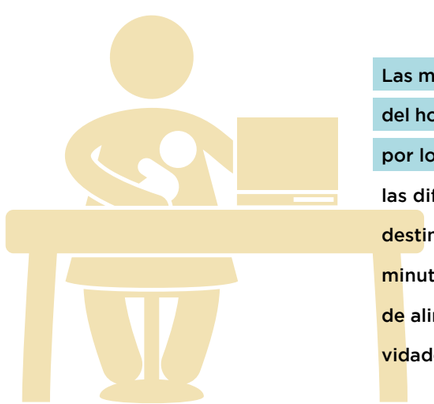
PARTNER VIOLENCE

According to the most recent National Survey on the Dynamics of Household Relations conducted in 2011 by Mexico's National Institute of Statistics and Geography (Instituto Nacional de Estadística y Geografía - INEGI), 46 percent of Mexican women over the age of 15 report having suffered some aggression from their partners. Similarly, 53 percent of women consider themselves victims of economic violence by their partners, 29 percent report some sort of physical aggression, and 16 percent acknowledge being victims of sexual violence (INEGI 2011).



46 percent of Mexican women over the age of 15 report having suffered some aggression from their partners

TRABAJO EN EL HOGAR



Las mujeres mexicanas dedican 373 minutos cada día a diversas actividades del hogar, cifra que equivale a más de tres veces que los 113 minutos destinados por los hombres (OCDE, 2017). En algunas de las tareas realizadas en casa, las diferencias de género son mayores: en el cuidado de los hijos, las mujeres destinan 53 minutos al día y los hombres solo 15; asimismo, ellos pasan 75 minutos diarios realizando actividades rutinarias como limpieza, preparación de alimentos o lavado de ropa, mientras que ellas les dedican a dichas actividades 280 minutos al día, es decir: casi cuatro veces más (OCDE, 2017).

WORK AT HOME

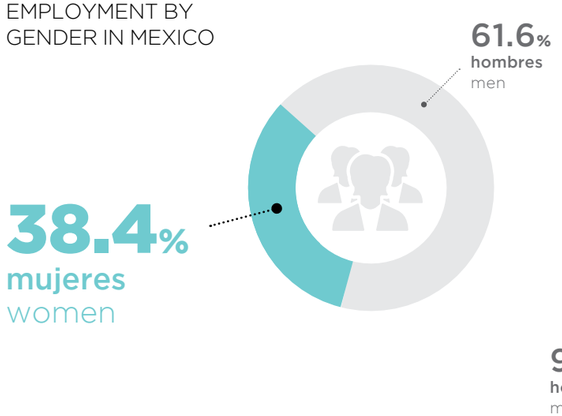
Mexican women devote 373 minutes each day to various home-related activities, more than three times the 113 minutes devoted by men to these activities (OECD 2017). For some of the tasks performed at home, gender differences are even greater, with women devoting four times as much time as men. For example, women devote 53 minutes a day to childcare while men devote only 15. Women devote 280 minutes a day to routine activities such as cleaning, preparing food, or washing clothes, while men devote only 75 minutes a day to such activities (OECD 2017).

DESIGUALDAD DE LA MUJER EN EL SECTOR DE LA CONSTRUCCIÓN

La participación en actividades económicas sigue siendo predominantemente masculina, especialmente en el sector de la construcción. En comparación con otros países de la OCDE, México es la nación que ostenta la menor participación femenina en este sector, que asciende a un 3,5% (INEGI, 2016). Lo anterior adquiere de suma relevancia, ya que este sector representa casi el 14% del PIB, en particular en la edificación residencial (INEGI, 2016).

OCUPACIÓN POR GÉNERO EN MÉXICO

EMPLOYMENT BY GENDER IN MEXICO



SECTOR DE LA CONSTRUCCIÓN

CONSTRUCTION SECTOR

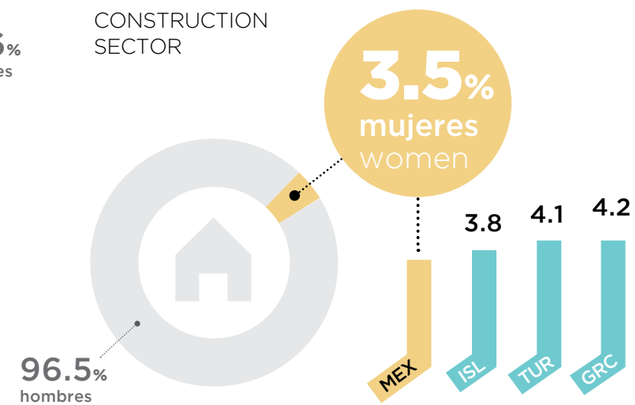


Gráfico 1 Ocupación por género en México. 4T-15. Fuente: OCDE.

Figure 1 *Employment by Gender in Mexico. 4T-15. Source: OECD.*

La baja calidad salarial se debe a que las mujeres deben compaginar su vida laboral y familiar, ya que son ellas quienes se hacen cargo de los hijos y de sus padres cuando se vuelven mayores; por otra parte, ellas no reciben la educación ni el apoyo laboral que se requiere para llegar a puestos directivos. En un sector que abarca 78 ramas de la economía mexicana, que representa el 14,6% del PIB y que emplea a 3 millones de personas anualmente, al día de hoy solamente se pueden considerar las siguientes posiciones clave:

1. **En las 800 empresas afiliadas a la Cámara Nacional de la Industria de Desarrollo y Promoción de la Vivienda (CANDEVI), solo hay cuatro mujeres en posiciones de liderazgo.**
2. **Entre los principales bancos comerciales, solo figura una mujer como directora hipotecaria.**
3. **A lo largo de la historia de los organismos nacionales de vivienda (Onavi) los titulares han sido solo hombres (excepto en la Comisión Nacional de Vivienda [CONAVI], que ha contado con una directora general).**
4. **Menos del 3% de los puestos estratégicos de las Onavi son ocupados por mujeres (MULIV, 2016).**

INEQUALITY IN THE CONSTRUCTION SECTOR FOR WOMEN

Participation in certain economic activities continues to be predominantly male, especially in the construction sector. Mexico's female participation share in the sector of 3.5 percent is the lowest of any member country of the Organization for Economic Cooperation and Development (OECD) (INEGI 2016) (Figures 1 and 2). This is relevant to women's overall economic activity because the construction sector represents almost 14 percent of Mexican GDP, with residential construction being particularly important (INEGI 2016).

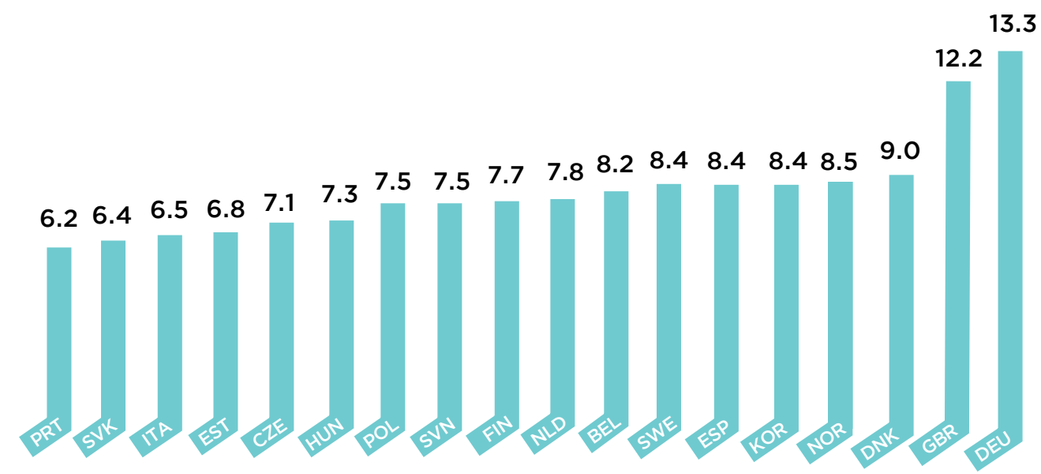


Gráfico 2 Porcentaje de la participación femenina en la ocupación en el sector de la construcción. Fuente: OCDE.

Figure 2 *Percentage of Female Participation in the Construction by Country (percent). Source: OECD.*

Low salaries in the construction and housing sector stem in part from the fact that women must combine work and family life. They take care of children as well as aging parents. On the other hand, they do not receive the education or job support required to reach management positions. Consequently, in the construction sector, which spans 78 branches of the Mexican economy and employs 3 million people annually, it is rare to find women in key positions:

1. Among the 800 companies affiliated with the National Chamber for the Housing Development and Promotion Industry (Cámara Nacional de la Industria de Desarrollo y Promoción de la Vivienda - CANDEVI), there are only four women in leadership positions.
2. Among the country's main commercial banks, only one woman is a mortgage director.
3. In the history of the National Housing Commission (Comisión Nacional de Vivienda - CONAVI), all directors have been men, although CONAVI has had a female general director.
4. Less than 3 percent of strategic posts in the national housing agencies (CONAVI, INFONAVIT, and FOVISSSTE) are occupied by women (Asociación Mujeres Liíderes por la Vivienda – MULAVI 2016).

La participación de la mujer en el sector de la vivienda es de vital importancia, ya que existe evidencia de que la mayor participación femenina en actividades económicas impulsa el crecimiento de productividad (gráfico 3).

Lo anterior queda en evidencia, ya que Finlandia, Noruega y Suecia, países altamente competitivos, cuentan con menores brechas de género (gráfico 4).

Participation of women in the housing sector is of vital importance, and there is evidence that greater female participation in economic activities drives productivity growth (figure 3).

Evidence of this is the fact that countries such as Finland, Norway, and Sweden are highly competitive and have narrower gender gaps (figure 4).

Gráfico 3 Porcentaje de crecimiento de la productividad y de la participación de las mujeres en el empleo por sector en México, 2004-14. INEGI 2014

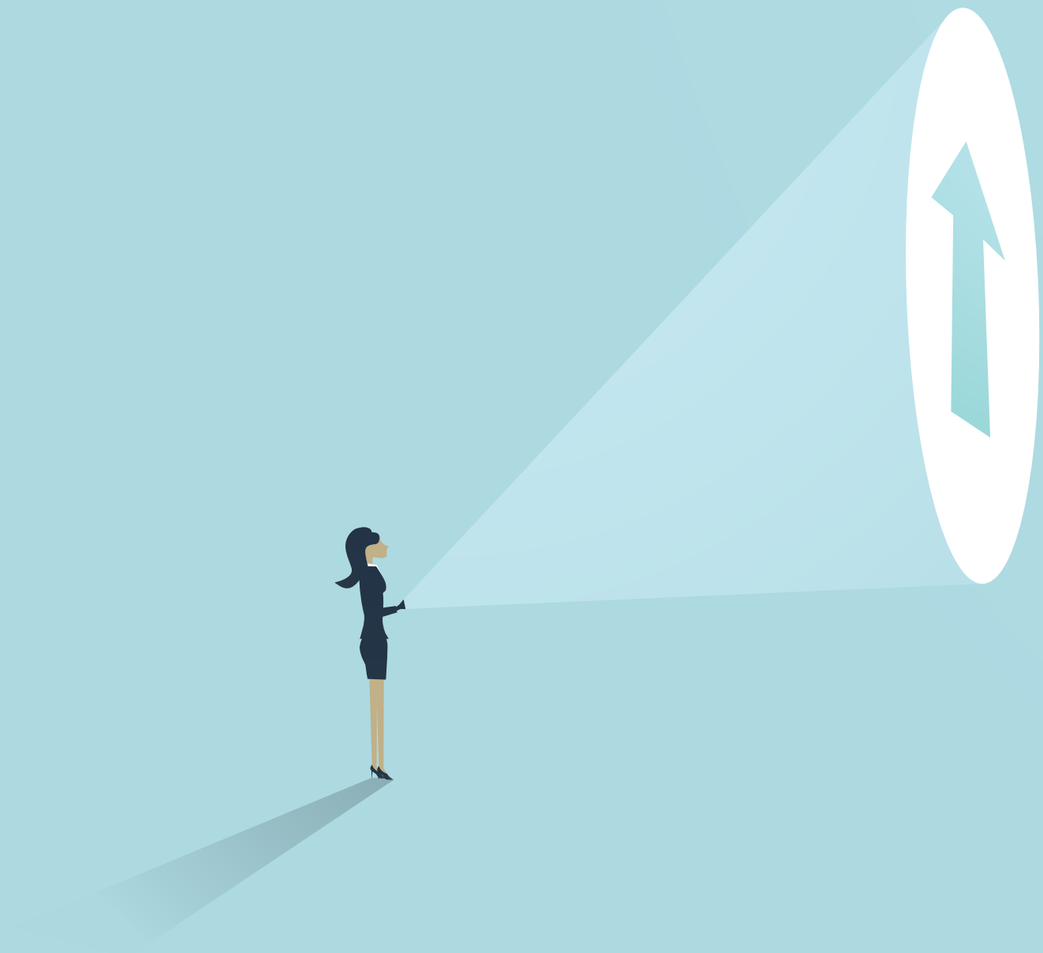
Figure 3 Productivity Growth and Participation of Women in the Labor Force by Sector, 2004–2014 (percent). Source: INEGI 2014

Gráfico 4 Brechas de género en el campo laboral, México versus países seleccionados, 2014. Fuente: World Economic Forum, 2015.

Figure 4 Gender Gaps in the Labor Force: Mexico versus Selected Countries, 2014. Source: World Economic Forum (2015).

Una mayor participación femenina en actividades económicas impulsa el crecimiento de la productividad.

Greater female participation in economic activities drives productivity growth.



MULIV

LA CREACIÓN DE MULIV COMO RESPUESTA PARA PROMOVER LA EQUIDAD DE GÉNERO

Para contribuir a reducir la brecha en el sector de la vivienda, en 2015 se creó en México Mujeres Líderes por la Vivienda, A. C. (MULIV). Su misión es promover la inclusión y la participación de las mujeres en el sector de la vivienda para propiciar la mejora de la calidad de vida y de la vivienda en México, y con lo cual se aspira a lograr que la mujer capaz ocupe posiciones estratégicas en todos los sectores en los que incide la vivienda, con el fin de generar valor y lograr los objetivos del grupo.

Los principales objetivos de MULIV son:

1. **Promover** y difundir una **cultura de equidad de género** en la **industria** de la construcción.
2. Crear una **red de apoyo** para los **nuevos talentos** que se integren al sector.
3. Ayudar al fomento y al **desarrollo de capacidades** en la industria de la construcción.
4. Promover la **definición de perfiles** claros en las cabezas de los principales órganos del sector, tanto en el ámbito público como privado.
5. Desarrollar **mecanismos de selección** basados en el **desempeño** de los principales órganos del sector, tanto en el ámbito público como privado.
6. Impulsar **sistemas de evaluación del desempeño** que permitan dar oportunidades a los más capacitados en la industria.

MULIV busca empoderar a las **mujeres** promoviendo su **desarrollo profesional, influir** en las **condiciones de trabajo** para facilitar la **participación femenina, e impulsar a las mujeres** dentro del ámbito de los altos **puestos estratégicos** del campo de la vivienda, para que puedan influir en la política pública.

CREATION OF WOMEN LEADERS FOR HOUSING TO PROMOTE GENDER EQUALITY

To help reduce the gap between the participation of men and women in the housing sector, Women Leaders for Housing (Mujeres Líderes por la Vivienda - MULIV) was created in Mexico in 2015. Its mission is to promote the inclusion and participation of women in the housing sector to improve housing and the quality of life in Mexico. The organization aims to promote capable woman to strategic positions in all sectors related to housing in order to generate value and achieve its broader objectives, which are as follows:

1. **To promote** and disseminate a **culture of gender equality** in the construction **industry**.
2. To create a **support network** for **new talent** as those persons integrate into the sector .
3. To contribute to the promotion and **development of capacity** in the construction industry .
4. To help **define clear profiles** of the heads of the principal entities in the sector, both in the public and private sectors.
5. To develop **performance-based selection mechanisms** in those principal entities in both the public and private sectors.
6. To promote **performance evaluation systems** that provide opportunities for the most qualified persons in the industry.

In sum, **MULIV seeks to empower women** by promoting their **professional development**; influence **working conditions** to encourage **female participation; and promoting the inclusion of women** in high **strategic positions** in the housing field so that they can influence public housing policy.

IMG 2 Comisión Nacional de Vivienda, CONAVI. *National Housing Comission, CONAVI.*

El consejo directivo de dicha asociación cuenta con miembros destacados del sector social, privado y público del sector de la vivienda en México. Entre ellos se destacan: ex directores de la Comisión Nacional de Vivienda y del Colegio Mexicano de Arquitectos; presidentes de cámaras de inmobiliarias de vivienda; representantes del INFONAVIT (Instituto del Fondo Nacional de la Vivienda para los Trabajadores), de la Sociedad Hipotecaria Federal S.N.C., de FOVISSSTE (Fondo de la Vivienda del Instituto de Seguridad y Servicios Sociales de los Trabajadores del Estado) y de FONHAPO (Fondo Nacional de Habitaciones Populares); notarias, directoras de empresas desarrolladoras de vivienda, directoras de facultades de Arquitectura y organizaciones no gubernamentales (ONG) de la vivienda.

Asimismo, se cuenta con un Comité Consultivo que está representado en su mayoría por el género masculino de alto nivel como el director del ISSSTE (Instituto de Seguridad y Servicios Sociales de los Trabajadores del Estado), presidentes y ex presidentes de consejos de la banca comercial e hipotecaria, miembros de consejos empresariales y representantes de la sociedad civil.

