



ELLA SE MUEVE SEGURA

Un estudio sobre la seguridad personal de las mujeres y el transporte público en tres ciudades de América Latina

Título

Ella se mueve segura. Un estudio sobre la seguridad personal de las mujeres y el transporte público en tres ciudades de América Latina

Depósito Legal: DC2019000308

ISBN: 978-980-422-136-1

Editor

CAF y FIA Foundation

Vicepresidencia Infraestructura

Antonio H. Pinheiro Silveira, vicepresidente

Angie Palacios, Dirección de Análisis y Evaluación Técnica de Infraestructura

Autora y coordinadora general

Heather Allen

Equipo en Buenos Aires

Leda Paula Pereyra

Mariela Mitsuko Nerome

Equipo en Quito

Galo Cárdenas

Elisa Puga

Alejandra Ruales

Equipo en Santiago, Chile

Dra. Lake Sagaris

Magdalena Rivera

Daniel Lanfranco

Ximena Vásquez

Natalia Zamorano

Gonzalo Cancino

Diseño editorial

Despacio.org

© 2018 Corporación Andina de Fomento y FIA Foundation

Las ideas y enfoques presentados en esta edición son responsabilidad única de los autores y no representan necesariamente la posición oficial de CAF o FIA Foundation

Esta publicación se puede descargar de manera gratuita en scioteca.caf.com y <https://www.fiafoundation.org/connect/publications/ella-se-mueve-segura-she-moves-safely>

Cita sugerida para este documento:

Allen, H., Cárdenas, G., Pereyra, L., Sagaris, L. (2018). Ella se mueve segura (ESMS) – Un estudio sobre la seguridad personal de las mujeres y el transporte público en tres ciudades de América Latina. Caracas: CAF y FIA Foundation. Recuperado de <http://scioteca.caf.com/handle/123456789/1405>

Agradecimientos

Este informe y conjunto de herramientas, titulado *Ella se mueve segura* es el resultado de un estudio interdisciplinario sobre el tema de la seguridad personal de las mujeres en el transporte público en tres ciudades de América Latina: Quito (Ecuador), Buenos Aires (Argentina) y Santiago (Chile). Reúne información publicada sobre el tema y los resultados de este estudio, presentándolos en un formato modular accesible para una audiencia amplia, de manera que puedan ser aplicados y utilizados para abordar esta problemática en distintas ciudades y sistemas de transporte.

Los equipos de investigación agradecen el soporte financiero brindado por FIA Foundation y CAF – banco de desarrollo de América Latina. Adicionalmente, los equipos quisieran reconocer el apoyo adicional que se le brindó a cada uno, especialmente por parte de la Dra. Andrea Gutiérrez, coordinadora del Programa Transporte y Territorio de la Universidad de Buenos

Aires (UBA) y el Centro para el Desarrollo Sostenible (CEDEUS). Así mismo, para el Centro de Excelencia en BRT y el Departamento de Ingeniería de Transporte y Logística en la Pontificia Universidad Católica de Chile (Santiago).

También se agradece de manera especial a los ministerios a escala nacional y las administraciones locales de cada ciudad, quienes se comprometieron con el estudio y apoyaron las conferencias internacionales, especialmente a aquellas funcionarias que han impulsado este tema y están utilizando los resultados para enfocar sus políticas y acciones orientadas al género. Finalmente, se agradece a todas las mujeres y hombres que participaron en los grupos focales, entrevistas, talleres analíticos y series de seminarios. Todos ayudaron a enriquecer el entendimiento de los equipos sobre el tema y contribuyeron significativamente a las conclusiones y guías propuestas en este conjunto de herramientas.

Presentación

La seguridad personal es tan solo una de las barreras que evitan que las mujeres aprovechen de igual manera las oportunidades que la ciudad ofrece. Por ello, es necesario comprender el problema a través de una perspectiva integral, para así lograr trabajar de manera efectiva con la promoción de la inclusión y la equidad de género en el marco de las políticas de transporte sostenible.

En el desarrollo de este trabajo, CAF – banco de desarrollo de América Latina– y FIA Foundation sumaron esfuerzos y recursos para analizar la problemática de la inseguridad de las mujeres en el transporte público. Mediante la triangulación metodológica del estudio y su uso en tres ciudades de la región, se obtuvo un valioso conocimiento de la realidad social urbana que experimentan las mujeres en las ciudades objeto de análisis. Uno de los resultados adicionales a este esfuerzo fue la promoción del intercambio de buenas prácticas entre las ciudades del estudio, específicamente en la inclusión de la perspectiva de género en la planificación del transporte y espacio público y en la ejecución de intervenciones para mejorar la seguridad de las mujeres en el transporte.

CAF, en su compromiso con el desarrollo sostenible, ofrece apoyo técnico y financiero a la región en respuesta a su acelerado crecimiento urbano, en el que el transporte tiene un rol clave para la creación de ciuda-

des conectadas e inclusivas. Su estrategia regional en cuanto a movilidad urbana sostenible ha evolucionado de acuerdo con nuevos estándares sectoriales –tanto a nivel global como regional– que promueven la planeación y diseño basados en el usuario, más allá del modo de transporte y/o el proyecto de infraestructura. Bajo este enfoque, en la última década CAF ha promovido varios programas de movilidad urbana e infraestructura que han contribuido a mejorar la accesibilidad en ciudades de América Latina. La planificación del transporte y la movilidad con perspectiva de género es una arista de esta visión basada en un enfoque de inclusión y equidad social.

FIA Foundation apoya un extenso programa internacional de actividades que promueven la seguridad vial, el ambiente y la movilidad sostenible, así como la financiación de investigaciones sobre la seguridad del deporte automotor. Su objetivo es lograr una movilidad “Segura, Limpia, Justa y Verde” para todos, logrando así aportar al alcance de un futuro sostenible. La serie de documentos de investigación de FIA Foundation busca proveer perspectivas interesantes sobre problemáticas actuales, utilizando análisis rigurosos para generar conclusiones que sean altamente relevantes para los debates actuales sobre políticas, tanto a nivel global como local.

Aliados del proyecto



www.movilidadec.com



Glosario

Acoso – acosar significa molestar a alguien de una manera constante o repetida, generando alarma o angustia. En el contexto de este estudio, el acoso es cualquier tipo de acción física o no física que sea no deseada, no solicitada y mal recibida, y que sea dirigida a las mujeres por razón de su género, haciéndolas sentir incómodas o temerosas por su propia seguridad. Las acciones que se abarcan incluyen un amplio rango desde miradas obscenas y persecuciones hasta insinuaciones verbales, roces y tocamientos indeseados y no solicitados, y abuso sexual. Usualmente tienen lugar en un lugar público entre dos desconocidos (a diferencia de la violencia doméstica). En la mayoría de ciudades, el acoso en el espacio público no es una ofensa criminal, a menos que sea extremo, mientras que el hurto a la propiedad sí lo es. Se cree que esta es una de las principales razones por las que el acoso está sub-reportado a menos que llegue a niveles que puedan considerarse criminales.

Acoso sexual – se define como un comportamiento indeseable de naturaleza sexual que incluye una solicitud de un acto de naturaleza sexual de una persona hacia otra, para su beneficio propio o de un tercero, de cualquier forma, que indique la subordinación de esa persona, con amenazas o alguna otra forma de incitación que sea persistente y contra los deseos del sujeto. Esto incluye acoso indeseado de tipo visual, verbal o físico y comportamiento agresivo de naturaleza sexual, incluyendo desde acciones pequeñas hasta asaltos de mayor gravedad. Incluye hacer comentarios relacionados de manera sexual con el cuerpo de otra persona, su apariencia o comportamiento, mirar fijamente o de manera obscena, perseguir, acechar y/o señalar, rozar o exhibir órganos sexuales (usualmente masculinos). También incluye agarrar, pellizcar, golpear, toquetear o acariciar de manera sexual y sin el consentimiento de la otra persona.

Ciudad – se refiere a la ubicación geográfica de una ciudad, no a los límites administrativos o políticos, a menos que se especifique lo contrario (como en el caso de Buenos Aires).

Crecimiento inclusivo – el crecimiento inclusivo es crecimiento económico distribuido de manera equitativa en la sociedad, el cual crea oportunidades para todos (OECD, 2018).

Equidad e igualdad – estos conceptos se definen con mayor detalle en la sección 1. Igualdad significa brindar los mismos niveles de accesibilidad, mientras que equidad se refiere a la justicia, o lo que podría verse como igualdad de resultados. Esto involucra la inclusión de distintos aspectos para responder a las necesidades y desventajas particulares de ciertos grupos, de manera que todos inicien con la misma posibilidad de éxito, pero pueden recibir distintos niveles de apoyo a lo largo del recorrido.

Feminicidio – es el asesinato de una mujer o niña, en particular por parte de un hombre, por razón de su género.

Género – en este estudio, el uso de la palabra ‘género’ se refiere a las diferencias que existen entre mujeres y hombres, que distinguen sus roles sociales y económicos, así como sus responsabilidades. Incluye normas y valores culturales, además de otros componentes complejos que constituyen diferencias entre mujeres y hombres, especialmente en relación con otros aspectos como clase, raza, identidad étnica, ingreso, nivel educativo, religión y ubicación geográfica. El género se usa para definir cómo se espera que mujeres y hombres actúen, se vistan y se comporten, e incluye su conducta mientras viajan así como sus hábitos de movilidad.

Inseguridad/seguridad – Tanto la inseguridad como la seguridad son difíciles de definir de manera precisa, pero la mayoría de acepciones indican que son una manera de amenaza hacia unos valores preciados. La seguridad no es un concepto independiente y está siempre relacionado con un sistema de valores individual o de la sociedad. Hay una diferencia entre seguridad en un sentido ‘objetivo’ (la ausencia de amenazas) y en un sentido ‘subjetivo’ (la ausencia de miedo) (Wolfers, 1952). En este estudio, se utilizó la siguiente definición como base para la interpretación: “La seguridad se define como el estado en el que se está ‘libre de peligro o amenaza’, así, es el derecho básico a poder viajar sin miedo a ser víctima de algún tipo de ataque. La seguridad en el transporte público se refiere a las medidas tomadas por un operador de tránsito para asegurar que sus pasajeros y empleados estén protegidos de crímenes intencionales o actos antisociales, para proteger equipos y pertenencias y asegurar que otras transgresiones no ocurran. Puesto que tanto la inseguridad como la seguridad se basan en reacciones emocionales, son subjetivas a la interpretación de los individuos (dependiendo ampliamente de la situación, momento del día y reacciones personales)” (Wikipedia contributors, 2018).

Organizaciones comunitarias (OC) – tienden a ser organizaciones con membresía, de mayor tamaño y más heterogéneas que las OSC, tales como las asociaciones de vecinos, grupos ciclistas, etc.

Organizaciones de la sociedad civil (OSC) – son organizaciones de ciudadanos activos trabajando en temas específicos y relevantes para el bien común y/o sus intereses colectivos.

Organizaciones no gubernamentales (ONG) – son grupos de personas con ideas similares que trabajan en temas específicos de interés para el grupo, que pueden ser de escala internacional, regional o local. Tales organizaciones pueden estar formalmente organizadas para influir en debates de política pública (tal como Greenpeace) o pueden ser informales y creadas alrededor de una acción específica que sea de naturaleza temporal (por ejemplo, un tema de alimentación o seguridad).

Pobreza – El bienestar frecuentemente se mide por el nivel de ingreso (UNDP, 2016; UNESCO, 2017). Sin embargo, para este estudio, utilizar la pobreza de ingreso o financiera como la única interpretación de pobreza era insuficiente, y se consideró como un concepto multidimensional. Esto incluyó un enfoque basado en activos, en el que la pobreza se define como la privación de activos y facultades que son esenciales para la vida. Así, se incluye la pobreza de ingreso y financiera, la privación en términos de activos y facultades esenciales para la vida y la pobreza de tiempo. La pobreza de tiempo, en particular, es un problema para muchas mujeres, pues deben balancear sus roles de cuidado y generación de ingresos. Incluso si no tienen acceso a un trabajo remunerado, las responsabilidades de cuidado de la familia y el hogar, especialmente para los más jóvenes y los adultos mayores, generan una carga de tiempo, lo cual crea una carga doble o triple de tiempo, dinero y responsabilidad.

Seguridad – Ver arriba la definición. Dado que la seguridad tiende a ser subjetiva y puede tener diferentes significados para distintas personas, que reflejan una amplia gama de factores, incluyendo actitudes sociales, valores y posiciones. Por ejemplo, los hombres pueden sentirse relativamente seguros en una situación dada, mientras que las mujeres pueden sentirse inseguras exactamente en la misma situación.

Transporte público – En el contexto de este estudio, el transporte público se interpreta en su sentido más amplio. En la mayoría de los casos, se refiere a transporte masivo (BRT, metro, ferrocarril suburbano, buses de servicio urbano) que opera en rutas predefinidas con un horario establecido y ofreciendo el servicio de transporte a un precio predeterminado. Sin embargo, también incluye otras formas de transporte urbano tales como los taxis colectivos. No incluye transporte personalizado o el uso de un vehículo para un solo viaje puerta a puerta.

La Violencia Contra Mujeres y Niñas (VCMN) – es cualquier forma de violencia que resulte, o pueda resultar, en sufrimiento o daño físico, sexual y/o psicológico para las mujeres y niñas, incluyendo amenazas de este tipo de actos, coerción o privación arbitraria de las libertadas, tanto en el ámbito público como el privado (UN General Assembly, 1993).

Violencia – involucra comportamientos o acciones negativas entre dos o más personas, caracterizadas por la agresión, que puede ser inesperada y no planeada. La violencia se manifiesta tanto de forma física como psicológica y va desde ataques físicos hasta insultos verbales, matoneo, asedio y acoso, incluyendo acoso sexual y racial.

Índice

Sección 1. Tendencias globales en igualdad y equidad de género	17	Sección 3. Metodologías	65
Contexto internacional y agendas políticas	19	Metodología del estudio	67
Derechos humanos	19	Resumen del enfoque del estudio	68
Objetivos de Desarrollo Sostenible	20	Investigación de escritorio y revisión de regulaciones nacionales y marcos legales locales	69
La Nueva Agenda Urbana	23	Recolección de datos e información	69
Iniciativas internacionales de transporte sostenible	23	Encuestas	70
Dimensión de género en la política internacional y regional	24	Entrevistas en profundidad	74
Igualdad y equidad	25	Consejo asesor	75
Panorama de la protección legal de las mujeres (VCMN)	26	Procesamiento de datos	76
Responder a la discriminación contra las mujeres	26	Sección 4. Diagnóstico y resultados principales	79
Resumen de la protección legal de las mujeres en los países de estudio: Argentina, Chile y Ecuador	28	Diagnóstico y hallazgos clave de las tres ciudades	81
Desarrollos institucionales	31	Resumen de los hallazgos	84
Transporte, mujeres y pobreza	32	Reparto modal de transporte en las tres ciudades	85
Sección 2. Contexto regional y enfoque de investigación	47	Motivos de viaje	86
Aspectos regionales e imperativos de cambio	49	Resumen de las percepciones de las personas sobre el transporte público	88
Tendencias sociodemográficas		Hallazgos principales	107
- Urbanización creciente	49	Conclusiones de los hallazgos del estudio	112
Tendencias sociodemográficas		Sección 5. Intervenciones – actores, soluciones e intercambios	119
- Mujeres jefas de hogar	50	Tomar medidas	120
Tendencias sociodemográficas – Sesgo educacional	52	Anexo 1. Ejemplos de buenas prácticas	149
El transporte y el desarrollo urbano	53	Anexo 2. Ejemplos de herramientas disponibles	167
Mujeres y hombres viajan de maneras diferentes	54	Anexo 3. Nota sobre recolección y análisis de datos	173
Descripción corta de las ciudades elegidas para el estudio	57	Anexo 4. Guía para implementación de las encuestas de interceptación	191
Perfil de ciudad: Buenos Aires, Argentina	58	Anexo 5. Metodología para la realización de entrevistas en profundidad	207
Perfil de ciudad: Santiago, Chile	59	Anexo 6. Primeras indicaciones del impacto del estudio (2018)	213
Perfil de ciudad: Quito, Ecuador	60		

a Congreso de Tucumán



**REPORTE DEL ESTUDIO
Y CONJUNTO DE
HERRAMIENTAS**

Ella se mueve segura (ESMS) – Un estudio sobre la seguridad personal de las mujeres y el transporte público en tres ciudades de América Latina

Este informe y el conjunto de herramientas que lo acompaña son el resultado de un estudio en tres ciudades de América Latina sobre las preocupaciones de las mujeres en cuanto a su seguridad personal cuando usan el transporte público. Un equipo multidisciplinario, con el apoyo de FIA Foundation y CAF, llevó a cabo investigaciones sobre el tema en Quito, Ecuador; Buenos Aires, Argentina y Santiago, Chile, utilizando la misma metodología. Los resultados, por tanto, se basan en datos e información comparable.

Este documento se organiza en un formato modular y se espera que sea una referencia útil para una amplia audiencia, incluyendo:

- Tomadores de decisiones a escala nacional y local
- Bancos y agencias de desarrollo a escala internacional
- Autoridades y operadores de transporte público (tanto de naturaleza privada como pública)
- Agencias de seguridad; y
- Académicos, fundaciones, organizaciones de la sociedad civil y no gubernamentales

Mediante la organización en módulos y la publicación en línea del reporte y el conjunto de herramientas, se espera de una amplia audiencia que pueda acceder a esta información y promueva soluciones prácticas a escala local. Los resultados se presentan de tal manera que se puedan alinear con el ciclo de planeación típico a nivel de ciudad, pero se espera que cada tipo de audiencia pueda utilizarlos como recurso para mejorar el aspecto de género de su trabajo.

A partir de los resultados, es evidente que el transporte urbano actualmente no es neutral en términos de género pero lograr que sea sensible a este tema representa un problema – no hay una solución efectiva para todos los contextos. Por esto, en las conclusiones se sugieren algunas soluciones, que incluyen una combinación de medidas con enfoques ascendente (*bottom-up*) y descendente (*top-down*), que pueden ser implementadas por distintos actores, los cuales pueden tener información, ideas o recursos diferentes, y en ocasiones contradictorios, sobre cuál es la mejor manera de progresar. Con base en los resultados, se ha intentado integrar todas estas perspectivas.

OBJETIVOS DEL ESTUDIO

Desde el inicio, el objetivo principal del estudio fue investigar el tema de la seguridad personal de las mujeres en tres contextos urbanos diferentes, usando una metodología común que permitiera la comparación de los resultados. Adicionalmente, otro objetivo era investigar si el transporte inseguro representa una barrera para que las mujeres tomen un rol más activo en la sociedad, tal como acceder a oportunidades educativas o económicas, y recopilar información sobre la escala de este fenómeno. Finalmente, se buscaba formar una red regional de investigadores y conocimiento que pudiera ser usada para mejorar la situación actual una vez el estudio se completara. Se utilizó una combinación de métodos cualitativos y cuantitativos y, además, se recopilaron y analizaron ejemplos de buenas prácticas que fueran de interés para los hacedores de política a escala nacional y local, bancos y agencias de desarrollo, y operadores de transporte público.

Los equipos de investigación en cada ciudad utilizaron la misma metodología, que incluyó la aplicación de aproximadamente 800 encuestas entre usuarios de transporte público (mujeres y hombres), al menos cuatro grupos focales, la creación de un consejo asesor local, además de entrevistas semi-estructuradas e investigación de escritorio. Los resultados principales de las ciudades se compararon y contrastaron, y se usaron como insumos para formular las conclusiones finales y el conjunto de herramientas.

Finalmente, se presentan unas conclusiones colectivas, con el fin de orientar a que la planeación del transporte sea más sensible al género y cómo puede esto ser beneficioso para lograr un desarrollo sostenible y ciudades más inclusivas.

CÓMO USAR EL INFORME Y EL CONJUNTO DE HERRAMIENTAS

Este informe y conjunto de herramientas están disponibles en línea en inglés y español, y se dividen en cinco secciones principales. La primera sección tiene el formato de informe y presenta el contexto del estudio (tanto en el contexto internacional como regional) con estadísticas globales y regionales sobre la situación de las mujeres. La segunda parte consiste en el conjunto de herramientas, con las metodologías prácticas, ejemplos y herramientas

que un planeador, experto en transporte o tomador de decisiones, puede usar para abordar el tema de género y transporte urbano. Adicionalmente, se puede descargar un resumen ejecutivo que presenta el panorama global del estudio y sus resultados: <https://www.fiafoundation.org/connect/publications/ella-se-mueve-segura-she-moves-safely> (FIA Foundation, 2017).

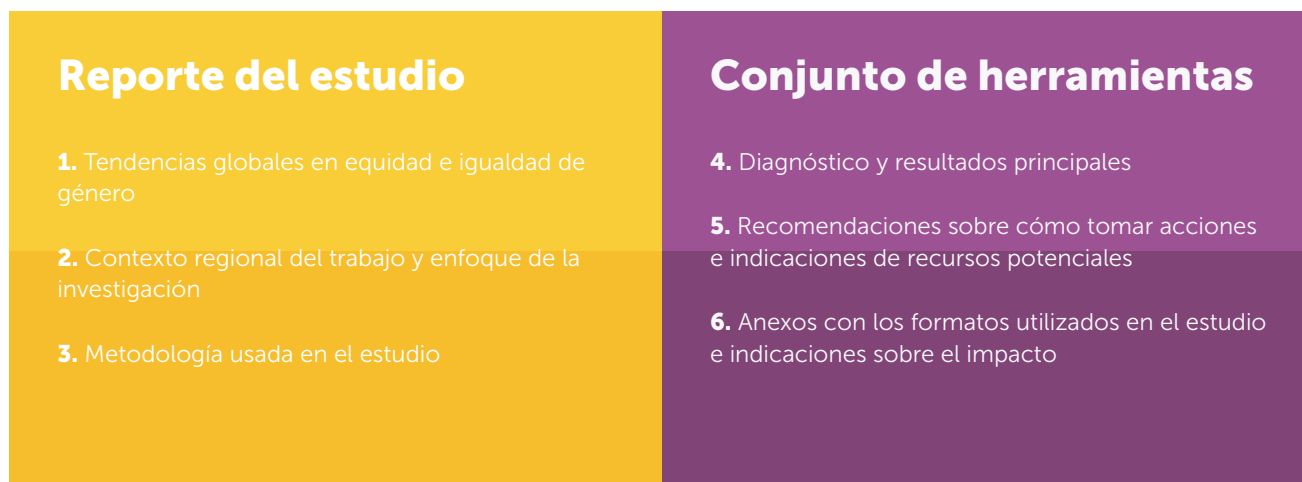


Figura 1. Estructura del documento. Fuente: autores.

Este documento está estructurado como se muestra en la Figura 1. Las secciones 1 y 2 presentan el contexto de este estudio en términos de género y transporte, la sección 3 proporciona la metodología utilizada y las secciones 4 a 5 corresponden al conjunto de herramientas. Las secciones se dividen de la siguiente manera:

- La sección 1 describe las tendencias globales en cuanto a igualdad y equidad de género
- La sección 2 proporciona el contexto regional para el trabajo y el enfoque de la investigación
- La sección 3 presenta el conjunto de herramientas con la descripción de la metodología usada en este estudio
- La sección 4 muestra el diagnóstico de las ciudades y los resultados principales del estudio
- La sección 5 da recomendaciones de acciones, indicaciones de posibles fuentes de recursos, ejemplos y herramientas disponibles

- Los anexos incluyen ejemplos de cuestionarios utilizados en el estudio, ejemplos adicionales de campañas, buenas prácticas y otras acciones, además de indicaciones iniciales del impacto del estudio

Se incluye un corto resumen – ‘panorama’ – al principio de cada sección para resaltar los puntos y mensajes claves. Los hipervínculos de la tabla de contenidos pueden usarse para acceder a temas o secciones específicos. Los casos de estudio para cada ciudad, que dan mayor detalle sobre el estudio y los resultados en cada caso, se pueden descargar separadamente de las páginas web de CAF y FIA Foundation. Además, también hay disponible un resumen ejecutivo en el sitio web de FIA Foundation (en inglés solamente).



SECCIÓN 1

TENDENCIAS GLOBALES EN IGUALDAD Y EQUIDAD DE GÉNERO

Sección 1. Tendencias globales en igualdad y equidad de género

Panorama

La desigualdad de género no es sólo un asunto crítico en términos morales y sociales, sino que también es un reto importante a nivel económico. Si las mujeres – quienes representan la mitad de la población mundial en edad de trabajar – no alcanzan su potencial económico completo, el desarrollo económico regional se ve afectado. Proveer acceso seguro y equitativo a la educación y al empleo no es solamente un derecho humano básico, sino que también es parte de los compromisos de las naciones en cuanto a los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y a la Nueva Agenda Urbana.

La Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, los ODS y la Nueva Agenda Urbana, proporcionan un marco de política para el desarrollo urbano inclusivo. Con su adopción, la comunidad internacional ha reconocido la importancia de la accesibilidad, en especial en los contextos urbanos, y se ha dado particular atención a resolver las múltiples formas

de discriminación. Esta representa un obstáculo significativo para lograr un desarrollo urbano accesible, inclusivo y equitativo, así como para el disfrute completo de los derechos humanos por parte de toda la población.

La meta 5.2 de los ODS busca específicamente “Eliminar todas las formas de violencia contra todas las mujeres y las niñas en los ámbitos público y privado”(United Nations, 2015). El transporte urbano es un componente clave para lograr ciudades inclusivas y la meta 11.2 de los ODS busca “De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.”

Aunque esta agenda no es vinculante, se espera que los gobiernos reporten su progreso y los esfuerzos de las ciudades sean reconocidos como parte de los compromisos nacionales.

El progreso en cuanto a la protección legal de las mujeres en la región durante los últimos veinte años ha sido relativamente bueno, aunque hay un mayor enfoque en igualdad y no en equidad. Un número creciente de instituciones están ayudando a reportar desigualdades y construir una base de evidencia para lograr el cambio. Pero los marcos legales por sí solos no son suficientes para enfrentar la amplia y profunda discriminación contra las mujeres.

La región está altamente urbanizada, pero hay evidencia de que las mujeres representan un porcentaje mayor de los habitantes urbanos en situación de pobreza y aún llevan cargas absurdamente altas en cuanto a las actividades de cuidado y productivas en comparación con los hombres.

Las mujeres no están participando en los mercados laborales y de toma de decisiones en el contexto nacional, regional o local tanto como podrían, en parte debido a su rol de cuidado y reproductivo, pero también debido al mal acceso a empleos y transporte.

De hecho, cuando están empleadas, tienden a tener posiciones con menor pago y en mayor proporción de trabajos de tiempo parcial o informales en comparación con los hombres. Destinan más tiempo a actividades no remuneradas que los hombres, incluso cuando están empleadas. Lograr que las mujeres salgan de trabajos precarios y no pagados aportaría al dinamismo económico de la región y ayudaría a reducir la pobreza, así como a incrementar la equidad. La falta de un transporte seguro reduce las oportunidades económicas, especialmente para las mujeres, reforzando la pobreza e incrementando la desigualdad y la exclusión social. Garantizar que el transporte urbano sea seguro ayuda a romper barreras para que las personas, y en especial las mujeres, accedan a la educación y el empleo.

La participación de las mujeres en trabajos relacionados con el transporte es relativamente baja¹. El hecho de que haya más participación de mujeres como empleadas en el sector, así como planeadoras, tomadoras de decisión y en otras áreas, ayudaría a mejorar el entendimiento de las diversas necesidades a las que deben responder los sistemas de transporte sostenibles e integrados, así como comprender cómo el transporte puede ser más inclusivo basándose en las necesidades de las mujeres.

