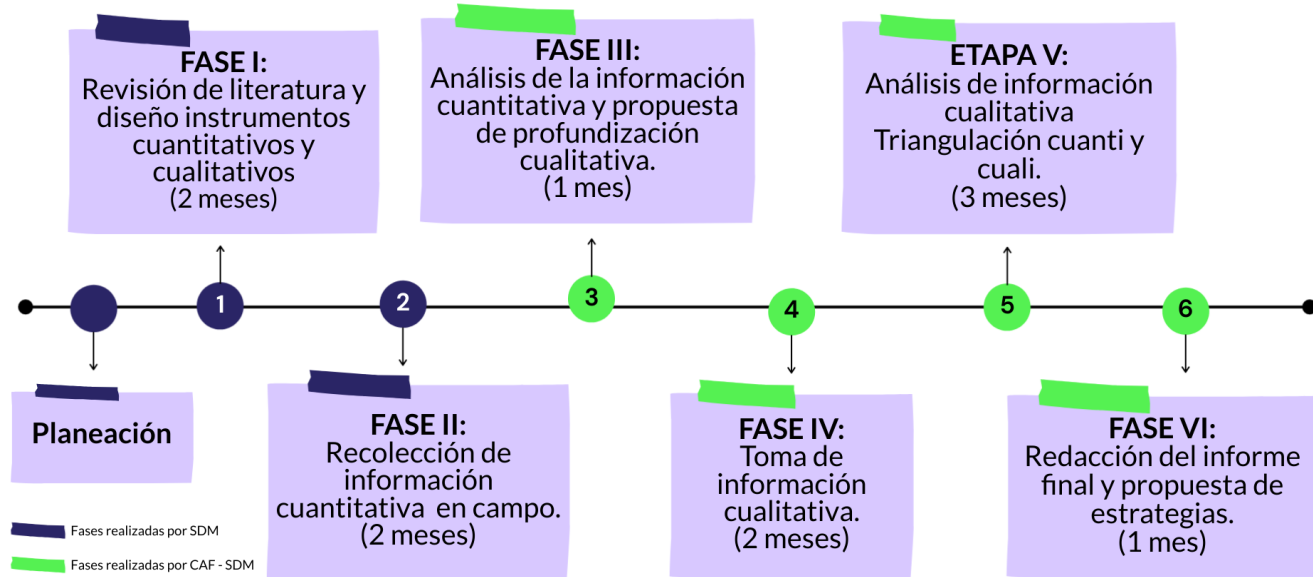


## PERFIL DE PROYECTO

<b>NOMBRE DEL PROYECTO</b>	<b>Consultoría de Movilidad y Género para la ciudad de Bogotá</b>
<b>INSTITUCIÓN BENEFICIARIA Y/O EJECUTOR</b>	<b>Secretaría Distrital de Movilidad -SDM.</b>
<b>OBJETIVO GENERAL</b>	Realizar una caracterización, con perspectiva de género e interseccional, de los patrones de movilidad en Bogotá, así como formular estrategias y recomendaciones de intervención en la planeación de la movilidad.
<b>OBJETIVOS ESPECÍFICOS</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Tomar y capturar la información de la Encuesta de Movilidad y Género (EMG) 2021 en la ciudad de Bogotá D.C.</li> <li>2. Analizar la información recolectada de la EMG 2021 y revisar los instrumentos cualitativos para profundizar en los hallazgos de la encuesta.</li> <li>3. Realizar el levantamiento de información cualitativa.</li> <li>4. Analizar la información cualitativa recolectada y realizar la triangulación de información a través de métodos mixtos.</li> <li>5. Generar estrategias de intervención que respondan a las necesidades de movilidad identificadas y formular recomendaciones de intervenciones concretas en la planeación de la movilidad</li> </ol>
<b>DESCRIPCIÓN PROYECTO:</b>	<p><b>DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO</b></p> <p>El presente proyecto tiene como fin realizar una caracterización, con perspectiva de género e interseccional, de los patrones de movilidad de población adulta en Bogotá, utilizando metodologías cuantitativas y cualitativas mediante el desarrollo de las siguientes fases:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Primera fase: se centra en la construcción metodológica del proyecto: la revisión de literatura, estudios de caso y la construcción de instrumentos cuantitativos y cualitativos.</li> <li>● Segunda fase: contempla el levantamiento de información cuantitativa mediante la realización de encuestas en la ciudad de Bogotá D.C.</li> <li>● Tercera fase: abarca el análisis de información cuantitativa y la propuesta de profundización específicas para la realización de aproximación cualitativa.</li> <li>● Cuarta fase: contempla el levantamiento de información cualitativa,</li> <li>● Quinta fase: contempla el análisis de información cualitativa la realización de la triangulación de información cuantitativa y cualitativa y la propuesta de estrategias, y</li> <li>● Sexta fase: incluye la formulación de recomendaciones de intervenciones concretas en la planeación de la movilidad que respondan a las necesidades de las diferentes poblaciones.</li> </ul>



A través de métodos cuantitativos y cualitativos se busca que esta caracterización capture de manera transversal los siguientes aspectos y de manera específica los ejes temáticos relacionados más adelante.

**Aspectos transversales**

Diversas identidades de género: en el desarrollo del proyecto se busca abordar de manera transversal las diferentes identidades de género más allá de un enfoque binario en la caracterización de los patrones de movilidad.