Para llevar a cabo su gestión, MULIV cuenta con el respaldo de cuatro comités: el Comité de Posicionamiento y Relaciones Institucionales; el Comité de Análisis y Comunicación; el Comité de Desarrollo Institucional; y el Comité de Desarrollo de Talento.

IMG 3 Vivienda social de CONAVI. *CONAVI Social Housing.*

MULIV's Board of Directors includes prominent members of the social, private, and public housing sectors in Mexico, including former directors of CONAVI and the Mexican College of Architects; presidents of real estate councils; representatives from the National Housing Fund Institute (Instituto del Fondo Nacional de la Vivienda – INFONAVIT), Federal Mortgage Society (Sociedad Hipotecaria Federal – SHF), Housing Fund for Institute for Social Security and Services for State Workers (Fondo de la Vivienda del Instituto de Seguridad y Servicios Sociales de los Trabajadores del Estado - FOVISSSTE), and the National Fund for Low-income Housing (Fondo Nacional de Habitaciones Populares - FONHAPO); and notaries, company directors, directors of schools of architecture, and nongovernmental organizations related to housing.

MULIV also has an Advisory Committee comprised mostly of high-level male representatives, such as the director of the Institute for Social Security and Services for State Workers (Instituto de Seguridad y Servicios Sociales de los Trabajadores del Estado - ISSSTE); presidents and former board presidents of commercial and mortgage banking entities; members of business councils; and representatives of civil society.

MULIV's mission is supported by four management committees: Committee on Positioning and Institutional Relations; Committee for Analysis and Communication; Committee for Institutional Development; and the Committee for Talent Development.

IMG 4 Reunión en la sede de CONAVI. *CONAVI Meeting in CONAVI Headquarters.*

OBJETIVO DE LAS ACCIONES QUE PROMUEVE MULIV

Dada la problemática anteriormente descrita, MULIV llevó a cabo cuatro acciones puntuales para incidir en nuevas políticas públicas que propicien una mayor equidad de género en el sector de edificación residencial.

Con la Declaratoria de Habitat III, encaminada a promover ciudades compactas, incluyentes y resilientes, que fomenten la equidad de género, se lograron las siguientes políticas públicas que, por un lado, apoyan la idea de que las ciudades sean diseñadas para facilitar la vida cotidiana de las mujeres y, por otro, impulsan la posibilidad de que más mujeres jefas de hogar puedan acceder a soluciones de vivienda:

1. **Cambios en las reglas de operación de los subsidios nacionales, de modo de incorporar puntajes en los nuevos desarrollos habitacionales, con equipamientos de ciudad que permitan que las mujeres tengan más tiempo disponible para su desarrollo profesional y, por consiguiente, alcancen mejores posiciones y mejores salarios en sus trabajos.**
2. **Incorporación de una serie de criterios de equidad de género en los nuevos desarrollos urbanos.**
3. **Respaldo a mujeres jefas de hogar para que accedan a una vivienda digna.**
4. **Programas de apoyo a las mujeres en sus trabajos actuales, de modo que puedan equilibrar su vida personal con la laboral.**

GOALS OF MULIV-SUPPORTED ACTIVITIES

In view of the problems described above, MULIV has carried out four specific activities to influence public policies aimed at promoting greater gender equality in the residential building sector.

The Habitat III Declaration aims to promote compact, inclusive, and resilient cities that can foster gender equality by defining public policies that support cities designed to facilitate the daily lives of women and that promote better access for housing solutions for female-headed families by:

1. Putting in place municipal infrastructure that enables women to have more time available for professional development and, consequently, achieve better positions and better salaries, and making changes to the rules of operation of national subsidies, including a new scoring system for the housing allowance.
2. Incorporating gender equality criteria in new urban developments.
3. Helping women who are heads of households access decent housing.
4. Supporting women in their current jobs so that they can balance their work and their personal lives.

IMG 5 Calle en Ciudad Obregón. *Street in Ciudad Obregón..*

EL SISTEMA DE PUNTAJES DEL SUBSIDIO DE VIVIENDA DE MÉXICO, CON EQUIPAMIENTO QUE PROMUEVE LA EQUIDAD DE GÉNERO

IMG 6 Sara Topelson, presidenta del Centro de Investigación y Documentación de la Casa.
Sara Topelson, President of the Research and Documentation Center.

En entrevista, la Arq. Sara Topelson, presidenta del Centro de Investigación y Documentación de la Casa A.C. y ex subsecretaria de Desarrollo Urbano y Ordenamiento Territorial, señala que para ser una solución positiva y crear comunidades, las viviendas requieren un entorno urbano articulado, bien comunicado y con equipamiento de cercanía, conceptos que benefician a toda la población, pero sobre todo a las mujeres, ya que son ellas las que asumen la responsabilidad de consolidar la familia.

Cada día, las mujeres realizan múltiples actividades, que necesariamente se desarrollan en el territorio urbanizado, con movimientos que deben abarcar la casa, la escuela, el trabajo, las compras, y los espacios públicos, y por lo tanto requieren sistemas amigables de transporte. Sin embargo, en México el espacio urbano no considera esta situación.

Por ello, el objetivo general del proyecto de MULIV, en coordinación con el gobierno federal de México, ha sido realizar un estudio que promoviera recomendaciones y medidas encaminadas a provisión de equipamiento y servicios en un marco de tiempo y con una metodología de evaluación capaz de mejorar la participación de las mujeres y su integración en emprendimientos urbanos.

Así, se prepararon entrevistas con actores clave en los estados de Sonora, Baja California, Guanajuato y Tabasco, incluyendo elaboración de cuestionarios específicos de entrevista para cada actor, y se realizaron entrevistas y grupos focales sobre el terreno con actores clave públicos y privados, analizando el equipamiento que se necesitaba incorporar para proponer soluciones desde los puntos de vista urbano, regional, barrial y arquitectónico identificados desde una perspectiva de género para los nuevos desarrollos habitacionales.

PUTTING IN PLACE INFRASTRUCTURE AND CHANGING THE HOUSING ALLOWANCE SCORING SYSTEM TO PROMOTE GENDER EQUALITY

As noted by architect Sara Topelson, President of the Research and Documentation Center of the Casa Association and former Undersecretary of Urban Development and Territorial Planning in Mexico, developing communities and generating positive solutions means putting in place dwellings that are articulated with and well connected to the urban environment and nearby infrastructure. This benefits the entire population, but women in particular, since they are the ones who assume the greatest responsibility for the daily activities of families.

Women carry out multiple daily activities that involve home, school, work, shopping, and public spaces, and therefore require user-friendly transportation systems. In Mexico, however, urban areas do not take this situation into account.

Therefore, one MULIV objective, in coordination with the federal government of Mexico, has been to develop recommendations for measures to provide needed infrastructure and services – within a given time frame and with an evaluation methodology – that can improve the participation of women and their active integration into urban activities.

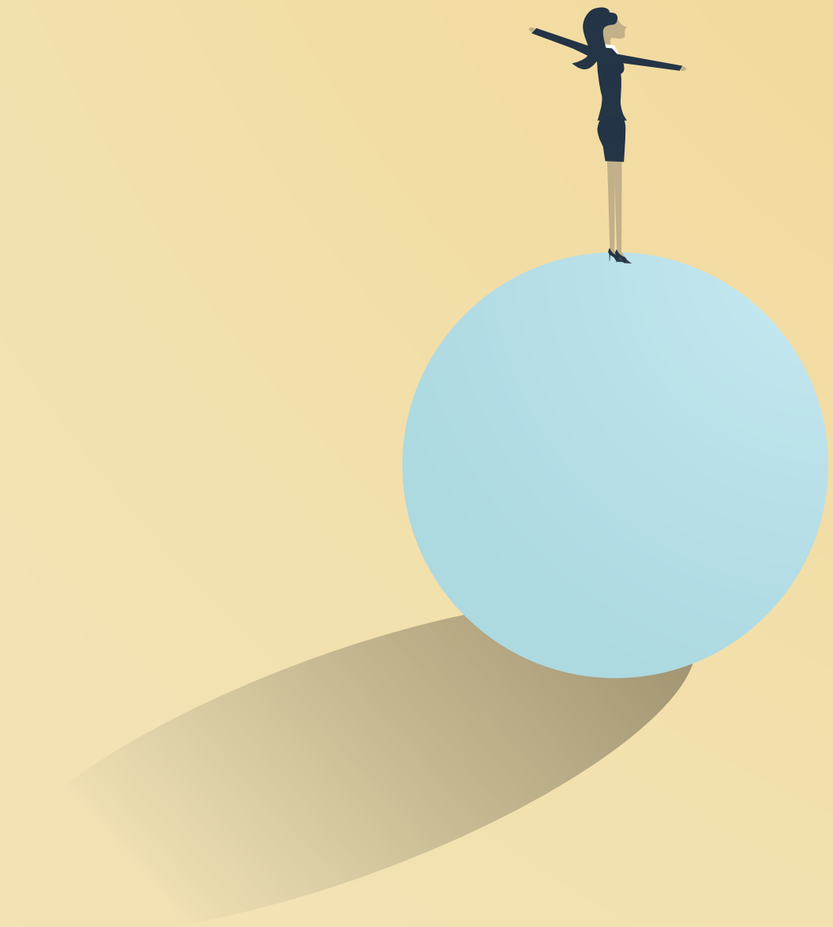
Accordingly, MULIN conducted interviews and focus groups with key public and private actors in the states of Sonora, Baja California, Guanajuato, and Tabasco, including interview questionnaires specific to each stakeholder. The analysis looked at the infrastructure needed to obtain solutions with a gender perspective at the urban, regional, neighborhood, and architectural levels for new housing developments in Mexico.

IMG 7 Equipamiento para promover la equidad de género en Ciudad Obregón.
Infrastructure to promote gender equality in Ciudad Obregón.

Cada día, las mujeres realizan actividades que se desarrollan en el territorio urbanizado, con movimientos que abarcan la casa, la escuela, el trabajo, compras y espacios públicos, y por eso requieren sistemas amigables de transporte.

Women carry out multiple daily activities that involve home, school, work, shopping, and public spaces, and therefore require user-friendly transportation systems.

Sara Topelson



Sobre la base de lo anterior, a partir de un trabajo coordinado entre MULIV y la CONAVI, en la Política Nacional de Subsidios de Vivienda de México, se incorporaron equipamientos urbanos que consideran:

1. **Fortalecer el foro de expresión e intercambio con la participación igualitaria entre hombres y mujeres a escala territorial.**
2. **Lograr la ubicación homogénea de los equipamientos, especialmente los asistenciales, educativos y sanitarios.**
3. **Introducir criterios para mejorar la percepción de la seguridad y la calidad de los espacios de encuentro.**
4. **Introducir una propuesta de acciones para la gestión de la parte pública, privada y social de los equipamientos, favoreciendo la equidad de género.**
5. **Introducir criterios de promoción, dotando de transporte, mobiliario urbano y banquetas adecuados para personas dependientes.**
6. **Localizar los equipamientos cerca de las viviendas, ofertando actividades y servicios que las mujeres utilizan en la vida cotidiana.**
7. **Reforzar la incorporación del comercio de proximidad y de servicios de uso cotidiano, como farmacias o entidades bancarias.**
8. **Mejorar la accesibilidad y la percepción de seguridad de los espacios públicos, para que sean más transitados y utilizados.**
9. **Priorizar aquellos equipamientos que tienen un mayor impacto, como los asistenciales, educativos y sanitarios.**
10. **Involucrar en la gestión del equipamiento a los vecinos y al tejido asociativo local, implicando a la población en los instrumentos de gestión del equipamiento de modo de fomentar la equidad de género, manteniendo la calidad del conjunto urbano a largo plazo.**

Hoy las familias en México reciben un subsidio para la vivienda conforme a un sistema de puntajes, de acuerdo con el cual se priorizan aquellas viviendas vinculadas a equipamientos de salud, educativos, comerciales, de recreación, de transporte, de cultura, con centros asistenciales infantiles y de medicina familiar que promuevan la equidad de género.

A la fecha, bajo estos nuevos esquemas de subsidios, el gobierno federal ha desembolsado más de US$1.600 millones y beneficiado a más de 600.000 familias en México.

IMG 8 Equipamiento para promover la equidad de género en Ciudad Obregón.
Infrastructure to promote gender equality in Ciudad Obregón.
Fuente/*Source:* Lander Developments.

Based on the analysis, and drawing on coordinated work between MULIV and CONAVI, proposals on urban infrastructure were incorporated into the National Housing Subsidy Policy of Mexico that aims to:

1. Strengthen dialogue at the territorial level with equal participation by men and women.
2. Achieve homogeneous distribution of infrastructure, especially in terms of welfare, education, and health.
3. Introduce criteria to improve the perception of safety and the quality of meeting spaces.
4. Introduce actions concerning the management of the public, private, and social aspects of infrastructure with the aim of promoting gender equality.
5. Introduce promotion criteria, transport facilities, and urban furniture (such as benches) suitable for people who are dependent.
6. Put in place infrastructure that is near women's homes and workplaces so that they can use the services in their daily lives.
7. Strengthen the incorporation of local commerce and services such as pharmacies or banks for daily use.
8. Improve accessibility to and usability of public places and public transport, as well as their security and the perceptions of it.
9. Prioritize public services infrastructure that has a greater impact on welfare, education, and health.
10. Involve communities and local associations in infrastructure management, for example by involving citizens in infrastructure management entities, in order to encourage gender equality while maintaining the quality of urban infrastructure and services over the long term

Mexican families can currently receive a subsidy for housing according to a scoring system that gives priority to housing linked to health, education, commercial, recreation, transport, and cultural infrastructure, including childcare centers and family medicine that promote gender equality. To date, the federal government has disbursed more than US$1.6 billion and benefited more than 600,000 families under these subsidy schemes.

IMG 9 Equipamiento para promover la equidad de género en Ciudad Obregón.
Infrastructure to promote gender equality in Ciudad Obregón.
Fuente/*Source*: Lander Developments.

INCORPORACIÓN DE CRITERIOS DE EQUIDAD DE GÉNERO EN NUEVOS DESARROLLOS URBANOS

A la fecha, en México se están desarrollando nuevos proyectos de ciudad para más de 300.000 familias en 18 diferentes polígonos que albergarán a más de 1,2 millones de personas (CONAVI, 2016).

Los desarrollos urbanos existentes se han diseñado de modo que requieren grandes desplazamientos por la ciudad, lo que imposibilita el hecho de que las mujeres puedan cumplir con su empleo y el cuidado de los hijos y personas dependientes; existe una enorme dependencia del uso del automóvil, y las mujeres sufren la lejanía de los equipamientos urbanos y los servicios que les permitirían realizar las tareas necesarias fuera del hogar.

Una mejor dotación y distribución de los equipamientos pueden mejorar las condiciones de vida de las mujeres y de sus dependientes, y facilitar la conciliación de su vida laboral y familiar, en especial entre las mujeres jefas de hogar.

Por ello, MULIV y la CONAVI han trabajado en nuevos criterios de elegibilidad que deberían integrar los nuevos desarrollos urbanos para poder promover la equidad de género. De esta manera, se incorporaron los siguientes objetivos:

1. **Reducir los tiempos de desplazamiento de las viviendas a los equipamientos educativos, sanitarios y asistenciales.**
2. **Crear mayor disponibilidad de equipamientos para niños para facilitar la conciliación de la vida laboral y familiar en la población residente.**
3. **Priorizar la implantación de equipamientos sanitarios que favorezcan especialmente la equidad de género.**
4. **Mejorar la percepción de seguridad y calidad de los espacios de estancia y encuentro, tomando en consideración la equidad de género en su diseño.**
5. **Favorecer programas de microemprendimientos que supongan la provisión de servicios asistenciales que impulsen la equidad de género.**
6. **Lograr una mayor disponibilidad de equipamientos que tiendan al desarrollo comunitario con la población preadolescente y adolescente, y que faciliten la conciliación de la vida laboral y familiar.**
7. **Reforzar las asociaciones tendientes a promover la equidad de género.**
8. **Facilitar el emprendimiento empresarial femenino y la capacitación profesional de las mujeres.**
9. **Crear centros de recursos para equidad de género en desarrollos urbanos.**

INCORPORATING GENDER EQUALITY CRITERIA IN NEW URBAN DEVELOPMENTS

New city projects that incorporate gender equality are being developed in Mexico for more than 300,000 families in 18 different housing parks that will house more than 1.2 million people.

Existing urban developments were designed in such a way that they require long trips across the city, which make it impossible for women to efficiently do their jobs while caring for their children and dependents. There is a huge dependence on the use of cars. The urban infrastructure and services that would allow women to perform necessary tasks outside the home are usually far away and inaccessible.

Improving the location and distribution of such infrastructure could improve the living conditions of women and their dependents, and facilitate reconciling their work and family life, especially for women who are heads of household.

For this reason, MULIV and CONAVI have worked on new eligibility criteria for the new urban developments that integrate gender equality, including the following:

1. Reduce travel distance from homes to education, health, and welfare infrastructure.
2. Make childcare facilities more accessible so that women can better reconcile work and family life.
3. Prioritize the establishment of health infrastructure specifically favorable to gender equality.
4. Improve the perception of safety and the quality of living and meeting spaces, taking gender equality into consideration in their design.
5. Encourage microenterprise programs that provide services that promote gender equality.
6. Make available infrastructure that better serves community development for preteens and teens.
7. Strengthen partnerships aimed at promoting gender equity.
8. Facilitate female entrepreneurship and professional training.
9. Establish resource centers for gender equality in urban developments.