¹ Ver ejemplos en la SECCIÓN 4 Diagnóstico y principales hallazgos

CONTEXTO INTERNACIONAL Y AGENDAS POLÍTICAS

A escala global hay más personas viviendo en áreas urbanas que rurales, y en América Latina aproximadamente el 80% de la población vive en ciudades, lo que hace de América Latina la región más urbanizada en el mundo (UN Habitat, 2017). La relación entre el transporte urbano, las mujeres y el desarrollo global se está estudiando cada vez más.

Hay un gran número de tendencias globales que se están enfocando en atraer a las mujeres de manera más robusta hacia el diseño de políticas y la toma de decisiones, las cuales se destacan en esta sección. Estas incluyen importantes cambios en el panorama político, tendencias sociodemográficas y la influencia del transporte sostenible. La agenda política internacional, especialmente la Agenda 2030, tiene varios aspectos que buscan empoderar a las mujeres en cuanto a los numerosos retos que se presentan actualmente en el mundo.

DERECHOS HUMANOS

La libertad de movimiento, los derechos de movilidad o el derecho a viajar se considera un elemento esencial de los derechos humanos básicos (Art 13.1). Esto incluye el derecho de los individuos a viajar de un lugar a otro dentro de una ciudad o país. También incluye el derecho a visitar lugares fuera de la residencia de una persona para participar de actividades económicas o educativas, visitar a familiares o amigos y por placer, ocio u otro propósito social. Varias iniciativas globales para acabar con la violencia contra mujeres y niñas (VCMN) han sido reconocidas por la mayoría de los gobiernos en América Latina. Estas incluyen la Convención interamericana para prevenir, sancionar y erradi-

car la violencia contra la mujer (Celorio, 2011), así como otras convenciones regionales y nacionales tales como la Convención sobre la eliminación de todas las formas de discriminación contra la mujer (CEDAW) (UN Women, 1979), además de agencias como ONU Mujeres. La mayoría de los gobiernos reconoce la necesidad de empoderar a las mujeres económica, política y socialmente. Garantizar que las mujeres puedan viajar de manera libre y segura hace parte de estos esfuerzos. Adicionalmente, lograr que el transporte y las ciudades sean seguros para mujeres y niñas también beneficia a muchos otros grupos, contribuyendo a hacer ciudades más inclusivas y equitativas para todos.



Figura 2. Los Objetivos de Desarrollo Sostenible. Fuente: UNDP Peru / Mónica Suárez (UNDP, 2017).

OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE

En el 2015, la Organización de Naciones Unidas reemplazó los Objetivos de Desarrollo del Milenio, que habían orientado las iniciativas de desarrollo en los últimos 15 años, con 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), aprobados por 193 países como su agenda de trabajo desde ese momento hasta el 2030. Aunque no son legalmente vinculantes, se espera que los gobiernos adopten estos objetivos como propios, y conformen las instituciones y programas necesarios para lograrlos, monitorear su avance y reportar sobre su progreso.

Los ODS se enfocan en la inclusión económica, social y ambiental y, aunque no hay un objetivo único para transporte, varios están relacionados con transporte, ciudades y desarrollo inclusivo. El objetivo 5, por ejemplo, se refiere al empoderamiento de las mujeres, y establece el objetivo de eliminar la discriminación y violencia contra las mujeres y

niñas en los ámbitos público y privado, incluidas la trata y la explotación sexual y otros tipos de explotación. El Objetivo 9 propugna por la construcción de infraestructura resiliente, promoviendo la industrialización inclusiva y sostenible, y fomentando la innovación; el Objetivo 11 busca lograr que los asentamientos humanos de todos los tamaños sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles (United Nations, 2015).

Dos metas de los ODS se relacionan directamente con los aspectos inclusivos de la movilidad sostenible. El ODS 9.1 establece la meta de desarrollar infraestructura fiable, sostenible y resiliente haciendo hincapié en “el acceso asequible y equitativo para todos”. El transporte urbano se considera un componente esencial de las ciudades inclusivas: el ODS 11.2 precisa, para el 2030, “proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles,

Ella se mueve segura

Un estudio sobre la seguridad personal de las mujeres y el transporte público en tres ciudades de América Latina

accesibles y sostenibles para todos, y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad”.

El Objetivo 3.6 establece una meta específica para mejorar la seguridad vial, concretamente: reducir a la mitad el número de muertes (World Health Organization, 2018) y lesiones causadas por siniestros de tráfico en el mundo para el 2020. Alrededor de 1,3 millones de personas mueren en siniestros viales cada año, con un promedio de 3.287 muertes por día, la mayoría en países en desarrollo (Association for Safe International Road Travel, s/f), y unas 20-50 millones más quedan heridas o discapacitadas. La mayoría de las víctimas no son quienes están detrás del volante, sino los peatones y ciclistas, muchos de los cuales son niños, que mueren o quedan discapacitados de por vida. Se estima que el costo económico directo de los siniestros viales

Midiendo el progreso respecto a los ODS

Cada ODS tiene un conjunto de metas e indicadores para guiar las acciones y garantizar “no dejar a nadie atrás”. El acceso para todos a través de la movilidad sostenible es crucial, pero la definición exacta de ‘acceso’ en este contexto puede ser complicada. Una definición comúnmente usada, y que se consideró útil para este estudio y otros similares, define el acceso como “la oportunidad promedio que

oscila entre 2 y 3% del PIB mundial y la carga de cuidado de las víctimas recae directamente sobre las mujeres (en particular sobre madres y esposas). En muchos casos, las familias pierden su proveedor principal y las mujeres deben cuidar de los heridos. Este aspecto de género frecuentemente se ignora.

El enfoque en género es integral para lograr muchos de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, y muchas metas establecen la igualdad y el empoderamiento de las mujeres como objetivo y como parte integral de la solución. Las mujeres, la sociedad en general, y los gobiernos tienen papeles críticos que desempeñar, si se busca lograr que estos objetivos sean una realidad. El primer Panel de alto nivel sobre el empoderamiento económico de las mujeres del Secretario General de las Naciones Unidas expidió un informe (March 2017), titulado *Leave No One Behind: Taking action for Transformational Change on Women’s Economic Empowerment* (UN Secretary-General’s High Panel, 2017).

tienen los residentes de un área para participar de un conjunto de actividades en particular” (Wachs & Kumagai, 1973). Esta definición deja claro que la sola existencia de oportunidades no es suficiente, sino que las personas de todas las edades, géneros y habilidades deben poder acceder a ellas, en otras palabras, no hay barreras físicas, emocionales, cognitivas o económicas para que lo hagan.

El marco actual de los ODS monitorea el progreso del transporte utilizando una variedad de indicadores para establecer el acceso universal (Sustainable Mobility4All, 2017). No es fácil medir la accesibilidad en el transporte y comúnmente la medición difiere según si se considera un enfoque espacial/de distancia o de tiempo (Geurs, Dentinho, & Patuelli, 2016), o si se utiliza un enfoque de exclusión social o justicia (Schwanen et al., 2015). Las medidas basadas en movilidad o eficiencia, como la reducción en tiempo de viaje o el análisis costo-beneficio (ACB) son utilizadas ampliamente por planificadores, junto con otros modelos cuantitativos como la Matriz de Contabilidad Social², el Análisis de Impacto Espacial (Brocker, Korzhenevych, & Schurmann, 2010; Haynes, 2017) y el Índice de Privación Múltiple (Smith et al., 2015)³.

Para ciudades con más de 500.000 habitantes, el Cociente Transporte Rápido por Residente (RTR) del ITDP (Institute for Transportation and Development Policy, 2016) compara la población urbana de un país con la extensión de las líneas disponibles de tránsito rápido (trenes suburbanos, metro y BRT). El PNUMA desarrolló una herramienta para medir la accesibilidad de las personas de menores ingresos en el contexto urbano (United Nations Environment Programme, 2017) que permite a los planificadores de transporte y autoridades públicas mapear y valorar los hábitos de movilidad (servicios de buses y rutas para peatones y ciclistas) de

Cuadro 1: Proporción de personas cerca al transporte (PNT). Un ejemplo de medida de accesibilidad al transporte público (ITDP Brasil, 2017)

El ITDP aplicó la medida de personas cerca al transporte (PNT por sus siglas en inglés) para ciudades brasileras y evaluó la accesibilidad de diferentes grupos de ingreso al transporte público rápido. La investigación incluyó 900 estaciones a lo largo de aproximadamente 1.000 kilómetros de líneas de transporte público en diez áreas metropolitanas, en las que habitan más de 60 millones de personas, cerca de un tercio de la población total de Brasil. Incluso en las áreas metropolitanas en las que hay buena cobertura general para la población, las estaciones de transporte están concentradas cerca de los grupos de población de mayores ingresos. Estos hallazgos resaltan la importancia de mejorar el acceso al transporte público para la población de menores ingresos y la necesidad de buscar un desarrollo socialmente más inclusivo en Brasil.

En el caso de la región metropolitana de Río de Janeiro, con más de 12 millones de habitantes, entre 2010 y 2015 la ciudad incrementó su red de transporte público con más de 91 kilómetros de BRT y expandió la red de metro en 1.2 Km, como preparación para la Copa Mundial de la FIFA de 2014 y los Juegos Olímpicos de 2016. Una nueva línea de metro y una red de tranvía en el centro fueron inauguradas también en la segunda mitad de 2016. Con estas mejoras, la cobertura de Río fue la mejor de las ciudades estudiadas tanto a escala de la ciudad (52%) como del área metropolitana (31%).

Para mejorar esta medida, el ITDP recomienda superponerla con los niveles de ingreso por área cubierta.

las comunidades de bajos ingresos a un costo mínimo y utilizando un número limitado de personal y recursos. Esta herramienta da una buena idea del acceso y permite que los países monitoreen su progreso a lo largo del tiempo.

² Una Matriz de Contabilidad Social (MCS) se puede definir como una representación organizada matricial de todas las transacciones y transferencias entre distintas actividades y factores de producción, e instituciones (hogares, sector corporativo y gobierno) al interior de la economía y con respecto al mundo.

³ El Índice de Privación Múltiple 2015 (IMD 2015) combina varios indicadores, seleccionados para cubrir un amplio rango de temas económicos, sociales y de vivienda.

El mapeo de accesibilidad utilizando tecnología smartphone muestra un camino prometedor, pero estos enfoques presentan fallas en su enfoque hacia

LA NUEVA AGENDA URBANA

En la conferencia Hábitat III, celebrada en Quito, Ecuador en octubre de 2016, los gobiernos establecieron una Nueva Agenda Urbana (NAU), que resalta los desafíos urbanos que deben enfrentarse en los próximos 20 años. Lograr ciudades accesibles e inclusivas, y proporcionar acceso equitativo a todos los servicios, incluido el transporte, son dos de los objetivos generales aceptados ampliamente. El **derecho a la ciudad** se incluyó por primera vez en una declaración de la ONU, lo cual representa un paradigma importante que sienta una base fuerte en la lucha por lograr servicios públicos sensibles al género y la provisión de movilidad urbana y transporte público como componentes esenciales de ello.

INICIATIVAS INTERNACIONALES DE TRANSPORTE SOSTENIBLE

El transporte tiene un efecto innegable sobre tres aspectos principales del desarrollo sostenible: la protección del ambiente, el desarrollo económico equitativo y la integración social. Existen numerosas iniciativas que reflejan esfuerzos individuales y colectivos por parte de la comunidad de transporte sostenible para abordar sus aspectos globales.

Sin embargo, la mayoría se enfocan en reducir los impactos ambientales, tales como los 21 Compromisos del Transporte para el Cambio Climático Global liderados por la Asociación para el Transporte Sostenible y Bajo en Carbono (SLoCaT por sus siglas en inglés) (Partnership on Sustainable Low Carbon

el aspecto de género de los viajes, a menos de que este aspecto se incluya en la recolección de datos (tanto género como propósito del viaje).

“Promoveremos el acceso de todos a unos sistemas de transporte terrestre y marítimo, y de movilidad urbana que sean seguros, asequibles, accesibles y sostenibles y tengan en cuenta las cuestiones de edad y género, que hagan posible una participación significativa en las actividades sociales y económicas en las ciudades y los asentamientos humanos, mediante la integración de los planes de transporte y movilidad en las planificaciones urbanas y territoriales, y la promoción de una amplia gama de opciones de transporte y movilidad”

— (NACIONES UNIDAS, 2016)

Transport, 2015) y, más recientemente, la iniciativa de Movilidad Sostenible Para Todos (SuM4All). La mayoría de los compromisos están diseñados para abordar el cambio climático y los impactos ambientales, con un gran número enfocándose en los aspectos técnicos y no sociales del transporte. La década de la seguridad vial, la meta de los ODS para la seguridad vial y el trabajo de FIA Foundation en esta área abordan los impactos sociales de los siniestros y muertes viales. SuM4All también se concentra en los aspectos sociales, incluido el género, en su componente de Acceso Universal, resaltando el concepto de que el transporte sostenible no debe “dejar a nadie atrás”.

DIMENSIÓN DE GÉNERO EN LA POLÍTICA INTERNACIONAL Y REGIONAL

La atención internacional a los temas de género no es nueva. En 1979 la Asamblea General de las Naciones Unidas aprobó la Convención sobre la eliminación de todas las formas de discriminación contra la mujer (CEDAW). Esta establece los derechos de las mujeres y defiende el principio de igualdad entre mujeres y hombres. Al adoptar la Convención, los países se comprometen a crear las instituciones necesarias e implementar medidas para eliminar todas las formas de discriminación contra las mujeres. En 1978 fue ratificada por casi todos los países de América Latina, excepto dos. La convención se actualizó en 2007 y actualmente todos los países de la región la han ratificado.

La Conferencia Mundial de Derechos Humanos (1993) finalizó una era donde se creía que los derechos humanos eran neutrales en cuanto al género. La Plataforma de Acción de Beijing (1995), que fue uno de los resultados claves de la conferencia de la ONU sobre el estado de las mujeres alrededor del mundo, cuenta con 189 países signatarios para implementar mejoras en 12 áreas, desde la pobreza y los derechos humanos hasta la salud y la educación. Acabar con la violencia contra las mujeres se considera un elemento crítico. En 2013, la Comisión de la Condición Jurídica y Social de la Mujer de las Naciones Unidas (CSW57) identificó varias formas de violencia sexual contra mujeres y niñas (VSCMN) en espacios públicos, las catalogó como áreas de preocupación distintivas e instó a los gobiernos a prevenirlas.

En América Latina, la agenda de equidad de género se ha fortalecido al lograr la convergencia de las agendas nacionales en cada escala, en particular con los movi-

mientos sociales y feministas que exigen igualdad y no discriminación, además de la inclusión de los principios de la CEDAW en la legislación nacional.

Estos acuerdos constituyen un marco de objetivos para construir sociedades democráticas. La región se está alejando rápidamente de las dictaduras y conflictos armados de las décadas recientes, que dañaron las instituciones democráticas y perjudicaron la supremacía de la ley, hacia una mayor democratización y respeto por los derechos humanos. Esto es particularmente cierto para Argentina y Chile, que recuperaron sus democracias de manera relativamente reciente (Argentina, 1983; Chile, 1990).

Hay un proceso constante de construcción de una agenda (o agendas) regional de género y el desarrollo de medidas y acciones temáticas y programáticas amplias y de profundidad, especialmente dado que los compromisos de los gobiernos proporcionan un apoyo importante para las iniciativas en el contexto nacional. Todos los países de la región han demostrado su voluntad para cumplir los compromisos internacionales y regionales, implementar iniciativas orientadas a consolidar y fortalecer la democracia, y construir agendas regionales de género. Lo anterior, se ha expresado en planes de igualdad y equidad de género. En concreto, se busca crear condiciones en las que todos los ciudadanos, mujeres y hombres, puedan ejercer sus derechos sociales, económicos y culturales de manera integral. Más recientemente, Ministras de la Mujer y funcionarias de alto nivel en temas de género de 23 países en América Latina y el Caribe, concluyeron las Consultas Regionales que condujeron a la sesión

Ella se mueve segura

Un estudio sobre la seguridad personal de las mujeres y el transporte público en tres ciudades de América Latina

número 61 de la Comisión de la Condición Jurídica y Social de la Mujer de las Naciones Unidas (CSW61), en la que se pidieron medidas decisivas para promover el empoderamiento económico de las mujeres (UN Women, 2017).

Esta tendencia también se refleja en otras regiones del mundo. La Estrategia de Lisboa de la Unión Europea (European Council, 2000), que fue avalada por el Consejo Europeo (Marzo de 2000) estableció una estrategia de diez años para el crecimiento y el empleo,

IGUALDAD Y EQUIDAD

Igualdad y equidad son similares, pero requieren diferentes estrategias. Igualdad consiste en darle a todos el mismo trato y busca promover la justicia, pero solo puede funcionar si todos empiezan en el mismo nivel y requieren la misma ayuda. Equidad representa justicia, o lo que puede denominarse igualdad de resultados. Esto involucra la inclusión de distintos aspectos para responder a las necesidades y desventajas particulares de ciertos grupos, de manera que todos inicien con la misma posibilidad de éxito, pero pueden recibir distintos niveles de apoyo a lo largo del recorrido.

La equidad, entonces, incluye ajustar políticas para contrarrestar cualquier desventaja (percibida o real) resultado de la edad, raza, estrato social, género y/ o capacidades mentales o físicas, de manera que todas las personas puedan tener el mismo acceso y los mismos beneficios. Desde esta perspectiva, algunos grupos requieren servicios y programas adicionales – en lugar de solamente un conjunto estándar provisto para la mayoría – para contrarrestar sus desventajas. Por ejemplo, en teoría, todas las personas pueden partici-

que incluye medidas y objetivos clave de igualdad de género. Algunas instituciones europeas revisaron esta estrategia en 2005 y varios aspectos relacionados con género fueron incorporados en las medidas y objetivos generales.

Sin embargo, la realidad es que, a pesar de los nuevos marcos de política, el progreso real en cuanto a la integración de las mujeres, especialmente en el mercado laboral y las posiciones claves de toma de decisiones, es penosamente lento.

par en política, pero cuando las mujeres son las principales proveedoras del cuidado social esencial, es muy difícil para ellas participar como candidatas, ministras o administradoras públicas de alto nivel. Deberían tener los mismos derechos a participar en todos los aspectos de la sociedad, pero en realidad, esto implica ajustar los privilegios y prioridades que la sociedad le asigna a mujeres y hombres, de manera que ellas puedan hacerlo. Entonces, la equidad es un requerimiento más genuino, dado que permite una redistribución más igualitaria de las responsabilidades del cuidado, como ocurre en países como Dinamarca, con leyes estrictas sobre licencias de maternidad y paternidad. Hasta ahora, muchas políticas nacionales se enfocan en la igualdad (tal como la no discriminación en el trabajo) y no en equidad, y muy pocas incluyen al transporte. Sin embargo, para lograr los objetivos políticos de alto nivel de los ODS y la NAU, es extremadamente importante que las ciudades implementen políticas más inclusivas, en particular respecto al espacio público, las calles y el transporte público.

PANORAMA DE LA PROTECCIÓN LEGAL DE LAS MUJERES (VCMN)

A pesar del progreso significativo en cuanto a protección legal, la violencia contra mujeres y niñas aún es generalizada y se reconoce que es una barrera importante en el avance de las mujeres. El miedo a la violencia en el hogar, por parte de miembros de la familia y otros allegados, así como en el espacio público restringe la participación de las niñas y mujeres en la educación, el empleo y otros aspectos del desarrollo humano. En particular, si las ciudades buscan alcanzar su potencial para generar crecimiento económico, deben ser inclusivas; y para que las mujeres puedan ejercer plenamente su derecho a la ciudad, deben estar libres de las estructuras sociales patriarcales que aún prevalecen en casi todos los niveles de la sociedad.

La discriminación puede tomar muchas formas, como se ilustra en la Figura 3.

RESPONDER A LA DISCRIMINACIÓN CONTRA LAS MUJERES

Existen restricciones legales que aún obstaculizan los derechos de las mujeres en muchas áreas de sus vidas que afectan directamente su participación en la fuerza de trabajo. Globalmente, 155 economías tienen al menos una ley que le da a las mujeres menos derechos económicos que a los hombres: estas incluyen 100 países en los que las mujeres no pueden desempeñar los mismos trabajos que los hombres (OXFAM International, 2017). Adicionalmente, 46 países no tienen leyes contra la violencia doméstica, lo cual respalda la idea de que los hombres pueden decidir cómo deben comportarse las

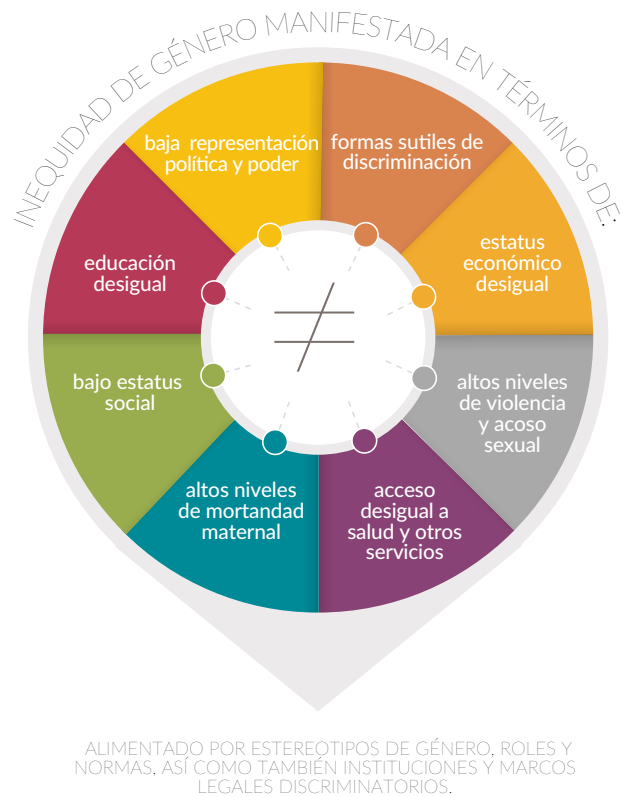


Figura 3. Desigualdades basadas en el género. Fuente: (UNDP, 2015).

mujeres y especialmente si pueden trabajar fuera del hogar.

Se ha promulgado la igualdad entre mujeres y hombres como parte de las responsabilidades del estado por medio de tres tipos de políticas: aquellas que afirman la igualdad de género ante la ley, acciones afirmativas (positivas) y la transversalidad del género. Abordar los problemas específicos de las mujeres, que se originan en la desigualdad de género a través del desarrollo de políticas públicas, requiere ir más allá de la igualdad en sí y enfocarse

en lograr el ejercicio o agencia completa sobre los derechos humanos. La gobernanza a escala nacional y de ciudad debe fortalecerse para eliminar la discriminación tanto en el contexto nacional como local, con el fin de lograr resultados equitativos.

Los estándares relacionados en los derechos humanos de las mujeres en el contexto interamericano de derechos humanos han estado cobrando impulso desde 1994, cuando se adoptó la convención de Belém do Pará (la Convención interamericana para prevenir, sancionar y erradicar la violencia contra la mujer). Es el instrumento más ratificado de la región en cuanto a derechos humanos y continúa siendo el único tratado multilateral en el mundo que se centra exclusivamente en el problema de la violencia contra las mujeres⁴ (Organization of American States, 1994). Se logró un punto de quiebre importante en 2009, cuando la Corte Interamericana de Derechos Humanos promulgó su primera resolución integral sobre derechos de las mujeres

(Celorio, 2011), después de examinar un número significativo de violaciones bajo la Convención Americana de Derechos Humanos y la Convención de Belém do Pará. Las declaraciones de Montreal (2002) y Bogotá (2004) sobre Seguridad de las Mujeres también proporcionaron líneas de acción útiles para la gobernanza urbana en cuanto a la seguridad de las mujeres.

La existencia de un sistema regional de derechos humanos fuerte, con instituciones que tienen jurisdicción sobre los estados, ha tenido un rol fundamental en la eliminación de todos los tipos de violencia de género. El Sistema Interamericano de Derechos Humanos ha sido la autoridad que ha responsabilizado a los estados de la región por casos de violencia de género y le proporciona a las víctimas un mecanismo independiente para exigir que sus derechos sean respetados (Evidence and Lessons from Latin America (ELLA), 2014)

⁴ La Convención de Belem do Pará, adoptada en 1994, ha sido ratificada por 32 estados miembro de la Organización de Estados Americanos

RESUMEN DE LA PROTECCIÓN LEGAL DE LAS MUJERES EN LOS PAÍSES DE ESTUDIO: ARGENTINA, CHILE Y ECUADOR

Una rápida revisión de los marcos legales en cuanto a la protección de las mujeres en los países incluidos en el estudio reveló diferencias importantes. Ecuador, por ejemplo, ha elevado el reconocimiento de los derechos de las mujeres a nivel constitucional (Asamblea Nacional Constituyente, 2008). En 1997, Ecuador propuso incluir políticas y metas basadas en las prioridades aprobadas durante la Cuarta Conferencia Mundial sobre las Mujeres en Beijing en 1995 (UN Women, 1995) en el Plan Nacional de Desarrollo, orientadas a disminuir la pobreza, eliminar la violencia contra las mujeres e incrementar la participación de las mujeres en el desarrollo, la vida política y la toma de decisiones.

Aun así, el progreso es lento, hay muchas lagunas y vacíos, y la violencia contra las mujeres aún es común. Argentina tiene un historial particularmente grave por feminicidios, dado que es el tercer país de la región con mayor incidencia de este delito de 17 estudiados (después de El Salvador y Honduras), con 254 mujeres asesinadas por cada 100,000 habitantes mujeres. Ecuador (72) y Chile (34) también tienen tasas preocupantemente altas (Economic Commission for Latin America and the Caribbean (ECLAC), 2015). Estas diferencias parecen reflejar un fenómeno de sub-reporte, el cual se considera que está bastante generalizado, dado que los mecanismos de reporte y las definiciones de feminicidio no son universales. No es fácil probar un feminicidio y varios incidentes pueden ser catalogados

como homicidios, cuando en realidad deberían clasificarse como feminicidio.

En el 2014, en Ecuador hubo 73 feminicidios (83 en el 2016), aunque hay poca estandarización de qué constituye un feminicidio en el Código Penal Ecuatoriano. En cuanto a la violencia en términos más generales, la Encuesta de Violencia de Género llevada a cabo por el INEC (INEC, 2012c) mostró que, a escala nacional, 6 de cada 10 mujeres mayores de 15 años han sido víctimas de violencia.

El sub-reporte o reporte inadecuado también es un problema en cuanto al acoso y la violencia en el espacio público. Estas situaciones actualmente tienen altos niveles de sub-reporte (que se refleja en la falta de estadísticas disponibles) y por lo tanto no se incluyen en muchas estadísticas usadas para la planeación urbana y de transporte (FIA Foundation, 2016)⁵. En este documento se presenta una hipótesis que busca explicar esto, según la experiencia del estudio.

En Quito se han observado incrementos recientes, asociados con las medidas implementadas (ver la SECCIÓN 4 Diagnóstico y resultados principales y la SECCIÓN 5 Intervenciones – actores, soluciones e intercambios). Aun así, a escala nacional, no hay una institución específica que se encargue de los asuntos de las mujeres, aunque el Ministerio de Inclusión Social lidera programas para reducir la vio-

⁵ Confirmed in Safe and Sound scoping studies as part of their flagship Safe Cities program <http://www.unwomen.org/en/what-we-do/ending-violence-against-women/creating-safe-public-spaces>

lencia doméstica. También hay vacíos a escala local, dado que el gobierno municipal de Quito, que maneja los temas de tránsito y movilidad en la ciudad, no cuenta con una unidad dedicada a la seguridad de las mujeres. La Unidad Patronato Municipal San José (una fundación dirigida por el municipio) implementa políticas sociales locales y recientemente ha introducido algunos programas para abordar la violencia y el acoso a las mujeres en el espacio público y el transporte público.