Barreras / no-movilidades:

Jirón *et al.*, establecen necesario entender la movilidad desde las barreras que tienen las personas para transportarse y cómo estas pueden afectar los patrones espaciales y temporales de las actividades que realizan (2020). Es decir, entender que hay una multiplicidad de variables, condiciones o situaciones de los individuos que determinan la forma de movilizarse e incluso limitan o restringen la movilidad, por lo que se considera esencial capturar las no-movilidades, es decir, los viajes que se dejan de realizar y las barreras o causas de estas inmovilidades.

	<p><b><u>Interdependencia:</u></b> También es importante observar las relaciones de interdependencia que existen entre los miembros del hogar, saliendo del enfoque individual de movilidad y entendiendo que para realizar las actividades y cuidados de los miembros es necesario hacer acuerdos de acompañamiento. Jirón especifica que no se trata de dependencia de niños a adultos, sino de interdependencia en cuanto los niños y/o adolescentes también son esenciales para realizar determinadas actividades de la familia. Esto también involucra los cuidadores de personas en condición de discapacidad y su dedicación casi exclusiva a esa labor; lo cual lleva a preguntarse por la interdependencia temporal en la medida que los cuidadores también en algún momento de su vida necesitan de cuidados. De esta forma, el rol del cuidado y de responsabilidad hacia otras personas, que está de la mano con el ciclo de vida de los miembros del hogar, se traduce en diferencias en la carga que algunos roles tienen y que implican organización y prácticas que pueden modificar los patrones de movilidad (2020, p. 206).</p> <p><b>Ejes temáticos:</b></p> <p>A partir de las temáticas propuestas en la Guía metodológica para la Planificación y el Diseño del Sistema de Movilidad y Transporte (Ortiz et al., 2021), en el marco de este proyecto buscamos caracterizar en la movilidad de los habitantes de Bogotá los siguientes ejes temáticos:</p> <p><b><u>Físicos:</u></b> Elementos físicos del sistema de transporte, del espacio público y de la ciudad que facilitan o limitan la movilidad. Accesibilidad y acceso a la infraestructura de transporte.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Infraestructura para la conectividad y viajes multimodales.</li> <li>● Características de la infraestructura que influyan sobre la experiencia de los viajes (Ej. condiciones de iluminación, del estado de la malla, de los cruces, del mobiliario urbano, entre otros.)</li> </ul> <p><b><u>Geográficos:</u></b> Elementos relacionados con la conectividad del transporte, distribución de orígenes y destinos, segregación espacial.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Tipo de viaje (encadenados, lineales, etc) y su relación con costos y tiempos.</li> <li>● Modos formales e informales utilizados de acuerdo a necesidades.</li> <li>● Orígenes y destinos según motivo y características de viaje.</li> <li>● Conectividad del transporte hacia viajes laborales, y no laborales en horarios pico y valle.</li> </ul> <p><b><u>Económicos:</u></b> Elementos relacionados con los costos de transporte, la capacidad económica, el acceso a trabajo y el desarrollo de actividades de cuidado.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Costos asociados al transporte con respecto a otros gastos y al total de ingresos de los hogares.</li> <li>● Costos de viajes de cuidado, viajes encadenados.</li> <li>● Relación entre necesidades de movilidad, costos de transporte, tiempos de viaje y elección modal.</li> </ul>
--	--

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cómo las necesidades de movilidad y tiempo en labores de cuidado determinan el acceso a ciertos trabajos y oportunidades.</li> <li>• Servicios asociados a la movilidad como forma de trabajo.</li> </ul> <p><u>Temporales:</u> Aspectos relacionados con dinámicas temporales de tiempos de viaje y usos del tiempo. Se deben tener en cuenta como mínimo los siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Horarios de viaje, viajes de noche.</li> <li>• Preferencias modales asociadas al horario de viaje.</li> <li>• Tiempos de viaje peatonales a servicios o equipamientos en la ciudad.</li> <li>• Tiempo de viaje, tiempos de espera, tiempo de trasbordos.</li> <li>• Usos del tiempo y disponibilidad para participar en actividades sociales o de ocio.</li> </ul> <p><u>De seguridad personal:</u> Aspectos relacionados con la relación entre las dinámicas de viaje, percepciones de inseguridad y acoso en el sistema de transporte y el espacio público asociado.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Identificación de percepciones de inseguridad en el sistema de transporte.</li> <li>• Identificación de percepción de zonas peligrosas en la infraestructura y espacios públicos asociados a diferentes modos de transporte.</li> <li>• Identificación de instituciones que pueden generar percepción de inseguridad.</li> <li>• Caracterización de situaciones de acoso relacionadas con el transporte, incluyendo revisión de información primaria y secundaria.</li> </ul> <p><b>AVANCES EN EL DESARROLLO DEL PROYECTO</b></p> <p>Desde la SDM, durante el segundo semestre del 2021 se está realizando el diseño metodológico cuantitativo y cualitativo (fase I), que incluye los respectivos instrumentos de recolección de información que se validarán y utilizarán en el presente proyecto.</p> <p>Adicionalmente, y en línea con el proyecto, ya se cuenta con un presupuesto asignado para realizar la toma de información de la Encuesta hogares de Movilidad y Género que constituye el componente cuantitativo de la caracterización (Fase II), y cuya toma de información se estima que comience en el último trimestre de 2021. Para septiembre de 2021 la SDM realizó el ejercicio de publicación de documentos para la contratación de estas dos fases mediante un proceso de concurso de mínima cuantía. Se espera la contratación exitosa de este proceso en octubre de 2021.</p>
--	--