IMG 10 Parque público en Ciudad Obregón. *Public park in Ciudad Obregón.* Fuente/*Source*: Lander Developments.

Asimismo, MULIV –junto con la CONAVI– emprendió nuevas acciones en los desarrollos urbanos que reciben el apoyo de los subsidios para promover el desarrollo profesional de las mujeres, acciones que se describen a continuación:

1 **Modificación del Artículo 73 de la Ley de Vivienda, de acuerdo con el cual se establecieron razones de distancia (ratios) para equipamientos de uso frecuente por parte de las mujeres y sus dependientes (SEDESOL, 2010).**

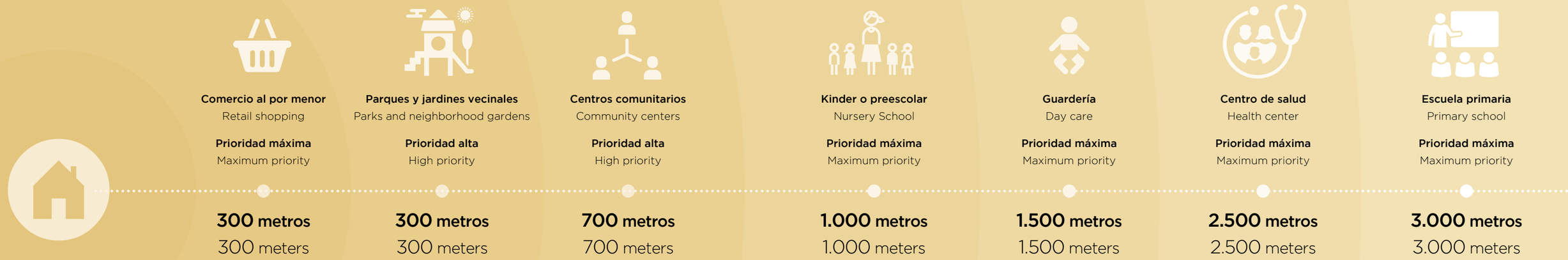


Gráfico 4 Distancia para equipamiento de uso frecuente para mujeres y sus dependientes en México. Fuente: SEDESOL 2010
Figure 4 Distance for Frequently Used Infrastructure for Women and Their Dependents in Mexico. Source: SEDESOL 2010

2 **Guarderías que se adapten a las necesidades de las madres de niños pequeños (de 0 a 6 años) que trabajan fuera del hogar, con programas especiales en desarrollos habitacionales.**

Características del equipamiento	Según Normativa SEDESOL	Propuesta para favorecer Equidad de Género
Edad de los niños	0-6 años	0-6 años
Ratio de población usuaria con respecto a la población total del desarrollo	1,4% (DIF) and 0,4% (IMSS)	1,4% (DIF) and 0,4% (IMSS).
Distancia según Artículo 73 de la Ley de Vivienda	**1.500 metros (y 700 metros si está dentro del área central de una comunidad)**	**1.500 metros (y 700 metros si está dentro de Centro Comunitario).**
Tiempos de operación	1 turno de 12 horas	Dos turnos de 12 horas cada uno (en Desarrollos Urbanos Integrales Sostenibles próximos a empresas manufactureras a turnos)

Tabla 1 Equipamiento de guarderías propuesto para favorecer la equidad de género. Fuente: IDOM 2012.
DIF: Desarrollo Integral de la Familia. IMSS: Instituto Mexicano de Seguro Social.

In addition, MULIV and CONAVI undertook initiatives affecting urban developments that receive subsidies to promote the professional development of women. These actions are described below:

1 Amendment of Article 73 of the Housing Act, establishing distance ratios for infrastructure frequently used by women and their dependents (SEDESOL 2010).

2 Daycare centers that are tailored to the needs of mothers of small children (up to 6 years of age) who work outside the home, with special programs in housing developments.

Infrastructure Characteristics	As per Secretariat of Social Development (SEDESOL) Rules	Proposal to Promote Gender Equality
Children's ages	0-6 years old	0-6 years old
Ratio of user population compared to total population of the development	1.4 (DIF) and 0.4 (IMSS)	1.4 (DIF) and 0.4 (IMSS)
Distance as dictated by Article 73 of Housing Act	**1,500 meters (700 if within the central area of a community)**	**1,500 meters (700 if within Community Center)**
Working hours	12 hour shift	Two 12-hour shifts (in Sustainable Urban Integral Developments close to manufacturing companies operating in shifts)

Table 1 *Daycare Infrastructure to Promote Gender Equality. Source: IDOM 2012.*
DIF: National System for Comprehensive Family Development. IMSS: Mexican Social Security Institute.

3 **Incorporación en centros de salud de especialidades infantiles y de típico impacto para la población femenina: atención reproductiva, atención de mujeres embarazadas y pediatría; centros de cuidado infantil y de urgencia.**

Características del equipamiento	Según Normativa SEDESOL	Proposal to Promote Gender Equality
Población usuaria potencial	40%	50%
Servicios médicos ofertados	Consulta externa, medicina preventiva y curativa, medicina general, control pre- y post- natal, primeros auxilios, urgencias, vigilancia, notificación de casos epidemiológicos, educación para la salud, organización de la comunidad, detección de enfermedades, problemas ambientales y sanitarios.	Los mismos que los señalados en la normativa SEDESOL más servicios específicos en materia de salud reproductiva, prevención, diagnóstico y vigilancia epidemiológica del cáncer cérvico, uterino y mamario, y servicios de pediatría y atención a la salud infantil.
Tiempos de operación	2 turnos de 8 horas	Dos turnos de 8 horas más servicio de urgencias nocturno

Tabla 2 Servicios de centros de salud para niños y mujeres propuestos para favorecer la equidad de género. Fuente: IDOM 2012.

4 **Criterios de diseño, de acuerdo con los cuales se puedan situar todos los equipamientos de máxima prioridad en un mismo itinerario peatonal que abarque unos 30 minutos a pie.**

5 **Promoción de programas como el del rescate de espacios públicos y el programa Mejorando la Unidad, junto con el INFONAVIT (INFONAVIT Y CONAVI, 2016).**

6 **Mobiliario urbano: elevar los estándares en cuanto a los elementos de mobiliario y servicios que inciden en la mejora de la percepción de la seguridad (iluminación, video vigilancia, etc.).**

7 **Promover "Estancias Infantiles", del SEDESOL y DIF, programa en el que se fomenta la organización de las mujeres para la prestación de cuidados a los niños.**

8 **Favorecer el desarrollo de centros comunitarios que integran actividades asimilables a clubes de tareas para adolescentes o «Club de Niños y Niñas».**

3 Introduction in health centers of child-related specializations as well as specializations typically concerning the female population, such as reproductive care, pregnancy care, and pediatrics, as well as construction of child care centers or emergency centers.

Infrastructure Characteristics	As per Secretariat of Social Development (SEDESOL) Rules	Proposal to Promote Gender Equality
Potential user population	40 percent	50 percent
Medical services offered	Outpatient consultations, preventive and medical care, general medicine, pre- and post-natal care, first aid, emergency care, surveillance, notification of epidemiological cases, health education, community organization, disease detection, environmental and health hazards.	Same as described in SEDESOL rules plus specific services in reproductive care, prevention, diagnostics and epidemiological screening of cervical, uterine and breast cancer, pediatric services and, child health assistance.
Working hours	Two 8 -hour shifts	Two 8-hour shifts plus emergency night services

Table 2 *Health Care Center Services for Women and Children to Promote Gender Equality. Source: IDOM 2012.*

4 Design of criteria according to which all the high-priority infrastructure can be located within the same pedestrian itinerary that can be covered in about 30 minutes on foot.

5 Promotion of programs such as those to recover public spaces and Mejorando la Unidad ("Improving Unity"), together with the National Housing Fund for Workers Institute (IDOM 2012).

6 Raising of standards for urban infrastructure and services that affect the perception of safety (lighting, video surveillance, etc.).

7 Promotion of the Estancias Infantiles (daycare programs) operated by the Secretariat of Social Development (SEDESOL) and the National System for Comprehensive Family Development (DIF) that encourage the organization by women for the provision of child care.

8 Promotion of the development of community centers that integrate activities similar to homework clubs for teenagers or the "Boys and Girls Clubs" model.

IMG 11 Parque público en Ciudad Obregón. *Public park in Ciudad Obregón.* Fuente/*Source*: Lander Developments.

PROGRAMA DE MUJERES JEFAS DE FAMILIA

IMG 12 Mariel Zúñiga, socia fundadora de MULIV. *Mariel Zúñiga, Founding Partner of MULIV.*

En entrevista, Mariel Zúñiga, socia fundadora de MULIV y presidenta de En Concreto, señala que de acuerdo con el INEGI hay 33 millones de hogares, de los cuales 9 millones son liderados por mujeres. A través de MULIV, se están apoyando proyectos que ayuden a empoderar a las mujeres para que sepan que tienen el derecho de tener un hogar digno para ellas y sus hijos.

De allí surge la importancia de incorporarlas al desarrollo de la vivienda popular, ya que muchas veces las mujeres se encuentran en condiciones de desigualdad y marginación. Debido a lo anterior, en 2015 las socias de MULIV – junto con la CONAVI y la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU) – diseñaron y pusieron en marcha el *Programa de Vivienda para Mujeres Jefas de Familia*.

El programa está dirigido a mujeres jefas de hogar que ganen menos de cinco salarios mínimos y que no sean derechohabientes del INFONAVIT, ni del FOVISSSTE, quienes pagarán hasta US$30 semanales por un plazo de máximo siete años para adquirir su vivienda.

IMG 13 Beneficiarias del *Programa Mujeres Jefas de Familia* en Oaxaca. *Beneficiaries of the Women Heads of Families Program in Oaxaca.*

HELPING WOMEN WHO ARE HEADS OF HOUSEHOLDS ACCESS DECENT HOUSING

According to INEGI, female-headed households account for 9 million of Mexico's 33 million households. MULIV helps channel projects to make women aware that, as noted by MULIV Founding Partner Mariel Zúñiga, they have the right to a decent home for themselves and their children.

It is therefore important to incorporate women's needs and concerns into the development of social housing, since women often find themselves in conditions of inequality and marginalization. With this in mind, MULIV, CONAVI, and the Secretariat of Agrarian, Territorial and Urban Development (SEDATU) implemented the Housing Program for Women Heads of Families in 2015.

The program is directed towards women who are heads of households, earn less than five minimum wages, and are not beneficiaries of the INFONAVIT or FOVISSSTE programs. The program pays US$30 per week for a period of up to seven years to help these women acquire a new home. The CONAVI subsidy may be supplemented by a subsidy from the state government and by financing from the SHF and a guarantee and FONHAPO.

SOLUCIÓN DE VIVIENDA
HOUSING SOLUTION

Otorgamiento de subsidios Grant of subsidies	**CONAVI**
Financiamiento Financing	**OREVIS** **Intermediarios Financieros** Financial Intermediaries
Fondeo a Intermediarios Financieros Funding Financial Intermediaries	**SHF**
Garantías Guarantees	**FONHAPO**
Otorgamiento de subsidios Grant of subsidies	**Estados y Municipios** States and Municipalities

La participación conjunta permitirá:

- **Disminuir costos de riesgo, costos de operación que se traduzcan en mejores tasas de acreditados.**
- **Incrementar el número de acreditados.**
- **Atender a jefas de hogar y cumplir con la instrucción Presidencial.**

Joint operation will make it possible to:

- Lower risk costs and operating costs that will translate into lower rates for credit recipients
- Have a higher number of eligible credit recipients
- Serve female heads of household and mplement the Presidential order

Esquema 1 Estructura y objetivos de un programa para jefas de hogar.

Figure 1 *Structure and Objectives of the Program for Women Heads of Families.*

Este programa otorga un subsidio de casi US$4.000 por cada familia que esté encabezada por una mujer, con el objetivo de que esas familias tengan su casa en un plazo máximo de siete años. El subsidio de la CONAVI puede complementarse con un subsidio de gobiernos estatales y con financiamiento y garantía de Sociedad Hipotecaria Federal y de FONHAPO, respectivamente. La acción puede implicar la compra de vivienda nueva o usada, o bien la autoproducción asistida en lote propio.

La vivienda tiene que tener dos recámaras y medir al menos 45 m²; si se trata de una vivienda rural, debe construirse conforme a los usos y costumbres de la localidad en cuestión.

Una de las beneficiarias del programa de autoconstrucción de una vivienda nueva, Sara Villatoro, que reside en Comitán, en el Estado de Chiapas comenta:

«No tenía suficiente espacio para la numerosa familia. Sin embargo, obtener una casa propia me iba a costar mucho. El programa me permitió hacer la autoconstrucción de mi propia casa nueva, heredando la tierra de uno de mis hermanos. Estoy muy feliz de obtener mi patrimonio».

Este programa apoyó a los grupos vulnerables como jefas de hogar y familias jóvenes de 18 a 29 años con menores ingresos. El 57,5% de las familias beneficiarias de este programa estaban ubicadas en las zonas urbanas, y esto les permitió mejorar su calidad de vida.

Program resources may be used to purchase either a new or existing home, or for the beneficiary to build her own home on land she owns. The house needs to have two bedrooms and measure at least 45 square meters. If the home is in a rural area, it must be built in accordance with the uses and customs of the locality in question.

Sara Villatoro is one program beneficiary who built her own new home in Comitán in the state of Chiapas:

"I didn't have enough space for our large family where we were living, but getting a house of my own was going to be very costly," she explained. "The program allowed me to self-build my own new house on a piece of land I inherited from one of my brothers. I am very happy to have a home of my own."

The Housing Program for Women Heads of Families has supported vulnerable groups such as heads of families and young families headed by women ages 18 to 29 with lower incomes. Of the beneficiary families of this program, 57.5 percent have been residents of urban areas.

IMG 14 Una beneficiaria del programa *Vivienda para mujeres jefas de familia* en Campeche. Fuente: Comisión Estatal de Vivienda de Campeche.
A beneficiary of the Housing Program for Women Heads of Families in Campeche. Source: State Housing Commission of Campeche.

No tenía suficiente espacio para la numerosa familia. Sin embargo, obtener una casa propia me iba a costar mucho. El programa me permitió hacer la autoconstrucción de mi propia casa nueva.

I didn't have enough space for our large family where we were living, but getting a house of my own was going to be very costly. The program allowed me to build my own new house.

Sara Villatoro

PROGRAMAS DE APOYO A LAS MUJERES EN SUS TRABAJOS ACTUALES QUE LES PERMITAN EQUILIBRAR SU VIDA PERSONAL CON LA LABORAL

Con el fin de apoyar el crecimiento profesional de las mujeres en el sector de la vivienda, los miembros de MULIV han impulsado las siguientes acciones en sus diferentes instituciones de trabajo[1]:

1. **Creación de una red de trabajo (networking) para mujeres que impulsen nuevas oportunidades laborales.**
2. **Planes de desarrollo laboral específico para las promociones en sus empleos.**
3. **Salas de lactancia.**
4. **Opciones para equilibrar vida personal y trabajo, con programas como el denominado «Soy más».**
5. **Horarios laborales que permitan el «home office», y abarquen permisos y consideren situaciones personales específicas para que las mujeres puedan acudir a citas médicas, festivales escolares de sus hijos, entrevistas para obtener pasaportes y visas, y cuestiones personales, entre otros asuntos.**
6. **Códigos de ética y políticas para prevenir la intimidación y el acoso, así como también evitar la discriminación, de modo que se pueda trabajar en un ambiente de respeto.**

1 Ver la página web de MULIV: http://muliv.com/somos.html

SUPPORTING WOMEN IN THEIR JOBS SO THEY CAN BALANCE THEIR WORK AND PERSONAL LIVES

To support the professional growth of women in the housing sector, MULIV has promoted the following actions in cooperation with the different institutions with which it works[1]:

1. Creation of a work network specifically for women to promote new job opportunities.
2. Specific labor development plans for women to obtain promotions at their jobs.
3. Installation of breastfeeding rooms in workplaces.
4. Options to balance personal life and work through programs such as Soy más ("I Am More").
5. Work schedules that allow for working from home, and work leave that takes into consideration specific personal situations, permitting women to go to medical appointments, attend their children's school events, and take care of administrative and personal matters, among other issues.
6. Codes of ethics and policies to prevent bullying and harassment, as well as to prevent discrimination, allowing women to work in a respectful environment.

1 See the MULIV website at http://muliv.com/somos.html

IMG 15 Calle en Ciudad Obregón. *A street in Ciudad Obregón.*

CONCLUSIONES

Si bien en México se han promovido acciones para impulsar la participación activa de la mujer en el ámbito laboral, todavía existe una brecha importante en cuanto a las funciones, niveles y calidades salariales de hombres y mujeres.

La mayor parte de la carga familiar la tienen estas últimas, ya que no solo deben dedicar tiempo a su trabajo, sino que se sienten responsables de sus hijos, padres y otros dependientes económicos, lo cual les imposibilita alcanzar un desarrollo profesional similar al de los hombres.

Es necesario reducir la brecha mencionada, mediante el fomento acciones puntuales que se traduzcan en políticas públicas que impulsen mejores soluciones de vivienda y equipamiento, para que las mujeres puedan compaginar su vida profesional y laboral a la vez que propugnan su crecimiento laboral y su carrera salarial.

Mujeres Líderes por la Vivienda (MULIV) ha surgido como una respuesta a esa necesidad y, desde su creación, se fundó con un consejo y miembros de los 78 sectores que hoy abarca el sector de la vivienda, para dar respuesta a necesidades concretas, con acciones puntuales tendientes a que las mujeres puedan acceder a soluciones de vivienda digna, con un equipamiento que les facilite la vida cotidiana, y para que a la vez se generen políticas laborales que permitan equilibrar trabajo y vida familiar, de modo de que las mujeres puedan proyectar una mejor carrera salarial.