En Santiago (Chile), el Observatorio Contra el Acoso Callejero (OCAC) ha sido líder en el tema y actualmente hay varios ministerios con unidades específicas de género. Adicionalmente, el Ministerio de la Mujer y la Equidad de Género incluyó recientemente temas urbanos y de transporte en su agenda de equidad de género.

En Argentina, los esfuerzos para mejorar la seguridad de las mujeres en el transporte se enmarcan en dos leyes, en donde se incluyen como parte del espacio público en el que las mujeres llevan a cabo sus actividades diarias. La Ley Nacional 26.485 (que entró en efecto en el 2010) se centra en erradicar todas las formas de violencia contra las mujeres y eliminar la discriminación, para garantizar el derecho a vivir sin miedo a la violencia. El Artículo 4, define la violencia contra la mujer como “toda conducta, acción u omisión, que, de manera directa o indirecta, tanto en el ámbito público como en el privado, basada en una relación desigual de poder, afecte su vida, libertad, dignidad, integridad física, psicológica, sexual, económica o patrimonial, como así también su seguridad personal”. La naturaleza

Cuadro 2: Foro Económico Mundial – Grupo de Trabajo en Paridad de Género de Chile para impacto nacional

Hace catorce años, el Foro Económico Mundial (WEF, siglas en inglés) se interesó en el tema de la paridad de género y empezó a reportar de manera anual sobre las brechas de género a escala global, y creó grupos de trabajo especiales en Chile y, más recientemente, en Argentina. Líderes de alto rango en los sectores público, privado y la sociedad civil se unieron para acelerar el progreso en la paridad de género en términos económicos en todo Chile e implementar un modelo de acción colaborativo con apoyo del sector público y privado.

Con apoyo del BID y la secretaría ejecutiva de Comunidad Mujer, además del respaldo de la Presidenta Michelle Bachelet, la dirección del Grupo de Trabajo ha designado un plan de acción enfocado en cuatro áreas clave. El objetivo es mejorar los indicadores de la brecha de género en tres años. No es una tarea menor, pues Chile ocupa el puesto 70 entre 144 países en el reporte de brecha de género, y esta situación empeora si se incluyen la participación en el mercado laboral y las oportunidades económicas. El Grupo de Trabajo se enfoca en:

- Aumentar la participación de las mujeres en el mercado laboral;
- Aumentar el número de mujeres en posiciones gerenciales y de liderazgo;
- Reducir la brecha salarial de género; y
- Cambiar mentalidades y estereotipos de género.

En cada una de estas cuatro áreas, el Grupo de Trabajo identificó medidas específicas para crear impacto, de cómo la implementación de un enfoque de género en las políticas corporativas de recursos humanos, una proposición de enmienda a la ley de igualdad salarial entre mujeres y hombres, y acuerdos con ‘cázatalentos’ para incrementar la presencia de mujeres en alta gerencia y juntas directivas. Para lograr un cambio, el Grupo de Trabajo está juntando compromisos de acción de más de 70 compañías – muchas de las cuales operan en sectores de rápido crecimiento, cruciales para el futuro crecimiento económico de Chile – que se han registrado como miembros. El impacto ya se ha observado, por ejemplo, en un acuerdo reciente entre el gobierno y el sector privado para apoyar capacitaciones en habilidades y gestión para mujeres aspirantes a gerentes. Este modelo se está promoviendo para ser adoptado en otros países (Chavarría, 2017).

integral de esta ley promueve el desarrollo de políticas públicas que enfrenten las diversas formas de violencia, y su amplio alcance hace que sea fácil de aplicar.

El Consejo Nacional de la Mujer (CNM), creado en 1992, tiene el mandato de articular y coordinar acciones para cumplir con esta norma y designar políticas públicas. En 2017, se convirtió en el Instituto Nacional de Mujeres, que reporta directamente a la Secretaría de Estado, y ha estado desarrollando el primer plan nacional de acción para erradicar la violencia contra las mujeres (2017-2019). También ha habido avances a escala local. En la Provincia de Buenos Aires, la Subsecretaría de Género y Diversidad Sexual se encuentra dentro de la Secretaría para los Derechos Humanos, mientras que, en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, la Dirección General de Mujeres está bajo la Subsecretaría de Bienestar Social, que a su vez pertenece al Ministerio del Hábitat y el Desarrollo Humano. Ambas jurisdicciones – la CABA y la Provincia – tienen departamentos específicos dedicados a la promoción de la igualdad de oportunidades para mujeres y hombres.

Para el contexto de este estudio, es importante mencionar que desde 2015 la CABA tiene legislación específica sobre el acoso callejero (Ley 5.306). En diciembre de 2016, la Ley 5.742 sobre la prevención del acoso sexual en espacios públicos definió el acoso sexual y las sanciones para los responsables. La ley incluye el acoso verbal y físico, intimidación o abuso que pueda afectar la dignidad, libertad, tránsito libre o el derecho a la integridad física y moral, motivado por el género, la identidad y/o la orientación sexual.

Sin embargo, a pesar de los avances legales, aún hay mucho por hacer a escala nacional, regional y local. Aunque son importantes estos cambios institucionales, son insuficientes para garantizar la seguridad de las mujeres en el espacio público o el transporte, como lo explicó una experta en género y leyes, entrevistada para este estudio. Su investigación sobre los marcos legales en América Latina (Gherardi, 2016) concluyó que, a pesar de una legislación relativamente robusta y del progreso en el tema de violencia doméstica, el acoso en general, y en particular en el espacio público, no se aborda de manera efectiva. En su opinión, los efectos combinados de una gran cantidad de actos de acoso pequeños y en apariencia inconsecuentes, forman la base para actos criminales más serios contra las mujeres. Desde su perspectiva y la de otros expertos consultados, lo que realmente falta es una mejor interpretación e implementación más robusta de estas leyes.

El estudio que se llevó a cabo en Quito, Santiago y Buenos Aires mostró que el acoso en el transporte público es un problema serio, que le produce malestar emocional a muchas mujeres. Esta situación ha estado ocurriendo por un largo tiempo, como lo demuestran las estrategias de adaptación de las mujeres mayores entrevistadas en la encuesta y los grupos focales. A pesar de esto, solo ha sido reconocido recientemente como un problema que requiere recursos dedicados y atención. Como se mencionó, en la mayoría de ciudades y países, el acoso no se tipifica actualmente como un crimen y no hay un procedimiento claro para reportar, responder o llevar al responsable ante la justicia, lo que hace es que esté sub-reportado y sea difícil de observar en las

estadísticas. Los hallazgos del estudio le proporcionan una guía a las ciudades, instituciones y sociedad civil sobre maneras apropiadas de responder ade-

DESARROLLOS INSTITUCIONALES

En América Latina, un número creciente de ministerios nacionales y observatorios han tomado el mandato de mejorar la paridad y equidad de género en la región. En la X Conferencia Regional sobre la Mujer de América Latina y el Caribe de la CEPAL⁶, que tuvo lugar en Quito en el 2007, los gobiernos reconocieron que la paridad es:

“uno de los propulsores determinantes de la democracia, cuyo fin es alcanzar la igualdad en el ejercicio del poder, en la toma de decisiones, en los mecanismos de participación y representación social y política, y en las relaciones familiares al interior de los diversos tipos de familias, las relaciones sociales, económicas, políticas y culturales, y que constituye una meta para erradicar la exclusión estructural de las mujeres”.

—(UN & CEPAL, 2007, p. 3).

Los estados miembros de la CEPAL solicitaron la creación de un Observatorio de Equidad de Género para América Latina y el Caribe (Economic Commission for Latin America and the Caribbean (ECLAC), 2015) para coordinar los esfuerzos de las agencias de la ONU, los bancos de desarrollo y los organismos nacionales responsables del progreso de las mujeres y de mantener estadísticas a escala

cuadamente al acoso sexual (ver la SECCIÓN 4 Diagnóstico y resultados principales) y ayudar a lograr un transporte urbano más sensible al género.

nacional en cada uno de los países de la región. El propósito de esta iniciativa es el de medir el progreso hacia el cumplimiento de las metas internacionales en cuanto a equidad de género y aumentar su visibilidad. Incluye un conjunto de indicadores estratégicos relacionados con la equidad de género, así como herramientas analíticas para el diseño de políticas, y producir informes periódicos sobre los avances en áreas clave tales como:

- Trabajo pagado y no pagado, uso del tiempo y pobreza;
- Acceso a la representación política y de toma de decisiones;
- Violencia de género;
- Derechos de salud y reproductivos

Una reunión preparatoria, la 53^a Mesa Directiva de la Conferencia Regional sobre la Mujer de América Latina y el Caribe, se llevó a cabo en Santiago, Chile en enero de 2016 para discutir la Agenda de Desarrollo 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible relacionados con la equidad de género y la autonomía de las mujeres. Michelle Bachelet, Presidenta de Chile y ex Directora de ONU Mujeres, destacó la necesidad de implementar políticas públicas específicas para dar seguimiento a las desigualdades que afectan a las mujeres de la región y también

⁶ CEPAL – Comisión Económica para América Latina y el Caribe

resaltó la importancia del rol de las mujeres para lograr los Objetivos de Desarrollo Sostenible. Los delegados aprobaron la creación de una estrategia para la ejecución de los compromisos que ya habían asumido los gobiernos participantes. Otros resultados que muestran los avances de la región que

TRANSPORTE, MUJERES Y POBREZA

La desigualdad de ingreso afecta a muchas regiones en el mundo, con el 8% de la población global viviendo con menos de USD 10 por día. Hay una fuerte correlación entre pobreza, género y movilidad urbana. El transporte satisface la necesidad de movilizarse, pero también influye sobre el acceso al empleo y otros servicios. Las mujeres comúnmente se encuentran en los quintiles de ingreso más bajos de la sociedad. Las personas de bajos ingresos frecuentemente dependen más de cualquier forma de transporte público (formal o informal⁷) y sufren más con las estructuras tarifarias no reguladas. Entonces, aquellos con bajos ingresos deben dedicar más tiempo y dinero para satisfacer las necesidades más básicas de movilidad, lo que a su vez reduce su habilidad para acumular activos que puedan sacarlos de la pobreza.

En consecuencia, el transporte juega un rol fundamental en mejorar o exacerbar las condiciones de vida de las mujeres, en particular de aquellas que están en la pobreza (United Nations Statistics Division, 2015). La pobreza urbana, y la falta de infraestructura y servicios asociada con esta, impacta

exhibieron en la XIII Conferencia Regional sobre la Mujer de América Latina y el Caribe, que tuvo lugar en octubre de 2016 en Montevideo, junto con la Estrategia de Montevideo para la Implementación de la Agenda Regional de Género en el Marco del Desarrollo Sostenible hacia 2030 (CEPAL, 2017).

también la facilidad y rapidez con que las mujeres pueden llevar a cabo sus labores domésticas y de cuidado diarias. Si las conexiones de transporte son deficientes, los viajes destinados a compras, recolectar agua o asegurarse de que los niños lleguen a la escuela toman un tiempo y energía desproporcionados. Dado que las mujeres (de todas las edades), y no los hombres, son las principales responsables de estas labores, se ven desproporcionadamente afectadas por el transporte de mala calidad, lo cual conlleva a que sufran no solo de pobreza monetaria, sino también de pobreza de tiempo. A esto se le llama la doble o triple carga de las mujeres, dado que deben balancear sus roles de cuidado y reproductivos con actividades económicas y de generación de ingresos.

Según la ONU, un número creciente de personas pobres en áreas urbanas son mujeres (United Nations Statistics Division, 2015). Muchas mujeres pobres en entornos urbanos recurren a actividades informales o de tiempo parcial para incrementar los ingresos del hogar, frecuentemente desde edades tempranas. Como resultado, las cargas labora-

⁷ En el contexto de este estudio, el transporte público 'formal' se refiere al transporte masivo, mientras que 'informal' se refiere a los muchos tipos de servicios que puede prestar el sector privado de manera organizada, pero que comúnmente responden a la demanda. Se entiende que esta es una categorización rudimentaria

les de las mujeres por actividades pagas y no pagas son generalmente mucho mayores que las de los hombres, profundizando esta noción de una carga doble o triple de cuidado de la familia, el hogar y el ingreso.

En el contexto latinoamericano de los últimos veinte años, Chile ha sido uno de los países cuya economía ha experimentado rápido crecimiento. Aunque esto ha llevado a una reducción considerable en la pobreza, el rápido crecimiento económico a menudo incrementa la desigualdad. Según datos del Banco Mundial, entre el año 2000 y 2015, la población considerada como pobre se redujo de 26% a 7,9% (The World Bank, 2018). Sin embargo, aún hay una profunda desigualdad económica en Chile, como lo demuestra su coeficiente GINI, que lo ubica al nivel de Turquía y México (Index Mundi, s/f).

En el caso de Argentina, un estudio reciente del Banco Mundial en uno de los sectores de bajos ingresos en Buenos Aires (Alves, Raffo, Gonzalez, & World Bank, 2018) conocido como Barrio 31, cerca del centro de la ciudad, confirmó que las mujeres pobres llevan a cabo la mayoría de las labores del cuidado en la familia. Su movilidad diaria está condicionada por la ubicación de los centros de activi-

dades asociados con educación, salud y deporte, y según si estas actividades están disponibles dentro del sector o no. En ese caso – que se puede considerar representativo de varios sectores similares, con bajos ingresos e informales, en muchas ciudades de la región – los usuarios de transporte público (que son en su mayoría mujeres) deben caminar largas distancias para acceder a las paradas de bus, que frecuentemente están ubicadas en los límites de la comunidad⁸. Dado que esto no es posible luego del anochecer, por razones de seguridad, puede que limiten sus movimientos a las horas del día, a menos que estén acompañadas por hombres. Esto se convierte en una limitante para acceder al empleo, salud y educación con su potencial para el avance social, pero, además, también afecta la participación de sus hijos (en especial de las niñas) en actividades que promuevan el bienestar.

El nivel de movilidad de una persona determina las oportunidades a las que esta puede acceder, en particular en cuanto se refiere a educación, salud, mercados y empleo. Como se muestra a continuación, las mujeres también tienen más probabilidades de estar desempleadas o en empleos informales y precarios que los hombres.

⁸ Los proveedores de transporte no proporcionan paradas dentro de estos sectores por miedo a la seguridad de sus vehículos y personal, y en general a la ilegalidad de la zona

Participación de las mujeres en los mercados laborales



Figura 4. Gráfico de la participación de las mujeres en el Mercado laboral en América Latina. Fuente: (Granada et al., 2016).

A pesar de que las mujeres representan la mitad de la población mundial, solo contribuyen el 37% del PIB global y solamente el 52% de las mujeres participa de la fuerza mundial de trabajo, en comparación con el 78% de los hombres. Esto significa que hay 700 millones menos de mujeres que de hombres en empleo remunerado, y se ha tenido poco progreso en la reducción de esta brecha en los últimos diez años (hasta 2015). Las mujeres también tienen más probabilidad de trabajar en el sector informal, sin protección social o derechos laborales (Ulrichs, 2016).

En América Latina, la participación de las mujeres en los mercados laborales es aún más baja que el promedio global, dado que solamente el 50,3% de las mujeres se reportan como activas económicamente (en comparación con el 78,9% de los hombres). Esta disparidad se debe, en parte, a la manera en que se calcula el PIB dado que las mujeres tienen menos empleos pagos de tiempo completo, más

contratos de tiempo parcial y trabajos informales, y más del 80% de las personas en empleo doméstico en el mundo son mujeres. Pocos trabajos de estos se incluyen en las cuentas nacionales. En Ecuador, las mujeres representan solamente el 45,4% de la población económicamente activa (PEA) a escala nacional pero son el 51,8% de la población en edad de trabajar (PET) de Quito (INEC, 2010a).

El informe más reciente sobre el tiempo destinado a trabajo pagado y no pagado (con los últimos datos disponibles, de 2014) en diez países de América Latina (para la población de 15 años o más, según género y país) reveló que las mujeres trabajan más horas que los hombres. En particular para dos de los tres países estudiados para este informe: en Argentina, las mujeres trabajan un promedio de 68,6 horas por semana comparadas con 58,6 de los hombres y en Ecuador estas cifras son de 61 y 54,2 horas respectivamente⁹. Cuando se considera solamente el empleo remunerado, las mujeres en

⁹ Chile no se incluyó en los 10 países

Argentina trabajan un promedio de 15,6 horas por semana comparadas con 43 horas para los hombres, pero destinan 34 horas al trabajo no remunerado en comparación con 17,6 para los hombres. En Ecuador, este dato es de 20,7 horas para trabajo remunerado y 40 en trabajo no remunerado para las mujeres, y 44 horas de trabajo remunerado y

10,2 no remunerado para los hombres (Economic Commission for Latin America and the Caribbean (ECLAC), 2015). Las ciudades que se incluyeron en este análisis son: Buenos Aires (Argentina), La Paz (Bolivia), Fortaleza (Brasil), São Paulo (Brasil), Bogotá (Colombia), Quito (Ecuador), Ciudad de México, Lima (Perú) y Montevideo (Uruguay).




	 Participación en el mercado laboral global	 Participación en el mercado laboral global	 Ranking mundial
Argentina	55%	82%	100
Ecuador	58%	86%	99
Chile	55%	80%	98

Figura 5. Participación de las mujeres en los mercados laborales globales. Fuente: Autores, basado en McKinsey Global Institute (2014), para 145 países

El McKinsey Global Institute estimó que si las mujeres participaran igual en los mercados laborales, se podrían sumar USD 28 billones a la economía mundial (Woetzel et al., 2015). Al mapear 15 indicadores de igualdad de género (en cuatro categorías: igualdad en el trabajo, servicios esenciales y facilitadores de oportunidades económicas, protección legal y voz política, y seguridad física y autonomía) para 95 países, se encontró que 40 países tienen niveles altos o extremadamente altos de desigualdad de género en al menos la mitad de los indicadores. Al usar estos indicadores, encontraron que en Chile

y Argentina alrededor del 55% de las mujeres participa de la fuerza laboral formal y esta cifra es del 58% en Ecuador.

Hay varios argumentos contundentes para cambiar esta situación y algunos consideran que permitirles a las mujeres y niñas entrar en los mercados formales de trabajo representa la mejor oportunidad por sí sola para mejorar el desarrollo humano y el crecimiento económico. CAF estima que mejorar la participación de las mujeres en la fuerza laboral en América Latina podría sumar un 34% adicional al

PIB de la región (CAF, 2017). Resaltan que, si no fuera por la inclusión de 70 millones de mujeres en el mercado laboral en los últimos 20 años, el crecimiento de las economías de América Latina (llamado el ‘milagro económico’), con tasas de crecimiento promedio de cerca del 5% (entre 2002 y 2008), y la reducción drástica de los niveles de pobreza extrema no hubiera sido posible.

Las mujeres alrededor del mundo no solamente están en mayor proporción en empleos precarios (de

tiempo parcial e informales), sino que también son comúnmente las primeras que quedan desempleadas, como se muestra en la Figura 6.

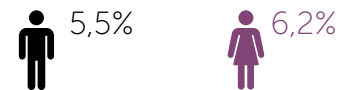
En Quito, según el INEC, solo el 25,5% de las mujeres se encuentran aseguradas en cuanto a seguridad social, mientras que el 67,5% no contribuye a la misma, lo que refleja que están más frecuentemente en trabajos de baja remuneración, informales (sin contratos) o pueden estar desempleadas (INEC, 2010b).

Las mujeres son más susceptibles a estar desempleadas que los hombres en el mundo

Tasa mundial de desempleo



Brecha de género



Tasa de desempleo juvenil



Brecha de género

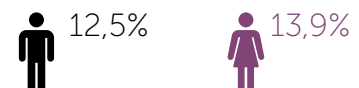


Figura 6. Las mujeres tienen más probabilidad que los hombres de estar desempleadas. Fuente:(UN Women, 2017)

Desigualdad de género en salarios

Está bien documentado que las mujeres frecuentemente reciben menores salarios que los hombres por desempeñar las mismas labores. El Foro Económico Mundial (WEF) publicó su informe Global de Brecha de Género en 2016 (World Economic Forum, 2016), el cual muestra que la situación ha empeorado durante el 2016, y la igualdad de género económica no se alcanzará por otros 170 años. Según

el informe, el progreso en la paridad de pago está, en el mejor de los casos estancándose o incluso retrocediendo. Esto dado que, cuando las economías enfrentan problemas de crecimiento, son las mujeres quienes dejan primero los mercados laborales o quedan desempleadas. Es ciertamente preocupante que no haya un progreso significativo, pero el retroceso debería ser inaceptable.

Ella se mueve segura

Un estudio sobre la seguridad personal de las mujeres y el transporte público en tres ciudades de América Latina

La situación en América Latina no es diferente. En Chile, por ejemplo, en años recientes, mientras que las mujeres incrementaron su participación en el mercado laboral, aún están muy rezagadas con respecto a los hombres y la diferencia en salario es abrumadora, pues llega al 30%.

En los tres países, las mujeres ganan en promedio 22 – 27% menos que los hombres por trabajos similares. Dado que las ciudades producen una gran proporción del PIB nacional, las economías locales y nacionales se beneficiarían inmensamente si más mujeres pudieran entrar en el mercado laboral formal. No es fácil establecer una línea base para el

Las mujeres y los roles de cuidado

En Ecuador, se estima que las mujeres destinan cuatro veces más tiempo que los hombres en actividades relacionadas al cuidado y este es especialmente el caso para mujeres casadas. La Encuesta de uso del tiempo del INEC (INEC, 2012b) confirmó esto, pues mostró que las mujeres gastan 40% más de su tiempo en trabajo no remunerado en comparación con los hombres.

En Argentina hay un panorama similar, pues las mujeres destinan en promedio tres horas por día más que los hombres en tareas relacionadas al cuidado y cargan con la responsabilidad de los deberes familiares. Solo uno de cada cinco hombres participa de las labores domésticas y el cuidado de los niños (INDEC, 2014).

Cuadro 3: Hallazgo clave del estudio en relación con la seguridad laboral y el empoderamiento

Las mujeres deberían tener el derecho de moverse libremente en la ciudad tanto como los hombres, pero actualmente el miedo al acoso en el transporte público limita su posibilidad de acceder a las oportunidades que ofrecen las ciudades, especialmente en cuanto a educación, trabajo y salud. Comúnmente, las mujeres restringen sus viajes a los que pueden acceder en el vecindario en el que viven, si el transporte que se ofrece se considera inseguro para ellas

número de mujeres en los mercados laborales de la región, sin embargo, los equipos de trabajo de este estudio llegaron a la conclusión de que no se requieren cifras exactas, pues todo apunta a una tasa de inserción baja y posiblemente en caída.

Un día laboral para hombres y mujeres



Figura 7. Las mujeres tienen jornadas de trabajo más largas que los hombres debido a más actividades de cuidado no remuneradas. Fuente: (World Economic Forum, 2016).

La evidencia presentada muestra que la provisión de transporte que sea seguro, eficiente y asequible para las mujeres es crucial para que ellas puedan acceder a servicios educativos, y, por consiguiente, trabajos

mejor pagos y con mayor de seguridad laboral. Esto tendría varios impactos positivos sobre las familias: menor violencia doméstica relacionada con preocupaciones financieras, mayor gasto en mejor nutrición y educación para los niños, que a su vez serán capaces de aprender mejor y permanecer más tiempo en las escuelas, así como un mayor gasto en la salud y el bienestar de la mujer. Entonces, brindar mejor

acceso a las oportunidades laborales y educativas para las mujeres no solo ayuda a que las familias salgan de la pobreza sino que, como lo establece el FMI (Fondo Monetario Internacional), “cerrar las brechas de género beneficia a todo un país, y no solamente a las vidas de las mujeres y niñas” (Revenge & Shetty, 2012, p. 40).

El empleo para las mujeres en el sector transporte

En todos los países, el transporte proporciona oportunidades atractivas y prometedoras tanto en las áreas formales como informales del sector, pero éstas son casi enteramente para los hombres. La provisión del servicio de transporte y la construcción de proyectos relacionados con transporte frecuentemente representan fuentes importantes de empleo para la población de menores ingresos en el contexto urbano. Sin embargo, estos empleos están altamente segregados por género y son desiguales. Actualmente, es difícil encontrar estadísticas detalladas y precisas sobre el empleo de las mujeres en el sector transporte, en especial para ciertos modos de transporte. Cuando se tienen estos datos, indican una muy baja participación por parte de las mujeres. Esta situación está especialmente bien ilustrada en la Unión Europea (UE), donde, a pesar de esfuerzos continuos durante las últimas dos décadas para promover oportunidades iguales entre mujeres y hombres, el progreso ha sido lento. El transporte está rezagado de otros sectores y, de acuerdo con ILOSTAT, solamente el 21% de la fuer-

za laboral en servicios de transporte son mujeres (según estadísticas del 2006), en comparación con 44% en todos los servicios en EU 27 (International Labour Organization, 2013)¹⁰.

Para los hombres, el transporte puede ser un sector prometedor para trabajar, especialmente como conductores, agentes de servicio o en trabajos de construcción. Sin embargo, pocas mujeres tienen acceso a estos empleos debido a estereotipos y discriminación. De hecho, en muchos lugares del mundo, ser conductor de minibús o taxi, recolector de tiquetes o parte de una cuadrilla es uno de los primeros empleos a los que muchos hombres acceden cuando migran de áreas rurales a urbanas.

Mejorar el balance de género en el empleo en todos los sectores y crear más oportunidades para que las mujeres trabajen y participen en el diseño, planeación, implementación y operación en el sector ayudaría mucho a la integración social y el avance.

¹⁰ EU27 = número de países europeos incluidos en el estudio

Mujeres trabajando en transporte en la región

Dado que los empleos de transporte están diseñados y permanecen predominantemente enfocados en los hombres, las pocas mujeres que trabajan en el sector en la región están en posiciones con menores salarios y estatus (tales como limpieza y recolección de tiquetes) con menos, o ninguna, oportunidad para desarrollar una carrera. Hay algunos ejemplos de mujeres en posiciones gerenciales o de toma de decisiones, pero son escasos. Tampoco es claro si los números están creciendo. Durante el periodo de este estudio, la Administradora del Gobierno Municipal de Quito (que es responsable por el transporte) y la Sub-secretaria de Movilidad Sostenible en Buenos Aires eran ambas mujeres y participaron en este estudio y, al final del mismo, se anunció el nombramiento de una Ministra de Transporte de Chile, la segunda mujer en ocupar esta posición en el país (enero 2018). Esto ciertamente es esperanzador, pero siguen constituyendo excepciones y la mayoría de las decisiones sobre transporte a nivel político siguen siendo tomadas por hombres.

Las mujeres también están logrando establecer caminos para trabajar en la provisión y operación de transporte urbano. En un número creciente de ciudades, pueden verse mujeres conduciendo buses, metros, trenes y tranvías (Project Wise, s/f)¹¹. Tanto Buenos Aires como Santiago, han hecho esfuerzos para alentar a las mujeres a unirse al sector – en Buenos Aires se han vinculado exitosamente mujeres como agentes de tráfico, conductoras de me-

tro (20%) y hay una línea de buses que solamente cuenta con conductoras mujeres (ver Sección 4 en los ejemplos). Santiago tiene un programa para estimular la contratación de mujeres conductoras por parte de los operadores privados de buses (con rutas bajo franquicia), y hay un premio anual para la mejor mujer conductora, elegida por los pasajeros. El premio se considera un éxito, no solamente porque reconoce a una mujer en esta posición, sino también porque aumenta el reconocimiento de las mujeres del público en general sobre la posibilidad de aplicar para trabajar como conductora de bus.