<p><b>ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN:</b> <i>La descripción de contar con el punto de partida o línea base, así como el cambio esperado de la intervención</i></p>	<p><b>ANTECEDENTES: CARACTERIZACIÓN DE LA MOVILIDAD EN BOGOTÁ</b></p> <p>Históricamente la planeación urbana y del transporte ha respondido a las necesidades de los hombres, siendo estos los principales protagonistas en la planeación de las ciudades, contribuyendo en la reproducción de desigualdades basadas en género.</p> <p>En el contexto de Bogotá, los estudios tradicionales de transporte no han indagado por los patrones de movilidad más allá de una aproximación binaria de sexo así como tampoco se ha logrado caracterizar la movilidad de personas con discapacidad o se ha buscado conocer los factores por los cuales se ve condicionada, de manera diferencial, la movilidad de hombres y mujeres.</p> <p>Desde 2005 hasta la fecha se han desarrollado cuatro encuestas de movilidad en la ciudad. Estas encuestas se han constituido en un instrumento de planeación de transporte que recoge información socioeconómica de los hogares y características relacionadas con el costo, motivo, modo de transporte y tiempo de viaje de las personas que declaran viajar en un día típico en la ciudad. A partir de este instrumento se construyen modelos de transporte que permiten representar la ciudad región y los patrones de viaje de sus habitantes ante cambios en la oferta de transporte de los modos motorizados. Asimismo se construyen indicadores de seguimiento a planes y políticas públicas y se plantean metas para vigencias de las administraciones.</p> <p>En ninguna de sus versiones, la Encuesta de Movilidad de Bogotá, ha incluido algún enfoque diferencial o de género. Tampoco se ha buscado indagar acerca de los factores que influyen en los patrones de movilidad o no movilidad de hombres y mujeres dentro de un marco que abarque las dinámicas de los hogares o aspectos físicos, geográficos, económicos, temporales o de seguridad personal.</p> <p><b>RELEVANCIA DEL PROYECTO</b></p> <p>De acuerdo con los antecedentes presentados con relación a la forma de caracterizar los patrones de movilidad en Bogotá, desde la Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá (SDM), queremos desarrollar este proyecto para fortalecer y transformar el proceso de caracterización de la movilidad, buscando adquirir una comprensión más amplia de la interacción de las personas y el sistema de movilidad en función del acceso y el disfrute de la ciudad. Lo anterior a partir de la inclusión del enfoque de género y diferencial desde la recolección de información primaria, hasta el análisis de la misma.</p> <p>El desarrollo de la intervención, implica transformar la forma en la que se entiende la movilidad en la ciudad y que ha fundamentado los procesos de caracterización. En este sentido, se parte de la comprensión de la movilidad no sólo como una práctica y un hecho social, sino como una acción humana para garantizar el derecho a la ciudad de todas las personas, el acceso a las oportunidades, capacidades y servicios esenciales de cuidado, salud,</p>
--	--

educación y ocio que fundamentan la verdadera inclusión en la vida urbana. Asimismo, se reconoce que la movilidad no es una categoría aislada al "género", sino que son dos categorías que permiten ver las desigualdades sociales, históricamente invisibilizadas de las mediciones de la movilidad urbana.

De esta manera, las movilidades y no-movilidades de las personas no son resultado de algo aleatorio y espontáneo, sino que implican relaciones sociales que exponen las inequidades entre hombres y mujeres; no es que la movilidad por sí misma acarree estas diferenciaciones de los tipos de movilidad, sino que esta está atravesada por las relaciones de poder. Esto implica establecer que las diferencias por género no deben ser dadas por hecho, sino se trata de averiguar cómo se constituyen en la movilidad y atraviesan aspectos sociales como la conciliación de la vida familiar, laboral y producción y reproducción de la vida. Al cruzarse *movilidad* y *género*, se revela que la movilidad es un elemento que contribuye a reproducir las desigualdades de género.

Para dar claridad, el género se entiende como la construcción social basada en las diferencias sexuales, que define representaciones de lo femenino y lo masculino y se instituye sobre la distribución desigual de los recursos, el poder y la subordinación de lo femenino. En este sentido, el enfoque de género, "busca visibilizar las desigualdades entre hombres y mujeres, y entre las diferentes masculinidades y feminidades, lo cual posibilita interpretar las diferencias y la discriminación brindando elementos de análisis sobre las formas de distribución de poder" (Secretaría Distrital de Planeación - SDP, 2017).

Igualmente, el enfoque diferencial "permite comprender y visibilizar las dinámicas de discriminación y exclusión social en la ciudad, de tal forma que desde ahí se establezcan acciones para la transformación desde la equidad y el desarrollo humano" (SDP, 2017). Este enfoque reconoce que las particularidades y necesidades específicas de las personas o comunidades requieren respuestas diferenciales, buscando propiciar que personas históricamente discriminadas puedan, en condiciones de igualdad, acceder, usar y disfrutar de los bienes y servicios de la sociedad. La Secretaría de Planeación de Bogotá ha definido cuatro categorías de análisis de enfoque diferencial: (1) etario, (2) orientaciones sexuales e identidades de género, (3) grupos étnicos y (4) situación o condición (SDP, 2017).

El sistema de movilidad, entendido como la combinación de interrelación de los modos y la infraestructura de transporte, debería permitir y facilitar a los individuos, independientemente de sus características, el acceso y disfrute de servicios y oportunidades en la ciudad. De esta forma, el transporte se puede convertir en una causa de inclusión o exclusión social al ser un medio que facilita o limita a las personas de participar en la vida económica, política o social de una comunidad. Esta exclusión se puede dar, entre otros, por factores físicos, geográficos, económicos, sociales, culturales, así como por factores asociados al género o a la identidad sexual.