La agenda hacia el futuro implica continuar apoyando las acciones anteriormente descritas, crear programas de becarios y ampliar la red de trabajo hacia organismos internacionales similares y de otros sectores en el país; participar más activamente en la agenda de sostenibilidad para la reducción del CO2 en el sector de la edificación residencial, y promover una participación activa de los organismos multilaterales que tengan en su agenda programas de equidad de género.

Todo lo anterior servirá para que la equidad de género en el sector de desarrollo urbano y vivienda ponga en marcha la nueva agenda urbana y la productividad en México.

CONCLUSIONS

While Mexico has promoted actions to boost the participation of women in the workplace, there remains a significant gap in work roles, wages, and levels between men and women.

Women bear most of the family burden, so while they need to devote time to their work, they are also responsible for their children, parents, and other economic dependents. This makes it virtually impossible for them to attain a level of professional development similar to their male counterparts.

To reduce the aforementioned gap, it is necessary to promote specific actions that translate into public policies that foster improved housing and infrastructure solutions that enable women to better balance their family and work while also promoting their professional growth and salary path.

Women Leaders for Housing (MULIV) emerged in response to that need. Since its inception, the program has included members representing all of the 78 branches of the Mexican economy that shape the housing sector. The goal of MULIV is to better respond to women's particular needs and to carry out specific actions to ensure women can access decent housing solutions and infrastructure that facilitates the functionality and safety of their daily lives. The program also promotes labor policies that help women balance work and family life so that they can develop their career and salary paths.

MULIV's agenda going forward calls for supporting the actions described above as well as creating grant programs, and expanding the labor network by reaching out to other economic sectors in the country and to similar international organizations. The agenda also involves participating more actively in MULIV's sustainability agenda for CO2 reduction in the residential building sector, and promoting the participation of multilateral organizations that have gender equality programs on their agenda.

Taken together, these actions will help to ensure that incorporating gender equality into Mexico's housing and urban development sector will help launch a new urban agenda and improve productivity.

IMG 16 Ciclistas en Ciudad Obregón. *Cyclists in Ciudad Obregón.*

REFERENCIAS

Arceo-Gómez, Eva O y Campos-Vázquez, Raymundo M. 2014. «Evolución de la brecha salarial de género en México». El Trimestre Económico, vol. LXXXI (3), 323(julio-sept): 619-653. Ciudad de México: Fondo de Cultura Económica.
Disponible en http://www.redalyc.org/pdf/313/31340981004.pdf

Centro de Investigación de la Mujer en la Alta Dirección. 2013. Estadísticas sobre mujeres y empresarias en México. Ciudad de México: Centro de Investigación de la Mujer en la Alta Dirección.

CONAVI (Comisión Nacional de Vivienda). 2016. Discurso en el Congreso Nacional de CANADEVI. Ciudad de México.

Coneval (Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social). 2014. Pobreza y género en México: Hacia un sistema de indicadores. Ciudad de México: Coneval.
Disponible en http://www.coneval.org.mx/Medicion/MP/Paginas/pobreza-y-genero-en-Mexico-2010-2014.aspx.

FEM (Foro Económico Mundial). 2016. The Global Gender Gap Report 2016. Ginebra: FEM.
Disponible en http://www3.weforum.org/docs/GGGR16/WEF_Global_Gender_Gap_Report_2016.pdf

IDOM. 2012. «DUIS Equidad de Género: Servicios de Salud, Escuelas, Centros de Trabajo, Culturales y de Esparcimiento que Promueve la Equidad de Género en los Desarrollos urbanos Integrales Sustentables según Actividad Económica».

INEGI (Instituto Nacional de Estadística y Geografía). 1990. Censo de población y vivienda. Ciudad de México: INEGI.
Disponible en http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/proyectos/ccpv/default.aspx

-------. 2010. Censo de ocupación y vivienda. Ciudad de México: INEGI.
Disponible en http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/proyectos/ccpv/default.aspx

-------. 2011. Encuesta Nacional sobre Dinámica de las Relaciones en los Hogares. Ciudad de México: INEGI.
Disponible en http://www.beta.inegi.org.mx/proyectos/enchogares/especiales/endireh/2011

REFERENCES

Arceo-Gómez, Eva O., and Raymundo M. Campos-Vázquez. 2014. "Evolución de la brecha salarial de género en México" ("Evolution of the Gender Wage Gap in Mexico"). El Trimestre Económico 81(3): 619–53.
Available in Spanish at: http://www.redalyc.org/pdf/313/31340981004.pdf

Asociación Mujeres Líderes por la Vivienda (MULIV) (Women Leaders for Housing). 2016. "Presentation Materials." MULIV, Mexico City. June.

Center for Women's Research in Senior Management. 2013. "Statistics on Women and Businesswomen." Mexico City.

Consejo Nacional de Evaluación de la Politica de Desarrollo Social (CONEVAL) (National Council for the Evaluation of Social Development Policy). 2014. "Pobreza y género en México: Hacia un sistema de indicadores" ("Poverty and Gender in Mexico: Towards a System of Indicators"). Mexico City.
Available in Spanish at: http://www.coneval.org.mx/Medicion/MP/Paginas/pobreza-y-genero-en-Mexico-2010-2014.aspx

IDOM. 2012. "DUIS Equidad de Género: Servicios de Salud, Escuelas, Centros de Trabajo, Culturales y de Esparcimiento que Promueve la Equidad de Género en los Desarrollos Urbanos Integrales Sustentables según su Actividad Económica" ("DUIS Gender Equality: Health Services, Schools, and Employment, Cultural, and Recreation Centers that Promote Gender Equity in Sustainable Integral Urban Development in accordance with Their Economic Activities").

Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) (National Institute of Statistics and Geography). 1990. "Censo de población y vivienda" ("Population and Housing Census"). Mexico City.
Available in Spanish at: http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/proyectos/ccpv/default.aspx

-------. 2010. "Censo de ocupación y vivienda" ("Occupancy and Housing Census"). Mexico City.
Available in Spanish at: http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/proyectos/ccpv/default.aspx

-------. 2011. "Encuesta nacional sobre dinámica de las relaciones en los hogares" ("National Survey on the Dynamics of Household Relations"). Mexico City.
Available in Spanish at: http://www.beta.inegi.org.mx/proyectos/enchogares/especiales/endireh/2011

REFERENCIAS

-------. 2016. Cuenta Satélite de la Vivienda de México 2014. Ciudad de México: INEGI.
Disponible en http://www.inegi.org.mx/saladeprensa/boletines/2016/especiales/especiales2016_07_06.pdf

-------. 2017. Indicadores de ocupación y empleo al segundo trimestre de 2017. Ciudad de México: INEGI.
Disponible en http://www3.inegi.org.mx/sistemas/temas/default.aspx?s=est&c=25433&t=1

MULIV (Mujeres Líderes por la Vivienda). 2016. Material de presentación (junio). Ciudad de México: MULIV.

OCDE (Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos). 2012. Cerrando las brechas de género: es hora de actuar México. París: OCDE.
Disponible en http://www.oecd.org/gender/Closing%20the%20Gender%20Gap%20-%20Mexico%20FINAL.pdf

-------. 2014. El trabajo estadístico de la OCDE 2013-2014. París: OCDE.
Disponible en http://www.oecd.org/centrodemexico/laocde

-------. 2017. Construir un México inclusivo: políticas y buena gobernanza para la igualdad de género. París: OCDE.
Disponible en https://www.oecd.org/centrodemexico

SEDESOL (Secretaría de Desarrollo Social). 2010. Artículo No 73 de Vivienda. Ciudad de México: SEDESOL.
Disponible en https://www.gob.mx/sedesol/documentos/articulo-no-73-de-vivienda-2010

REFERENCES

-------. 2016. "Cuenta satélite de la vivienda de México 2014" ("Satellite Housing Account of Mexico 2014"). Mexico City.
Available in Spanish at http://www.inegi.org.mx/saladeprensa/boletines/2016/especiales/especiales2016_07_06.pdf

-------. 2017. "Indicadores de ocupación y empleo al segundo trimestre de 2017" ("Indicators of Occupation and Employment in the Second Quarter of 2017"). Mexico City.
Available in Spanish at: http://www3.inegi.org.mx/sistemas/temas/default.aspx?s=est&c=25433&t=1

Organization for Economic Cooperation and Development (OECD). 2012. Closing the Gender Gaps: Act Now, Mexico. Torque: OECD.
Available at: http://www.oecd.org/gender/Closing%20the%20Gender%20Gap%20-%20Mexico%20FINAL.pdf

-------. 2014. "The Statistical Work of the OECD 2013–2014." Paris.
Available at: http://www.oecd.org/centrodemexico/laocde/El%20trabajo%20estad%C3%ADstico%20de%20la%20OCDE%20EBOOK.pdf

-------. 2017. Construir un México inclusivo: políticas y buena gobernanza para la igualdad de género (Building an Inclusive Mexico: Policies and Good Governance for Gender Equality). Paris: OECD.
Available in Spanish at: https://www.oecd.org/centrodemexico/medios/Estudio%20G%C3%A9nero%20M%C3%A9xico_CUADERNILLO%20RESUMEN.pdf

Secretaría de Desarrollo Social (SEDESOL) (Secretariat for Social Development). 2010. "Article No. 73: Housing." Mexico City.
Available in Spanish at https://www.gob.mx/sedesol/documentos/articulo-no-73-de-vivienda-2010

World Economic Forum (WEF). 2016. The Global Gender Gap Report 2016. Geneva: WEF.
Available at: http://www3.weforum.org/docs/GGGR16/WEF_Global_Gender_Gap_Report_2016.pdf

—

MADRID, CIUDAD DE LAS MUJERES

Por María Camila **Ariza**

El equipo de trabajo agradece especialmente a la Dra. Marián López Fernández Cao, profesora de la Universidad Complutense de Madrid, por su soporte en la provisión de información y comentarios.

—

MADRID, CITY OF WOMEN

By María Camila **Ariza**

The work team is especially grateful to Dr. Marián López Fernández Cao, a professor at the Complutense University of Madrid, for contributing information and comments.

INTRODUCCIÓN

MADRID

Población: 3.207.846 habitantes

Population: 3.207.846 inhabitants

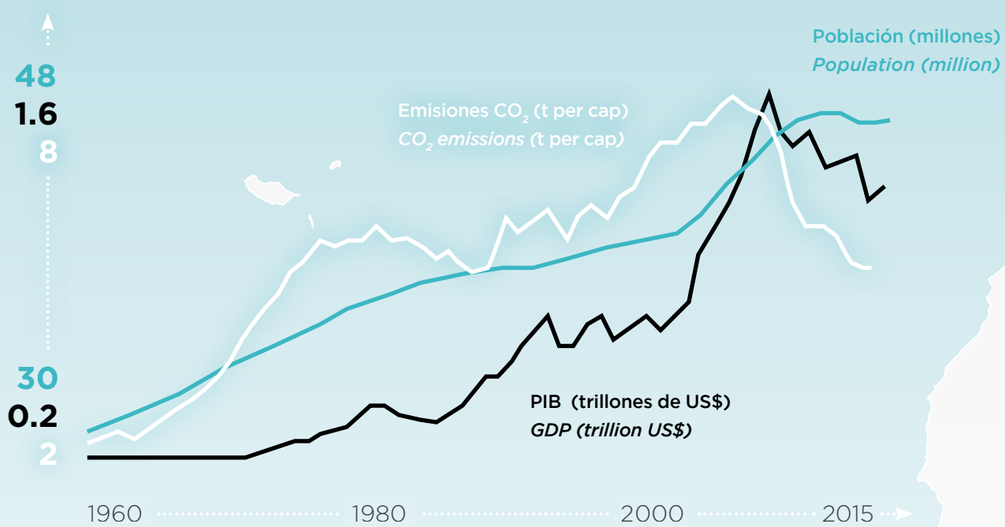
Tercera ciudad más grande de la Unión Europea

3rd largest city of the European Union

Centro político, económico, cultural y geofráfico de España

Political, economic, cultural and geographic center of Spain

Madrid, la capital de España, es considerada una de las ciudades europeas con mayor riqueza cultural. Su historia se inicia en el siglo IX con la construcción de una fortaleza levantada por el emir Mohamed en el año 852, aunque la ciudad toma mayor importancia en 1561 con el establecimiento de la corte del reino. A partir de entonces comienza un período de desarrollo urbanístico y demográfico de la capital, que pasa de tener 4.060 habitantes en 1530 a 37.500 habitantes en 1594. Este crecimiento poblacional junto con la instauración de los centros político-administrativos hicieron que Madrid se convirtiera en un foco principal de artistas, científicos y empresarios del país, lo cual atrajo más población y mayor desarrollo económico y cultural. Actualmente la población de Madrid supera los 3.207.846 de habitantes, de los cuales alrededor del 53,5% es mujer. Su producto interno bruto (PIB) per cápita durante 2016 fue de €32.723. Ese año Madrid recibió a más de 5,7 millones de turistas extranjeros que representaron aproximadamente €7.500 millones para su economía.



Datos de España. *Spain data*. Fuente/*Source*: World Bank. https://data.worldbank.org/country/spain

INTRODUCTION

Mapa 1 Ubicación de España y Madrid.

Map 1 *Location of Spain and Madrid.*

Madrid, the capital of Spain, has one of the greatest cultural heritages among European cities. Although its history begins in in the ninth century with the construction of a fortress erected by Emir Mohamed, Madrid rose to prominence in 1561 when it became the seat of the Royal Court. The city then experienced a period of urban and demographic development, growing from 4,060 inhabitants in 1530 to 37,500 inhabitants in 1594. This population growth and the establishment of political and administrative centers made Madrid a magnet for many Spanish artists, scientists, and entrepreneurs, in turn attracting even more people and fostering greater economic and cultural development.

Today the population of Madrid is 3,207,846, and an estimated 53.5 percent of its residents are women. Its GDP per capita in 2016 was 32,723 euros, and in that year alone Madrid hosted more than 5.7 million foreign tourists who contributed approximately US$7.5 billion to its economy.

Mapa 2 Plano de Madrid.

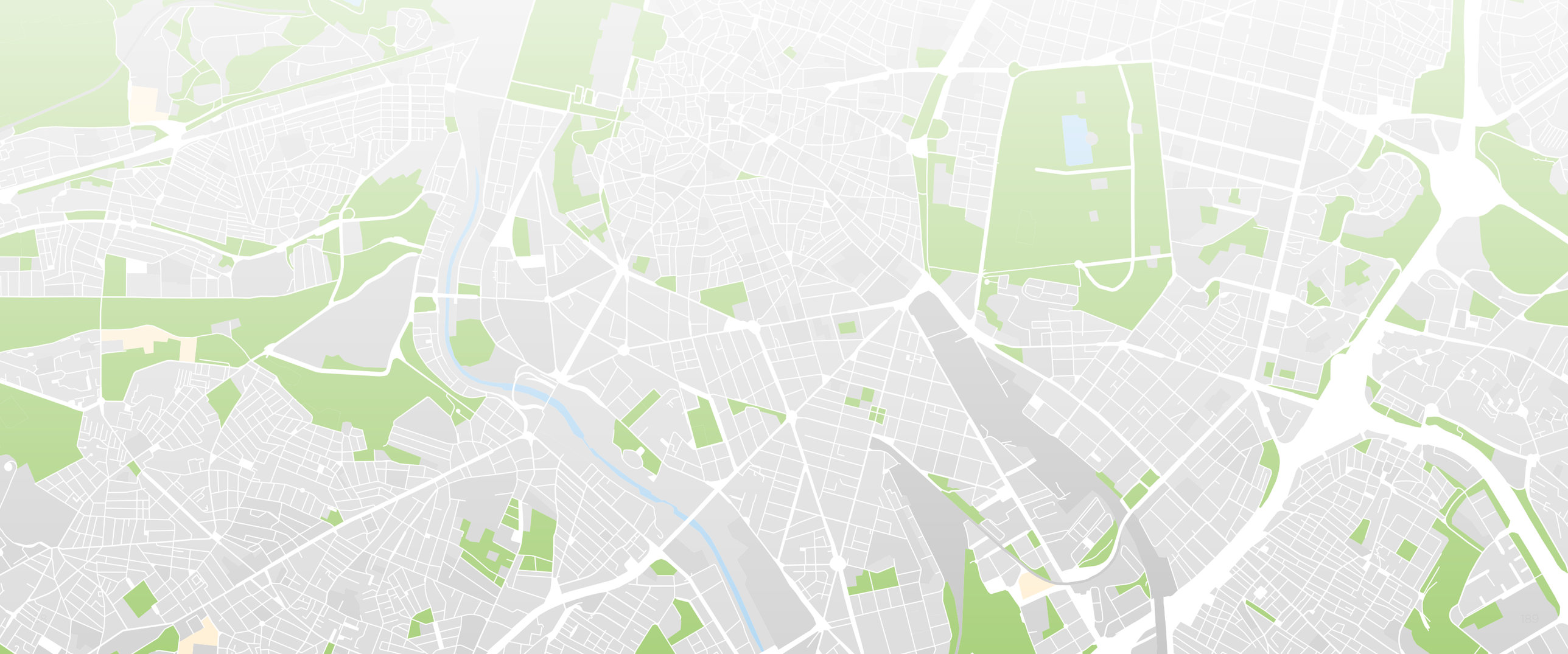
Map 2 *Madrid city map.*

Además de ser una ciudad que anualmente atrae a millones de turistas, desde los años setenta Madrid ha experimentado un proceso migratorio que ha generado una población muy diversa. En la actualidad, el 13% de los habitantes es extranjero (405.233 personas), de los cuales el 46% es de América Latina; el 11%, de Rumania; el 5%, de Marruecos; el 9%, de China, y cerca del 2%, de Portugal (Ayuntamiento de Madrid, 2017).