Aun así, la segregación ocupacional por género aún es fuerte y un ejemplo de esto se puede encontrar en los ferrocarriles de Argentina, en los que simplemente no se les permite a las mujeres ser conductoras de tren.

También es importante reconocer que, actualmente, no es fácil entrar al sector transporte ni representa una oportunidad de empleo atractiva para las mujeres. Las operaciones típicamente se manejan con turnos y horarios que suelen no ser convenientes para la mayoría de las mujeres y es frecuente que no haya opciones de tiempo parcial. No hay buena disponibilidad de infraestructura segregada por género, tales como baños, vestuarios y lugares de descanso o no están adaptadas a las necesidades de las mujeres y, como se mencionó, existen aún prejuicios sobre qué trabajos se consideran apropiados para una mujer.

¹¹ En algunas redes europeas que cuentan con metro, tranvía y buses, hay un número mayor de conductoras mujeres en metros y tranvías que en buses. Este es el caso en BVG, Berlín, Alemania, HSL Helsinki, Finlandia y DeLijn, Anwerp, Bélgica.

Cuadro 4: Compartiendo experiencias personales

Algunos testimonios personales del sindicato de transporte comercial de la ITF incluyen: “Una mujer fue violada y su ropa interior fue colgada en el tablero de anuncios, mientras que el agresor se jactaba con el resto de la tripulación de que finalmente ‘la había conseguido’” (Trabajadora marítima)

“Durante una carrera de 15 años en ferrocarriles, he sido abusada sexualmente dos veces, abusada físicamente dos veces y ahora sufro de abuso verbal diariamente, especialmente en los trenes nocturnos. Me deja sintiéndome vulnerable y perturbada” (Trabajadora de ferrocarril)

Adicionalmente, según la OIT y la Federación Internacional de los Trabajadores de Transporte (ITF por sus siglas en inglés), la violencia contra las trabajadoras de transporte es uno de los factores más importantes que limitan la atracción de los empleos en transporte para las mujeres y afectan la retención de aquellas que están en estos empleos, especialmente para posiciones que están en contacto directo con el público. Entonces, algunos empleos del sector no son atractivos para las mujeres y la mayoría de las mujeres actualmente no considera aplicar a empleos en transporte o, si lo hacen, deben enfrentar violencia y discriminación.

En general, sería correcto decir que el transporte tiene un rol definitivo en la calidad de vida económica de las mujeres en la región, y que hay un potencial latente para que el transporte sirva a las

mujeres de oportunidad económica. Por un lado, el transporte brinda acceso importante a empleos (y otros servicios) pero, como sector, también proporciona oportunidades de empleo, especialmente para aquellas con pocas certificaciones. Sin embargo, las mujeres no están disfrutando de estos beneficios tanto como los hombres.

En conclusión, las mujeres no están participando plenamente en muchas actividades económicas porque no tienen acceso a un transporte seguro. La agenda internacional y los marcos legales que están operando son prometedores, pero no lo suficiente para que las mujeres puedan participar completamente en las muchas y variadas actividades de la misma manera en la que lo hacen los hombres. La información presentada pone en contexto este estudio y resalta su relevancia en el momento actual. Los resultados se presentan de manera que puedan ser usados por una variedad de actores con el fin de que puedan empezar a revertir esta situación, empezando con la perspectiva de los usuarios de transporte público actuales. La naturaleza práctica y modular de este conjunto de herramientas implica que todo tipo de actores pueden encontrar áreas en las que sus acciones pueden combinarse con las de otros, para co-crear soluciones que sean apropiadas y relevantes en el contexto local.

Referencias

- Alves, B. B., Raffo, V., Gonzalez, K. D., & World Bank. (2018). Women's Mobility in LAC Cities: Constraints and Facilitators related to Agency.
- Asamblea Nacional Constituyente. Constitución de la República del Ecuador (2008). Quito: Asamblea Nacional Constituyente. Retrieved from <http://www.wipo.int/edocs/lexdocs/laws/es/ec/ec030es.pdf>
- Association for Safe International Road Travel. (n.d.). Road Safety Facts. Retrieved July 19, 2018, from <http://asirt.org/Initiatives/Informing-Road-Users/Road-Safety-Facts>
- Brocker, J., Korzhenevych, A., & Schurmann, C. (2010). Assessing Spatial Equity and Efficiency Impacts of Transport Infrastructure Projects. *Transportation Research Part B: Methodological*, 44(7), 795–811. <https://doi.org/https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S019126150900143X>
- CAF. (2017). El determinante papel de las mujeres en el desarrollo económico de América Latina. Retrieved from <https://www.caf.com/es/actualidad/noticias/2017/03/el-determinante-papel-de-las-mujeres-en-el-desarrollo-economico-de-america-latina/>
- Celorio, R. M. (2011). The Rights Of Women In The Inter-American System Of Human Rights: Current Opportunities And Challenges In Standard-setting. *University of Miami Law Review*, 65(3). Retrieved from <https://repository.law.miami.edu/umlr/vol65/iss3/5/>
- CEPAL. (2017). Montevideo Strategy for Implementation of the Regional Gender Agenda within the Sustainable Development Framework by 2030. Retrieved from <https://conferenciamujer.cepal.org/13/en>
- Chavarría, P. E. (2017). Gender Parity Taskforces: an outstanding initiative that actually works. *Huffpost*. Retrieved from https://www.huffingtonpost.com/entry/gender-parity-taskforces-an-outstanding-initiative_us_58ff5520e4b047ce3ee27bf7
- Economic Commission for Latin America and the Caribbean (ECLAC). (2015). Annual Report 2013–2014. Confronting violence against women in Latin America and the Caribbean. Santiago de Chile. Retrieved from <https://oig.cepal.org/en>
- European Council. (2000). Presidency conclusions – Lisbon European Council. Retrieved from http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/en/ec/00100-r1.en0.htm
- Evidence and Lessons from Latin America (ELLA). (2014). Tackling Gender Violence in Latin America. Retrieved from http://ella.practicalaction.org/wp-content/uploads/files/143001_GOV_GenVio_GUIDE.pdf
- FIA Foundation. (2016). Safe and Sound. International Research on Women's Personal Safety on Public Transport. Retrieved from <https://www.fiafoundation.org/connect/publications/safe-and-sound>
- FIA Foundation. (2017). She Moves Safely. Retrieved from <https://www.fiafoundation.org/connect/publications/ella-se-mueve-segura-she-moves-safely>

- Geurs, K. G., Dentinho, T., & Patuelli, R. (2016). Part 1: Introduction. In T. D. K.T. Geurs, R. Patuelli (Ed.), *Accessibility, equity and efficiency. Challenges for transport and public services* (pp. 3–8). Northampton, USA: Edward Elgar. Retrieved from <https://research.utwente.nl/en/publications/accessibility-equity-and-efficiency-part-1-introduction>
- Gherardi, N. (2016). Otras formas de violencia contra las mujeres que reconocer, nombrar y visibilizar. Retrieved from https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/40754/4/S1601170_es.pdf
- Granada, I., Urban, A.-M., Monje Silva, A., Ortiz, P., Pérez, D., Montes, L., & Caldo, A. (2016). *The Relationship Between Gender and Transport*. Washington D.C. Retrieved from <https://publications.iadb.org/handle/11319/7441>
- Haynes, Z. C. and K. E. (2017). *Spatial Impact of Transportation Infrastructure: A Spatial Econometric CGE Approach*.
- INDEC. (2014). *Encuesta sobre Trabajo No Remunerado y Uso del Tiempo*. Retrieved from https://www.indec.gob.ar/uploads/informesdeprensa/tnr_07_14.pdf
- Index Mundi. (n.d.). Countries ranked by GINI index (World Bank estimate). Retrieved July 30, 2018, from <https://www.indexmundi.com/facts/indicators/SI.POV.GINI/rankings>
- INEC. (2010a). *INEC buenas cifras, mejores vidas*.
- INEC. (2010b). *Violencia de Género*. Retrieved from <http://www.ecuadorencifras.gob.ec/violencia-de-genero/>
- INEC. (2012a). *Encuesta de Uso del Tiempo*. Retrieved July 19, 2018, from <http://www.ecuadorencifras.gob.ec/uso-del-tiempo-2/>
- INEC. (2012b). *Encuesta Nacional de Relaciones Familiares y Violencia de Género contra las Mujeres*. Retrieved from <http://www.ecuadorencifras.gob.ec/violencia-de-genero/>
- Institute for Transportation and Development Policy. (2016). *Infographic: Rapid Transit to Resident Ratio (RTR)*. Retrieved from <https://www.itdp.org/2016/01/25/infographic-rapid-transit-to-resident-ratio-rtr/>
- International Labour Organization. (2013). *Women in the Transport Sector – Promoting employment by preventing violence against women transport workers*. Geneva. Retrieved from http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_dialogue/---sector/documents/briefingnote/wcms_234882.pdf
- International Transport Worker’s Federation. (2017). *End violence against women UN day 2017*. Retrieved from <http://www.itfglobal.org/en/campaigns-solidarity/campaigns/end-violence-against-women-un-day-2017>
- ITDP Brazil. (2017). *Mobility as Equity: Low-Income People Near Transit*. Rio de Janeiro. Retrieved from <https://www.itdp.org/wp-content/uploads/2017/01/4.-Mobility-as-Equity-Low-Income-People-Near-Transit.pdf>

- OECD. (2018). Opportunities for all: OECD Framework for Policy Action on Inclusive Growth – INCLUSIVE GROWTH INITIATIVE POLICY BRIEF. Retrieved July 19, 2018, from <http://conv.zaccess.io/ddb14088-bfa5-4aba-9cfe-0b3e176e507e.d.html>
- Organization of American States. (1994). Inter-American Convention on the Prevention, Punishment, and Eradication of Violence Against Women (Convention of Belém do Pará). Belém do Pará. Retrieved from <https://www.oas.org/en/mesecvi/docs/BelemDoPara-ENGLISH.pdf>
- OXFAM International. (2017). Women's inequality: achieving gender justice to tackle poverty. Retrieved from <https://www.oxfam.org/en/womens-inequality-achieving-gender-justice-tackle-poverty>
- Partnership on Sustainable Low Carbon Transport. (2015). 2015 Transport Commitments Report: Contribution of Transport Commitments and the Global Goals on Sustainable Development. Retrieved from http://www.slocat.net/sites/default/files/u13/2015_transport_commitments_report_2.pdf
- Project Wise. (n.d.). Women Employment in Urban Public Transport Sector – Project Report. Retrieved from http://www.wise-project.net/downl/final_wise_project_report.pdf
- Revenga, A., & Shetty, S. (2012). Empowering Women Is Smart Economics. *Finance & Development*, 49. Retrieved from <http://www.imf.org/external/pubs/ft/fandd/2012/03/pdf/revenga.pdf>
- Schwanen, T., Lucas, K., Akyelken, N., Solsona, D., Carrasco, J., & Neutens, T. (2015). Rethinking the links between social exclusion and transport disadvantage through the lens of social capital. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 74, 123–135. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.tra.2015.02.012>
- Smith, T., Noble, M., Noble, S., Wright, G., McLennan, D., & Plunkett, E. (2015). The English Indices of Deprivation 2015. Retrieved from <http://forms.communities.gov.uk/orwritetousat>
- Sustainable Mobility4All. (2017). SUM4ALL Global Tracking Framework. Retrieved from <http://sum4all.org/global-tracking-framework>
- The World Bank. (2018). The World Bank In Chile. Retrieved from <http://www.worldbank.org/en/country/chile/overview>
- Ulrichs, M. (2016). Informality, women and social protection: identifying barriers to provide effective coverage. Working paper 435. Retrieved from <https://www.odi.org/sites/odi.org.uk/files/resource-documents/10481.pdf>
- UN, & CEPAL. (2007). Tenth session of the Regional Conference on Women in Latin America and the Caribbean–Quito Consensus. Retrieved from <https://www.cepal.org/sites/default/files/events/files/quitoconsensus.pdf>
- UN General Assembly. (1993). Declaration of the Elimination of Violence Against Women and Girls. Retrieved from <http://www.un.org/documents/ga/res/48/a48r104.htm>
- UN Habitat. (2017). World Cities Report 2016. Retrieved from <http://wcr.unhabitat.org/>

- UN Secretary-General's High Panel. (2017). Leave no one behind: Taking action for transformational change on women's economic empowerment. Retrieved from <http://hlp-wee.unwomen.org/-/media/hlp-wee/attachments/reports-toolkits/hlp-wee-report-2017-03-taking-action-en.pdf?la=en>
- UN Women. (1979). Convention on the Elimination of All Forms of Discrimination against Women. Retrieved July 19, 2018, from <http://www.un.org/womenwatch/daw/cedaw/>
- UN Women. (1995). Fourth World Conference on Women, Beijing 1995. Retrieved July 19, 2018, from <http://www.un.org/womenwatch/daw/beijing/fwcwn.html>
- UN Women. (2017). Latin America and the Caribbean commit to empower women at work. Retrieved from <http://www.unwomen.org/en/news/stories/2017/2/event-latin-america-and-the-caribbean-commit-to-empower-women-at-work>
- UNDP. (2015). Evaluation of UNDP Contribution to Gender Equality and Women's Empowerment. Retrieved from <http://web.undp.org/evaluation/evaluations/thematic/gender.shtml>
- UNDP. (2016). UNDP AND THE CONCEPT AND MEASUREMENT OF POVERTY. New York. Retrieved from www.undp.org/
- UNDP. (2017). World's most marginalized still left behind by global development priorities: UNDP report | UNDP in Iran. Retrieved July 19, 2018, from <http://www.ir.undp.org/content/iran/en/home/presscenter/articles/2017/03/21/world-s-most-marginalized-still-left-behind-by-global-development-priorities-undp-report.html>
- UNESCO. (2017). Poverty. Retrieved from <http://www.unesco.org/new/en/social-and-human-sciences/themes/international-migration/glossary/poverty/>
- United Nations. (2015). Sustainable Development Goals. Retrieved from <http://www.un.org/sustainabledevelopment/sustainable-development-goals/>
- United Nations. (2016). New Urban Agenda, Habitat III. Retrieved from <http://habitat3.org/wp-content/uploads/NUA-English-With-Index-1.pdf>
- United Nations Environment Programme. (2017). Urban Poor Accessibility Assessment Tool. Retrieved from <http://wedocs.unep.org/handle/20.500.11822/16830>
- United Nations Statistics Division. (2015). The World's Women 2015: Trends and Statistics. New York: United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Statistics Division. <https://doi.org/10.18356/9789210573719>
- Wachs, M., & Kumagai, G. (1973). Physical accessibility as a social indicator. *Socio-Economic Planning Sciences*, 7(5), 437-456. Retrieved from <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/0038012173900414>
- Wikipedia contributors. (2018). Public transport security. Retrieved August 15, 2018, from https://en.wikipedia.org/w/index.php?title=Public_transport_security&oldid=834046054

- Woetzel, J., Madgavkar, A., Ellingrud, K., Labaye, E., Devillard, S., Kutcher, E., ... Krishnan, M. (2015). The Power of Parity: How advancing women's equality can add \$12 trillion to global growth. Retrieved from <http://www.mckinsey.com/global-themes/employment-and-growth/how-advancing-womens-equality-can-add-12-trillion-to-global-growth>
- Wolfers, A. (1952). National Security as an Ambiguous Symbol. *Political Science Quarterly*, 6(4), 481–502. <https://doi.org/10.2307/2145138>
- World Bank. (2002). *Cities on the move: a World Bank urban transport strategy review*. Washington DC: World Bank.
- World Economic Forum. (2016). *The Global Gender Gap Report 2016*. Retrieved from http://www3.weforum.org/docs/GGGR16/WEF_Global_Gender_Gap_Report_2016.pdf
- World Health Organization. (2018). *Road Traffic Injuries*.

SECCIÓN 2

CONTEXTO REGIONAL Y ENFOQUE DE INVESTIGACIÓN



Sección 2. Contexto regional y enfoque de investigación

Panorama

La región es una de las más urbanizadas del mundo, con grandes poblaciones urbanas y muchos desafíos en cuanto a transporte y tráfico.

Las tendencias sociodemográficas muestran un número creciente de mujeres jefas de hogar y un número significativo de las personas en pobreza en centros urbanos son mujeres. Las mujeres también sobrepasan a los hombres en los grupos de población de más edad (desde los 25 años en adelante) y especialmente después de los 50 años, por lo que representan (en el contexto global) cerca de 54% de la población de 60 años en adelante y 62% de la de 80 años en adelante. En general, las mujeres viven más tiempo que los hombres.

El transporte seguro y equitativo es de particular interés en la región de América Latina, donde el empoderamiento de las mujeres y la reducción de la pobreza son temas prioritarios en las agendas

políticas. Aún hay relativamente poca evidencia y conocimiento sobre género y transporte, especialmente sobre los impactos del transporte urbano en la movilidad de las mujeres.

Es bien conocido, y está documentado, que las mujeres y hombres utilizan el transporte público de maneras diferentes – los hombres tienden a hacer viajes más largos en horarios específicos mientras que las mujeres hacen un mayor número de viajes más cortos durante el día. En general, las mujeres usan el transporte público más que los hombres, y esto se confirmó en el estudio.

A pesar de ser la mayoría de los usuarios de transporte público urbano, las mujeres están en gran parte subrepresentadas en todas las áreas dentro del sector – a nivel de ciudad, nacional y regional – y especialmente en cuanto a toma de decisiones.

Las tres ciudades elegidas para el estudio cuentan con diferentes sistemas de transporte público y perfiles que son lo suficientemente parecidos para compararse, pero lo suficientemente diferentes para que valga la pena investigarlas. Los resultados combinados de las tres ciudades se triangularon con tendencias e información a nivel global y

regional (ver SECCIÓN 3: Metodologías y SECCIÓN 4 Diagnóstico y resultados principales).

El estudio tuvo un enfoque multidisciplinario, los equipos incluyeron expertos en áreas distintas al transporte y la metodología incluyó enfoques cuantitativos y cualitativos.

ASPECTOS REGIONALES E IMPERATIVOS DE CAMBIO

El transporte seguro y equitativo es de particular interés en la región de América Latina, donde el empoderamiento de las mujeres y la reducción de la pobreza son temas prioritarios en las agendas políticas. A pesar de que los gobiernos reconocieron la necesidad de garantizar el derecho a la ciudad de las mujeres (como se estableció en la NAU – ver sección sobre La Nueva Agenda Urbana) y la

necesidad de cambio se ha declarado con firmeza (como se mencionó en las secciones anteriores), las mujeres enfrentan barreras considerables para su movilidad y para entrar al sector transporte. Esta sección muestra algunas de las tendencias más importantes en la región actualmente y las ubica en el contexto del transporte.

TENDENCIAS SOCIODEMOGRÁFICAS – URBANIZACIÓN CRECIENTE

La tendencia global más relevante es el fuerte incremento en el número de personas viviendo en áreas urbanas. En 2014, el 54% de la población mundial vivía en áreas urbanas y se espera que incremente a 60% para el 2030 y a 64% para el 2050. América Latina es una de las regiones más urbanizadas del mundo, con un promedio de 80% de la población viviendo en áreas urbanas. La proporción alcanza el 90% en Chile y Argentina, pero solo es del 64% del total de la población (2016) en Ecuador (CIA World Factbook, 2018; Statista, 2017).

La urbanización no necesariamente resulta en una mejoría de ingreso, hay un incremento en la pobreza urbana y las mujeres están subrepresentadas en este grupo, como se mencionó en la sección anterior.

Adicionalmente, a nivel mundial, hay aproximadamente 62 millones de hombres más que de mujeres, dado que nacen más niños varones que niñas, debido a un proceso de selección que aún permanece, pero esta leve ventaja masculina en números desaparece de manera progresiva durante la infancia y

la juventud, generalmente debido a mayores tasas de mortalidad en los hombres. En consecuencia, las mujeres sobrepasan a los hombres en los grupos de población de más edad (desde los 25 años en adelante) y especialmente después de los 50 años.

Para el 2025, la OMS estima que los individuos de 55 años en adelante representarán el 20% de la población mundial (1600 millones de 8000 millones) (United Nations & Department of Economic and Social Affairs –, 2015). A pesar de que esta es una tendencia actual en buena parte del mundo desarrollado, la transición no se demorará mucho y se aplicará también a economías emergentes. A nivel global, las mujeres ya representan el 54% de la población de 60 años en adelante y 62% de la de 80 años en adelante. El número de años vividos por personas de 60 años en adelante, es mayor para mujeres que para hombres por aproximadamente tres años. Esto se refleja en Ecuador (INEC, 2012a), donde la esperanza de vida de las mujeres es cinco años mayor que la de los hombres. En Chile, la esperanza de vida para las mujeres es de 83.4 comparada con 77.4 para los hombres (WHO, 2017).

Hay diferencias notorias en las condiciones de vida de las mujeres mayores y los hombres. En las etapas tardías de la vida, las mujeres tienen mayores posibilidades que los hombres de ser viudas y vivir solas. Esto tiene que tenerse en cuenta en los programas y servicios enfocados en adultos mayores, particu-

larmente en el contexto de la creciente proporción de adultos mayores en la población (envejecimiento poblacional) que está ocurriendo en el mundo. Se requieren soluciones de movilidad que sean apropiadas y asequibles para la edad, y éstas pueden impactar más a las mujeres que a los hombres.

TENDENCIAS SOCIODEMOGRÁFICAS – MUJERES JEFAS DE HOGAR

Los cambios en las tendencias demográficas a nivel global también incluyen una mayor concentración urbana de hogares encabezados por mujeres. Las razones para esto son variadas, pero incluyen el atractivo general de las áreas urbanas; la oferta de actividades generadoras de ingreso, aunque sean de baja paga, funciona como un atractor migratorio; la oportunidad para las mujeres de escapar del estigma social (Tacoli, 2012) y las tendencias generales de menores niveles de estabilidad marital y responsabilidades. Según el reporte de las Naciones Unidas ‘Las Mujeres del Mundo’ (basado en la información disponible), en la mayoría de países las mujeres solas con hijos tienen mayores tasas de pobreza que los hombres solos, y tasas mucho mayores que las familias con dos progenitores. Adicionalmente, la proporción de hogares con un solo progenitor, especialmente mujeres, ha ido aumentando en las últimas dos décadas, debido a in-

crementos en divorcios, como resultado de viudez o separación, o simplemente porque hay más niños que nacen y son registrados fuera del matrimonio.

La misma fuente indica que en América Latina y el Caribe los hogares encabezados por mujeres sin compañero tienen más probabilidad de ser pobres que hogares similares encabezados por hombres. El equipo de estudio encontró que este era el caso en las ciudades estudiadas. Argentina es el segundo país más grande de la región (después de Brasil) y aproximadamente un tercio de la población vive en la Región Metropolitana de Buenos Aires. El número de mujeres jefas de hogar en Buenos Aires ha ido incrementando, puesto que 34% de los hogares son encabezados por mujeres, en comparación con un 10% en el 2001. Según el estado civil, más de un tercio de los jefes de hogar argentinos son solteros.

Cabezas de hogar y estado civil en la ciudad, a escala metropolitana y nacional en Argentina.

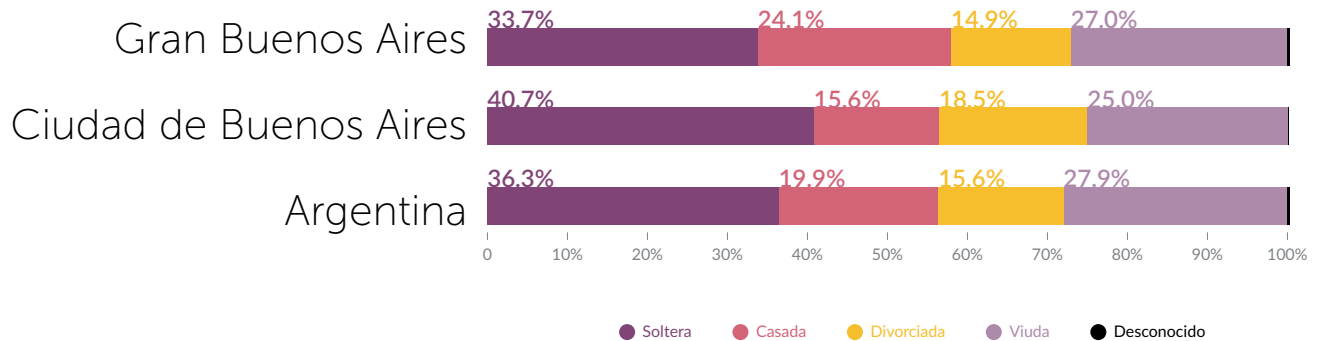


Figura 8. Total de jefes de hogar y estado civil en Argentina (nivel nacional). Fuente: (INDEC, 2010).

En Chile, esta tendencia también aplica. Según un estudio reciente (Ministerio de Desarrollo Social, 2017) en los últimos 25 años, el porcentaje de hogares chilenos encabezados por mujeres aumentó de 20,2% en 1990 a 39,4% en 2015. Las mujeres también representan el 51% de los hogares en pobreza y 55% de aquellos en pobreza extrema (Observatorio Ministerio de Desarrollo Social, s/f).

Esta tendencia de más mujeres jefas de hogar en la región tiene implicaciones importantes para el transporte y la movilidad (en especial para mujeres entre 20 y 40 años de edad) (Chant, 2013; UN-HABITAT, 2013). Una mujer¹, cuando vive sola, es responsable por las actividades tanto productivas como reproductivas en el hogar. En estos hogares,

es probable que los niños también tengan mayores responsabilidades dentro del hogar, que pueden incluir viajar de manera independiente. Este estudio muestra que en Buenos Aires el 78% de las mujeres con hijos menores de 15 años tenían inquietudes respecto a sus hijos usando el transporte público, debido a preocupaciones sobre su seguridad personal.

“Cuando las mujeres tienen hijos el número de viajes incrementa en 13% mientras que el número de viajes de los hombres tiende a permanecer estable”.

Cita del taller Ella se mueve segura en Buenos Aires, Agosto de 2017, Fuente: (UEC Movilidad – Ministerio de Transporte, 2010).

¹ Se reconoce que un padre solo también enfrenta los mismos retos, pero así mismo tiene más probabilidad de tener un mayor ingreso disponible

TENDENCIAS SOCIODEMOGRÁFICAS – SESGO EDUCACIONAL

Las últimas dos décadas han mostrado un progreso notable en la participación en educación. La matrícula de niños en educación primaria es casi universal actualmente. La brecha de género se ha reducido, y en algunas regiones, las niñas tienden a tener mejor desempeño en la escuela que los niños y progresar en los plazos debidos. Aun así, en muchos países en desarrollo que no han alcanzado la paridad de género, las desigualdades son fuertes. Hoy, 50 millones de niños en edad escolar primaria no tienen acceso a la educación, y las niñas aún sobrepasan a los niños.

Cuadro 5: Preparando a las niñas para fallar como generadoras de ingresos (Unicef, 2011)

La posibilidad de permanecer en la escuela impacta qué tanto puede devengar una mujer. Darle a las niñas un solo año extra de educación secundaria puede aumentar su ingreso potencial entre 15 y 25%.

La participación de las mujeres en la educación terciaria en general se ha incrementado a nivel global y ahora sobrepasa la participación de los hombres en casi todos los países desarrollados y en la mitad de aquellos en desarrollo (United Nations Statistics Division, 2015). Por ejemplo, en Argentina, el 54% de la población total de más de 20 años, y que ha terminado la universidad, son mujeres.