Así, para que a través del sistema de movilidad se incluya en lugar de excluir, este debe reconocer y responder desde su diseño y planeación a las características y necesidades de los diferentes grupos poblacionales en la ciudad. Por esto, la presente consultoría busca caracterizar, con perspectiva de género e interseccional, los

patrones de movilidad, buscando comprender de qué manera el sistema de movilidad de Bogotá puede generar la inclusión o exclusión de ciertas poblaciones.

Por otro lado, y en línea con este convenio, en el actual Plan de Desarrollo Un Nuevo Contrato Social Y Ambiental Para El Siglo XXI, se articula el sistema de cuidado con la movilidad dentro del propósito IV, buscando integrar los equipamientos sociales con el sistema de movilidad y transporte, apostándole a reducir los tiempos de desplazamiento y los costos de transporte, garantizando así, el acceso a servicios de educación, salud, comedores, jardines, hogares de personas mayores, servicios administrativos, entre otros. El objetivo de este sistema es minimizar las brechas existentes en la población vulnerable frente a la pobreza, a partir de retos relacionados con la mejora del transporte público, espacio público, a través de líneas de comunicación eficiente que permiten acceder de forma más rápida a las zonas residenciales y de centralidad en donde es preciso localizar equipamientos/servicios.

En este sentido, resulta necesario evaluar bajo una perspectiva de género e interseccional y con nuevos instrumentos cuantitativos y cualitativos los viajes y no-viajes que realizan los habitantes de Bogotá para caracterizar la multiplicidad de patrones de movilidad, y con este diagnóstico proponer estrategias e intervenciones de movilidad. De acuerdo con la Guía Metodológica para la Planificación y el Diseño del Sistema de Movilidad y Transporte, “incluir una perspectiva de género interseccional en las políticas de movilidad implica cambiar de paradigma y dejar de analizar la movilidad como una decisión individual y los desplazamientos como unidireccionales, para analizar las prácticas y patrones de movilidad complejos de las actividades cotidianas tanto en la esfera productiva, reproductiva, comunitaria y propia, y que reflejen los componentes sociales y culturales” (Ortiz et al., 2021).

A partir del desarrollo de este proyecto se espera de manera concreta:

- La construcción de estrategias de intervención que respondan a las necesidades diferenciales de la población en la ciudad.
- Construir una línea base de indicadores con enfoque de género y diferencial a través de los cuales se consiga la medición de planes y proyectos desarrollados en la entidad.
- La futura integración de algunas de las preguntas de este proyecto en las futuras encuestas de movilidad de Bogotá- Región.
- Contribuir a la construcción de indicadores de movilidad para Bogotá para el Observatorio de Movilidad Urbana de la CAF.
- Aplicar los criterios transversales de análisis que propone la Guía Metodológica para la Planificación y el Diseño del Sistema de Movilidad y Transporte de la CAF
- Marcar un precedente en el país en la realización de estudios de movilidad a nivel ciudad que incluya de manera amplia el enfoque de género y diferencial.

	<p><b>BIBLIOGRAFÍA</b></p> <p>Jirón, P., Carrasco J.A., Rebolledo, M. (2020). Observing gendered interdependent mobility barriers using an ethnographic and time use approach. <i>Transportation Research Part A: Policy and Practice, Volume (140)</i>, 204-214. <a href="https://doi.org/10.1016/j.tra.2020.08.018">https://doi.org/10.1016/j.tra.2020.08.018</a></p> <p>Ortiz, S. <i>Movilidad cotidiana con perspectiva de género. Guía metodológica.</i> CAF. <a href="http://scioteca.caf.com/handle/123456789/1725">http://scioteca.caf.com/handle/123456789/1725</a></p> <p>Secretaria Distrital de Movilidad.(2017). <i>Guía para la formulación e Implementación de Políticas Públicas Púlicas del Distrito.</i> <a href="http://www.sdp.gov.co/sites/default/files/planeacion/guia_para_la_formulacion_de_politicas_publicas_del_distrito_capital.pdf">http://www.sdp.gov.co/sites/default/files/planeacion/guia_para_la_formulacion_de_politicas_publicas_del_distrito_capital.pdf</a>.</p>
--	---

<b>MONTO TOTAL DEL PROYECTO:</b>	<b>COP</b>	<b>\$478.027.402</b>
	<b>USD</b>	<b>\$122.557</b>
<b>COFINANCIAMIENTO:</b>	Si/ No	
	Institución(es) Secretaría Distrital de Movilidad	
	Monto: USD \$22.557	
<i>PRESUPUESTO DETALLADO EN USD: Por favor diligenciar el Anexo 1 y 2</i>		
<b>PLAZO DE EJECUCIÓN EN MESES:</b>	7 meses	
<i>CRONOGRAMA DE EJECUCIÓN: Por favor diligenciar el Anexo 3</i>		
<b>DESCRIPCIÓN DE LOS COMPONENTES Y ACTIVIDADES DEL PROYECTO:</b>		
<b>Componente 1:</b>		