Asimismo, desde principios del siglo XV España posee una comunidad de gitanos importante. A lo largo de estos siglos este grupo ha sido víctima de discriminación social, y a pesar de que ha habido una mejora en su reconocimiento como ciudadanos españoles con beneficios políticos y sociales, aún integra la población vulnerable de la ciudad. Hoy en día en Madrid residen alrededor de 60.000 gitanos, de los cuales alrededor del 45% es menor de 16 años y el 48% es mujer.

In addition to attracting tourists, Madrid has been a destination for migrants since the 1970s that has made its population particularly diverse. Currently, 13 percent of the inhabitants are of foreign origin and of those 405,233 persons 46 percent are from Latin America, 11 percent from Romania, 9 percent from China, 5 percent from Morocco, and 2 percent from Portugal (City Council of Madrid 2017).

Since the beginning of the 15th century, Spain has had a sizable gypsy community that over the centuries has been the victim of social discrimination (Gypsy Foundation Secretariat. 2006). Although there has been an improvement in their recognition as Spanish citizens with political and social benefits, they still constitute the city's most vulnerable population. There are currently around 60.000 gypsies in Madrid: about 45 percent of them are younger than 16 and 48 percent of them are women.



PROYECTO DIVERCITY

La riqueza cultural de la ciudad ha despertado el interés no solo en los ciudadanos y turistas sino también en aquellos expertos que han buscado rescatar su valor y potenciarlo. Este es el caso del grupo de investigación «Aplicaciones del Arte en la Integración Social» (EARTDI) de la Universidad Complutense de Madrid, que desde 2006 lleva a cabo investigaciones y programas a partir de prácticas artísticas y de una mirada arteterapéutica con el fin de involucrar a colectivos conformados por población vulnerable y en riesgo de exclusión, y en pos de la igualdad de género.

A partir de estas ideas, en 2015 surge el proyecto europeo DIVERCITY, «diving diversity in museums and in the city», con el objetivo de introducir la diversidad en los museos y la ciudad rompiendo el paradigma de que la cultura únicamente se encuentra en espacios cerrados a los cuales muchos no tienen acceso. Al ser un proyecto financiado por la Unión Europea, muchas entidades y organizaciones han colaborado como socias y aliadas mediante la implementación de distintas metodologías en las ciudades del continente. Entre estas se rescatan Elan Interculturel, París; Artemisszió Foundation, Budapest; Museo Etnográfico de Budapest; Stand 129, Caritas, Viena; Museo de Helsinki, Helsinki, y REDE, Lisboa.

El proyecto europeo DIVERCITY se inició con el liderazgo de la profesora de la Universidad Complutense de Madrid Marián López Fernández Cao, doctora en Bellas Artes y máster en Intervención Psicoterapéutica. A través de esta iniciativa se han explorado diferentes metodologías para impulsar experiencias en las cuales los museos y espacios museográficos promuevan encuentros culturales con audiencias en riesgo de exclusión y con distintos enfoques socioeconómicos, de género, generacionales y multiculturales.

IMG 1 Logo de Divercity. *Divercity logo.*
Fuente/*Source*: Divercity Spain
https://divercitysite.weebly.com

DIVERCITY PROJECT

The cultural wealth of Madrid has awakened interest not only among its own citizens and tourists but also among experts striving to rescue and empower its cultural heritage. Such is the case of the research group Applications of Art in Social Integration (Aplicaciones del Arte en la Integración Social - EARTDI) of the Complutense University of Madrid, which has been carrying out research and programs based on artistic practices with an art-therapeutic approach since 2006. The aim of EARTDI is to reach out to populations that are vulnerable and at risk of exclusion in order to pursue gender equality.

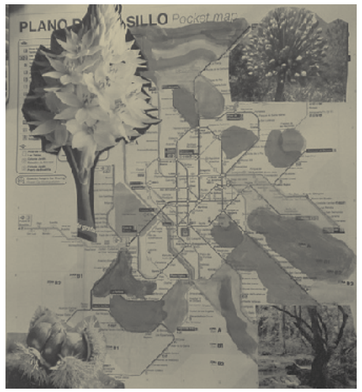
Drawing on these same ideas, the European DIVERCITY Project was created in 2015 to introduce diversity in Madrid's museums and citywide by breaking the paradigm that culture is only to be found in venues to which many people do not have access. The project is financed by the European Union and includes a range of partners and alliances that have helped to implement similar programs in other locations, including Elan Interculturel in Paris, Artemisszió Foundation in Budapest, Ethnographic Museum of Budapest, Stand 129, Caritas, in Vienna, the Helsinki Museum, and REDE in Lisbon.

DIVERCITY began under the leadership of Marián López Fernández Cao, a professor at the Complutense University of Madrid with a doctorate in Fine Arts and a masters in Psychotherapeutic Intervention. The program has explored a variety of methodologies that use different socio-economic, gender, generational, and multicultural approaches to promote cultural encounters between museums and audiences of socially excluded groups. The project has been carried out with the support of some of the city's most renowned museums such as El Prado, Thyssen-Bornemisza Museum, the Costume Museum, the Reina Sofía, and Matadero de Madrid, among others. These museums have moved beyond the limitations imposed by closed physical spaces in order to create visits and alternative itineraries across the city, such as touring the streets to get different perspectives on the city's past and the wealth of its social and cultural diversity.

IMG 2 Marián López Fernández Cao
Fuente/*Source*: Ayuntamiento Tarancón

El proyecto se ha realizado con el apoyo de museos como El Prado, Museo Thyssen-Bornemisza, Museo del Traje, el Reina Sofía y el Matadero de Madrid, entre otros, que han sobrepasado el límite de estos espacios cerrados llenos de historia y cultura y han creado visitas e itinerarios alternativos en toda la ciudad que permiten recorrer las calles y el pasado de la capital, a través de diferentes visiones que ilustran la riqueza de diversidad social y cultural.

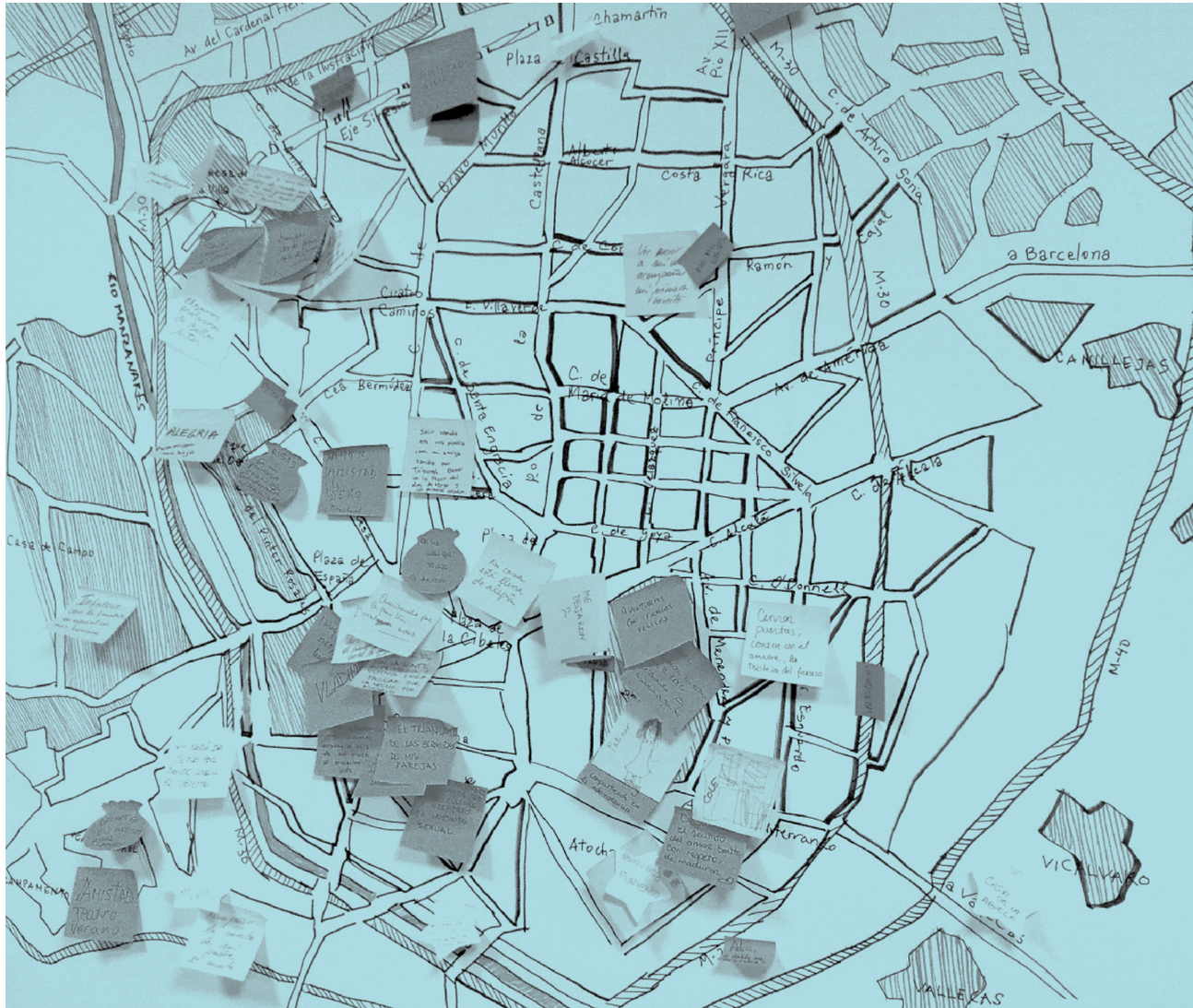
DIVERCITY contó con el patrocinio del Ministerio de Cultura, que seleccionó los museos con los cuales trabajar a fin de que en el futuro fuera posible buscar algunas alternativas para replicar el proyecto. La etapa de diseño comenzó con la vinculación de las diferentes asociaciones internacionales y desarrollo de talleres y metodologías con colectivos en riesgo de exclusión. Entre estos grupos de población vulnerable, teniendo en cuenta el contexto demográfico de Madrid, se escogieron agrupaciones de jóvenes de etnias gitanas excluidos del sistema escolar y las comunidades de inmigrantes que enfrentan dificultades diarias para adaptarse a la ciudad y desplazarse. Asimismo, se incorporaron un colectivo de mujeres con discapacidades mentales, asociaciones de artistas, personas que vivían en la calle y mujeres que se habían dedicado a la prostitución, con el objetivo de que a través de talleres comunitarios la ciudad lograra obtener una visión más diversa e incluyente y así abrirse y acoger a todo tipo de ciudadanos.



IMG 3 & 4 Planos de bolsillo. *Pocket maps*

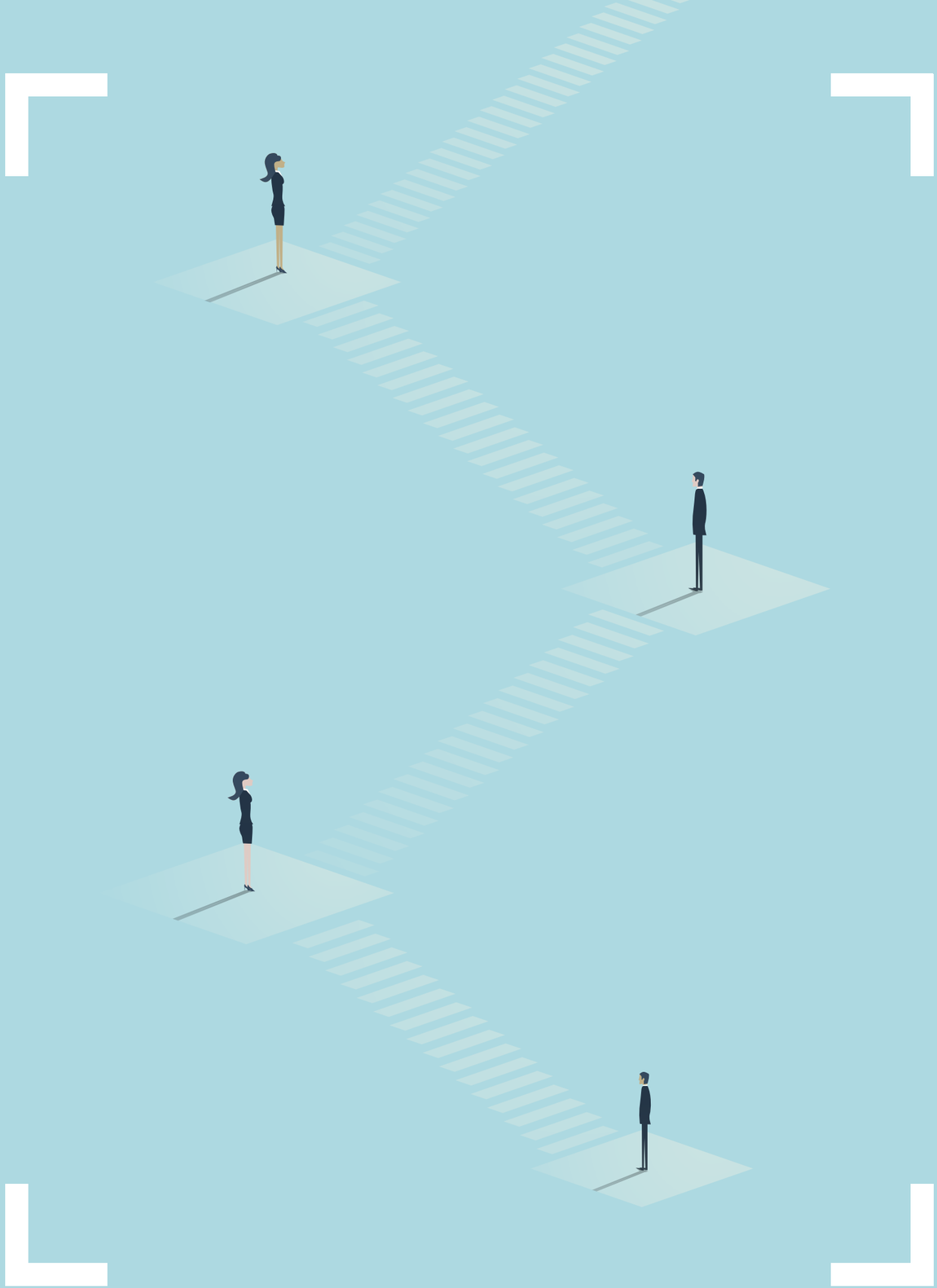
DIVERCITY was sponsored by the Ministry of Culture, which selected the museums to work with in the hope of replicating and expanding the project in the future. The design stage began by linking the different international associations involved with the development of workshops and methodologies that targeted social groups at risk of exclusion. Associations of artists also joined in. The demographic context of Madrid was taken into account, and the audiences selected included different vulnerable groups, such as ethnic Roma youths excluded from the school system and other immigrant communities that regularly encounter difficulties in adapting to the city and freely moving around it. Persons from other excluded groups also began to participate in the project, including women with mental disabilities, homeless persons, and women who had engaged in prostitution. The aim was for the city and its cultural institutions to gain a more diverse and inclusive vision through community workshops and thereby become more open and welcoming to all types of citizens.

IMG 5 Mapa de Madrid con itinerarios de género. *Madrid map with gender itineraries.*



Existe una relación directa entre el diseño y desarrollo urbano de ciertos lugares y las emociones que estos espacios producen en sus ciudadanos.

There is a direct relationship between the design and urban development of certain places and the emotions that these spaces evoke in citizens.



Marián López Fernández Cao

MADRID, CIUDAD DE LAS MUJERES

En este contexto y al visualizar a Madrid como una ciudad incluyente nació un compromiso por rescatar la igualdad y darles mayor protagonismo a las mujeres de la capital. Dentro del proyecto europeo de DIVERCITY se desarrolló entonces una iniciativa conocida como «Madrid, ciudad de las mujeres», con la cual se buscó narrar la vida de las mujeres de la ciudad a través de su participación.

El objetivo de la primera fase del proyecto fue mostrar la mujer actual de la capital. En ese marco, se convocó a los colectivos de población en riesgo de exclusión con los que se venía trabajando, y se les propuso a las mujeres diseñar una cartografía participativa que plasmara un itinerario distinto y construido por ellas, donde cada una pudiera referirse y enmarcar un espacio específico de Madrid ligándolo a una emoción, y potenciando su participación y apropiación del territorio.

De acuerdo con la Dra. Marián López Fernández Cao, la directora de este proyecto, «de esta manera se inició la construcción de un mapa político emocional de la ciudad con el interés de mostrar que existe una relación directa entre el diseño y desarrollo urbano de ciertos lugares y las emociones que estos espacios producen en sus ciudadanos». Se constató que hay lugares que generan miedo a algunas mujeres, barrios completos que inspiran alegría o zonas de la ciudad controversiales que a algunas mujeres les causan temor, a otras enfado y a otras felicidad. «En principio, se puso en marcha un trabajo con nueve emociones básicas como miedo, alegría, tristeza, enfado, amor, equilibrio, sorpresa, asco y seguridad», afirmó López Fernández.

MADRID
CIUDAD
MUJERES

IMG 6 Logo de Madrid Ciudad de las Mujeres.
Logo of Madrid City of Women.