Sin embargo, un estimado de 781 millones de personas de 15 años y más, aún son analfabetas. Cerca de dos tercios son mujeres, una proporción que se ha mantenido sin cambios por dos décadas. Las ta-

sas de analfabetismo continúan siendo más altas en la población mayor pero también son típicamente más altas en las mujeres que en los hombres. En el contexto del transporte y de aprender a usar un sistema formal de transporte público, es obvio que no poder leer es una gran desventaja.

También hay un sesgo de género fuerte en la escogencia de materias de educación superior, aunque si esto está influenciado por la orientación profesional o la presión de grupo no es claro. Menos mujeres acceden a los programas más avanzados, especialmente en campos científicos, tales como ingeniería y construcción². Esto las ubica en una posición de desventaja para entrar en el sector transporte por medio de trabajos de ingeniería o técnicos. También hay menos mujeres investigadoras en estos campos – lo cual representa una continuación del paradigma de transporte actual, que se enfoca en las experiencias de los hombres.

Para que el transporte pueda responder a los nuevos desafíos que enfrenta, en especial mientras que se aleja de su función de movilidad a estar más enfocado a ser un servicio (MaaS – Mobility as a Service), el sector necesita incrementar la diversidad de la fuerza laboral y lograr que sea más atractivo para las mujeres. Más niñas permaneciendo en el sistema educativo y animándose a estudiar materias relacionadas con ciencia y transporte aumentaría la fuerza de trabajo disponible y permitiría que más mujeres entren en el sector.

² Ciencia, tecnología, ingeniería y matemáticas

EL TRANSPORTE Y EL DESARROLLO URBANO

El Sistema de transporte de una ciudad a menudo define su estructura e influye en cómo esta crece, moldea y refleja los valores y costos sociales y su distribución en la sociedad.

Según varios indicadores del Observatorio de Movilidad Urbana (OMU) de CAF (2015), en términos socioeconómicos, Santiago y Quito tienen perfiles similares. Aunque Santiago es una ciudad mucho más grande en términos de población (más del doble de la de Quito), su PIB local es apenas un poco mayor que el de Quito. Buenos Aires es de lejos la ciudad más rica, comparada con las otras dos, incluso cuando solo se considera la zona central (CABA). Santiago es casi dos veces más densa (personas por Km²) que las otras dos ciudades, lo que debería, en teoría, promover el desarrollo de un sistema de transporte público eficiente y un alto patrocinio. Tiene más opciones de transporte que Quito, pero menores niveles de uso.

Los datos del OMU muestran que Buenos Aires tiene el nivel más alto de uso de automóvil particular (número total de viajes por día) seguida de Santiago, pero éste tiene un tercio de los niveles de Buenos Aires. Mientras que Quito tiene significativamente menos viajes en automóvil que las otras dos (menos del 10% de los de Buenos Aires), tiene el mayor número de viajes en transporte público de las tres ciudades. Las personas que viven en Buenos

Aires hacen siete veces más viajes en automóvil por habitante y alrededor del doble de aquellos que viven en Quito. En Santiago hay buena disponibilidad de datos, y los equipos del estudio encontraron que el uso del automóvil está incrementando.

Las personas que viven en Santiago parecen ser las menos móviles (en términos de distancia), y hacen más viajes a pie que en las otras dos ciudades. El uso de transporte público pareciera estar en declive (lo que también se observó en los datos de origen-destino utilizados por el equipo), y solamente se hacen alrededor de la mitad de los viajes que se hacen en Quito, que tiene el mayor uso de transporte público y en donde la caminata es el modo menos registrado. Los datos también muestran que las personas en Buenos Aires se mueven más comparadas con las otras dos ciudades, pero a pesar de los altos niveles de uso de automóvil, la gente también usa bastante el transporte público (cerca del doble de los niveles registrados en Santiago) y caminan más que en Quito (pero menos que quienes viven en Santiago).

No debería ser una sorpresa que el consumo de energía (equivalente de petróleo) es mayor en Buenos Aires. El consumo per cápita es algo menor del doble del de una persona que viva en Santiago, mientras que en Quito es algo más de dos tercios del consumo de Buenos Aires.

MUJERES Y HOMBRES VIAJAN DE MANERAS DIFERENTES

La gente migra hacia las áreas urbanas porque las ven como centros de oportunidades, pero este cambio trae numerosos desafíos, no solo para quienes llegan sino también para los tomadores de decisiones, quienes son responsables por la provisión de servicios que hacen la vida de la ciudad atractiva y agradable. Entre ellos, el transporte público es uno de los servicios más esenciales, pues sirve a millones de personas diariamente y juega un rol importante en la vida económica y social de las ciudades. El acceso al transporte ayuda a las personas a salir de la pobreza, un reto clave para América Latina y el Caribe, donde viven 175 millones de personas y el 36% de la población está en pobreza.

Se asume frecuentemente que las inversiones en el desarrollo urbano (y en especial en el transporte urbano) son neutrales en cuanto al género (es decir, que proveen acceso igual para mujeres y hombres), pero la realidad es que muchos proyectos de infraestructura física (vías, autopistas, pasos elevados o subterráneos) y algunos cambios o 'mejoras' a los servicios de transporte tienen impactos distintos y desiguales sobre mujeres y hombres.

Caminar es el modo predominante de transporte para la mayoría de mujeres, y el transporte público lo sigue de cerca en el segundo lugar. Las mujeres en las áreas más pobres de las ciudades de estudio afirmaron que caminar era su principal modo de transporte. Cuando usan transporte público, las mujeres encadenan varios viajes en mayor medida que los hombres, así que usualmente deben pagar más por usar el transporte público, un desafío particular para las autoridades locales que deben intentar balancear las mejoras en la calidad del transporte público con mantener las tarifas bajas. Muchas mujeres eligen caminar en lugar de pagar por un viaje motorizado, y por lo tanto mantienen sus horizontes de viaje en línea con qué distancia están dispuestas a recorrer a pie, o pagan únicamente por algunas etapas de sus viajes (por ejemplo, un viaje de regreso después de hacer compras/ir al mercado cuando tienen paquetes que cargar). Adicionalmente, los bienes y servicios pueden ser más costosos en comunidades de bajos ingresos como resultado de infraestructura y servicios de transporte deficientes que incrementen los precios.



Figura 9. Mujeres caminando con niños en Buenos Aires. Foto: Heather Allen.

Es bien sabido y está documentado que las mujeres usan el transporte público de manera diferente que los hombres – los hombres tienden a hacer viajes más largos en horarios específicos, mientras que las mujeres usualmente hacen más viajes y más cortos a lo largo del día, en línea con un mayor número de viajes asociados con el cuidado de la familia.

Típicamente, entonces, las mujeres usan el transporte público más que los hombres – aunque los hombres tienden a usarlo para distancias más largas – y esto se confirmó en el estudio. La figura siguiente muestra que el transporte público es el modo de transporte dominante (aparte de la caminata) para todos los habitantes urbanos.

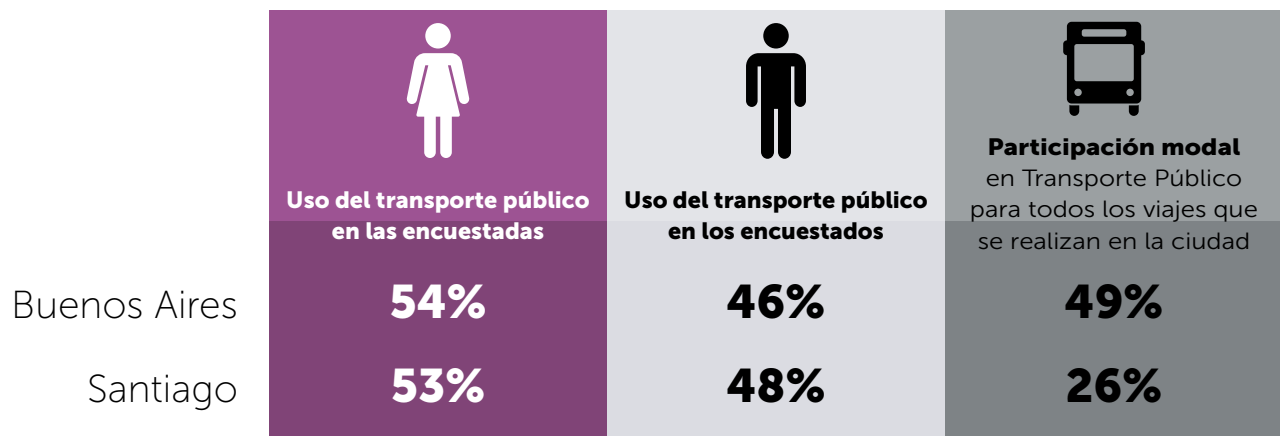


Figura 10. Reparto modal para transporte público con los porcentajes de mujeres y hombres del total de encuestados que usan transporte público. Fuente: autores

El transporte público opera en el espacio público urbano y las mujeres, al igual que los hombres, deberían poder viajar usando este espacio de manera segura. Este no es siempre el caso para las mujeres, puesto que muchos sistemas no se perciben como seguros para ellas, incluyendo algunos de los sistemas de transporte menos seguros del mundo que están ubicados en la región. Según el BID, el 67%

de las mujeres ha sufrido agresiones verbales en el sistema de transporte de Quito; 64% de las mujeres en Bogotá y 60% de las mujeres en Lima han sido víctimas de agresión sexual en el transporte, mientras que el 62% de las mujeres tienen miedo de sufrir una agresión sexual en el transporte en Guadalajara.

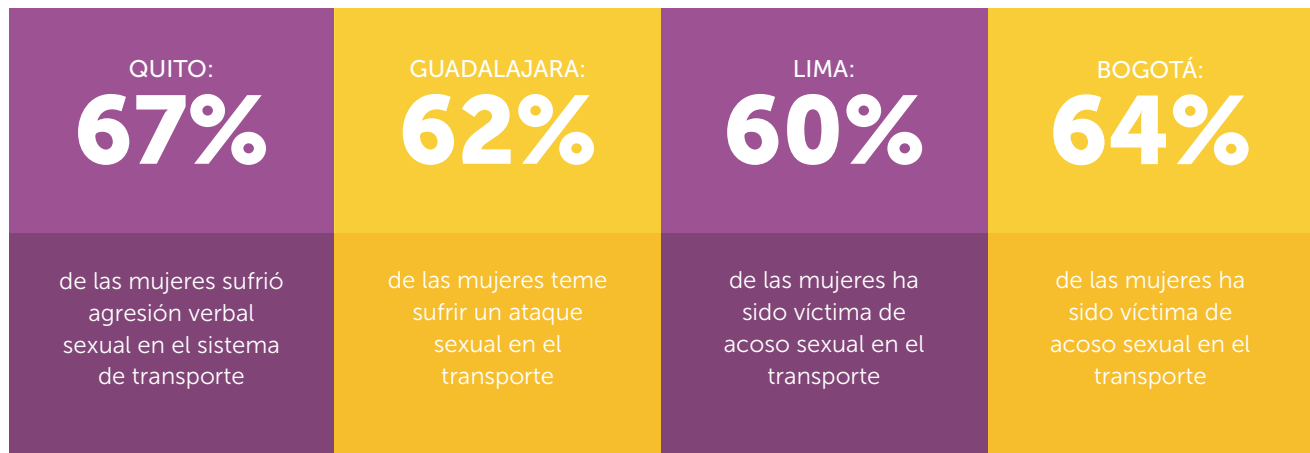


Figura 11. La violencia contra las mujeres en el transporte público en la región. Elaboración propia a partir de (Granada, 2017).

Las ineficiencias casi siempre se traducen en mayores costos, y afectan a las mujeres más que a los hombres. Las mujeres, especialmente aquellas de bajos ingresos sin acceso a un vehículo privado, tienden a ser usuarias cautivas del transporte público y por lo tanto tienen altas probabilidades de sufrir por las ineficiencias del sistema. Los hombres de bajos ingresos también sufrirían por estas, pero usualmente no deben viajar tanto como las mujeres deben hacerlo debido a las labores relacionadas con el cuidado del hogar. Con opciones limitadas de transporte, las personas dejan de hacer ciertos viajes, por ejemplo, hacia escuelas o servicios de salud,

y pueden elegir no aceptar oportunidades de empleo debido a que los costos (en términos de tiempo y dinero) del transporte pueden ser mayores que los beneficios del empleo. Estas elecciones tienen consecuencias más allá del transporte: por ejemplo, si las mujeres no hacen viajes a los centros de salud durante el embarazo u omiten revisiones médicas de los niños pequeños o bebés recién nacidos debido a problemas con el transporte, su salud y la de sus hijos puede estar en riesgo.

No todas las mujeres (o los hombres) son iguales; el uso y los hábitos de transporte cambian con la

Ella se mueve segura

Un estudio sobre la seguridad personal de las mujeres y el transporte público en tres ciudades de América Latina

edad y en las diferentes etapas de la vida. Las mujeres más jóvenes que no tienen una familia muestran una mayor tendencia a usar modos férreos, especialmente metros, pero esto cambia una vez que tienen que viajar con niños pequeños y coches de bebé. Las mujeres típicamente usan más los buses, dado que los modos férreos no se adaptan a la flexibilidad y variedad de destinos que muchas mujeres requieren.

También hay una gran diferencia en las distancias de viaje de las mujeres y los hombres. Las mujeres tienden a hacer varios viajes alrededor de puntos de interés claves, tales como el hogar, escuelas, sitios de empleo, deportes y compras. A su vez, los hombres tienden a hacer viajes más largos y directos, que se ajustan particularmente bien con los modos férreos. Sin embargo, a medida que los ingresos incrementan, esta brecha se hace menor y las mujeres de ingresos más altos pueden tener patrones de viaje similares a los de los hombres, especialmente en los grupos que pueden costear más de un vehículo motorizado.

DESCRIPCIÓN CORTA DE LAS CIUDADES ELEGIDAS PARA EL ESTUDIO

Se eligieron tres ciudades de América Latina con diferentes perfiles de transporte: Quito, Ecuador; Buenos Aires, Argentina y Santiago, Chile.

Fueron elegidas porque compartían un cierto nivel de homogeneidad, pero también eran lo suficientemente diferentes para que los equipos de estudio

Cuadro 6: La importancia del transporte público

El transporte público es crucial para muchos habitantes urbanos, en especial para las mujeres, y ayuda a mantener la habitabilidad de las ciudades al proveer movilidad asequible. Garantizar que las mujeres puedan viajar libremente y de manera segura en las ciudades beneficia a muchos otros grupos y las ciudades se vuelven más inclusivas y dinámicas. Sin embargo, es claro que no hay suficiente información sobre cómo se mueven las mujeres en la ciudad, así que es difícil estimar la dimensión de cualquier ineficiencia en los sistemas de transporte, o determinar el potencial del transporte público si se pudiera hacer que este funcionara mejor para las mujeres.

En Buenos Aires y Quito, los resultados obtenidos muestran que la mayoría de los viajes hechos por las mujeres encuestadas o participantes de los grupos focales estaban relacionados con trabajo o educación³. En todas las ciudades estudiadas, las mujeres caminaban bastante, modo que se relacionaba frecuentemente con las actividades de cuidado. El transporte de baja calidad e inseguro se ve como una barrera importante para que las mujeres puedan acceder a trabajos mejores, especialmente porque estos pueden estar más lejos de sus hogares – pero la inseguridad también impacta su acceso a la educación y, por consiguiente, a trabajos mejor pagos.

podrían comparar y contrastar los resultados. Se consideró que fueran representativas de diferentes regiones geográficas – norte, oriente y occidente. En términos de transporte y comportamientos mostraron contrastes interesantes. En cada ciudad las mujeres son mayoría en el uso del transporte público y tienen diferentes niveles de empoderamiento.

³ En Santiago, la mayoría de los viajes de las mujeres eran relacionados con el cuidado

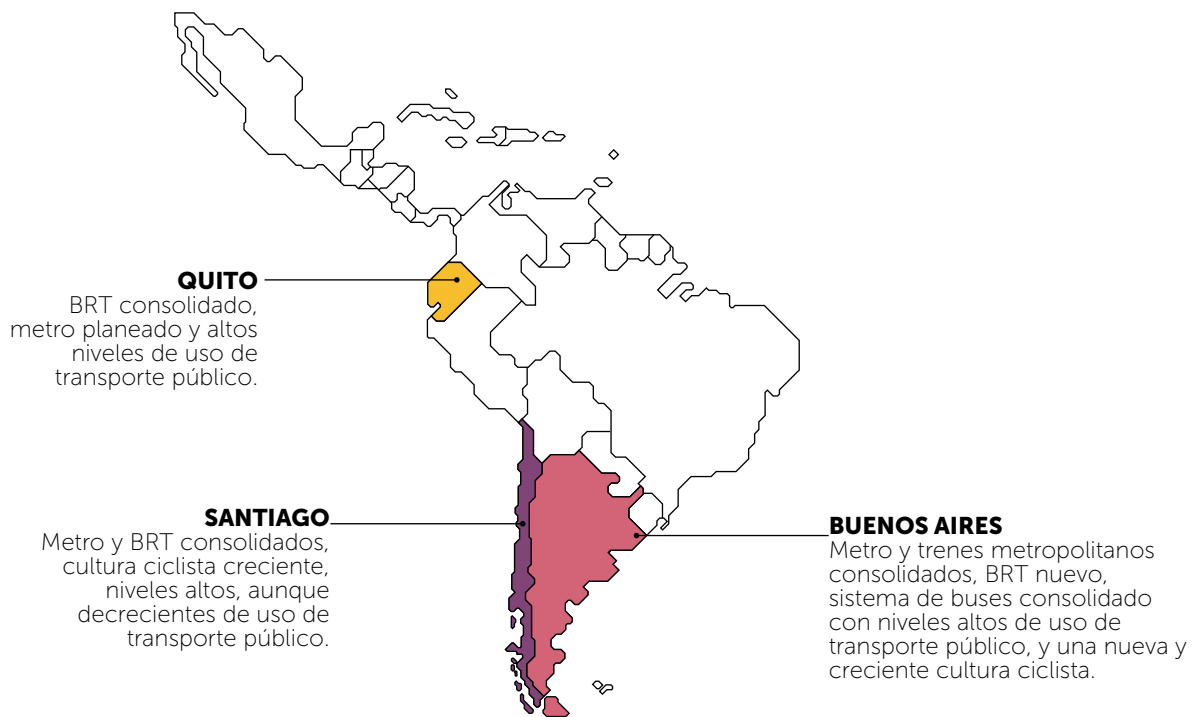


Figura 12. Mapa de las ciudades elegidas para el estudio: Quito, Ecuador; Santiago, Chile y Buenos Aires, Argentina. Fuente: Autores

PERFIL DE CIUDAD: BUENOS AIRES, ARGENTINA

El Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA) es el área urbana más grande de Argentina con una población de 12,8 millones de habitantes (censo de 2010) lo cual corresponde a cerca de un tercio de la población del país y produce el 40% del PIB. El área incluye la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA) y sus 24 municipios (dentro de la Provincia de Buenos Aires). De los 19 millones de viajes diarios que se hacen en el AMBA (UEC Movilidad - Ministerio de Transporte, 2010), el 49% son en transporte público, principalmente en buses (ocho de cada diez viajes en transporte público). En el centro de la ciudad (CABA), el metro es el segundo modo de transporte más usado, mientras que el tren le sirve al resto del área metropolitana.

Buenos Aires, con sus sistemas desarrollados de metro y tren, su sistema consolidado de buses urbanos, nuevo BRT⁴ y nueva infraestructura peatonal y ciclista, aún conserva altos niveles de uso de transporte público en las áreas centrales (49%) donde el servicio es bueno y está bien conectado; pero esto disminuye a medida que las distancias al distrito comercial central aumentan. Los colectivos⁵ (buses urbanos) son el modo preferido para la mayoría de personas, suplementados por una red relativamente densa y recientemente mejorada de servicios férreos suburbanos.

Las personas caminan frecuentemente (el 24% de todos los viajes hechos por mujeres y hombres son

4 BRT: Bus Rapid Transport

5 No confundir con taxis colectivos en otras ciudades de América Latina

a pie). Las mujeres tienden a viajar en transporte público y hacer más viajes por grupo familiar (Quiros, Mehndiratta, & Ochoa, 2014), pero cubren menores distancias, lo que refleja las opciones más limitadas de movilidad que tienen. La información que está disponible actualmente para el AMBA está desagregada por género y permite comparar las diferencias en elección de modos y motivo de los viajes entre mujeres y hombres. En términos de planeación urbana, a pesar de la disponibilidad de datos desagregados entre mujeres y hombres, estos no se han usado ampliamente para desarrollar un enfoque sensible al género en el transporte.

PERFIL DE CIUDAD: SANTIAGO, CHILE

La capital de Chile, Santiago, es la región metropolitana más grande del país, con más de 6,5 millones de personas (censo de 2012). La Comuna de Santiago (el centro de la ciudad) tiene una población de 200 000 habitantes, mientras que el área metropolitana tiene una población de 7 millones (Instituto Nacional de Estadísticas (INE), 2018). Santiago aún mantiene un vínculo fuerte con sus vecinos, especialmente en las zonas históricas y su crecimiento está limitado por su ubicación con los Andes a un costado y el río cortando por la ciudad.

El número total de viajes generados en un día típico excede los 18 millones; de estos, la caminata (34%) es el mayor modo, seguido del transporte público (26%) y el automóvil privado (26%). Solo el 40% de los hogares tienen automóviles, lo cual hace que

A la fecha, los hábitos diarios de movilidad de las mujeres no se han analizado a profundidad. Los resultados de la revisión de escritorio y las entrevistas durante el estudio sugieren que ellas tienen menos acceso a trabajos, cultura y otros beneficios urbanos que los hombres. Las mujeres que viven en las áreas urbanas centrales tienen relativamente buenos niveles de empoderamiento y pueden moverse más o menos libremente, mientras que fuera de la ciudad aún son las principales cuidadoras de la familia y no trabajan fuera del hogar. En la Ciudad de Buenos Aires, la tasa de participación en el mercado laboral es de 51,3%, mientras que esta cifra solo alcanza un poco más de un tercio de las mujeres (36,3%) en edad activa cuando se considera el área metropolitana completa.

el transporte público sea crucial para el funcionamiento diario de los hogares y de la ciudad en sí. Los hogares de altos ingresos – una minoría – hacen 2,5 viajes motorizados y 0,65 no motorizados por día, en comparación con 1,54 viajes motorizados y 1,65 no motorizados de los hogares de bajos ingresos. Al igual que en las otras ciudades, las mujeres representan un número desproporcionado de los viajes a pie, en algunas áreas incluso hasta el 70%, lo cual refleja no solamente sus opciones limitadas de movilidad sino también algunos motivos de viaje; frecuentemente con motivos de compras y otras actividades relacionadas al cuidado que pueden hacerse cerca del hogar.

El sistema de transporte público consiste de una red de metro, Metrotren, Transantiago (BRT y bu-

ses urbanos), buses interurbanos y taxis-colectivos (taxis colectivos que siguen rutas fijas y llevan 3-4 pasajeros a la vez). La red de metro tiene cinco líneas que suman 103 Km, las cuales llevan más de dos millones de personas al día. A nivel nacional, una oficina en el Ministerio de Transporte gestiona el sistema Transantiago, que combina buses y corredores BRT, con operadores privados que operan las rutas por licitación. Desde la desastrosa reforma de implementación en el 2007, el sistema Transantiago ha tenido dificultades para mejorar tanto el servicio como su mala imagen, mientras que el me-

PERFIL DE CIUDAD: QUITO, ECUADOR

La ciudad de Quito (población de 2,2 millones) está ubicada en una meseta que le da forma tanto a la ciudad como a los viajes, y crea zonas claramente definidas para empleo, residencia y comercio. Las áreas residenciales están ubicadas en el norte y sur, mientras que las actividades de empleo, comerciales y educacionales están sobre todo en el centro (aunque ahora se están expandiendo hacia el norte, llamado el hipercentro)– creando unos flujos de tráfico definidos y horas pico y valle. También es más pequeña que las otras ciudades en este estudio.

Quito tiene un extenso sistema BRT, El Trole, que empezó operación en 1995. Fue uno de los primeros BRT en América Latina (después de Curitiba) y ha provisto la columna vertebral del transporte público de la ciudad por los últimos 30 años. Se le llamó El Trole dado que los primeros buses del sistema eran trolebuses, aunque hoy en día se utiliza una mezcla de fuentes de energía y tamaños de buses. La ciudad tiene también un sistema relativamente denso y

tro, alguna vez considerado el estándar de oro en el transporte público de Santiago, sufre cada vez más de saturación y fallas, lo que hace los servicios menos confiables y atractivos. El centro de la ciudad y algunas áreas adyacentes han tenido un progreso significativo en la promoción del uso de la bicicleta y el desarrollo de infraestructura y, en conjunto con un activismo cada vez más activo y diverso, el uso de la bicicleta ha aumentado de 2% a 4% (entre 2006 y 2010) y se estima que actualmente está en 6%.

regular de buses urbanos (que también sirven como alimentadores para el BRT), taxis colectivos e individuales. El metro está actualmente en construcción.

Como en muchas ciudades de la región, la gente que vive en Quito usa el transporte público de manera significativa y el reparto modal corresponde al 64% de todos los viajes hechos en la ciudad. Las mujeres lo usan en particular, pues representa el 64,4% de sus viajes en comparación con el 58,8% para los hombres (ver Figura 13). Las mujeres también caminan más que los hombres (16,2% de los viajes respecto a 15,1% para los hombres) y los hombres usan el transporte privado (automóviles) más (26,1% comparado con 19,4%). La mayoría de los viajes en transporte público se hacen por motivos de empleo y educación, y las mujeres usualmente no salen de sus vecindarios si no es por estos motivos.

Ella se mueve segura

Un estudio sobre la seguridad personal de las mujeres y el transporte público en tres ciudades de América Latina

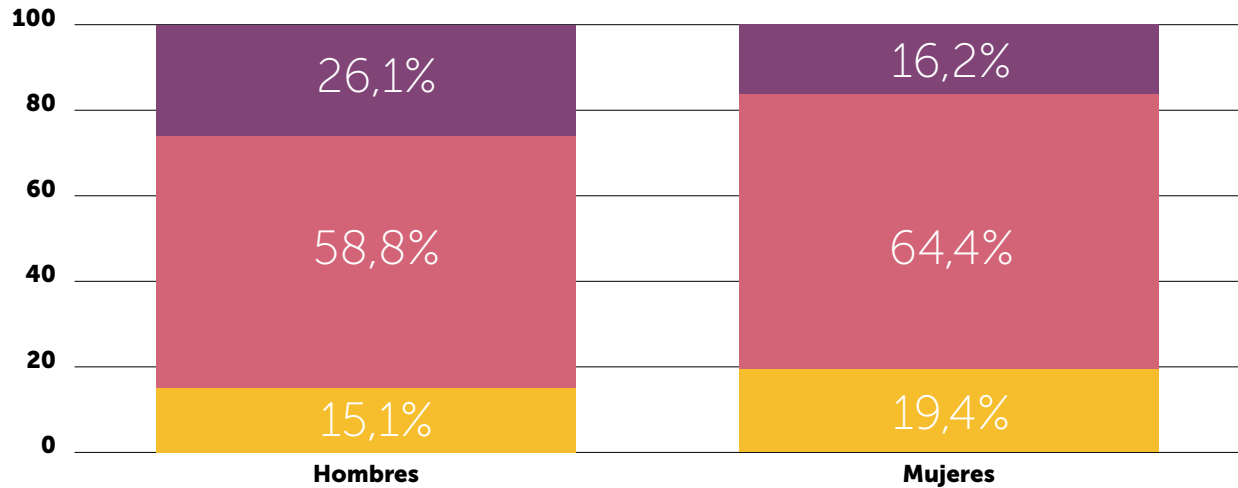


Figura 13. Gráfico que muestra que las mujeres usan el transporte público más que los hombres. Fuente: (Integrado De Transporte Masivo, Distrito Metropolitano de Quito, & Metro de Madrid S.A., 2010).