Descripción:	Estructurar la batería de indicadores cuantitativos y analizar los patrones de movilidad de Bogotá con enfoque de género y diferencial, de acuerdo con la información primaria recopilada por la Secretaría Distrital de Movilidad.
Actividades del Componente	<p><i>(Qué se quiere hacer para desarrollar el componente)</i></p> <p>1.1 Definir los indicadores cuantitativos con perspectiva de género a partir del instrumento cuantitativo.</p> <p>1.2 Realizar un análisis descriptivo de la encuesta.</p> <p>1.3 Realizar un análisis multivariado para caracterizar los diferentes patrones de movilidad de Bogotá.</p> <p>1.4 Calcular los indicadores cuantitativos.</p> <p>1.5 Redacción de documento de análisis de los resultados del estudio.</p>
Resultados Esperados	<p>Documentos de indicadores cuantitativos con perspectiva de género.</p> <p>Documento de análisis cuantitativo de los resultados del estudio.</p>
<b>Componente 2:</b>	
Descripción:	Realizar los cambios a los instrumentos de información cualitativos de acuerdo con el análisis de la información cuantitativa y realizar el levantamiento de información cualitativa como diagnóstico inicial de la aplicación transversal de la perspectiva de género en el sistema de movilidad y transporte de Bogotá.
Actividades del Componente	<p>2.1 Realizar los cambios a los instrumentos de información cualitativos de acuerdo con el análisis de la información cuantitativa.</p> <p>2.2 Realizar el diseño de selección para aplicar los instrumentos cualitativos.</p> <p>2.3 Realizar la propuesta de trabajo de campo para la recolección de información.</p> <p>2.4 Hacer la prueba piloto de los instrumentos.</p> <p>2.5 Redactar el informe de la prueba piloto.</p> <p>2.6 Realizar las nuevas versiones de los instrumentos recogiendo los resultados de la prueba piloto.</p> <p>2.7 Toma de información.</p> <p>2.8 Realización del informe del trabajo de campo.</p>

	2.9 Organización de grabaciones. 2.10 Realización de transcripciones.
Resultados Esperados	2.1 Propuesta del diseño de selección para aplicar los instrumentos cualitativos. 2.2 Propuesta de trabajo de campo para la recolección de información. 2.3 Informe de la prueba piloto. 2.4 Nuevas versiones del instrumento recogiendo los resultados de la prueba piloto. 2.5 Soporte de la toma de información.
<b>Componente 3:</b>	
Descripción:	Analizar los patrones de movilidad de Bogotá de acuerdo con la información primaria recopilada y los indicadores cualitativos de movilidad con perspectiva de género propuestos, y realizar la triangulación de información a través de métodos mixtos.
Actividades del Componente	<i>(Qué se quiere hacer para desarrollar el componente)</i> 3.1 Codificación de las grabaciones y transcripciones de la toma de información. 3.2 Análisis de los patrones de movilidad de acuerdo al marco conceptual propuesto. 3.3 Redacción del documento de análisis cualitativo. 3.4 Triangulación de información de la información cuantitativa y cualitativa. 3.5 Redacción del documento de triangulación de información.
Resultados Esperados	Documento de análisis cualitativo. Documento de triangulación de información.
<b>Componente 4:</b>	
Descripción:	Generar estrategias de intervención que respondan a las necesidades de movilidad identificadas y que busquen mejorar el acceso a la ciudad a través del sistema de movilidad para toda la ciudadanía.

Actividades del Componente	<p>4.1 Realización de mesa técnica para exponer los principales resultados del estudio, en el que saldrán propuestas de intervención que respondan a las necesidades de movilidad identificadas.</p> <p>4.2 Resumir las principales propuestas de intervención a la movilidad de Bogotá.</p> <p>4.3 Redacción de documento de recomendaciones de intervención de movilidad.</p>
Resultados Esperados	Publicación de resultados del proyecto y recomendaciones de intervención de movilidad.
<b>SOSTENIBILIDAD DEL PROYECTO:</b>	<p>El Distrito desde el año 2010 lleva implementando la Política Pública de Mujeres y Equidad de Género –PPMyEG, la cual tiene como objetivo reconocer, garantizar y restablecer los derechos de las mujeres que habitan en el Distrito Capital, de manera que se modifiquen de forma progresiva y sostenible, las condiciones injustas y evitables de discriminación, subordinación y exclusión que enfrentan las mujeres en los ámbitos público y privado, promoviendo la igualdad real de oportunidades y la equidad de género en el Distrito Capital. Lo cual se convirtió en una apuesta política y ética conjunta por avanzar en el reconocimiento, la garantía y el restablecimiento de los derechos de las mujeres, en todas sus diferencias y diversidades, y por el ejercicio de su ciudadanía plena (Consejo de Política Económica y Social del Distrito Capital -CONPES D.C, 2021). Los principales avances que se han logrado en estos 16 años son:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>I. El reconocimiento institucional y normativo sobre los derechos de las mujeres;</li> <li>II. Su construcción colectiva y participativa, que recoge las voces y demandas de las mujeres que habitan Bogotá en sus diferencias y diversidades;</li> <li>III. La participación gradual de los diferentes sectores de la administración Distrital en su implementación, y;</li> <li>IV. La priorización e incorporación de acciones con enfoque de género en diferentes instrumentos de planeación del Gobierno Distrital.</li> </ol> <p>Para seguir profundizando estos avances, en el año 2021 se expidió el CONPES 14, titulado “Política pública de mujeres y equidad de género 2020-2030”, el cual se trata de una actualización con miras a continuar trabajando para eliminar las inequidades, barreras, brechas, desigualdad, discriminación, subordinación de género y violencias contra las mujeres que limitan el ejercicio pleno de sus derechos. En este sentido, este documento busca fortalecer la actuación conjunta y de largo plazo del Distrito para el reconocimiento, garantía y restablecimiento de los derechos de las mujeres en sus diferencias y diversidades (CONPES D.C, 2021).</p> <p>La SDM específicamente se ha comprometido al cumplimiento para el 2030 de los siguientes objetivos relacionados con el alcance de una movilidad diversa, segura y sostenible:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Las entidades del distrito cuentan con capacidades para la incorporación de los enfoques de género, de los derechos de las mujeres y diferencial en desarrollo de sus competencias, planeación, gestión administrativa y en sus procesos misionales.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aumento de capacidades en el sector público, privado, y la ciudadanía, para la prevención y atención de las violencias contra las mujeres</li> <li>• Aumento de capacidades en el sector público, privado, y la ciudadanía, para la identificación y desnaturalización de los diferentes tipos de discriminación contra las mujeres generados y reproducidos por imaginarios, prejuicios, estereotipos y prácticas sociales.</li> </ul> <p>De esta forma, es un compromiso de la Entidad y del Distrito ahondar sobre la diversidad en la movilidad, y las políticas establecidas le darán sostenibilidad y continuidad a este proyecto y sus hallazgos.</p>			
<b>POBLACIÓN BENEFICIARIA</b>	Hombres y mujeres de la ciudad de Bogotá D.C.			
<b>DESCRIPCIÓN DE LA INSTITUCIÓN SOLICITANTE:</b>	La SDM tiene por objeto orientar y liderar la formulación de las políticas del Sistema de Movilidad para atender los requerimientos de desplazamiento de pasajeros y de carga en la zona urbana, tanto vehicular como peatonal y de su expansión en el área rural del Distrito Capital en el marco de la interconexión del Distrito Capital con la red de ciudades de la región central, con el país y con el exterior. Se encuentra identificada con el NIT. 899.999-061-9 y cuenta con plena capacidad para el cumplimiento de sus fines.			
<b>NOMBRE DEL RESPONSABLE DEL PROYECTO:</b>	<b>Lina Marcela Quiñones - Directora de Inteligencia para la Movilidad</b>			
<p><b>MATRIZ DE MARCO LÓGICO</b></p> <p><i>Indicador(es) = Índices y parámetros cualitativos y/o cuantitativos que permitan medir el éxito o fracaso en término de logros.</i></p> <p><i>Medios de Verificación = La fuente de los datos que permitirán la revisión de los indicadores.</i></p> <p><i>Supuestos: Son factores críticos, que están fuera del control de la gerencia del proyecto o de la agencia ejecutora (que implican riesgo) cuya ocurrencia es necesaria para que el proyecto logre sus objetivos.</i></p>				
	<b>Descripción</b>	<b>Indicador (es)</b>	<b>Medios de Verificación</b>	<b>Supuestos</b>