THE MADRID, CITY OF WOMEN INITIATIVE

From this endeavor to view Madrid as an inclusive city was born a commitment to equality for women and to give the women of the capital greater prominence. Within the DIVERCITY Project, a sub-initiative known as "Madrid, City of Women" was developed to narrate women's life in the city through their participation.

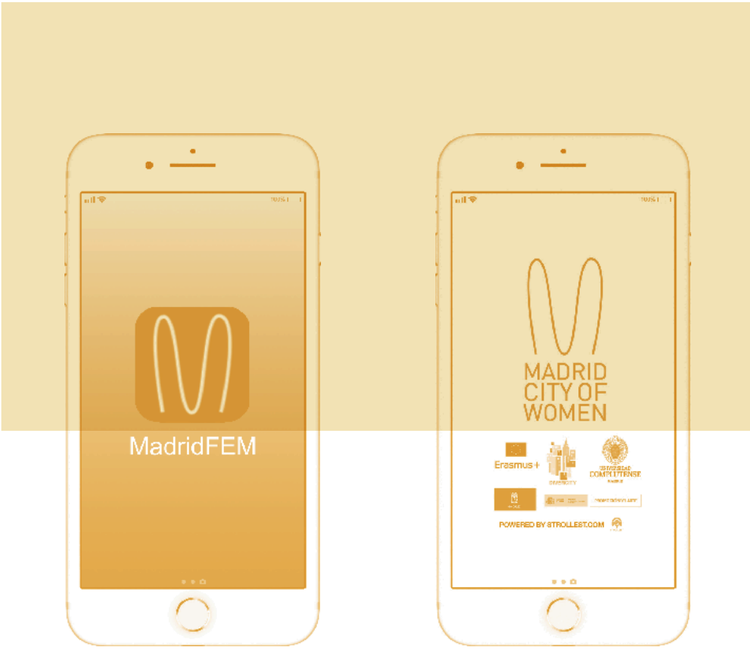
The objective of the first phase of the project was to show the current woman of the capital. Women from socially excluded groups working with the project were asked to sketch out their own physical and emotional "maps" of the city, including through drawings, photos, and videos that referenced spaces that were both relevant and evocative emotionally for them – that is, a type of mapping of their territorial reality in the city (see Fig. 1, Boxes 1 & 2).

"This began the construction of an emotional political map of the city, a map that sought to demonstrate that there is a direct relationship between the design and urban development of certain places and the emotions that these spaces evoke in citizens," explained López Fernández Cao, the project director. "The task started out with nine basic emotions: fear, joy, sadness, anger, love, balance, surprise, disgust, and security. It was found that there are places that generate fear in some women, entire neighborhoods that inspire joy, and controversial areas of the city that make some women feel fear, others anger, and others happiness. "

This women's itinerary program has succeeding in collecting stories and experiences that show the "female face" of Madrid, in the process creating an alternative approach to exploring and living in it. At the same time, it has been a tool to involve women from different social and cultural strata, giving them an interactive space to comment on their city of residence, express their expectations and feelings, and build their self-esteem and sense of community.

The project's participants include students, bus drivers, women living in the streets, the disabled, and immigrants. It has served to promote the empowerment of these marginalized women and, in many cases, create spaces to meet and work together, reflect on the city, and become drivers of change. The participants were able to imbue life and meaning to Madrid's public spaces and become active agents of transformation capable of influencing the city's urban policies. For Madrid's cultural entities, the project offered an opportunity to more closely embrace citizens of the city with whom they had had limited contact in the past, generating interaction and inclusion.

IMG 7 Marián López Fernández Cao
Fuente/*Source*: Publicación digital. Tribuna Complutense. La Complutense diseña una aplicación para visibilizar la historia de las mujeres madrileñas. Foto: Jesús de Miguel



IMG 8 Madrid Ciudad de las Mujeres app.
Madrid City of Women app.

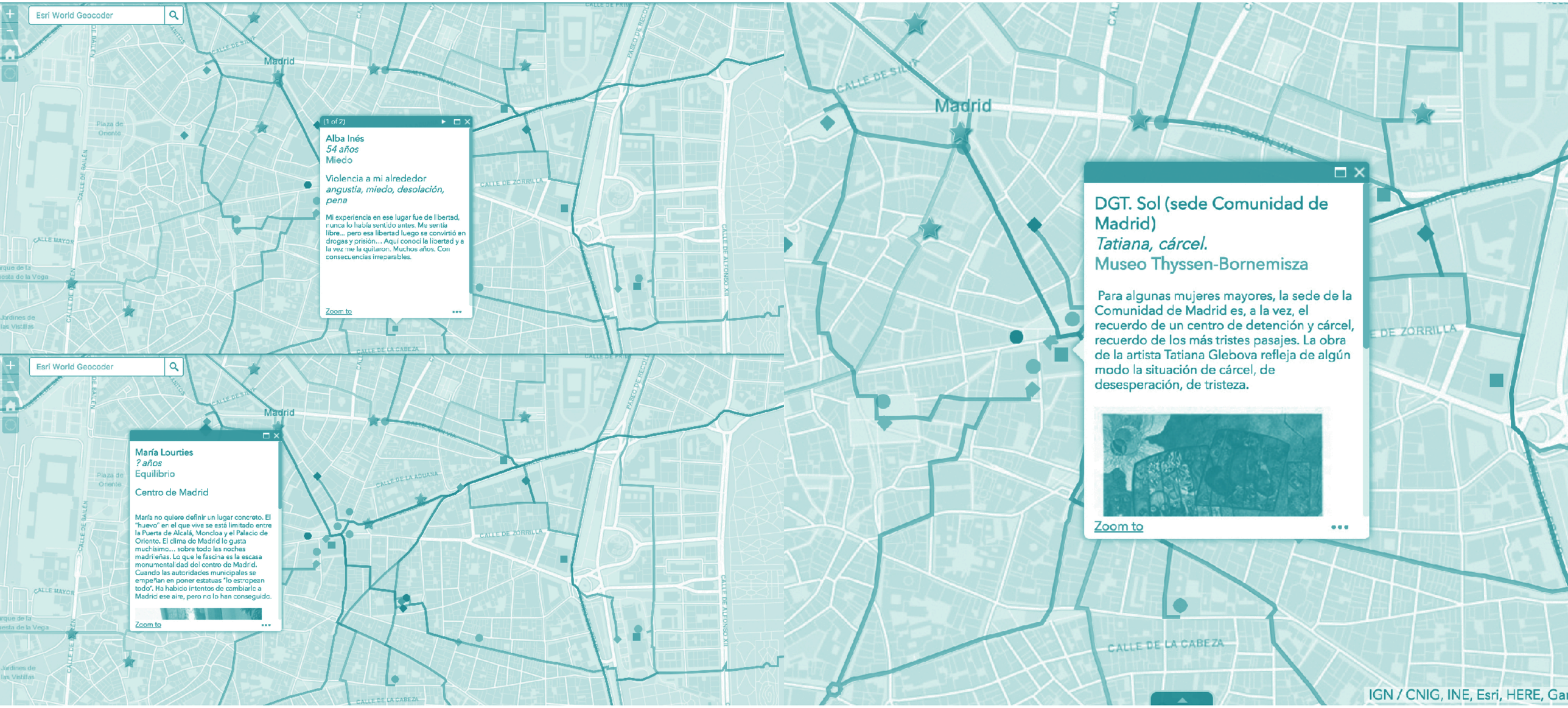
Este programa ha conseguido mostrar la cara femenina de la ciudad, pues ha creado una alternativa para recorrerla y vivirla, pero también ha sido un instrumento de expresión y participación ciudadana mediante el cual mujeres de distintos estratos sociales y culturales han podido plasmar sus expectativas y sentimientos, y han logrado establecer espacios para mejorar su autoestima y convivencia progresivamente.

Estudiantes, conductoras de autobús, mujeres en situación de calle, mujeres discapacitadas e inmigrantes que viven en Madrid participaron del proyecto que ha permitido promover el empoderamiento de estos grupos de mujeres y, en muchos de los casos, crear espacios de reunión y trabajo conjunto, para reflexionar sobre la ciudad e impulsar el cambio. Los espacios culturales de Madrid empezaron a ser más cercanos a la ciudadanía y a generar reflexión, interacción e inclusión. De esta manera, grupos sociales compuestos por mujeres marginadas lograron darles vida y significado a espacios públicos de la ciudad, convirtiéndose en agentes activos de transformación que con su participación podían influir en las políticas públicas y urbanas de su ciudad.

IMG 9 Plaza Mayor de Madrid
Madrid's Plaza Mayor square
Crédito/*Credit*: Vlad Teodor

UNA CARTOGRAFÍA POLÍTICO-SOCIAL

A SOCIO-POLITICAL CARTOGRAPHY



IMG 10 Capturas de pantalla de la app Madrid, Ciudad de las Mujeres. *Madrid, City of Women app's screenshots.*

Metropolis Building. Thyssen-Bornemisza Museum

Madrid is a hotbed of activity. The students of Complutense University chose the Metropolis because it reminds them of the Gran Via during the Christmas holidays or the December Bridge (Puente de Diciembre), when many families go for promenades along the streets. The Metropolis is one of Madrid's most emblematic and unforgettable landmarks.

RECUADRO 1

MARIÁNGELES

ALEGRÍA: ARCHIVO HISTÓRICO NACIONAL

Después de más de 10 años sin trabajar para cuidar de mi hija, en 2007 decidí matricularme en Historia del Arte. No había estudiado antes en la universidad, pero los estudios se me dieron bastante bien, aunque debido a mi edad no tenía mucha confianza en que pudiera dedicarme profesionalmente a ser historiadora del arte. Acabé la licenciatura en 2012 con un expediente muy bueno y continué con el master en Historia del Arte, siempre dudando por mi edad y sin tenerlo muy claro. En 2013 durante el desarrollo de mi TFM estaba en el Archivo Histórico Nacional, en la calle Serrano número 115 de Madrid, cuando vino mi hija a buscarme, no le funcionaba el teléfono y los bedeles me avisaron, al salir hacia el registro de entrada oí que la persona de información le decía al guardia de seguridad: «es la hija de una investigadora». Oír que e referían a mi como investigadora, fue una emoción muy grande, una gran alegría. Un detalle apenas insignificante me hizo consciente de que a pesar de mi edad había conseguido tener una nueva profesión. Cada vez que se plantea un nuevo reto recuerdo ese momento y ese lugar, Madrid sabe a alegría, Madrid me empodera. Desde el 1 de julio de 2015 soy Investigadora en Formación en el Departamento de Historia del Arte de la Universitat de València (hasta 2019), gracias a una Beca de Formación del Profesorado Universitario del Ministerio de Educación, Cultura y Deporte.

BOX 1

MARIÁNGELES

JOY: THE NATIONAL HISTORICAL ARCHIVE

"After more than 10 years without working because I had to take care of my daughter, I decided in 2007 to enroll in a History of Art course. I hadn't been a student at the university before, but I did quite well, even though I did not feel very confident that at my age I would be able to dedicate myself professionally to becoming an art historian. I finished my degree in 2012 with a very good academic record and I went on to pursue a master's degree in the history of art, always hesitating because of my age and not having a clear purpose. One day in 2013, my daughter came looking for me at the National Historical Archive, where I was working on my master's thesis. As I went out to meet her, I overheard the person at the information desk telling the security guard 'She's the daughter of a researcher.' I felt such emotion and joy to hear myself being referred to as a researcher. It was only an insignificant detail, but it made me aware that despite of my age, I still had managed to undertake a new profession. Every time a new challenge arises I remember that moment and that place: Madrid tastes joyful, Madrid empowers me. Since July 2015, thanks to a scholarship from the Ministry of Education, Culture and Sports, I have been a Researcher in Training at the Department of Art History of the University of Valencia."

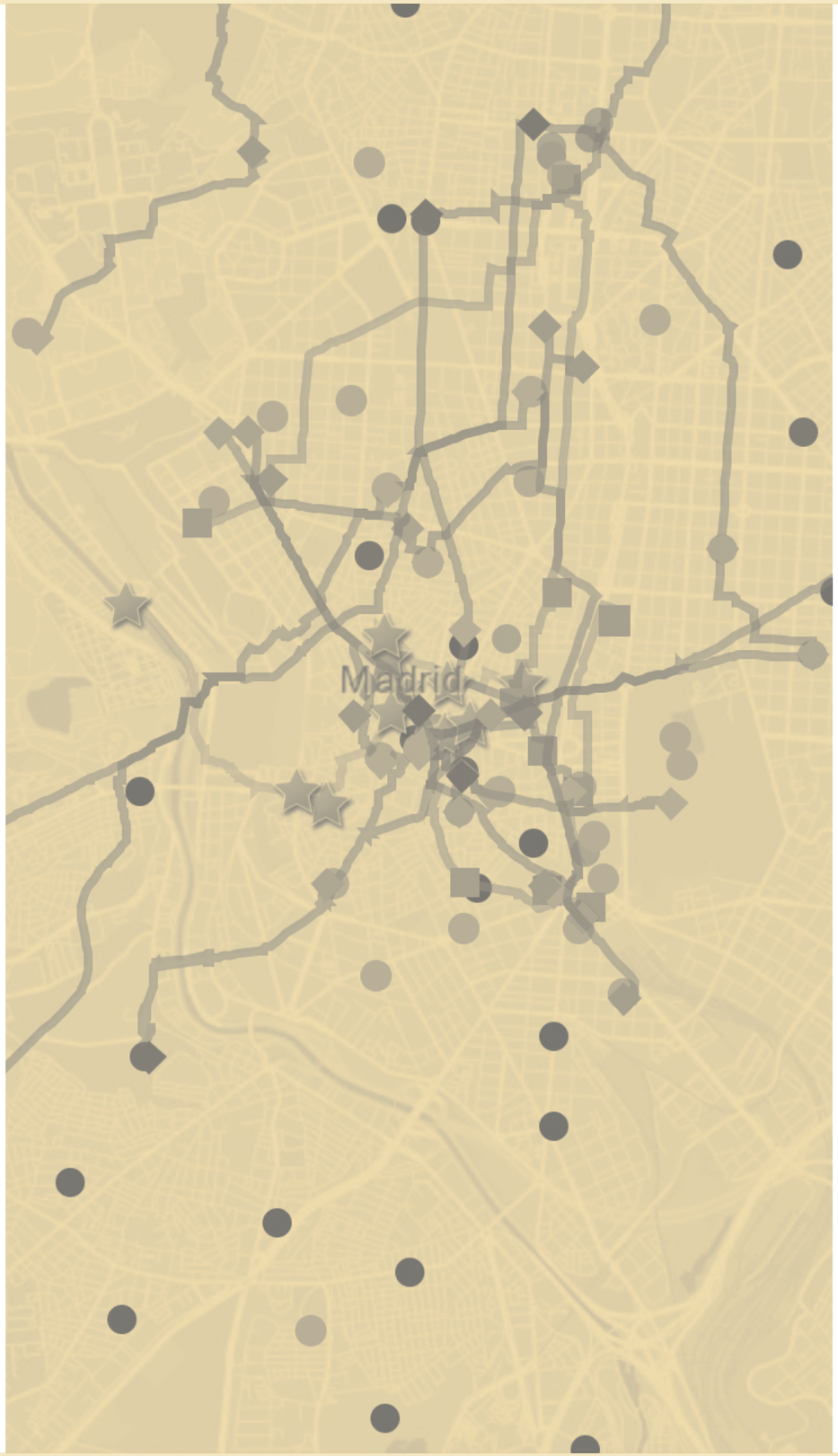
IMG 11 Turistas en el Parque del Retiro, Madrid. *Tourists in El Retiro Park, Madrid.* Crédito/*Credit*: Urko Castanos

RECUADRO 2

MANUELA FERNÁNDEZ
MIEDO: MADRID Y EL METRO

Cada día ella se pasa tres horas entre el metro y el tren de cercanías para ir a trabajar. Tiene que madrugar muchísimo para estar en el trabajo a las ocho de la mañana. El metro está bien, pero es incómodo vivir tan lejos. Además, en los últimos tiempos, siente que todos vamos con un poco de miedo unos de otros. Ves a la gente con cierto miedo... sobre todo si ves a alguien con mochila, por ejemplo, ya sentimos desconfianza. Hace poco un hombre se puso a hacer fotografías en el vagón y enseguida le llamaron la atención... es por la desconfianza que tenemos por las cosas tan terribles que han pasado. Esto ha cambiado nuestras vidas... antes salías, te divertías, ibas tranquila con los niños... pero ahora vamos con desconfianza y hasta te da miedo preguntar una dirección.

Dice de sí misma que es una persona sencilla, a la que le gustan las cosas «derechas», y que si puede ayudar a alguien, está siempre dispuesta. Nació en Madrid al lado del Santiago Bernabeu, ahora vive en Fuenlabrada, aunque echa de menos vivir en Madrid. De vez en cuando se viene y recorre los barrios céntricos: Sol, Opera, Palacio, Latina, Antón Martín, Embajadores o Lavapiés, pasea por ellos con mucha nostalgia, porque la familia de su padre vivía en el centro. Ahora trabaja de limpiadora en la zona de Moncloa y tarda una hora y media en tren y metro en llegar cada día. Ella no tiene malos recuerdos de Madrid.



IMG 12 Captura de pantalla de la app Madrid, Ciudad de las Mujeres. Madrid, City of Women app's screenshots.