Ubicada a 2850 metros sobre el nivel del mar, Quito es extremadamente montañosa, lo cual limita las posibilidades de caminar o usar la bicicleta en comparación con Buenos Aires y Santiago. A pesar de esto, el uso de la bicicleta ha incrementado constantemente en los últimos años.

Vale la pena mencionar también que en Ecuador en general, y en Quito en particular, las mujeres aún llevan el rol tradicional de ser las principales encargadas de la familia. Las mujeres que viven en Santiago y Buenos Aires tienden a compartir más estas responsabilidades con los hombres, aunque se considera que este no es el caso fuera de las capitales.

Referencias

- Chant, S. (2013). Cities through a “gender lens”: a golden “urban age” for women in the global South? *Environment and Urbanization*. <https://doi.org/10.1177/0956247813477809>
- CIA World Factbook. (2018). The World Factbook. Retrieved from <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/ec.html>
- Granada, I. (2017). Transportation Research Board 96th Annual Meeting 2017, Session 553: Gender and Transport: Safety and Service Challenges in the Developing Countries. Washington D.C.
- INDEC. (2010). Censo Nacional de Población, Hogares y Vivienda. Retrieved from https://www.indec.gov.ar/nivel4_default.asp?id_tema_1=4&id_tema_2=31&id_tema_3=117
- INEC. (2012). ¿Cómo crecerá la población en Ecuador? Retrieved from http://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Poblacion_y_Demografia/Proyecciones_Poblacionales/presentacion.pdf
- Instituto Nacional de Estadísticas (INE). (2018). SÍNTESIS DE RESULTADOS CENSO 2017. Santiago de Chile. Retrieved from <https://www.censo2017.cl/descargas/home/sintesis-de-resultados-censo2017.pdf>
- Integrado De Transporte Masivo, Distrito Metropolitano de Quito, & Metro de Madrid S.A. (2010). Estudios para el diseño conceptual del sistema integrado de transporte masivo de Quito y factibilidad de la primera línea del metro de Quito. Quito.
- Ministerio de Desarrollo Social. (2017). Encuesta CASEN – Observatorio Social. Retrieved July 19, 2018, from http://observatorio.ministeriodesarrollosocial.gob.cl/casen-multidimensional/casen/casen_2017.php
- Observatorio Ministerio de Desarrollo Social. (n.d.). Mujeres, Pobreza y Trabajo. Retrieved from http://observatorio.ministeriodesarrollosocial.gob.cl/layout/doc/casen/CASEN_Mujeres_pobreza_y_Trabajo.pdf
- Quiros, T. P., Mehndiratta, S. R., & Ochoa, M. C. (2014). Gender, Travel and Job access: evidence from Buenos Aires. Retrieved from <http://siteresources.worldbank.org/INTURBANTRANSPORT/Resources/2014-Feb-5-Gender-and-Mobility.pdf>
- Statista. (2017). Ecuador: Urbanization from 2007 to 2017. Retrieved from <https://www.statista.com/statistics/455817/urbanization-in-ecuador/>
- Tacoli, C. (2012). Urbanization, gender and urban poverty: paid work and unpaid carework in the city. Retrieved from https://www.unfpa.org/sites/default/files/resource-pdf/UEPI_7_Tacoli_Mar_2012.pdf
- UEC Movilidad – Ministerio de Transporte. (2010). Encuesta de Movilidad Domiciliaria 2009–2010: Movilidad en el Área Metropolitana de Buenos Aires. Retrieved July 19, 2018, from <http://uecmovilidad.gob.ar/encuesta-de-movilidad-domiciliaria-2009-2010-movilidad-en-el-area-metropolitana-de-buenos-aires/>
- UN-HABITAT. (2013). Gender and the prosperity of cities.
- Unicef. (2011). UNICEF says education for women and girls a lifeline to development. Retrieved July 19, 2018, from https://www.unicef.org/media/media_58417.html

United Nations, & Department of Economic and Social Affairs -. (2015). World Population Ageing - report. New York. Retrieved from http://www.un.org/en/development/desa/population/publications/pdf/ageing/WPA2015_Report.pdf

United Nations Statistics Division. (2015). The World's Women 2015: Trends and Statistics. New York: United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Statistics Division. <https://doi.org/10.18356/9789210573719>

WHO. (2017). World Health Rankings. Retrieved from <http://www.worldlifeexpectancy.com/chile-life-expectancy>

SECCIÓN 3

METODOLOGÍAS



Sección 3. Metodologías

Panorama

El enfoque de utilizar la misma metodología y trabajar en conjunto en el desarrollo y el análisis de la recolección de datos trajo un valor añadido considerable a los resultados del estudio y el desarrollo de conocimientos, que no habría ocurrido de otra manera.

Investigar la violencia y el acoso sexual es sensible. Reconocer que el acoso en el transporte público era común en todas las ciudades, además de comparar y contrastar los resultados por medio de un seminario internacional en cada ciudad, permitió superar varios de los aspectos tabú. Los actores principales, en especial funcionarios de gobierno, pudieron relacionarse abiertamente con los equipos del estudio y con otras ciudades con menos restricciones que si el tema estuviera siendo investigado individualmente en cada ciudad. Esto también permitió disipar otras susceptibilidades sobre el tema.

Se encontraron varias similitudes en las tres ciudades en términos de tipos principales, frecuencia e impactos del acoso, así como de estrategias típicas

usadas por las mujeres. Fue necesario asegurar que los equipos compartían un entendimiento común de la terminología y de los enfoques a la recolección y análisis de datos.

Lecciones clave de las encuestas:

- Las encuestas deben ser cortas y las preguntas fáciles de entender.
- Es un tema sensible y las preguntas deben formularse cuidadosamente. Las preguntas abiertas ayudaron a que los participantes se sintieran más cómodos, lo que los llevó a responder preguntas sobre seguridad. En este estudio, la mayoría de los encuestados fueron mujeres. Las encuestas deben probarse antes de hacerse en forma tanto para el contexto y claridad de las preguntas como para el análisis.
- También es importante no sugerir la idea de que el transporte público es inseguro para las mujeres y deben estar preocupadas con la línea de preguntas.

- Al construir las preguntas en la encuesta, la atención al detalle en cuanto a cómo se analizarán las respuestas es de extrema importancia. De hecho, el análisis de la encuesta y la comparación entre ciudades tuvo que planearse cuidadosamente, especialmente en términos de los universos usados para ser comparables (ver nota en cuanto a guía de recolección de datos cualitativos y cuantitativos).
- Es necesario considerar la hora del día y el día de la semana, además de las ubicaciones dentro del sistema de transporte para la recolección de datos, pues las mujeres generalmente evitan viajar en las noches. Sin embargo, la percepción de cuándo empezaba la noche variaba según ciudades y modos. Por ejemplo, en Santiago las usuarias de metro se sentían cómodas viajando en horas más tardías que aquellas que usaban bus.
- El muestreo no buscó representatividad para la población de cada ciudad, sino lograr diversidad, en particular en cuanto a grupos socioeconómicos según zonas o distritos de la ciudad.
- El perfil de las encuestadas necesita pensarse en términos del alcance del estudio. En este estudio se tenía claro que solo se estaba capturando información de usuarias existentes de transporte público, pero no de aquellas que habían dejado de usarlo debido al acoso excesivo o no lo habían usado nunca porque percibían que era demasiado riesgoso.

Lecciones clave de los grupos focales:

- La información cualitativa ofrece perspectivas importantes en cuanto comportamientos y expectativas que complementan los datos cuantitativos y proporcionan caminos importantes para identificar posibles intervenciones.
- Los grupos focales brindaron perspectivas valiosas en cuanto a las percepciones y reacciones a los miedos reales y percibidos sobre la inseguridad por parte tanto de hombres como mujeres, que no era posible lograr en la encuesta. Esto se considera un hallazgo clave, pues la mayoría de los incidentes no se reportan y el tiempo destinado a la encuesta se consideró muy corto para lograr el suficiente nivel de confianza para que los participantes compartieran información sobre un tema tan sensible.
- Hacer grupos exclusivos de mujeres le daba un sesgo a la información; las historias recolectadas y las discusiones que se tuvieron tanto en los grupos exclusivamente masculinos como en los mixtos permitieron tener perspectivas valiosas.
- Hay un número de preocupaciones comunes sobre seguridad personal que tienen tanto mujeres como hombres, pero los grupos focales permitieron identificar la magnitud de las diferencias entre ambos, así como ayudar a identificar más precisamente las estrategias que se usan y cómo se puede lograr un transporte más balanceado en cuanto al género.

METODOLOGÍA DEL ESTUDIO

Las tres ciudades eran de diferentes tamaños con diferentes historias de innovaciones en el transporte público (ver SECCIÓN 2), lo que permitió explorar cómo el tema de la seguridad personal de las mujeres se manifiesta en diferentes contextos urbanos. Esta sección describe los métodos usados y da indicaciones de los desafíos que enfrentaron los equipos del estudio durante el análisis, resaltando algunos errores comunes para que puedan evitarse, y oportunidades para profundizar cuando se desarrolla un estudio de este tipo como la base de una planeación de transporte sensible al género.

ro. Se utilizaron tanto métodos cualitativos como cuantitativos y los resultados de las tres ciudades se compararon y contrastaron para lograr resultados generales.

Las conclusiones principales se presentan en la SECCIÓN 4 Diagnóstico y resultados principales. Los detalles de cómo cada equipo implementó el estudio en cada ciudad y sus conclusiones se pueden encontrar en los estudios de caso separados, que también pueden descargarse de los sitios web de CAF y FIA Foundation.

Metodología



Figura 14. Gráfico ilustrativo de la metodología para la recolección de información y datos en cada ciudad. Fuente: Autores.

RESUMEN DEL ENFOQUE DEL ESTUDIO

Cada equipo de trabajo seleccionó sus miembros acorde a los objetivos y metas de la investigación. La experticia individual se compartió, y los equipos de trabajo combinados pudieron trabajar entre sí, lo que permitió que se beneficiarían de las fortalezas de cada uno. También se consultaron expertos, tanto al interior de cada ciudad estudiada como en otras ciudades, en diferentes temas tales como, estudios urbanos, ingeniería de transporte, planeación, antropología, sociología, género y otros temas relevantes.

Santiago, por ejemplo, tuvo un apoyo importante del Departamento de Ingeniería de Transporte de la Universidad y su extensa experiencia en encuestas de transporte, lo que permitió a las tres ciudades desarrollar sus cuestionarios base y métodos de encuesta según las mejores prácticas actuales. La experiencia analítica del equipo de Buenos Aires en el diseño de encuestas de movilidad, incluyendo los formatos de preguntas/categorías y códigos, ayudó a simplificar el proceso de tabulación de datos. La experiencia en planeación del equipo de Quito, así como sus importantes habilidades de comunicación complementaron lo anterior.

Desarrollo de la metodología del estudio

Las fases de investigación del estudio incluyeron:

- Investigación de escritorio para identificar literatura nacional y regional que fuera de interés. Cada equipo también realizó una revisión rápida de los marcos legales regionales, nacionales y locales sobre protección de las

En cada ciudad, el estudio exploró:

- Las percepciones de seguridad personal en los diferentes modos de transporte público
- Principales determinantes tales como accesibilidad al transporte público, asequibilidad, sobredemanda, tiempos y distancias de viaje
- Cómo reaccionaban los encuestados al acoso, qué estrategias usan para reducir el riesgo y manejar su nivel de preocupación
- Cómo solicitan asistencia, de quién, quién es responsable por la seguridad y qué es lo que funciona mejor (seguridad visible, segregación, botones de pánico, acciones y apoyo de organizaciones civiles)
- Confianza en los sistemas de denuncia y las autoridades

Al combinar diferentes métodos para explorar la profundidad y la dimensión del acoso y la violencia contra las mujeres asociada con el uso diario del transporte, los equipos de investigación interdisciplinarios pudieron obtener resultados que pueden ser implementados por una amplia variedad de actores a nivel local, nacional e internacional.

mujeres. Las revisiones de literatura pueden encontrarse en los casos de estudio de cada ciudad.

- La recolección de datos en cada ciudad a partir de una selección aleatoria de usuarios y usuarias de transporte público mediante encuestas presenciales (usando el mismo cuestionario

base con pequeñas modificaciones en cada ciudad para que encajara con la cultura y el contexto local).

- Grupos focales de discusión según una estructura definida y desarrollada por los equipos de investigación.
- Entrevistas semiestructuradas con actores clave y partes interesadas en cada ciudad.
- La creación de un Consejo Asesor en cada ciudad para proporcionar perspectivas locales y lograr apropiación de los resultados.

- Análisis conjunto para desarrollar conclusiones combinadas para el estudio que aplicaran a todas las ciudades y recomendaciones más específicas para cada ciudad. Las conclusiones se desarrollaron de forma que funcionaran como guía para cada audiencia y se presentan de manera práctica. Cada ciudad también organizó un seminario internacional y varios talleres

INVESTIGACIÓN DE ESCRITORIO Y REVISIÓN DE REGULACIONES NACIONALES Y MARCOS LEGALES LOCALES

De cada ciudad se revisó la literatura publicada a nivel internacional, regional y nacional para proveer el contexto y construir una base de evidencia. Los equipos también llevaron a cabo una revisión rápida de las convenciones, políticas y acuerdos internacionales sobre la protección de la mujer durante los últimos 20 años. En general, la región ha tenido un progreso significativo en cuanto al incremento de la protección legal de las mujeres (especialmente protección contra la violencia), pero en realidad esto se ha enfocado principalmente en igualdad y no en

equidad. Muchos de estos se referencian en las secciones anteriores y se pueden encontrar referencias más específicas en las secciones de bibliografía de los estudios de caso. Los hallazgos se usaron para ayudar a formular las conclusiones. Adicionalmente, es claro que los marcos legales parecen insuficientes para abordar la profundidad y dimensión de la discriminación contra las mujeres. Este fue un mensaje fuerte de algunas de las entrevistadas, especialmente en Buenos Aires.

RECOLECCIÓN DE DATOS E INFORMACIÓN

El tema de acoso sexual asociado con los viajes de transporte público es un campo relativamente nuevo de investigación, este estudio aplicó una combinación de métodos para evaluar la dimensión y la profundidad del problema, y para lograr perspectivas adicionales de los mecanismos que producen estos eventos y perpetúan sus impactos.

En primera instancia, los equipos identificaron los tres componentes principales de cualquier viaje de transporte público en los que las mujeres se sienten en mayor riesgo. Estos son: caminar hacia, desde o entre estructuras de transporte o paradas (ej. de casa a un paradero de taxis o de vuelta); esperar en puntos de abordaje y estructuras (ej. paradas de taxi/bus, estaciones o andenes de trenes o buses,

puntos de intercambio modal, etc.); y el viaje en sí (mientras viajan a bordo del vehículo – bus, tren o taxi). Luego de esto se pudieron definir las mejores

ENCUESTAS

Usando la experticia en encuestas del departamento de ingeniería de transporte en la Pontificia Universidad Católica (PUC) de Chile, se desarrolló un cuestionario de encuesta básico, y los equipos de otras ciudades ajustaron el idioma, definiciones y otros aspectos de la línea de preguntas. Cada ciudad finalmente desarrolló una versión propia ligeramente diferente del cuestionario base, adaptando el idioma a las necesidades y ubicaciones locales. Se pueden encontrar ejemplos de cuestionarios en el Anexo 4 Metodología para la realización de entrevistas en profundidad. Los equipos definieron un

ubicaciones para la recolección de datos por parte de los usuarios de transporte público.

número máximo de preguntas, puesto que era muy probable que los individuos de la muestra objetivo estuvieran comenzando un viaje en transporte público o estuvieran a mitad del mismo, y por lo tanto, tuvieran presiones de tiempo. El muestreo de usuarios regulares de transporte público (hombres y mujeres) se adaptó en cada ciudad, y las encuestas se hicieron tanto en hora pico como en hora valle y en puntos de transporte centrales y altamente utilizados, así como en ubicaciones más aisladas. La Tabla 1 muestra en detalle el enfoque de muestreo para cada ciudad.

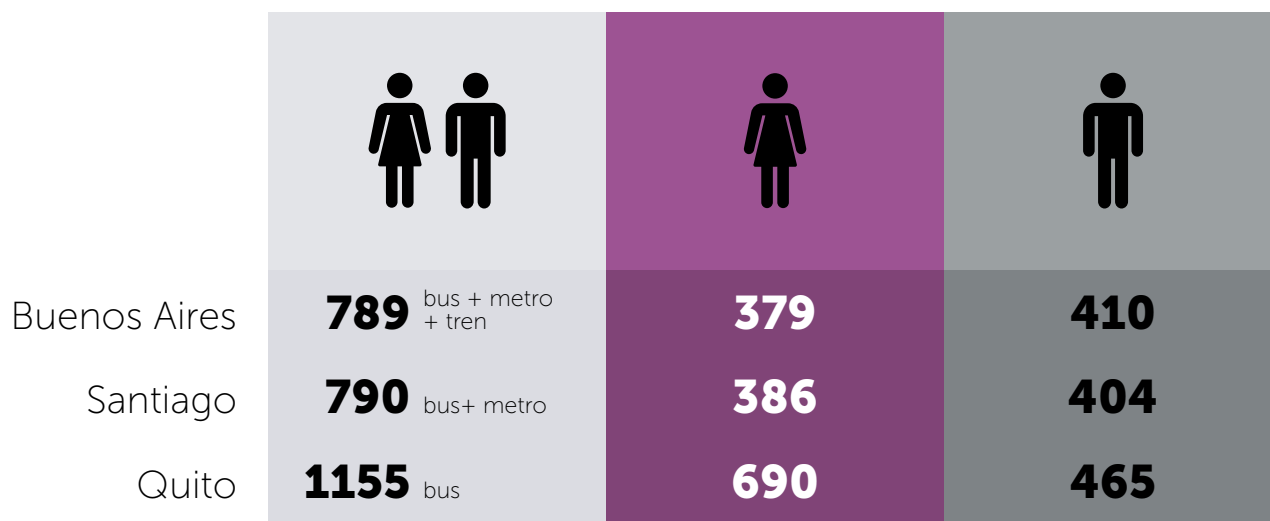


Figura 15. Número total de encuestas realizadas en las tres ciudades (desagregado entre hombres y mujeres) y el modo de transporte. Fuente: Autores.

Ella se mueve segura

Un estudio sobre la seguridad personal de las mujeres y el transporte público en tres ciudades de América Latina

El muestreo no buscó representatividad para la población de cada ciudad, sino que se enfocó en lograr diversidad, en particular con relación a grupos socioeconómicos (incluyendo género y edad) y según zonas o distritos de la ciudad. Así, los encuestados fueron hombres o mujeres usuarios de transporte público, que vivían en diferentes partes de la ciudad, con diferente composición socioeconómica y relaciones espaciales con el centro de la ciudad y otros centros principales de actividades. Tanto hombres como mujeres fueron entrevistados en horas pico y valle. Los equipos encuestadores eran principalmente femeninos para garantizar que las mujeres

se sintieran cómodas respondiendo preguntas más sensibles sobre sus experiencias y emociones.

En Quito se entrevistó a 687 mujeres y 463 hombres en 8 estaciones de intercambio distintas; en Santiago se encuestó a 404 hombres y 386 mujeres en 4 tipos de estaciones de metro y paradas de buses en tres distritos; y en Buenos Aires se entrevistó a 379 mujeres y 410 hombres en paradas de transporte público seleccionadas y puntos de intercambio. El número total de entrevistas que se usaron para el análisis se muestra en la Figura 15. Estos totales se tomaron como el universo para el análisis.

Tabla 1. Definición de los perfiles de encuesta

CIUDAD	PERFIL
Buenos Aires	<p>Socio-demográfico: género, edad, ocupación, estructura familiar (mujer/hombre jefe de hogar).</p> <p>Socio-espacial:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ciudad de Buenos Aires (CABA): buenos niveles de infraestructura y oferta de servicios urbanos y transporte. • Gran Buenos Aires (GBA): (i) Área sur con niveles deficientes de infraestructura y oferta de servicios urbanos y de transporte, (ii) Área oeste: con niveles medios de infraestructura y servicios urbanos y de transporte; (iii) Área norte: con niveles aceptables de infraestructura y oferta de servicios urbanos y de transporte.
Quito	<p>Socio- demográfico: género, edad, ocupación</p> <p>Socio-espacial: Distrito Metropolitano de Quito (DMQ). Buena representación de mujeres y hombres de distintas áreas de la ciudad, incluyendo los valles (áreas consolidadas y periféricas).</p>
Santiago de Chile	<p>Socio- demográfico: género, edad, ocupación</p> <p>Socio-espacial según comuna:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ñuñoa: Altos ingresos, altos niveles de infraestructura. • Distrito central de Santiago: ingresos promedio, alto número de inmigrantes y diversidad social. • El Bosque: bajos ingresos, infraestructura vial deficiente y en malas condiciones, problemas sociales de pobreza y delincuencia.

GRUPOS FOCALES

Se usó investigación cualitativa para explorar en mayor profundidad los hallazgos de la revisión de literatura y expandir en ciertos aspectos que no pudieron capturarse en los hallazgos cuantitativos. Esto complementó especialmente la información que se obtuvo en la encuesta y proporcionó explicaciones más profundas, discursos y narrativas comunes que revelan cómo las personas interpretan las experiencias de acoso y cómo esto influencia su comportamiento en el transporte y su habilidad para participar íntegramente de la sociedad. La implementación y análisis de los grupos focales usó métodos de las ciencias sociales y esto incluyó compartir consejos y producir guías escritas entre las ciudades sobre facilitar grupos focales y analizar datos de las encuestas. Cada ciudad llevó a cabo al menos tres grupos focales; el mínimo establecido fue dos grupos exclusivamente femeninos y uno mixto. En Buenos Aires y Santiago, se organizó un grupo exclusivamente masculino para conocer más en profundidad la perspectiva masculina.

Los equipos de cada ciudad definieron un conjunto limitado de factores específicos (variables tipológicas), relacionados con las características de cada ciudad, para definir los grupos y su orientación. Los participantes de los grupos focales en general venían de los mismos territorios en los que se llevaron a cabo las encuestas, para asegurar la consistencia y complementariedad de la información recolectada. De hecho, los resultados fueron notablemente consistentes con las encuestas, pero brindaron información más amplia y profunda sobre el acoso y la violencia de género, y cómo las mujeres responden emocionalmente a ésta.

Todas las ciudades siguieron las guías comunes para el reclutamiento y la orientación de los grupos de discusión, pero con la flexibilidad de añadir preguntas si se consideraba deseable o necesario. Por ejemplo, Buenos Aires y Quito implementaron una pregunta extra en sus encuestas para averiguar la voluntad de los encuestados de participar en otras etapas del proyecto, mientras que en Santiago el reclutamiento se hizo a través de redes sociales preexistentes y algunas organizaciones de la sociedad civil ayudaron al equipo.

Tabla 2. Descripción de la discusión de grupos focales y variaciones en cada ciudad

CITY	DESCRIPTION
Buenos Aires: 4 grupos focales	<p>Mujeres: tres grupos, uno en la CABA y dos en el Conurbano (uno en el área norte y otro en el sur)</p> <p>Mixto: un grupo en la CABA, con personas de distintas partes de la ciudad</p> <p>Nota: Tener diferentes grupos (CABA y los corredores del Conurbano) promovió conversaciones que denotaron las diferencias entre los distritos y sus percepciones de seguridad.</p> <p>Originalmente, no se preveía un grupo de mujeres de la CABA, sin embargo, luego del grupo mixto de la CABA se vio la necesidad de investigar más a fondo las experiencias de inseguridad en el transporte, para conocer si la presencia de otro género implicaba una modificación en las dinámicas de grupo.</p>
Quito: 4 grupos focales	<p>Mujeres: dos grupos, uno para mujeres jóvenes, otro para mujeres mayores, incluyendo personas de distintas partes de la ciudad.</p> <p>Hombres: un grupo con hombres de distintas partes de la ciudad.</p> <p>Mixto: un grupo con personas de distintas partes de la ciudad.</p> <p>Nota: el grupo exclusivo de hombres proveyó perspectivas útiles sin prejuicios. El grupo mixto tuvo una discusión enriquecedora frente a frente sobre temas sensibles.</p>
Santiago de Chile: 4 grupos focales	<p>Mujeres: tres grupos; Santiago Centro, Ñuñoa y El Bosque.</p> <p>Hombres: un grupo con hombres de distintas comunas y edades.</p> <p>Nota: fue importante llevar a cabo grupos diferenciados por comunas/distritos con distintos perfiles socioeconómicos, lo que permitió capturar una variedad de experiencias en relación con el uso de transporte público.</p> <p>El grupo exclusivo de hombres trajo la perspectiva masculina de la problemática, y provocó una discusión más profunda que otros enfoques.</p>

Dos o tres investigadores diferentes grabaron y tomaron nota de la información cualitativa de los grupos focales durante las discusiones. Las discusiones se transcribieron y los elementos clave, términos y experiencias se anotaron y categorizaron para identificar tendencias comunes y contrastes. La combinación de notas durante las actividades registró observaciones como tonos de voz y nivel de animación, así como actitudes o lenguaje corporal que no se registraba en las grabaciones de au-

dio (o en algunos casos video) y puede ser útil para fortalecer el trabajo de análisis e interpretación. Después de esto se analizaron las transcripciones y grabaciones de las discusiones.

Hay algunas herramientas y ejemplos de notas para el facilitador y guías en el Anexo 4 Metodología para la realización de entrevistas en profundidad y en el Anexo 5 Nota sobre análisis de datos de este conjunto de herramientas.

ENTREVISTAS EN PROFUNDIDAD

Las entrevistas se usaron para obtener información nueva y relevante, con base en las posiciones estratégicas y experiencias de los entrevistados, en relación con temas de género y transporte. Cada equipo decidió los cuestionarios y perfiles de entrevistas que se iban a realizar. Estos se acordaron con los otros equipos para asegurar que la información pudiera ser contrastada y comparada. Los criterios se basaron principalmente en el nivel esperado de contribución y el valor de la información que podría brindar cada entrevistado. Se estableció un marco tipológico para esta selección en cada ciudad, considerando parámetros tales como sectores público y privado, operadores de transporte, organizaciones de la sociedad civil y academia.

Cada equipo también llevó a cabo entrevistas en profundidad con varias partes interesadas (funcionarios de gobierno, actores de transporte, sociedad civil y ONG). Esto incluyó un conjunto de conversaciones colectivas a medida que la investigación progresaba y cuando surgían nuevas preguntas, o si las observaciones o conclusiones requerían ser probadas. Estas actividades buscaron complementar los datos de la encuesta y los grupos focales con información contextual, con relación a otros estudios o información relevante, iniciativas de política y el interés potencial de agencias políticas o de transporte en los resultados de la investigación. También permitieron identificar y lograr el compromiso de actores adicionales, tales como grupos de ciclistas mujeres, operadores de transporte privado y otras agencias del gobierno, incorporando así su conocimiento y perspectivas en los resul-

tados finales. El consejo asesor también apoyó en este proceso de revisión.