<p style="text-align: center;"><b>Objetivo general</b></p>	<p>Realizar una caracterización, con perspectiva de género e interseccional, de los patrones de movilidad en Bogotá, así como formular estrategias y recomendaciones de intervención en la planeación de la movilidad.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Diagnóstico cuantitativo, con perspectiva de género, de los patrones de movilidad en Bogotá.</li> <li>-Diagnóstico cualitativo con perspectiva de género de los patrones de movilidad en Bogotá.</li> <li>-Recomendaciones que respondan a las necesidades de movilidad identificadas.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Informe final.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-La consultoría se ejecuta a cabalidad</li> <li>-Los productos cumplen con los requerimientos técnicos</li> <li>-Se cumplen los criterios establecidos de calidad y tiempo de entrega.</li> <li>-Se presentan cierres preventivos o se requieren procedimientos particulares debido al COVID, lo que puede limitar o retrasar la toma de información cualitativa.</li> </ul>
--	--	---	--	---

<p><b>Objetivos específicos</b></p>	<p>2. Analizar la información recolectada de la EMG 2021 y revisar los instrumentos cualitativos para profundizar en los hallazgos de la encuesta.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Batería de indicadores cuantitativos.</li> <li>- Análisis descriptivo de las preguntas de la encuesta.</li> <li>- Análisis multivariado para caracterizar los diferentes patrones de movilidad de Bogotá.</li> <li>-Nuevas preguntas para incluir en los instrumentos cualitativos.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Documento de batería de indicadores.</li> <li>- Calculo los indicadores cuantitativos.</li> <li>- Documento de análisis cuantitativo.</li> <li>- Nueva versión de los instrumentos cualitativos.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Se cuenta con las bases de datos con la información primaria de la Encuesta de Movilidad y Género.</li> </ul>
	<p>3. Realizar el levantamiento de información cualitativa.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Realización del trabajo de campo.</li> <li>Listados en dónde se van aplicar los instrumentos aplicativos.</li> <li>- Soportes del trabajo de campo.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Acompañamiento a la capacitación de las personas encargadas en la toma de información.</li> <li>- Acompañamiento en los ejercicios de toma de información</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Se cuenta con el diseño metodológico o cualitativo definido.</li> </ul>
	<p>4. Analizar la información cualitativa recolectada y realizar la triangulación de información a través de métodos mixtos.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Codificación de grabaciones y transcripciones.</li> <li>- Análisis cualitativo.</li> <li>-Análisis comparativo de los resultados cuantitativos y cualitativos</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Documento de análisis cualitativo.</li> <li>- Documento de triangulación de información.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Se cuenta con las grabaciones y transcripciones de la aplicación de</li> </ul>

				instrumentos cualitativos. -Se cuenta con el documento de análisis cuantitativos
	5. Generar estrategias de intervención que respondan a las necesidades de movilidad identificadas y formular recomendaciones de intervenciones concretas en la planeación de la movilidad	-Estrategias de intervención que respondan a las necesidades de movilidad identificadas en los análisis cuantitativos y cualitativos. -Presentación de los resultados del proyecto.	-Documento de recomendaciones. -Resumen ejecutivo del proyecto. -Informe final de resultados del proyecto.	-Se cuenta con los documentos de análisis cuantitativos y cualitativos y el documento de triangulación de información.
<b>Componentes</b>	1. Estructurar la batería de indicadores cuantitativos y analizar los patrones de movilidad de Bogotá de acuerdo con la información primaria recopilada por la Secretaría Distrital de Movilidad.	-Análisis cuantitativo de la Encuesta de Movilidad y Género.	- Documento de análisis cuantitativo.	- Se cuenta con las bases de datos con la información primaria de la Encuesta de Movilidad y Género.