BOX 2

MANUELA FERNÁNDEZ
FEAR: MADRID AND THE METRO

Manuela was born in Madrid next to the Santiago Bernabeu soccer stadium and now lives in Fuenlabrada. But she misses living in Madrid and from time to time goes downtown and strolls around the neighborhoods: Sol, Opera, Palacio, Latina, Antón Martín, Embajadores, or Lavapiés. As she strolls, she feels very nostalgic because her father's family used to live in that area. At the same time, she sees some aspects of Madrid as having changed, and not necessarily for the better.

"Every day I spend three hours on the subway and the commuter train to go to work as a cleaning woman. I have to get up very early to be at work at eight o'clock in the morning. The subway is very good, but it is uncomfortable to live so far away. Additionally, lately, it seems that we are all a bit afraid of each other. You can see people being afraid, especially if you see someone with a backpack, for instance. We start feeling distrustful. Not so long ago a man began to take pictures in the car and he was immediately reprimanded because there is a lot of distrust due to the terrible things that have happened. This has affected our lives. Before, we used to go out, have fun, go about with our children without fear, but now there is distrust, you are afraid to ask for directions.

"As for me, I am a simple person, someone who likes straightforward things, and I'm always ready to help anyone."

DE LA HISTORIA A LA INNOVACIÓN Y LA TECNOLOGÍA

Varias mujeres empezaron a involucrarse en el proyecto haciendo una narrativa personal actual de cada uno de los lugares, incluyendo fotos, dibujos y videos que permitían hacer un recorrido emocional. Es entonces cuando surge inquietud respecto del impacto que puede tener trabajar con el presente de la ciudad, pero a su vez con la necesidad y la relevancia de rescatar a aquellas mujeres del pasado que han aportado en la construcción de la historia de una de las capitales más importantes de Europa. Así, «Madrid, ciudad de las mujeres» debía convertirse en un proyecto integral que también pudiera mostrar las huellas que han dejado mujeres desde distintas esferas y hacer homenaje a su legado.

En este marco, los líderes del proyecto iniciaron una segunda etapa de identificación y selección de aquellas mujeres que en el pasado escribieron la historia de la sociedad madrileña desde el ámbito cultural, político y científico, entre otros. Sobre esa base se desarrolló una aplicación que recoge todas estas historias y le permite al público recorrer Madrid desde una mirada diferente, visitando espacios de la ciudad y conociendo la historia que no cuentan los guías ni los buses turísticos. La aplicación muestra el mapa de la ciudad junto a una lista de mujeres protagonistas de la historia y grupos de colectivos que han marcado la sociedad. Por ejemplo, teniendo en cuenta que las mujeres han sido desde siempre las que han lavado la ropa de toda la población, la aplicación hace un homenaje a las lavanderas que iban al río Manzanares a lavar la ropa de todo Madrid durante años y que gracias a su oficio tejieron una comunidad en ese territorio. De esta manera se hace referencia a artistas, filósofas, científicas, colectivos de trabajadoras, políticas, educadoras y mujeres que lucharon por el sufragio femenino. Todas originarias de Madrid.

FROM HISTORY TO INNOVATION AND TECHNOLOGY

Several women began to get involved in the project by making a current personal narrative of each of the places, including photos, drawings and videos that allowed creating an emotional journey. At this point a new concern arises. It is not enough to engage with the present of the city. It is also necessary and relevant to rescue those women from the past that have contributed to the construction of the history of one of the most important capitals in Europe. In that sense, “Madrid, city of women” should become an integral project capable of showing the traces women from different areas have left and make a tribute to their legacy.

In this framework, the project leaders began a second stage by identifying and selecting those women that wrote the history of the society in Madrid from a cultural, political and scientific standpoint, among others. An application was developed that incorporated all these stories. The application allows the public to visit Madrid from a different perspective, visiting spaces in the city and learning a take on history that neither tour guides nor tour buses provide. The application shows a map of the city along with a list of key women in history and different population groups that have left a mark on the society. For example, bearing in mind that women have always been those who washed the clothes for the whole population, the application makes a tribute to the washerwomen who descended on the Manzanares river to wash clothes for all of Madrid for many years, thereby creating a community in that area. Reference is made in such a way to artists, philosophers, scientists, groups of workers, politicians, educators and women who fought for women’s suffrage. All women are originally from Madrid.

IMG 13 Turistas en Madrid.
Tourists in Madrid.
Crédito/*Credit*: Maridav

Desde la universidad se inició la identificación de 11 puntos sobre los cuales se quería destacar a alguna mujer o a un grupo del pasado y su impacto en la historia. El desarrollo de esta plataforma permitió presentar el proyecto a instituciones como el Ayuntamiento de Madrid, que se unió a la iniciativa con el ánimo de potenciarla. Tanto el Ayuntamiento como el Ministerio de Cultura no solo han aportado con la difusión del emprendimiento sino también en la incorporación de nuevos puntos al itinerario, como edificios, plazas y calles, entre otros. La aplicación se desarrolló en español e inglés y se puede descargar gratuitamente desde cualquier teléfono móvil con el fin de involucrar a todos los ciudadanos, así como a turistas y visitantes de Madrid. Actualmente hay 18 puntos de la ciudad con una historia para contar a través de imágenes, videos, audios y textos, que buscan recuperar la memoria de mujeres que han sido protagonistas en distintas épocas de Madrid y que hoy contribuyen a objetivos pedagógicos y culturales que promueven la igualdad.

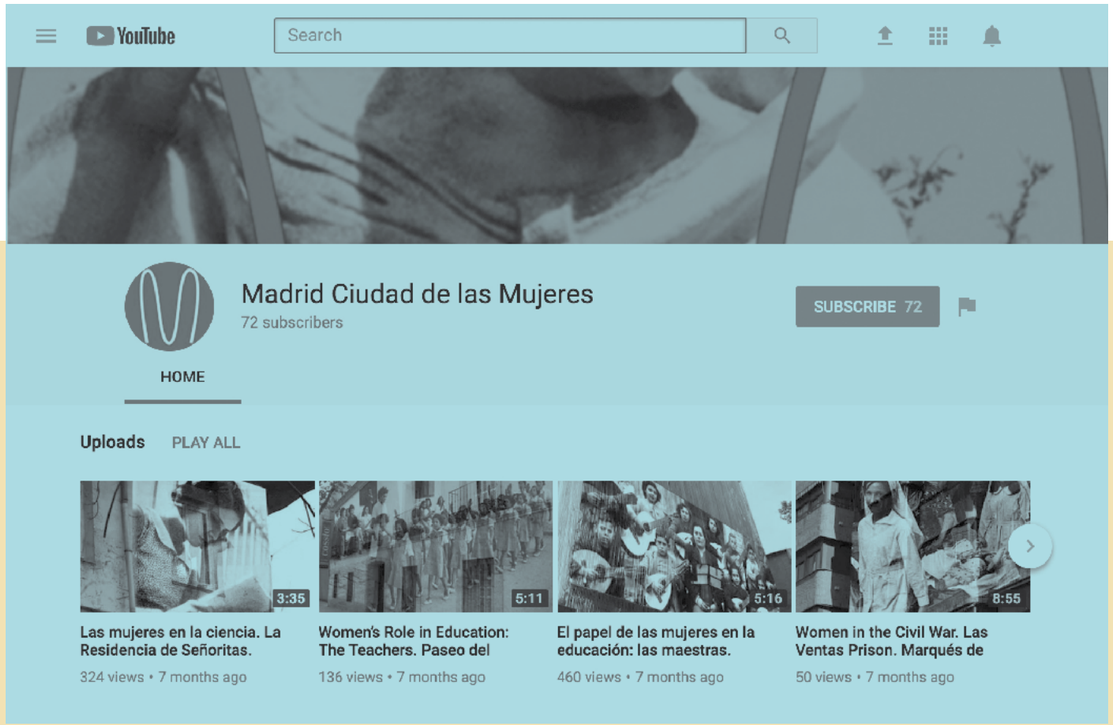
RECUADRO 3

LAS MUJERES TABACALERAS

IMG 14 & 15 Youtube Channel: Madrid Ciudad de las Mujeres. Video: Las cigarreras. Tabacalera. Calle de Embajadores, 51. https://www.youtube.com/watch?v=nibXZBzBrYQ

El recorrido a través de Madrid incluye varios puntos emblemáticos como la Cárcel de adúlteras, la Residencia de Señoritas y la Real Fábrica de Tabacos. El video «Las cigarreras», sobre la historia de las tabaceras de Madrid, es un homenaje a aquellas mujeres que desde el siglo XIX trabajaron en la fábrica de tabacos de la ciudad, situada en el portillo de Embajadores, en Madrid. Este grupo de mujeres logró darle una visión femenina a la industria y posteriormente se convirtió en un símbolo de la defensa de la clase obrera en España.

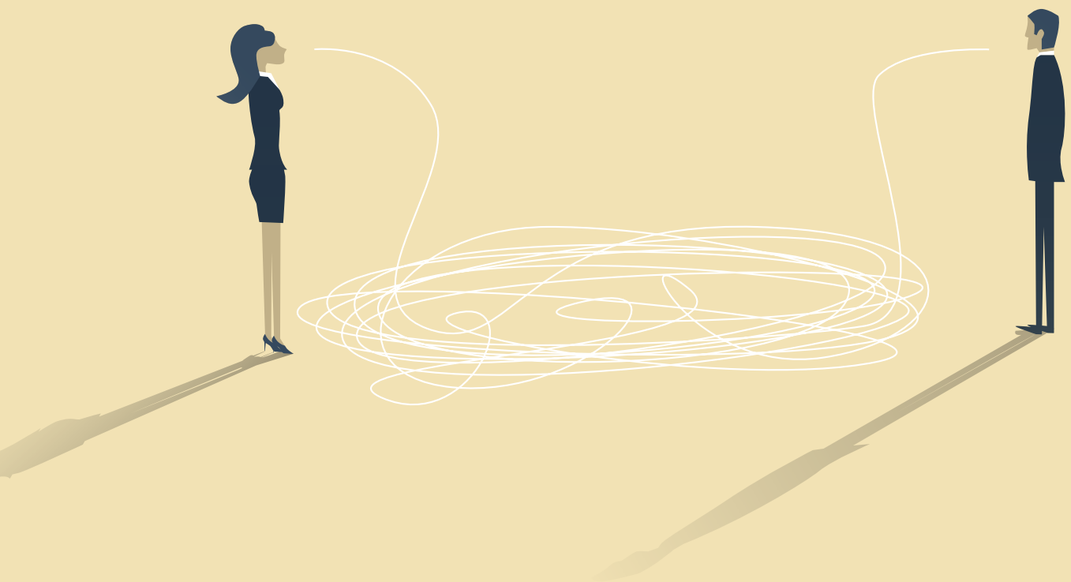
University researchers with the project identified 11 points they wanted to highlight about women or groups from the past and their impact on history. Development of the application platform made it possible to present the project to institutions such as the Madrid City Council, which joined the initiative. The City Council and the Ministry of Culture continue today to contribute to the dissemination of the initiative. New points have been added to the application's itinerary, including buildings, squares and streets, and even the story of women tobacco factory workers (Box 3). The application was developed in Spanish and English and can be downloaded for free from any mobile phone. There are currently 18 points in the city with a story to be told through pictures, videos, audios and texts that seek to recover the memory of key women from different periods of Madrid's history, and by doing so contribute to a pedagogical and cultural project promoting the equality of women today and going forward.



TOBACCO FACTORY WORKERS

BOX 3

The app developed by the Madrid, City of Women Project includes several emblematic points ranging from the Prison of Adulteresses to the Institute for Girls and the Royal Tobacco Factory. A video entitled "Las Cigarreras: Tabacalera, 51 Calle de Embajadores" about the history of tobacco factory workers in Madrid is a tribute to those women who, starting in the 19th century, worked in that factory in the Portillo de Embajadores neighborhood in Madrid. The women factory workers eventually became a symbol of the defense of the working class in Spain Madrid, City of Women. The video is available at https://www.youtube.com/watch?v=nibXZBzBrYQ



¿Qué experiencias tienen las mujeres que acaban de llegar a la ciudad?

What are experiences of women who have just arrived in the city?

Marián López Fernández Cao

UNIDAS CONSTRUYENDO CIUDAD

Uno de los principales logros de este proyecto fue despertar, a través del arte, emociones que pudieran representar simbólicamente la ciudad en la que habitan las mujeres. Esta herramienta permitió la creación de espacios de confianza para las participantes, el involucramiento individual pero también colectivo y el trabajo conjunto para conectar la ciudad con su interior y reflexionar sobre cómo las políticas urbanas tienen una relación cercana con los habitantes y de qué manera es posible que los ciudadanos puedan apropiarse de ella para construir el lugar donde habitan. De esta manera, también, se consiguió darles visibilidad a aquellas mujeres que además se encuentran en una situación vulnerable.

«Es el fruto de vivencias personales singulares, pero también, y esa es nuestra intención, es una respuesta a una configuración urbana precisa que facilita o dificulta la vida de las mujeres y las acciones que realizan, ya sean asignadas o elegidas. ¿Ayuda la ciudad a cuidar? ¿Silencia las acciones de sus ciudadanas? ¿Permite elegir? ¿Cuáles muestra? ¿Cuáles esconde? ¿Qué barrios se masculinizan, alejando así a las mujeres? ¿Qué zonas les dan miedo y enojo a las mujeres más jóvenes? ¿Cuáles, a las mujeres mayores? ¿Qué sitios debemos recordar? ¿Cuáles olvidar? ¿Qué experiencias tienen las mujeres que acaban de llegar a la ciudad?»

Profesora López Fernández Cao

BUILDING A CITY TOGETHER

One of the main achievements of this project was to awaken emotions through art that could symbolically represent the city where the women of Madrid live. The initiative helped to create spaces of trust for the participants, enabled individual and collective involvement and cooperation to connect the city with itself, facilitated reflection on how urban policies are closely related to urban inhabitants, and gave visibility to women in vulnerable situations.

"The project is the product of unique personal experiences, but it also is intended as a response to a specific urban configuration that can either facilitate or hinder the lives of women and their activities, whether by necessity or by choice. Does the city help in caring? Does it silence the actions of its female citizens? Does it allow for choice? What neighborhoods are masculinized in Madrid, keeping women away? Which areas generate fear and anger in younger or older women? Which places should we remember? Which ones should we forget? What are experiences of women who have just arrived in the city?"

Professor López Fernández Cao

The project is not without its challenges. It is no easy task to achieve the involvement of an array of communities and people, many of them in precarious situations that range from homelessness to lack of documentation, long working hours, and prostitution. Project leaders worked carefully to design focused workshops that involve participants gradually and progressively, sensitizing them to the project's objectives and adapting the workshops to the needs and circumstances of the participants. Similarly, workshop facilitators had to recognize from the outset the specificities of the different focus groups by adapting the language, the activities to be developed, and even the location and the type of museum where the exercises would be carried out.

"With some of the women and groups with whom we had already worked it was easy to motivate them and move forward." said López Fernández Cao. "But other groups generated more challenges, particularly in terms of the language used, because we had to translate or define concepts such as 'personal journey' to make sure that each group understood what we were working towards."

No obstante, es necesario mencionar que el trabajo con una comunidad tan variada, y que en muchos casos se encuentra en situaciones de exclusión, también se puede convertir en el principal reto de la iniciativa. Lograr la implicación de grupos con características especiales como la falta de hogar, carencia de documentación, trabajos de largas jornadas o con oficios que padecen estigmas socioculturales, como la prostitución, puede generar grandes desafíos. Por lo anterior, la universidad y los líderes del proyecto debieron trabajar en el diseño de talleres focalizados que buscaran involucrar a las participantes progresivamente, sensibilizándolas frente a la temática y adaptándose a sus características. De igual forma, los facilitadores de los talleres también tuvieron que reconocer desde un inicio las diferencias entre los grupos focales, adecuando el lenguaje, las actividades a desarrollar e incluso la ubicación y el tipo de museo donde se llevarían a cabo los ejercicios. «Con algunas mujeres y colectivos con los cuales ya habíamos trabajado fue fácil motivarlos y avanzar en esta iniciativa. Pero otros grupos generaron más desafíos, incluso con el lenguaje usado, pues debíamos traducir o definir conceptos, como itinerario personal, para asegurarnos de que cada grupo se hallaba familiarizado con el vocabulario», explica López Fernández.

IMG 16 Turista en Madrid. *Tourist in Madrid.*
Crédito/*Credit*: El Roce

AGRADECIMIENTOS

«Madrid, ciudad de las mujeres» comenzó como un programa que comprendía un grupo focal de la ciudad y en poco tiempo se convirtió en un proyecto en el cual el pasado y el presente se articulan para mostrar una Madrid incluyente. La ciudad se plantea como un espacio del que todos sus habitantes pueden apropiarse a través de las emociones, el arte, la historia y la creatividad para transformarlo, visibilizarlo y compartirlo con otros.

Este itinerario femenino recopila historias y experiencias y ofrece un espacio interactivo para que más mujeres puedan opinar sobre su ciudad. En ese sentido, constituye una alternativa para promover la igualdad de género en una ciudad en la cual solo el 21% de las calles lleva nombres femeninos y el 11% de las placas conmemorativas se refiere a mujeres (Echeverría, M., 2017).