En Buenos Aires, las entrevistas ayudaron a tener mejor entendimiento del marco legal de protección de las mujeres en Argentina y en la región en general. El equipo concluyó que probablemente hay suficientes leyes, en especial a nivel nacional y regional; pero que se requiere traerlas a nivel local de mejor manera y usarlas proactivamente para proteger a las mujeres. El procesamiento judicial de los agresores, en especial de aquellos que acosan mujeres, aún es débil.

En Santiago, las entrevistas se utilizaron principalmente en las etapas preliminares de investigación, para identificar actores y expertos clave, expandir el conocimiento del equipo sobre otros estudios relevantes y dar insumos para la base de datos del estudio. Se usaron talleres participativos y reuniones del consejo asesor para presentar y revalidar datos y explorar respuestas a las preguntas que surgían de los datos. También proporcionaron instancias para intercambios y debates con varios actores (en especial con operadores de transporte y ministerios), así como abrir discusiones con la CEPAL.

En Quito, las entrevistas en profundidad proveyeron una perspectiva académica a los análisis y ayudaron a resaltar la falta de integración de las políticas de género, en especial a niveles institucionales. Los informes de impacto de las tres ciudades revelaron que las entrevistas también incrementaron el impacto del estudio a nivel local.

Ella se mueve segura

Un estudio sobre la seguridad personal de las mujeres y el transporte público en tres ciudades de América Latina

Tabla 3. Entrevistas semi-estructuradas en profundidad llevadas a cabo en cada ciudad, según perfiles

CIUDAD	SEMI STRUCTURED INTERVIEWS
Buenos Aires	9 entrevistas: <ul style="list-style-type: none"> • 3 académicas • 4 organizaciones de la sociedad civil • 2 sector privado
Quito	10 entrevistas <ul style="list-style-type: none"> • 2 académicas • 2 organizaciones de la sociedad civil • 1 representante de ONU Mujeres • 5 actores del sector público, incluyendo una concejala, representantes de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito, el Patronato San José y la Secretaría de Movilidad. <p>Es importante mencionar que, en el caso de Quito, el análisis se hizo en el Sistema Integrado de Transporte operado por el sector público a través del municipio, y no en los operadores privados.</p>
Santiago de Chile	7 entrevistas <ul style="list-style-type: none"> • 2 académicas • 2 organizaciones de la sociedad civil • 3 entrevistas con Transantiago (agencia clave de transporte), personal de los ministerios de transporte y de la mujer, y operadores privados de transporte, como parte de los talleres de procesamiento de datos.

CONSEJO ASESOR

Las tres ciudades crearon cada una un consejo asesor compuesto por actores clave y partes interesadas del gobierno, academia, sociedad civil y otros expertos para apoyar el estudio. El perfil de cada consejo era diferente en cada ciudad y cada equipo lo definió según el contexto y las necesidades locales. Cada equipo estableció los protocolos para las reuniones y los insumos, pero compartió con las otras ciudades el perfil de los participantes, los objetivos y los puntos de interés clave que surgieron de las discusiones.

Los consejos tuvieron un rol fuerte en la orientación de los equipos y obtuvieron información en los seminarios internacionales celebrados en cada ciudad. Ahí compartieron sus perspectivas y también aprendieron. Tuvieron un rol continuo en la sostenibilidad de las acciones para cada ciudad y ayudaron a incrementar el impacto y expectativas de futuras aplicaciones de los resultados y herramientas del estudio.

Existen más detalles de la composición de los consejos asesores en cada caso de estudio de ciudad.

PROCESAMIENTO DE DATOS

El procesamiento de datos de los grupos focales y las entrevistas se basó principalmente en notas y transcripciones de estas actividades. Requirió sintetizar los resultados de las numerosas conversaciones, organizar las respuestas en términos específicos y experiencias de interés, y resumir los comentarios comunes o diferentes en cada ciudad. En algunas ocasiones, se consideró útil triangular los resultados de la encuesta, los grupos focales y las entrevistas. Algunos comentarios específicos y representativos se eligieron para ejemplificar términos y conceptos clave, y para dar una visión adicional de los sentimientos, valores, cambios de comportamiento y percepciones que resultan de las experiencias con distintos tipos de acoso sexual. Se consideró que el valor principal estaba en las narraciones de experiencias específicas y estrategias para responder al miedo de acoso sexual, así como en las historias de experiencias como tal. El resultado de las discusiones combinadas de grupos focales incluyendo experiencias individuales y las respuestas de la encuesta fueron notablemente consistentes.

En Buenos Aires, por ejemplo, la encuesta reveló problemas significativos de seguridad relacionados con robos, violencia y acoso experimentado en el transporte público, mientras que en los grupos focales se articuló más claramente sobre incidentes específicos, especialmente en relación con el acoso sexual y cómo este se maneja. Los hallazgos en Buenos Aires y Santiago revelaron que el acoso sexual está arraigado en una cultura de violencia prevalente en los espacios públicos y lo perciben tanto mujeres como hombres, aunque tienen respuestas ligeramente diferentes. No

se percibe el sistema de transporte público como un refugio seguro para los usuarios en ninguna ciudad, sino que forma un continuo con el ambiente general percibido de miedo y violencia. En Quito, en general, la gente apoyaba más el sistema de transporte público (y se relacionaba más con su identidad), aunque tampoco se sentían seguros en él.

En Quito, se contrastaron los resultados de los enfoques cuantitativo y cualitativo, y se re-triangularon a través de entrevistas. El contexto institucional y operacional de la provisión del servicio de transporte público resultó de particular interés, dado que hay varias iniciativas en desarrollo o con proyectos piloto para ayudar a las mujeres a lidiar con el acoso sexual. Las entrevistas con la sociedad civil revelaron la importancia del activismo para aumentar la visibilidad del problema y presionar por acciones y soluciones efectivas. El equipo buscó encontrar las razones para explicar los problemas e identificar las condiciones estructurales que los propician, junto con mayor información sobre las respuestas individuales y colectivas y los impactos con una serie de entrevistas académicas. Esta información complementó los resultados de la encuesta y los grupos focales, y ayudó a construir un conocimiento contextual y entender la importancia y la urgencia de abordar estos problemas. También ayudó a formular acciones potenciales y reflexiones sobre los roles de los distintos actores que se requieren para hacer frente a este desafío. Santiago y Buenos Aires siguieron un enfoque similar (con la triangulación de los resultados y mayor profundidad a través de entrevistas específicas).

Ella se mueve segura

Un estudio sobre la seguridad personal de las mujeres y el transporte público en tres ciudades de América Latina

Los resultados iniciales también se analizaron en distintos foros, tal como los seminarios Safe and Sound/ Ella se mueve segura que se organizaron en cada ciudad, así como en las presentaciones para los otros grupos, talleres analíticos y otras actividades. Los equipos de cada ciudad compartieron métodos, problemas, observaciones y resultados, un procedimiento que mejoró la robustez de los resultados finales.

Además de la encuesta, los grupos focales y las entrevistas, Santiago también organizó varios talleres participativos con un conjunto diverso de expertos en transporte y género, y miembros de la comunidad para expandir su entendimiento de los resultados y las herramientas potenciales para remediar el problema de acoso sexual y transporte público. La participación continua de varios actores clave (y especialmente a través del consejo asesor), personal de transporte y género de los ministerios, la agencia de transporte (DTPM), académicos y personal de ingeniería de transporte, grupos de ciudadanos y operadores de buses ayudó a completar el análisis de los resultados cuantitativos y cualitativos.

También en Santiago, se hizo una auditoría de seguridad e infraestructura en El Bosque, un área de bajos ingresos que involucró a los centros locales de mujeres y personal del municipio, con más de 30 mujeres representando a las locales que se habían visto personalmente afectadas por problemas de seguridad. El taller post-auditoría reveló problemas, sus posibles soluciones y llevó a una relación persistente entre el equipo de trabajo y la comunidad, que también involucra al personal de planeación municipal.



Figura 16. Discusiones en uno de los talleres participativos en El Bosque, Santiago. Foto: Laboratorio de Cambio Social.

La amplia experiencia de los tres equipos fue extremadamente útil al proveer experiencia científica y analítica. Los grupos focales permitieron que los equipos presenciaran discusiones fructíferas entre mujeres, y entre hombres y mujeres. Los hallazgos clave se enfocaron en las reacciones emocionales y racionales al acoso, es decir, cómo se sentían y qué hacían. Esta información se incorporó en la guía y se documenta mejor en los casos de estudio. Los resultados se compartieron y enriquecieron con retroalimentación de distintos actores ciudadanos, de gobierno, privados y académicos durante las entrevistas, talleres analíticos y seminarios que involucraron y reforzaron la participación y la utilidad de los consejos asesores.



SECCIÓN 4
DIAGNÓSTICO Y
RESULTADOS PRINCIPALES

Sección 4. Diagnóstico y resultados principales

Panorama

El estudio validó varias tendencias reconocidas internacionalmente:

- Aunque caminar sigue siendo el modo dominante para las mujeres en las tres ciudades, ellas utilizan transporte público para la mayoría de sus viajes motorizados dentro de las ciudades. En los tres casos los viajes de las mujeres representaron más del 50% de los viajes estimados de transporte público que se hacen en la ciudad.
- Un alto número de usuarios de transporte público (tanto hombres como mujeres) experimentan hurto y acoso en el espacio público y en el transporte público. Pero en las ciudades de estudio, hubo un mayor número de mujeres que de hombres que presenciaron y/o experimentaron tanto crimen como acoso mientras accedían o usaban el transporte público. En la mayoría de casos fue acoso visual, verbal o físico, la víctima era una mujer y el agresor un hombre y por lo tanto se consideraba de índole sexual.
- Aunque el acoso es común, los participantes de los grupos focales indicaron que la mayoría de los hombres se comporta bien, es un pequeño porcentaje de aquellos que no lo hace y que ha tenido un impacto profundo y duradero en las mujeres y en cómo se sienten acerca de viajar en transporte público. Las mujeres recordaban incidentes que afectaron sus hábitos de viaje incluso varios años después de ocurridos, mientras que los hombres no parecían hacerlo, o al menos no en la misma medida. Las preocupaciones sobre seguridad personal afectan más a las mujeres que a los hombres, causando angustia, mayores niveles de miedo de viajar solas y, en algunos casos, una reducción en los viajes, limitando sus opciones de movilidad y las opciones de beneficiarse de oportunidades económicas, educación, actividades deportivas o recreativas.

- Las mujeres tienen un mayor número de estrategias conscientes e inconscientes que utilizan para reducir riesgos y evitar el acoso y que fueron consistentes en las tres ciudades. En este estudio se mapearon aquellas que eran usadas más comúnmente. Típicamente, las mujeres utilizan alrededor de 7 estrategias mientras que los hombres solo 4.
- Pocos incidentes se reportan y hay bajos niveles de confianza en que las autoridades de seguridad hagan frente de manera efectiva al acoso, incluso cuando este involucra violencia física.
- Las mujeres expresaron niveles más bajos de lealtad hacia el transporte público y están dispuestas a dejar el sistema más rápido que los hombres (que tienden a tener hábitos más arraigados) si tienen acceso a alternativas que sean asequibles. Esto se observó en Santiago, donde las mujeres de bajos ingresos preferían formar grupos y pagar por un taxi, gastando un poco más, que usar transporte público.
- En términos generales, de las mujeres entrevistadas, la mayoría compartía la visión de que el transporte público no respondía adecuadamente a las necesidades de las mujeres. Ellas sienten que sus necesidades no se consideran de manera apropiada en la planeación actual del transporte y los planes de desarrollo, y resienten esta falta de atención.
- Temas como cuáles son los niveles de comportamiento aceptables y cuándo los comportamientos se vuelven acoso, solo pueden entenderse a través de recolección de información cualitativa.
- Según las sugerencias basadas en los hallazgos, es muy probable que lograr que el transporte sea más sensible al género no solo mejoraría la movilidad de las mujeres, sino que también beneficiaría a los niños, hombres y adultos mayores; en resumen, virtualmente a todos los otros usuarios.

DIAGNÓSTICO Y HALLAZGOS CLAVE DE LAS TRES CIUDADES

Los siguientes son los puntos destacados de esta investigación según los resultados en las tres ciudades. Las mujeres dependen del transporte público para moverse por las ciudades y representan más de la mitad de los usuarios de transporte público en Buenos Aires (54%) y Santiago (52%). En Quito, 64% de todos los viajes hechos por mujeres son en transporte público. Esto es consistente con datos de otros países, tanto en la región como en el mundo. La mayoría de usuarios encuestados en cada ciudad se sentían inseguros y estaban preocupados por la seguridad en el transporte público. Esto variaba entre 66% en Santiago, 64% (Buenos Aires), y 60% en Quito. Las mujeres mostraban niveles más altos de preocupación –72% contra 58% en los hombres, Buenos Aires; 61% en mujeres comparado con 59% en hombres, Quito, y 73% de mujeres contra 59% en hombres, Santiago. La mayoría de usuarios (tanto mujeres como hombres) han experimentado o presenciado acoso sexual y en las ciudades más grandes (Santiago y Buenos Aires) el 89% de las mujeres lo ha experimentado al menos una vez, y el 40% de las encuestadas lo ha experimentado en los últimos 12 meses. Hay algunas diferencias marcadas en las percepciones de esto entre hombres y mujeres en las distintas ciudades – los hombres en Quito no admitieron haber presenciado o experimentado ningún tipo de acoso, mientras que en Buenos Aires ellos lo habían presenciado casi con la misma frecuencia que las mujeres, pero lo experimentaban a tasas significativa-

mente menores. En Quito, los hombres expresaron niveles más altos de miedo a los asaltos y robos, y en las discusiones de grupos focales se evidenció que esto se debe a la preocupación de que los incidentes pequeños pueden escalar rápidamente fuera de control y volverse violentos¹.

Buena parte del acoso se experimentó en el viaje hacia o desde el transporte público, el cual es frecuentemente ignorado por los planificadores de transporte, al igual que al interior de los vehículos. En Buenos Aires, las mujeres experimentaron 5 veces más acoso en los buses que en los metros y esta situación es similar, aunque en menor medida, en Santiago.

Las mujeres sufren más de angustia que los hombres cuando utilizan transporte público, y los investigadores identificaron varias reacciones típicas. En todas las ciudades, la mayoría de los incidentes no se reporta a las autoridades y en algunos casos ni siquiera se comparte con amigos o familia. Por ejemplo, el 56% de todos los incidentes en Buenos Aires no se reportaron y en todas las ciudades las encuestadas no tenían confianza en los sistemas disponibles de atención y justicia. Esto hace que sea difícil para las autoridades y los planificadores dimensionar los niveles de inseguridad debido al acoso, y deja solas a las víctimas lidiando con las consecuencias, mientras que los agresores rara vez son capturados o procesados.

¹ El crimen es un problema severo en Ecuador, con un incremento de crímenes violentos en los últimos años. El hurto, robo y atraco son las formas más comunes de crimen y los carteristas son particularmente activos en el transporte público. Este miedo al robo se reflejó fuertemente en tanto hombres como mujeres en los resultados de la encuesta, superando otras preocupaciones de seguridad, mientras que en las otras ciudades la seguridad personal se ubicó por encima (OSAC - United States Department of State, 2016).

Niveles de violencia

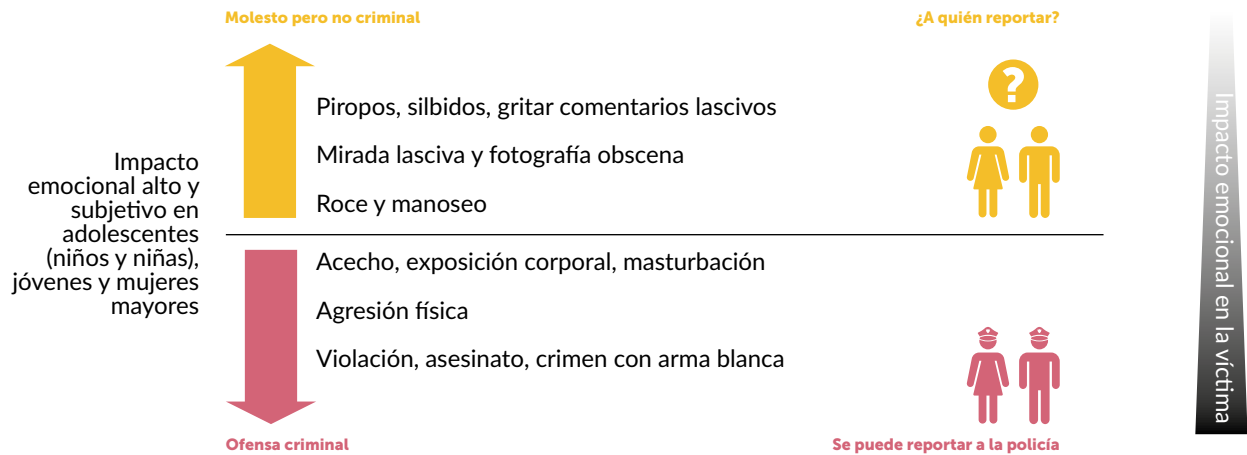


Figura 17. Niveles de impactos emocionales en las mujeres debido al acoso. Fuente: Autores.

El estudio identificó un alto nivel de intención de cambiar a otros modos por parte de los usuarios de transporte público, si hubiera alternativas adecuadas y asequibles. El automóvil (transporte privado individual) sería la primera opción, tanto para hombres como para mujeres, si las circunstancias económicas lo permitieran. Ya hay instancias en las que las mujeres (especialmente de bajos y medianos ingresos) planean y utilizan opciones más costosas de transporte, como taxis o servicios similares (por ejemplo, Uber) para evitar el transporte público. Esto fue mencionado con mayor frecuencia en Buenos Aires y Santiago. La encuesta también indicó que las mujeres dejarían el sistema rápida y silenciosamente cuando otras alternativas de movilidad estuvieran disponibles para ellas, y en algunos lugares ya lo están haciendo. Los resultados indican que lo harían más rápido que los hombres. A la seguridad, uno de los principales motivos identificados de este éxodo, se suma la conveniencia.

Como consecuencia, este estudio resalta la necesidad de recolectar más información sobre este tema. Las discusiones en los grupos focales revelaron que las mujeres transmiten sus actitudes negativas y preocupaciones sobre seguridad personal hacia sus hijos, especialmente sus hijas, lo que a su vez las vuelve precavidas y preocupadas cuando utilizan el transporte público, incluso cuando ya son adultas. La mayoría de mujeres (pero en particular aquellas de bajos recursos) comparten una sensación de que la sociedad las ha dejado solas para luchar por su propia seguridad, al punto de implicar que deberían ser culpadas por provocar los incidentes y también tener una responsabilidad activa por la seguridad de sus vecindarios. Esta situación se evidenció en el distrito de El Bosque en Santiago. A partir de este estudio, es claro que las mujeres tienen grandes preocupaciones por su seguridad al momento de viajar en transporte público y que este es un determinante principal de sus comportamientos de viajes y patrones de movilidad.

Ella se mueve segura

Un estudio sobre la seguridad personal de las mujeres y el transporte público en tres ciudades de América Latina

Estas preocupaciones afectan las decisiones de las mujeres sobre cuándo y dónde usar transporte público, especialmente si viajan acompañadas por niños pequeños, y con frecuencia las lleva a restringir

o reducir su uso del transporte público para actividades nocturnas. En casos extremos, pueden decidir dejar de usarlo del todo o solamente utilizarlo cuando están acompañadas de otro adulto.

Implicaciones para el transporte sostenible



Las mujeres son más susceptibles a cambiar su alto nivel de uso de transporte público por modos individuales, “más seguros” o elegir no viajar en lo absoluto

Las mujeres/madres influenciarán la valoración del transporte público y la percepción de seguridad en el espacio público en las siguientes generaciones

Figura 18. Implicaciones para el transporte sostenible. Fuente: Autores.

Aunque hombres y mujeres comparten percepciones similares sobre seguridad personal, responden de maneras distintas a estos asuntos. Las mujeres llevan una doble carga de miedo a robos y atracos, y miedo al acoso sexual, y por consiguiente se preocupan más por estos. Aunque hay muchas personas que han presenciado o experimentado acoso y/o robos, ni las mujeres ni los hombres reportan sus experiencias a las autoridades, lo que dificulta que los funcionarios del gobierno y los operadores de transporte público dimensionen los efectos o desarrollen medidas para abordarlos.

Aunque la mayoría de los usuarios de transporte público son mujeres, sus necesidades casi no se consideran en la planeación del transporte, pero los riesgos son grandes si disminuye el uso de estos modos. En las ciudades estudiadas, incluso cuando hay disponibilidad de datos desagregados, hay poca evidencia de una planeación de transporte más sensible al género o el uso de estos datos para guiar decisiones en grandes proyectos de transporte de manera que atraigan y beneficien a las mujeres al igual que a los hombres. Dado que el rol de cuidadoras asociado al género de las mujeres persiste, el miedo continuo que las mujeres experimentan en sus viajes diarios puede transferirse a sus hijos, lo que puede influenciar cómo las generaciones

más jóvenes ven el transporte público cuando son adultos. Esta información y las conclusiones de este estudio proveen señales de alerta para que las au-

RESUMEN DE LOS HALLAZGOS

Los resultados en las tres ciudades de América Latina son consistentes con los de otras ciudades del mundo (FIA Foundation, 2016) pero proporcionan evidencia adicional sobre la frecuencia del acoso sexual en el transporte público en la región de América Latina, así como los mecanismos sociales, culturales y de otra índole que ayudan a perpetuarlo. No solamente el estudio y la revisión de literatura proveen evidencia de que las personas que usan el transporte público lo consideran un ambiente inseguro. Tanto hombres como mujeres tienen preocupaciones que se centran en robos y acoso.

También resulta claro a partir de este trabajo que todas las formas de acoso ocurren comúnmente en el transporte público y el espacio público utilizado para acceder y salir de este. El acoso y la violencia basada en género toman muchas formas, pero definitivamente no todas son de naturaleza criminal. Tiene lugar en espacios públicos, calles públicas, en las estaciones y paraderos usados para acceder el transporte público, así como en los vehículos en sí. Le ocurre tanto a mujeres como a hombres, según su edad, estatus social y capacidades físicas o mentales. Algunos niveles de acoso (especialmente visual y verbal) parecen no tener consecuencias, pero esta generalidad no debe aceptarse como una norma social pues se ha demostrado que estos tipos de incidentes tienen implicaciones en la movilidad de las mujeres y niñas en las ciudades.

toridades nacionales, regionales y municipales empiecen a abordar este problema de manera urgente.

También es claro que las mujeres son más frecuentemente las víctimas que los hombres, siendo las mujeres jóvenes particularmente vulnerables. Los hombres más comúnmente son los agresores, de hecho, todos los ejemplos de este estudio se refirieron a hombres. El acoso afecta de manera diferencial a distintas mujeres, causando una variedad de consecuencias emocionales y cambios en los hábitos de movilidad.

Las mujeres jóvenes sufren más acoso y se ven afectadas emocionalmente de manera más profunda que las mujeres mayores, quienes pueden tener más experiencia y sentirse más confiadas con sus estrategias de manejo personales. Este estudio no investigó adolescentes o niños y niñas en edad escolar, pero hubo fuertes indicaciones de que también se ven profundamente afectados. Estas indicaciones vinieron de información e historias que se compartieron en los grupos focales por parte de madres, familiares o amigos, así como ejemplos de incidentes vividos por los participantes en su juventud. Las mujeres no olvidan fácilmente estos incidentes y pueden llevarlos por el resto de sus vidas permitiendo que enmarquen su percepción de viajar en el transporte público. En Buenos Aires, las madres expresaron grandes preocupaciones cuando tenían hijos de 15 años o menos – sus preocupaciones sobre el acoso no eran solamente por ellas mismas cuando viajaban sino también por sus hijos, incluso cuando viajaban con ellas.

Los hallazgos muestran que todos los tipos de acoso, pero en particular el acoso sexual, son muy angustiantes emocionalmente para la víctima y el miedo que este genera, ya sea basado en experiencias personales o en la experiencia de alguien más, impacta la habilidad de muchas mujeres de moverse libremente e influencia sus decisiones de movilidad

y estilo de vida. Esto, a su vez, afecta en un mayor o menor grado su acceso a la educación, tiempo libre y las oportunidades laborales y profesionales. Este estudio trae información nueva e interesante, en especial sobre cómo las mujeres responden al acoso, que es útil para actores clave y tomadores de decisión a nivel local, nacional e internacional.

REPARTO MODAL DE TRANSPORTE EN LAS TRES CIUDADES

Aún hay altos niveles de uso de transporte público en las tres ciudades (Figura 19). En Quito es más alto que en las otras dos. Esto puede deberse, al menos en parte, al hecho de que en los últimos 30 años el sistema BRT - El Trole - ha formado la espina dorsal del sistema de transporte de la ciudad, cuya topografía no se presta fácilmente para caminar o usar la bicicleta más allá de los vecindarios locales. Las estadísticas sobre caminar y usar la bicicleta son más altas en las otras dos ciudades, donde hay menos montañas y pendientes. Santiago y Buenos Aires², de hecho, comparten niveles similares de caminata, siendo el reparto modal en Santiago ligeramente mayor. Sin embargo, no hay suficientes datos desagregados disponibles sobre reparto modal para definir si las mujeres o los hombres usan uno u otro modo en mayor o menor medida o si hay alguna tendencia basada en parámetros de género. Hay evidencia de otros países (DeGroat, 2012) que indica que a medida que las mujeres adquieren mayor estabilidad financiera, obtienen licencias de conducción y compran vehículos privados a una mayor tasa que los hombres, pero no es claro aún si este es el caso de la región.

En Santiago, el reparto modal para transporte público ha estado cayendo constantemente en las décadas recientes, desde niveles altos similares a los de Quito, hasta el 26% actual. Aunque, como se mencionó, un gran número de viajes (especialmente de mujeres) aún se hacen a pie (35%), Santiago todavía tiene un alto número de viajes hechos en transporte público a pesar de que los viajes en automóvil han crecido significativamente en los últimos años, y tiene el reparto modal más alto para vehículo particular privado en las tres ciudades. Mientras que Buenos Aires y Quito comparten niveles similares.

Del total de viajes diarios hechos en la CABA (Buenos Aires), el 45,5% se hacen en transporte público, mientras que en el Gran Buenos Aires esta proporción alcanza el 49%. En las áreas centrales, la red es relativamente densa y hay un buen nivel de elección entre trenes, Subte (metro), Metrobús (BRT), colectivos (buses urbanos) y buses tradicionales, pero los niveles de servicio y elección disminuyen en los suburbios.

² En Quito también hay gran cantidad de viajes a pie, pero pueden ser bastante cortos y se limitan principalmente a los vecindarios locales (consulte en la Sección 2 el perfil de la ciudad de Quito). Es posible que estos viajes no se hayan capturado totalmente en algunos secundarios utilizados en este estudio.