	<p>2. Realizar los cambios a los instrumentos de información cualitativos de acuerdo con el análisis de la información cuantitativa. Y realizar el levantamiento de información cualitativa como diagnóstico inicial de la aplicación transversal de la perspectiva de género en el sistema de movilidad y transporte de Bogotá.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Recopilación del trabajo de campo</li> <li>- Listados en dónde se van aplicar los instrumentos aplicativos.</li> <li>- Soportes del trabajo de campo.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Plan de operativo de campo.</li> <li>- Archivos de las grabaciones y transcripciones</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Se cuenta con el diseño metodológico o cualitativo definido.</li> </ul>
	<p>3. Analizar los patrones de movilidad de Bogotá de acuerdo con la información cualitativa recopilada, y realizar la triangulación de información a través de métodos mixtos.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Triangulación de información cualitativa</li> <li>- Análisis cualitativo de la Encuesta de Movilidad y Género.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Documento de triangulación de información.</li> <li>- Documento de análisis cualitativo.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Documento de análisis cuantitativo.</li> </ul>
	<p>4. Generar estrategias de intervención que respondan a las necesidades de movilidad identificadas y que busquen mejorar el acceso a la ciudad a través del sistema de movilidad para toda la ciudadanía.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Recomendaciones para aplicar en el contexto de la ciudad.</li> <li>- Validación de resultados con expertos.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Informe final con recomendaciones.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Documento de análisis cuantitativo.</li> <li>- Documento de análisis cualitativo.</li> <li>- Documento de triangulación de información.</li> </ul>
<p><b>Actividades</b></p>	<p>1.1 Definir los indicadores cuantitativos con perspectiva de género a partir del instrumento cuantitativo. 1.2 Realizar un análisis descriptivo de la encuesta. 1.3 Realizar un análisis multivariado para caracterizar los diferentes patrones de movilidad de Bogotá. 1.4 Calcular los indicadores cuantitativos.</p>			



	<p>1.5 Redacción de documento de análisis de los resultados del estudio.</p> <p>2.1 Realizar los cambios a los instrumentos de información cualitativos de acuerdo con el análisis de la información cuantitativa.</p> <p>2.2 Realizar el diseño de selección para aplicar los instrumentos cualitativos.</p> <p>2.3 Realizar la propuesta de trabajo de campo para la recolección de información.</p> <p>2.4 Hacer la prueba piloto de los instrumentos.</p> <p>2.5 Redactar el informe de la prueba piloto.</p> <p>2.6 Realizar las nuevas versiones de los instrumentos recogiendo los resultados de la prueba piloto.</p> <p>2.7 Toma de información.</p> <p>2.8 Realización del informe del trabajo de campo.</p> <p>2.9 Organización de grabaciones.</p> <p>2.10 Realización de transcripciones.</p> <p>3.1 Codificación de las grabaciones y transcripciones de la toma de información.</p> <p>3.2 Análisis de los patrones de movilidad de acuerdo al marco conceptual propuesto.</p> <p>3.3 Redacción del documento de análisis cualitativo.</p> <p>3.4 Triangulación de información de la información cuantitativa y cualitativa.</p> <p>3.5 Redacción del documento de triangulación de información.</p> <p>4.1 Realización de mesa técnica para exponer los principales resultados del estudio, en el que saldrán propuestas de intervención que respondan a las necesidades de movilidad identificadas</p> <p>4.2 Resumir las principales propuestas de intervención a la movilidad de Bogotá.</p> <p>4.3 Redacción de documento de recomendaciones de intervención de movilidad.</p>			
--	--	--	--	--

**Anexo 1**
**PRESUPUESTO DETALLADO**

Categorías presupuestarias	Descripción	Unidad de medición	Cantidad	Costo Unitario	Costo Total	APORTES USD				
						APORTE SOLICITANTE	NOMBRE COFINANCIADO R No.1	NOMBRE COFINANCIADO R No.2	NOMBRE COFINANCIADO R No.3	APORTE CAF
1. Ayuda humanitaria y de emergencia	Se refiere a la contribución de CAF a la emergencia para cubrir necesidades emergentes en caso de desastres naturales				0					
1.1 Rubro*										
1.2 Rubro*										
2. Gastos de formación y capacitación	Pago de alquiler de aulas, equipos audiovisuales, , sonido, refrigerios, honorarios de formadores, coordinadores, docentes				0					
2.1 Rubro*										
2.2 Rubro*										
3. Gastos de capacitación	Pago de conceptos de formación y capacitación				0					
3.1 Rubro*										
3.2 Rubro*										
4. Pasajes	Viajes en clase económica en la ruta más corta				0					
4.1 Rubro*										
4.2 Rubro*										
5. Viáticos	Viáticos que comprenden el alojamiento, alimentación, desplazamiento e impuestos aeroportuarios a los consultores de una cooperación.				0					
5.1 Rubro*										
5.2 Rubro*										