Ana Villar, joven universitaria y nueva usuaria de la aplicación, reseña: «Llevo un poco más de tres años viviendo en Madrid y al descubrir esta aplicación me pareció interesante recorrer sus calles y conocer su historia. Me sorprendí al ver que muchas mujeres han dejado huella y han protagonizado acontecimientos importantes que gran parte de los espacios de la ciudad esconde entre sus paredes. Como extranjera, ahora veo algunos lugares con otros ojos pues al pasar por edificaciones como la casa esquinera donde antiguamente era la cárcel de adúlteras, donde en el siglo XVIII muchas mujeres fueron encerradas por ser acusadas de infidelidad, incluso hasta por los mismos celos del marido. O la Plaza del Rey, a la que conocía por lo que cuentan los guías turísticos, pero después supe que ahí también se ubicaba la primera asociación de mujeres que llevó a cabo la lucha de los derechos de las mujeres. Creo que sin esta aplicación jamás me hubiera enterado de estos hechos. Aun amigas nacidas en Madrid tampoco conocían la historia».

Este proyecto ha tenido un impacto cada vez mayor en la ciudad y también ha sido reconocido en diferentes ámbitos. «Madrid, ciudad de las mujeres» ganó la cuarta edición del concurso Te queremos comunicar 2016, de la agencia Cultproject[1], y recibió el 1er Premio de Transferencia en Tecnología y Conocimiento en Ciencias Sociales y Humanidades durante 2017. La directora del proyecto afirma que muchas personas de la ciudad se han acercado con el objetivo de participar en la iniciativa e incluir su perspectiva para alimentar el mapa de emociones femeninas de la ciudad y las propuestas de nuevos lugares con historias actuales que narren la historia con perspectiva de género. Asimismo, la Universidad Complutense de Madrid[2] continúa con el interés de seguir ampliando los puntos que cuentan el pasado de la ciudad a través de la vida de mujeres y colectivos femeninos de Madrid que han dejado una huella y cuya historia merece trascender y ser contada y conocida por otros. Por último, es interesante señalar que si bien actualmente no hay ningún convenio concreto establecido, el grupo líder del proyecto ha sido contactado por otras ciudades del país y también por ciudades internacionales como Santiago de Chile, las cuales han manifestado su interés de crear alianzas futuras para implementar un proyecto similar en sus ciudades que pueda contar la historia de sus mujeres.

1 Información adicional: http://tequeremoscomunicar.com/project/madrid-ciudad-de-las-mujeres-2

2 Información adicional: https://www.ucm.es/otri/cultura-cientifica-premio-transferencia-tecnologia-y-conocimiento

GRATITUDES

"Madrid, city of women" began as a program that included a focus group of the city and in a short time it became a project in which the past and the present were articulated to show an inclusive Madrid. The city is considered as a space all of its inhabitants can appropriate through emotions, art, history and creativity to transform it, make it visible and share it with others.

This women's itinerary collects stories and experiences and offers an interactive space for more women to comment on their city. In that sense, it constitutes an alternative to promote gender equality in a city where only 21% of the streets have female names and only 11% of commemorative plaques refer to women (Echeverría, M., 2017).

Ana Villar, a young university student and an immigrant, offered this review of the application developed by the Madrid, City of Women Project: "I have been living in Madrid for a little over three years and when I discovered this application I found it interesting to walk its streets and learn about its history. I was surprised to see that many women have left a mark and have played major roles in important events hidden within the walls of many spaces in the city. As a foreigner, I now see some places with different eyes. One example is when I pass the corner house that used to be a Prison for Adulteresses. In the 18th century many women were locked up there after being accused of infidelity, sometimes due to the husband's jealousy. Or the Plaza del Rey, which I already knew from stories of the tour guides. But through the app I learned that it was the location of the first association of women who led the struggle for women's rights. I believe that without this application I would never have known about these facts. Even my friends born in Madrid did not know the story! "

This project has had an increasing impact on the city and has been recognized in different areas. The Madrid, City of Women Project won the fourth edition of the 2016 "Te queremos comunicar" ("We Want to Communicate with You") Competition sponsored by the Cultproject Agency,[1] and received the First Prize for Transfer in Technology and Knowledge in Social Sciences and Humanities in 2017 from the Complutense University of Madrid.[2] López Fernández Cao, the project director, notes that people continue to approach the project wanting to participate and to share ideas and stories to add to its "city map" with a gender perspective, and the Complutense University of Madrid continues to look at ways to expand it. Finally, the project has been contacted by other cities in Spain and across the world, including Santiago, Chile, expressing their interest in creating future partnerships to implement a similar project to tell the story of the women in their cities.

1 Additional information available at http://tequeremoscomunicar.com/project/madrid-ciudad-de-las-mujeres-2

2 Additional information available at https://www.ucm.es/otri/cultura-cientifica-premio-transferencia-tecnologia-y-conocimiento

NOCHE EUROPEA DE LOS INVESTIGADORES

En el marco del impacto producido por el proyecto, el 29 de septiembre de 2017 se llevó a cabo la Noche Europea de los Investigadores en Madrid, una actividad cuyo principal objetivo es acercar los investigadores a los ciudadanos para que estos conozcan su trabajo, los beneficios que la investigación aporta a la sociedad y su repercusión en la vida cotidiana. La iniciativa se celebra simultáneamente en 340 ciudades europeas desde 2005, y en esta oportunidad la edición madrileña tuvo como objetivo desarrollar distintas actividades a través de las cuales se pudiera enseñar a los ciudadanos la relación que existe entre el turismo, la cultura y la perspectiva de género. Asimismo, se buscó promover una reflexión frente a la presencia femenina en la ciudad y en la memoria urbana de Madrid y, por supuesto, presentar el proyecto «Madrid, ciudad de las mujeres» como uno de los principales productos de un grupo de investigadores universitarios de la ciudad. Uno de los aspectos interesantes de esta iniciativa es que está dirigida a un público muy variado, desde niños y niñas hasta la población de la tercera edad.

Un ejemplo de las actividades que se llevan a cabo es «Reinventa tu ciudad: ven a renombrar las calles de Madrid con tus mujeres importantes», que fue organizada en el Jardín botánico de la ciudad y dirigida a un público infantil que tenía como tarea recurrir a la imaginación para ponerles nuevos nombres a las calles de la ciudad y cambiar así el mapa de Madrid. También se implementó una acción dirigida a los universitarios, en función de la cual las fachadas de las facultades de la Ciudad Universitaria se llenaron de imágenes de mujeres que se destacaron en la ciencia y en la cultura con el objetivo de generar un recorrido por las huellas que las mujeres dejaron en esas áreas durante distintas épocas de la ciudad. Asimismo, en el marco de una de las actividades destinadas a la población de la tercera edad se invitó a los visitantes a recorrer el Museo Thyssen para que después las mujeres adultas pudieran narrar sus recuerdos e historias de la vida cotidiana en la ciudad durante décadas anteriores con el fin de crear un mapa de recuerdos de la vida de las madrileñas.

IMG 17 & 18 Noche europea de los investigadores. *European researcher' night.*

EUROPEAN RESEARCHER' NIGHT

The main objective of European Researchers' Night held in Madrid in September 2017 was to discuss different activities through which citizens could learn more about the relationship between tourism, culture, and the gender perspective.[3] The European Researchers' initiative has been held simultaneously in 340 European cities since 2005. This time, the Madrid edition included a presentation about the Madrid, City of Women Project in order to promote reflection on the current and past presence of women in the city.

One activity invited participants to "reinvent your city" by suggesting new names for certain streets of Madrid honoring important women. Another activity mobilized university students to place images of women who excelled in science and culture on the façades of the different faculties of the Ciudad Universitaria in order to honor women who contributed to Madrid's development throughout history. Finally, an activity aimed at the elderly invited them to tour the Thyssen Museum and in some cases narrate their own stories of daily life in the city in years past in order to create a map of memories of life in Madrid.

3 More information about European Researchers' Night held in Madrid is available on the Fundación para el Conocimiento de Madrid website at http://www.madrimasd.org/lanochedelosinvestigadores2017/que-es

IMG 19 Noche europea de los investigadores. *European researcher' night.*

IMG 20 Noche europea de los investigadores. *European researcher' night.*

CONCLUSIONES

El proyecto “Madrid, ciudad de las mujeres” no solo ha contribuido a una mayor cohesión social, al incremento de contacto entre diferentes culturas y al empoderamiento de comunidades; también ha logrado aumentar el desarrollo de una identidad local, promoviendo la igualdad y ofreciendo a las mujeres participación y protagonismo en el lugar en el que habitan.

Además, ha promovido el cambio en la percepción de las agencias públicas y las autoridades de la ciudad, y ha despertado el interés de los ciudadanos en involucrarse en programas locales con perspectiva de género.

Por último, y no por eso menos importante, esta iniciativa ha posicionado el arte como una práctica profesional con impacto en la sociedad a través de la cual los participantes acrecientan su creatividad y su confianza, se involucran en actividades comunitarias y contribuyen al desarrollo y la identidad de la capital española.

CONCLUSIONS

Through it all, the Madrid, City of Women Project has contributed to greater social cohesion, increased contact with and between other cultures, empowered communities, and increased feelings of individual pride and local identity.

The project has also promoted a change in the perception of public agencies and city authorities, and it has sparked the interest of citizens wanting to participate in local programs with a perspective of change.

Last but not least, the initiative has positioned art as a practice with an impact on society that has increased both the creativity and the confidence of its participants and engaged them in community activities that contribute to the development and identity of Madrid.

REFERENCIAS

Ayuntamiento de Madrid. 2017. Portal web del Ayuntamiento de Madrid, Estadística, Población extranjera en la ciudad de Madrid. Publicado el 25 de julio de 2017.
Disponible en: http://www.madrid.es/portales/munimadrid/es/Inicio/El-Ayuntamiento/Estadistica

Divercity. 2015. Proyecto europeo.
Disponible en: https://divercitysite.weebly.com

Echeverría, Marta. (Conductora) 2017. Hoy empieza todo (programa de radio). Emisión del 10 de mayo de 2017 en Radio 3.
Disponible en: https://www.ivoox.com/hoy-empieza-todo-marta-echeverria-madrid-audios-mp3_rf_18607479_1.html

Fundación Secretariado Gitano. 2006. La población gitana española. En: Guía para la actuación con la Comunidad Gitana en los Servicios Sanitarios. Madrid: FSG.

Las cigarreras. Tabacalera. Calle de Embajadores, 51. 2017. Video sobre la historia de las tabacaleras de Madrid. Publicado el 22 de abril de 2017.
Disponible en: https://www.youtube.com/watch?v=nibXZBzBrYQ

Madrid aumenta su población tras 5 años de descensos y sigue teniendo más mujeres que hombres. (13/04/2016) El Mundo.
Disponible en: http://www.elmundo.es/madrid/2016/04/13/570e637422601db57b8b45d4.html

Madrid, ciudad de las mujeres. Proyecto colaborativo en Madrid.
Disponible en: http://madridciudaddelasmujeres.es

Marián López Fernández Cao. 2016. Madrid, ciudad de las mujeres: una cartografía político-social. (Texto en blogURBS).
Disponible en: http://www2.ual.es/RedURBS/BlogURBS/madrid-ciudad-de-las-mujeres-una-cartografia-politico-emocional

Noche Europea de los Investigadores. 2017. Octava Noche Europea de los Investigadores.
Disponible en: http://www.madrimasd.org/lanochedelosinvestigadores2017/que-es

Premio Te queremos Comunicar. 2016. "Madrid, ciudad de las mujeres" proyecto ganador de Te Queremos Comunicar 2016.
Información disponible en: http://tequeremoscomunicar.com/project/madrid-ciudad-de-las-mujeres-2

Universidad Complutense de Madrid. 2015. Proyecto de Investigación DIVERCITY. Diving into diversity in museums and in the city. Publicado el 8 de diciembre de 2015 en la sección de Noticias.
Disponible en: https://www.ucm.es/divercity/noticias/divercity-sumergiendonos-en-la-diversidad-en-los-museos-y-la-ciudad

Universidad Complutense de Madrid, Oficina de Transferencia de Resultados de Investigación (OTRI). 2017. Todos y todas somos importantes en la recuperación de las historias femeninas de Madrid. Publicado el 9 de septiembre de 2017.
Disponible en: https://www.ucm.es/otri/todos-y-todas-somos-importantes-en-la-recuperacion-de-las-historias-femeninas

Web oficial de Turismo de Madrid. Historia de Madrid.
Disponible en: https://www.esmadrid.com/historia-de-madrid

REFERENCES

City Council of Madrid. 2017. Web page of the City Council of Madrid.
Available in Spanish at: http://www.madrid.es/portales/munimadrid/es/Home/El-Ayuntamiento/Estadistica Areas-de-informacion-estadistica/Demografia-y-poblacion/Poblacion-extranjera

Complutense University of Madrid. 2015. DIVERCITY Research Project. Diving into Diversity in Museums and in the City (December 8).
Available at: https://www.ucm.es/divercity/noticias/divercity-sumergiendonos-en-la-diversidad-en-the-museos

Complutense University of Madrid Office of Transfer of Research Results (OTRI). 2017. All of Us, Men and Women, Are Important in the Recovery of the Female Stories of Madrid (September 9).
Available at: https://www.ucm.es/otri/todos-somos-importantes-en-la-recuperacion-de-las-historias-femeninas

DIVERSITY. 2015. European Project.
Available at: https://divercitysite.weebly.com

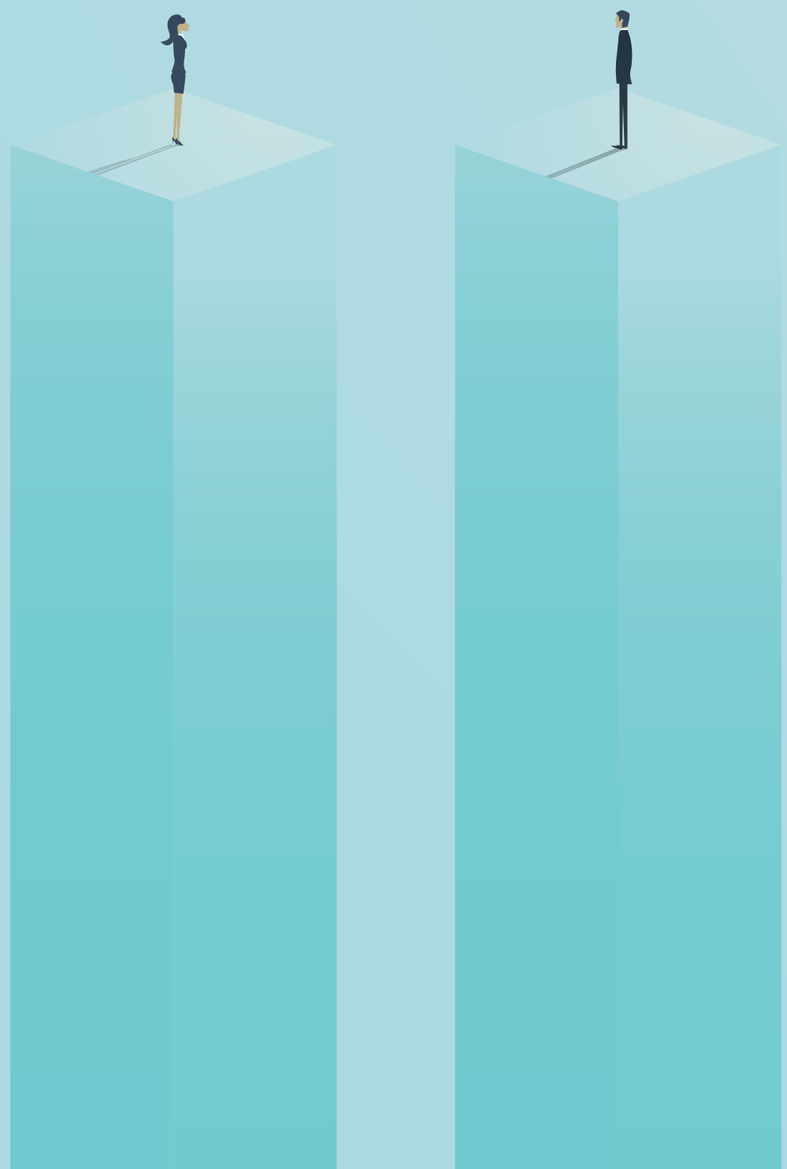
Echeverría, Marta. 2017. Today Everything Begins (radio program). Broadcast May 10 on Radio 3.
Available in Spanish at: https://www.ivoox.com/hoy-empieza-todo-marta-echeverria-madrid

El Mundo. 2016. "Madrid Increases Its Population after Five Years of Declines and Continues to Have More Women than Men" (April 13).
Available at: http://www.elmundo.es/madrid/2016/04/13/570e637422601db57b8b45d4.html

Gypsy Foundation Secretariat. 2006. "The Spanish Gypsy Population." In Guía para la actuación con la Comunidad Gitana en los Servicios Sanitarios (Guidelines for Action with the Gypsy Community in Health Services). Madrid: FSG.

López Fernández Cao, Marián. 2016. Madrid, City of Women: A Political-Social Cartography. Blog post.
Available at: http://www2.ual.es/RedURBS/BlogURBS/madrid-ciudad-de-las-mujeres-una-cartografia-politico-emocional/

Madrid, City of Women. Undated. Collaborative Project in Madrid.
Available at: http://madridciudaddelasmujeres.es/



Empoderar a las mujeres conduce a un crecimiento más inclusivo de la sociedad y la nación.

Empowering women leads to a more inclusive growth of society and the nation.

Sharad Pawar

INCLUSIVE CITIES

URBAN PRODUCTIVITY THROUGH GENDER EQUALITY

CIUDADES INCLUSIVAS

PRODUCTIVIDAD URBANA A PARTIR DE LA IGUALDAD DE GÉNERO

Nora **Libertun de Duren**
Anri **Hiramatsu**
María Camila **Ariza**
María Paloma **Silva de Anzorena**

SEP 2018

IDB BID