6. Gastos de publicidad	Gastos de publicación en medios, edición y diseño de publicaciones, gastos de imprenta				0					
6.1 Rubro*										
6.2 Rubro*										
7. Gasto de publicación	Gastos pagos de publicación, en medios, edición y diseño, gastos de imprenta.				0					
7.1 Rubro*										
7.2 Rubro*										
8. Gastos de traducción	Gastos de traducción de publicaciones,				0					
7.1 Rubro*										
7.2 Rubro*										
8. Adquisición de equipo especializado	Pago de equipos necesarios para el logro del objetivo de una operación.				0					
8.1 Rubro*										
8.2 Rubro*										
9. Adquisición de software	Adquisición de software necesarios para el logro del objetivo de una operación.				0					
9.1 Rubro*										
9.2 Rubro*										
10. Adquisición de publicaciones	Pago de adquisición de publicaciones requeridos para la ejecución del proyecto				0					
10.1 Rubro*										
10.2 Rubro*										
11. Adquisición de documentos técnicos	Pago de adquisición de publicaciones requeridos para la ejecución del proyecto				0					
11.1 Rubro*										
11.2 Rubro*										

12. Honorarios de consultores	Pago de servicios profesionales prestados por personas naturales o jurídicas en un lapso de tiempo determinado contra entrega de un producto, resultado o servicio	Estudio de consultoría	1	\$122.557	\$122.557	\$22557				\$100.000
12.1 Rubro*										
12.2 Rubro*										
13. Adquisición de equipos	Pago de equipos maquinarias e insumos necesarios para fortalecer el desarrollo e implementación de un producto de desarrollo comunitario.				0					
13.1 Rubro*										
13.2 Rubro*										
14. Adquisición de materiales	Pago de materiales e insumos necesarios para fortalecer el desarrollo e implementación de un producto de desarrollo comunitario.				0					
14.1 Rubro*										
14.2 Rubro*										
15. Gastos seminarios	Pago de gastos para realizar seminarios, pago se salones, honorarios de expositores, premios, audiovisuales, patrocinios, gastos de viaje de invitados.				0					
15.1 Rubro*										
15.2 Rubro*										
16. Gastos talleres	Pago de gastos para realizar talleres pago se salones, honorarios de expositores, premios, audiovisuales, patrocinios, gastos de viaje de invitados.				0					
16.1 Rubro*										
16.2 Rubro*										

17. Gastos eventos	Pago de gastos para realizar eventos: pago se salones, honorarios de expositores, premios, audiovisuales, patrocinios, gastos de viaje de invitados.				0					
17.1 Rubro*										
17.2 Rubro*										
Costo total					\$122.55 70					\$100.0 00

\* Descripción detallada de cada gasto financiable con los recursos de cooperación técnica

Anexo 2

## CRONOGRAMA DE DESEMBOLSOS CAF

# Desembolso	Concepto	% del total	Mes 1	Mes 2	Mes 3	Mes 4	Mes 5	Mes 6	Mes 7	Mes 8	Mes 9	Mes 10	Mes 11	Mes 12
<b>1er</b>	Componentes 1	20%												
<b>2nd</b>	Componentes 2	40%												
<b>3rd</b>	Componentes 3	25%												
<b>4th</b>	Componentes 4	15%												

Anexo 3

## CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES

	Año											
	Mes 1	Mes 2	Mes 3	Mes 4	Mes 5	Mes 6	Mes 7	Mes 8	Mes 9	Mes 10	Mes 11	Mes 12
<b>Componente 1</b>												
1.1 Definir los indicadores cuantitativos con perspectiva de género a partir del instrumento cuantitativo.												
1.2 Realizar un análisis descriptivo de la encuesta.												
1.3 Realizar un análisis multivariado para caracterizar los diferentes patrones de movilidad de Bogotá.												
1.4 Calcular los indicadores cuantitativos.												
<b>Componente 2</b>												
2.1 Realizar los cambios a los instrumentos de información cualitativos de acuerdo con el análisis de la información cuantitativa.												
2.2 Realizar el diseño de selección para aplicar los instrumentos cualitativos.												
2.3 Realizar la propuesta de trabajo de campo para la recolección de información.												
2.4 Hacer la prueba piloto de los instrumentos.												
2.5 Redactar el informe de la prueba piloto.												
2.6 Realizar las nuevas versiones de los instrumentos recogiendo los resultados de la prueba piloto.												
2.7 Toma de información.												

2.8 Realización del informe del trabajo de campo.													
2.9 Organización de grabaciones.													
2.10 Realización de transcripciones													
<b>Componente 3</b>													
3.1 Codificación de las grabaciones y transcripciones de la toma de información.													
3.2 Análisis de los patrones de movilidad de acuerdo al marco conceptual propuesto.													
3.3 Redacción del documento de análisis cualitativo.													
3.4 Triangulación de información de la información cuantitativa y cualitativa.													
3.5 Redacción del documento de triangulación de información.													
<b>Componente 4</b>													
4.1 Realización de mesa técnica para exponer los principales resultados del estudio, en el que saldrán propuestas de intervención que respondan a las necesidades de movilidad identificadas.													
4.2 Resumir las principales propuestas de intervención a la movilidad de Bogotá.													
4.3 Redacción de documento de recomendaciones de intervención de movilidad.													
<b>Monto total por mes en USD</b>	\$24.511	\$24.511	\$24.511	\$10.213	\$10.213	\$10.213	\$18.383						
<b>Porcentaje del monto total por mes en USD</b>	20%	20%	20%	8,33%	8,33%	8,33%	15%						