Participación modal

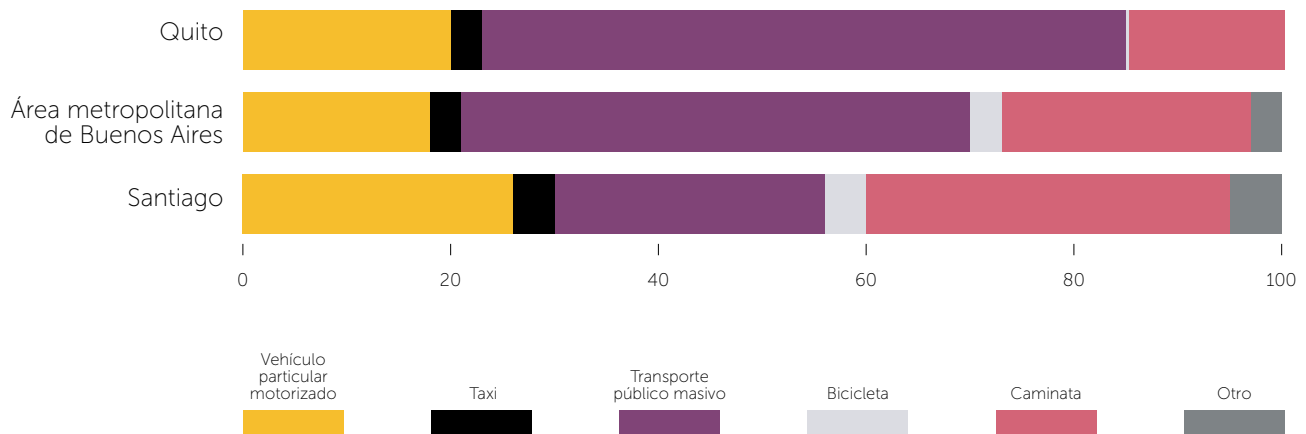


Figura 19. El transporte público y la caminata representan la mayoría de los viajes en las tres ciudades. Fuente: (Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, 2012; Secretaría de Transporte & Ministerio del Interior y Transporte, 2009; SECTRA – Secretaría de Planificación de Transporte, 2012).

MOTIVOS DE VIAJE

Según encuestas a hogares y otras fuentes³, y con base en el total de viajes hechos en transporte público, las mujeres hacen más del 50% de los viajes en transporte público en cada ciudad –54% en Buenos Aires y 52,5% en Santiago⁴–. Ésto está dentro de lo esperado, pues las mujeres tienden a hacer

viajes más frecuentes y más cortos que los hombres. El estudio también resalta que las mujeres tienden a usar más los buses que los modos férreos (cabe anotar que en Quito el modo férreo no es una alternativa en el momento), así que tienden a ser usuarias cautivas de buses.

Uso del transporte público por sexo

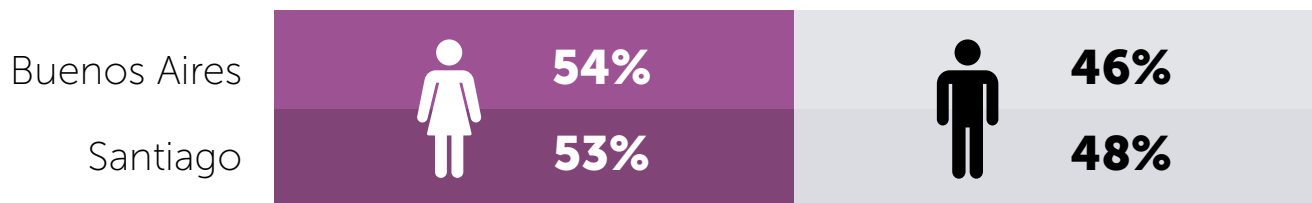


Figura 20. Reparto modal desagregado entre hombres y mujeres usando encuestas de origen destino a nivel de ciudad⁵. Fuente: (Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, 2012; Secretaría de Transporte & Ministerio del Interior y Transporte, 2009; SECTRA – Secretaría de Planificación de Transporte, 2012)

³ Estas fuentes pueden encontrarse en los casos de estudio de cada ciudad

⁴ En Quito la encuesta recopiló información ligeramente diferente que no es directamente comparable con la de las otras dos ciudades, sin embargo los resultados eran similares

⁵ Esta información no estaba disponible para Quito, pero se deduce de la información disponible (y de la encuesta) que las mujeres usan el transporte público más frecuentemente que los hombres

Ella se mueve segura

Un estudio sobre la seguridad personal de las mujeres y el transporte público en tres ciudades de América Latina

A nivel de ciudad, la información más frecuentemente recolectada en cuanto a transporte examina principalmente los viajes relacionados con trabajo o educación, pero rara vez incluye viajes relacionados con el cuidado. En consecuencia, la mayoría de la planeación de transporte aún se enfoca casi de manera exclusiva en aquellos viajes e ignora de facto las necesidades de las mujeres en cuanto a viajes relacionados con el cuidado. Por ejemplo, en Quito, fue difícil extraer datos desagregados de viajes de la encuesta de hogares más reciente, y el número de viajes a pie parece estar sub-reportado.

Sin embargo, fue posible hacer algunas comparaciones y establecer que los motivos de viaje cambian en cierto nivel entre las ciudades, aunque la mayoría continúan siendo relacionados con trabajo o educación. Se considera que esto es debido a diferencias en estilos de vida. Según las encuestas, la mayoría de los viajes de mujeres en transporte público en Buenos Aires y Quito se hacen por motivos de educación o trabajo, mientras que en Santiago la mayoría se hacen por motivos de cuidado o reproductivos. Al comparar las ciudades, el segundo motivo de viaje más citado estaba relacionado con el cuidado (hacer compras, recoger/dejar niños en la escuela, salud) y el tercer motivo más común de viaje entre las mujeres – después del trabajo o el estudio – fue dejar o recoger a un miembro del hogar de un establecimiento educativo (13% del total de viajes de mujeres). Para los hombres, la tercera razón más citada fue comprar algo o hacer una compra específica.

En general, los viajes relacionados al cuidado sumaron casi la mitad (47%) de los viajes diarios en un día hábil y 64% en fin de semana. Los viajes relacionados con trabajo llegaron solo al 38%, mientras que los relacionados con educación representaron 10% de los viajes diarios. En todas las ciudades, las mujeres con frecuencia viajan acompañadas, como parte de sus labores de cuidado. Un 11% y 8% de las mujeres en Santiago y Buenos Aires respectivamente, viajaron acompañadas (ya sea con niños o familiares) comparado con solo el 3% de los hombres (en ambas ciudades).

En Buenos Aires, el número de viajes hechos por mujeres incrementaba cuando había niños en el hogar, mientras que el de los hombres permanecía constante. Esta situación es similar en Santiago. Un estudio reciente (Sagaris & Tiznado-Aitken, 2018) de esa ciudad reveló que las mujeres hacen el doble o triple de viajes que los hombres por motivos relacionados con el cuidado (compras, recoger/dejar a alguien, salud/formalidades, etc.)

A partir de la disponibilidad general de datos sobre la movilidad de las mujeres (o de información incompleta), es aparente que no hay suficiente información sobre cómo las mujeres se mueven en la ciudad. Por lo tanto, es difícil también estimar la dimensión de las ineficiencias en los sistemas de transporte o dimensionar los beneficios potenciales del transporte público si se pudiera hacer que funcionara mejor para las mujeres.

RESUMEN DE LAS PERCEPCIONES DE LAS PERSONAS SOBRE EL TRANSPORTE PÚBLICO

En general, las mujeres en áreas urbanas tienden a hacer viajes más frecuentes y más cortos con horarios más variados. También se acepta que no elegirían viajar en horas pico dado que muchos de sus viajes son relacionados a los roles de cuidado (compras/salud, etc.), pero este ya no es el caso. Con base en la información recolectada, muchas mujeres acompañan con frecuencia a sus hijos a la escuela en la mañana y, por lo tanto, si la escuela no está a distancia caminable, deben viajar en horas pico. Aun así, se encontró que tienden a viajar a lugares más dispersos que los hombres (ver abajo sobre mujeres que trabajan como empleadas domésticas).

El uso del transporte y los hábitos cambian a medida que la gente envejece y entran en diferentes etapas de la vida, esto impacta no solamente el modo que eligen (buses en lugar de metros, por ejemplo) sino también el momento del día en el que viajan y

el número de viajes que hacen (impactando cuánto necesitan gastar en su movilidad). Por ejemplo, en Buenos Aires se encontró que cuando hay niños, el número de viajes de las mujeres incrementa en 13% mientras que el de los hombres se mantiene estable (Secretaría de Transporte & Ministerio del Interior y Transporte, 2009).

Las mujeres también tienen más probabilidad de tener un empleo informal o de tiempo parcial. No es sorprendente que más mujeres, y no hombres, trabajan como empleadas domésticas y estas trabajadoras usualmente deben viajar mucho más temprano o más tarde que el día laboral típico, cuando el transporte público puede ser más impredecible y/o costoso. Además, sus destinos no necesariamente se concentran en el distrito central comercial o en focos comerciales. Se encontró que este era el caso, en particular, en Quito.

Algunas expresiones de mujeres y hombres



Figura 21. Expresiones usadas en los grupos focales (hombres y mujeres) para describir experiencias en transporte público (incluye las tres ciudades). Fuente: Autores.

Ella se mueve segura

Un estudio sobre la seguridad personal de las mujeres y el transporte público en tres ciudades de América Latina

Los resultados de la encuesta muestran una insatisfacción generalizada con la calidad del servicio de transporte público por parte de las mujeres entrevistadas. El transporte público de mala calidad se asocia normalmente con ineficiencia, lo cual se traduce en costos elevados. Tales ineficiencias afectan entonces más a las mujeres que a los hombres, pues ellas tienden a ser usuarias cautivas de transporte público, deben hacer múltiples viajes y tienen menos opciones de transporte disponible que los hombres. El nivel de satisfacción de las mujeres con la calidad del transporte público fue menos negativo en Quito, donde en general las mujeres aprecian el BRT.

La inseguridad es una preocupación principal tanto para hombres como para mujeres, pero por razo-

nes distintas. Esto se evidenció especialmente en los resultados de la encuesta en Buenos Aires, que reveló preocupaciones significativas de seguridad con relación a robos. En general, se encontró que los hombres tienden a estar más preocupados por robos y violencia física, especialmente por el hecho de que incidentes pequeños puedan escalar en violencia física.

Las mujeres también se preocupan por la pérdida de sus propiedades, pero además se preocupan por la posibilidad del acoso (verbal, visual y/o físico). Se ven emocionalmente afectadas no solamente por haber presenciado o experimentado incidentes ellas mismas, sino también por aquellos incidentes que escuchan o sobre los que leen, y por tanto sufren más problemas emocionales por estos incidentes.

Citas de los grupos focales en Buenos Aires

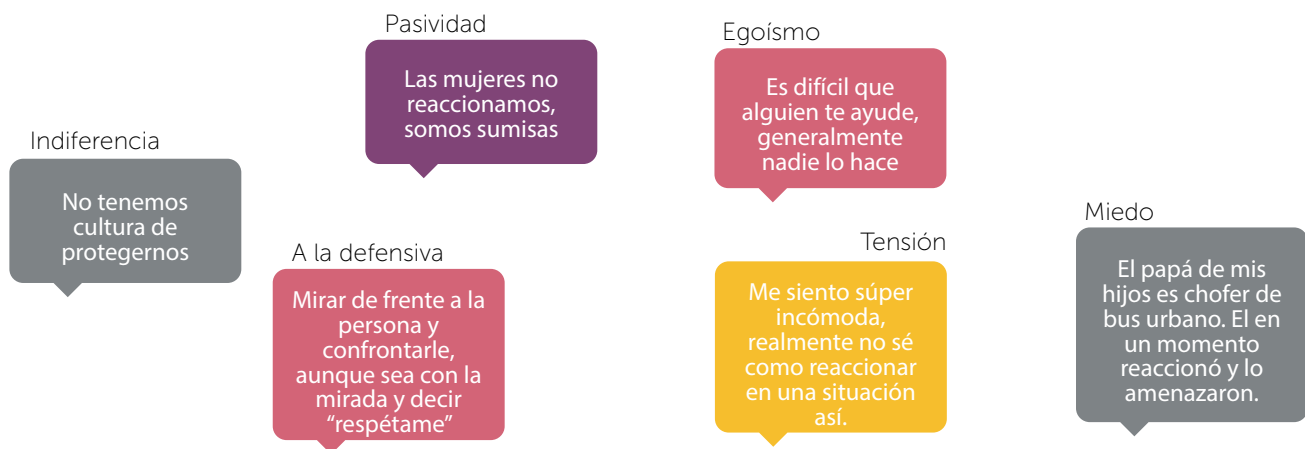


Figura 22. Transcripciones de los grupos focales en Buenos Aires mostrando la frecuencia de los incidentes en el Subte (metro), los trenes suburbanos y los buses. Fuente: Autores.

Las mujeres se sienten altamente vulnerables durante las tres etapas del viaje: en el camino hacia y desde una parada o estación de transporte; mientras esperan el transporte, y durante el viaje al interior de los vehículos.

En las tres ciudades, el 64% (Buenos Aires), 66% (Santiago) y 60% (Quito) de los usuarios en general se sienten inseguros en el transporte público,

siendo las tasas más altas para las mujeres, 72% contra 58% entre los hombres (Buenos Aires); 61% de mujeres comparadas con 59% de los hombres (Quito) y 73% de mujeres contra 59% de hombres (Santiago). A partir de los grupos focales en Buenos Aires, se identificó que las mujeres experimentan 5 veces más acoso en buses que en metro, situación similar, aunque en menor escala, en Santiago.

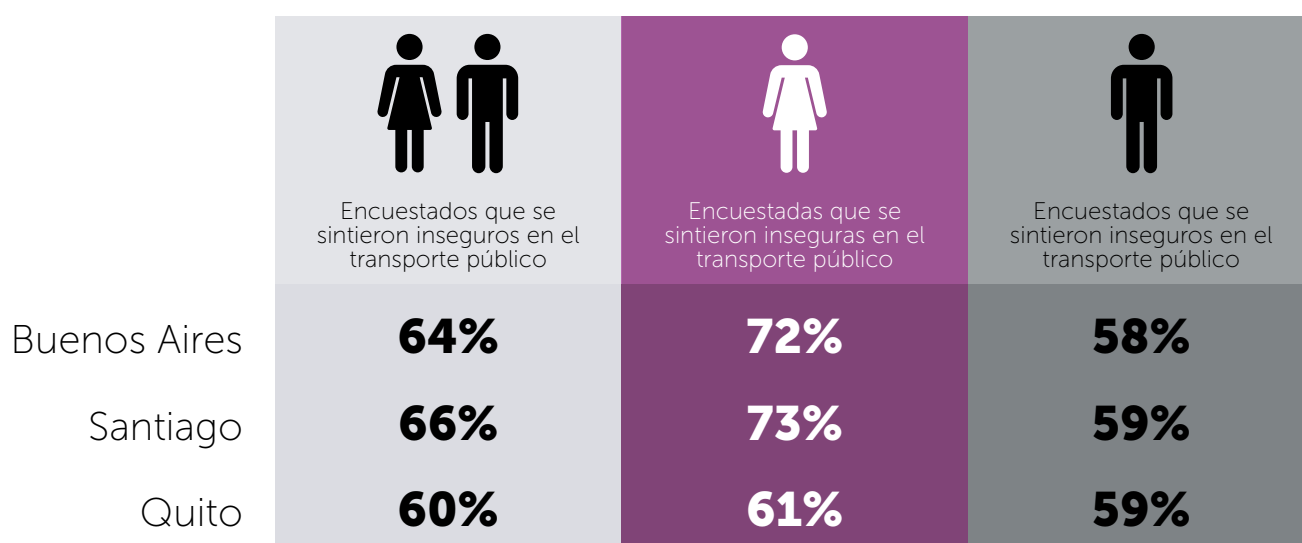


Figura 23. Percepción de inseguridad de los encuestados (combinada y separada por hombres y mujeres). Fuente: Autores.

Los encuestados en las tres ciudades evidenciaron que estaban al tanto de los altos niveles de acoso en el transporte público. Tanto hombres como mujeres presenciaron y experimentaron muchos tipos de acoso – el cuestionario preguntaba por las experiencias en el pasado reciente (semanas o mes anterior) así como en los últimos 12 meses. En Buenos Aires, a los encuestados se les preguntó directamente si se sentían inseguros viajando en transporte público, mientras que en Santiago y en Quito pudieron indicar que la inseguridad era una

de sus principales preocupaciones cuando accedían a este (las preguntas se formularon para no implicar que ‘deberían’ haber presenciado estos incidentes sino ‘si’ los habían presenciado). Así, en una ciudad la pregunta se formuló directamente y en las otras dos se hizo de manera indirecta, sin embargo, los resultados son comparables. En Buenos Aires, el 72% de las mujeres entrevistadas se sentía insegura, mientras que en Santiago esta proporción era ligeramente superior al 73% y en Quito era más baja con 61%.

Ella se mueve segura

Un estudio sobre la seguridad personal de las mujeres y el transporte público en tres ciudades de América Latina

Los equipos de trabajo encontraron que el acoso sexual está enmarcado en una cultura de violencia que se percibe de forma generalizada como dominante en todos los espacios públicos, fuera del hogar en sí, especialmente aquellos que se pueden considerar como dominados por hombres. Las aglomeraciones y la falta de confiabilidad en el transporte afectan a todos, pero las mujeres sufren más por estos problemas que los hombres. Demasiadas personas o demasiado pocas son aspectos clave que incrementan el miedo a viajar para las mujeres. El sistema de transporte público en general no se percibe como un refugio seguro para los usuarios, sino que forma un continuo con el ambiente general de miedo y violencia para las mujeres.

Los resultados de las encuestas mostraron que hay una correlación entre los niveles de satisfacción del servicio y las preocupaciones sobre seguridad personal. Cuando se les preguntó cómo clasificarían los servicios de transporte público (de muy bueno a muy malo), el 61% de los encuestados en Buenos Aires no estaba satisfecho con el sistema en términos generales, y lo calificaba como regular, malo o muy malo. A su vez, en Quito, estaban relativamente satisfechos⁶, pues el 40% de hombres y mujeres lo percibían como bueno, y 6% y 7% respectivamente afirmaban que era muy bueno. En el lado positivo, las personas sentían que era ‘asequible’, ‘rápido’ y los llevaba a muchos destinos en la

ciudad, mientras se mencionaron la incomodidad, aglomeraciones, poco respeto por los pasajeros y malos hábitos de conducción como desventajas en los grupos focales. Transcripciones literales de estas discusiones incluyeron declaraciones como “es una tortura”, “un aguante”, “frustrante” y “estresante”.

La asequibilidad del transporte público también es de gran importancia para las mujeres. Ellas frecuentemente tienen presupuestos de transporte limitados y, con pocas opciones de transporte asequible disponibles, pueden dejar de hacer viajes relacionados con su salud. Tienen más probabilidad de no acceder a oportunidades de empleo debido a que los costos relacionados (en tiempo y dinero) del transporte pueden ser mayores que los beneficios del empleo (Cresswell & Uteng, 2016; Frumkin, Frank, & Jackson, 2004; Grieco, Pickup, & Whipp, 1989; Ndulo & Grieco, 2009; Turner & Grieco, 2000). Esto afecta más a las mujeres de bajos ingresos que a los hombres de bajos ingresos y sus efectos pueden ser perjudiciales para la salud materna e infantil. Por ejemplo, una falta de opciones de transporte asequibles y convenientes puede resultar en que las mujeres omitan viajes a los centros de salud durante el embarazo o revisiones médicas para niños pequeños y bebés recién nacidos. Las discusiones en varios grupos focales confirmaron varias de estas inquietudes.

⁶ Cabe mencionar que en Quito hay una tarifa plana y las personas pueden viajar largas distancias por el mismo precio que para viajes cortos

¿Qué les preocupa más a las personas cuando viajan?

Se identificaron varios aspectos típicos que generan una sensación de inseguridad. El miedo a ser acosadas supera de lejos los otros aspectos en las tres ciudades y viajar sola era el segundo factor de preocupación más alto en cuanto a seguridad. Viajar de noche, cuando está oscuro, y ser responsable por otros también se evidenciaron como áreas clave de preocupación.

También emergieron algunos aspectos más específicos de cada ciudad. Por ejemplo, las mujeres en Quito miran cuidadosamente quién más está usando el sistema al momento de viajar (ya sea en estaciones y paraderos o en los vehículos) – y si hay demasiadas personas o demasiado pocas les genera miedo, lo que puede hacerlas cambiar de planes. El 69% de las mujeres y el 52% de los hombres mencionaron este aspecto.

Condiciones que hacen que las personas que usan el transporte público se sientan inseguras

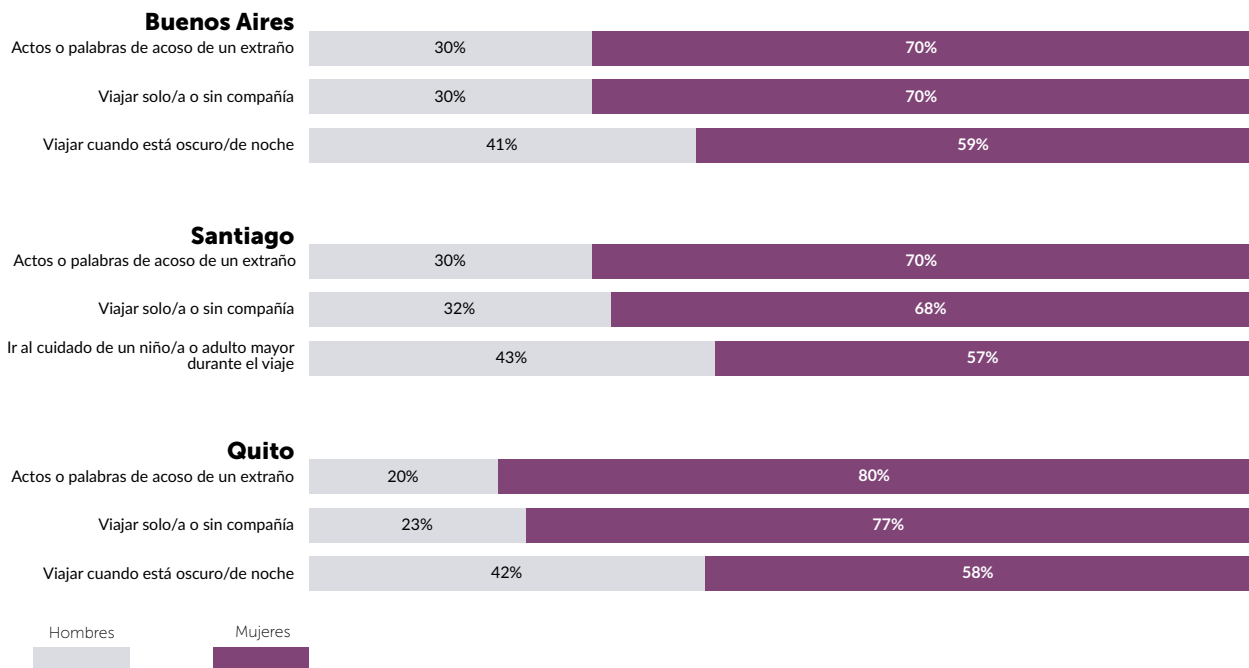


Figura 24. Las condiciones que hacen que los usuarios de transporte público se sientan inseguros. Fuente: Autores.

Esta situación es similar en Buenos Aires, donde se mencionó con niveles iguales de preocupación. Aquí el 7% de las mujeres evitarían usar el transporte público si hubiera una alta presencia de hom-

bres (en el vehículo o vagón o merodeando en los paraderos o estaciones) y el 55% si hubiera aglomeración o demasiado pocas personas usando el sistema.

Aspectos que generan inseguridad en el sistema de transporte en Quito

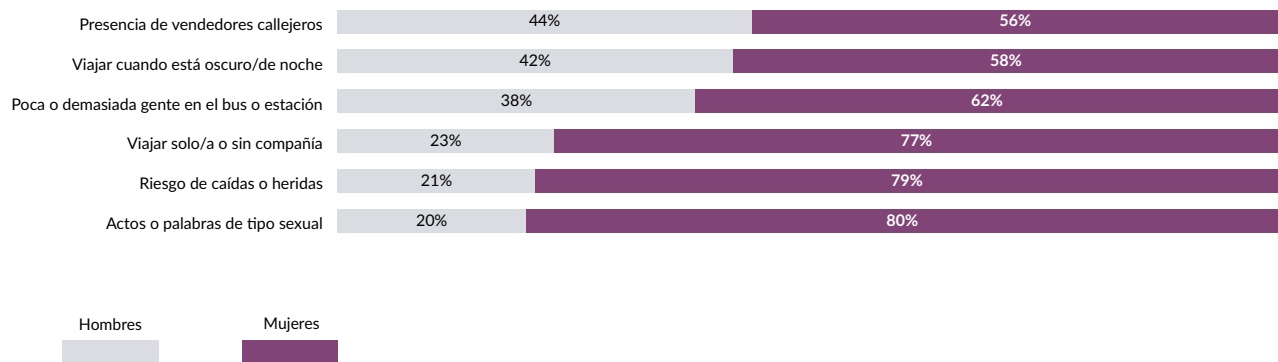


Figura 25. Resultados específicos de Quito sobre qué aspectos del sistema hace sentir menos seguras a las personas. Fuente: Autores.

Aspectos que generan inseguridad en el sistema de transporte en Buenos Aires

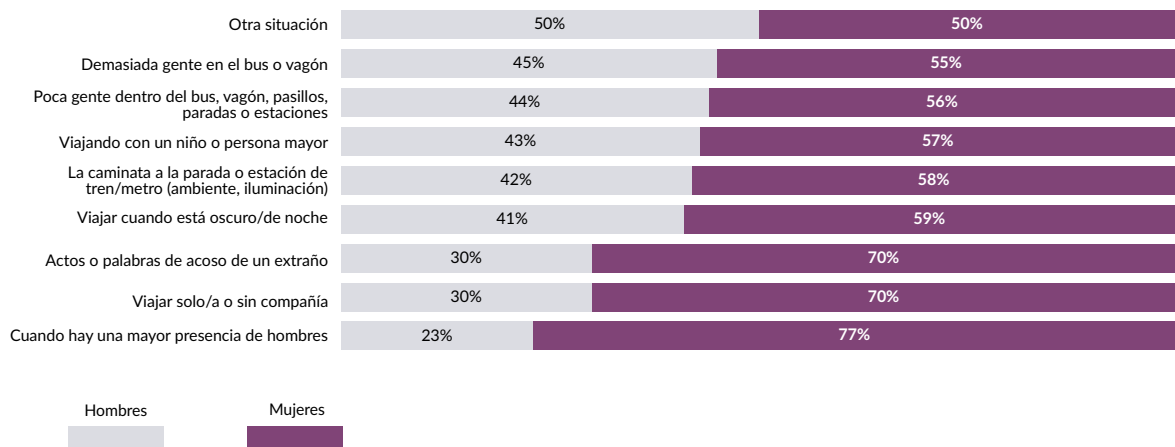


Figura 26. Resultados específicos de Buenos Aires sobre qué aspectos del sistema hace sentir menos seguras a las personas. Fuente: Autores.

En Santiago, los datos se analizaron más a profundidad comparando a los usuarios de metro y bus⁷. Se evidenció que los buses creaban más oportunidades para situaciones inseguras que los metros, lo cual no implica que las mujeres perciban que los metros son más seguros que los buses. Viajar ‘sin luz del día’, es decir, cuando está oscuro, tenía el mayor impacto en las elecciones de movilidad de las mujeres. Este fue especialmente el caso para las usuarias de buses. Las malas condiciones en los paraderos fueron consideradas el segundo factor, muy de cerca. De las

encuestadas, el 23% de las mujeres reportaron viajar acompañadas, 10% con niños, que requieren cuidado y protección, el resto viajaban con otros que podían, se asume, brindar algo de protección a las mujeres en caso de acoso. Solo un 1% de los hombres reportó viajar acompañado, lo que revela la gran diferencia en los roles que desempeñan hombres y mujeres en la sociedad chilena, y la responsabilidad que tienen las mujeres sobre la mayoría de viajes de cuidado. Este también es el caso en las otras ciudades.

Aspectos que generan inseguridad en el sistema de transporte en Santiago

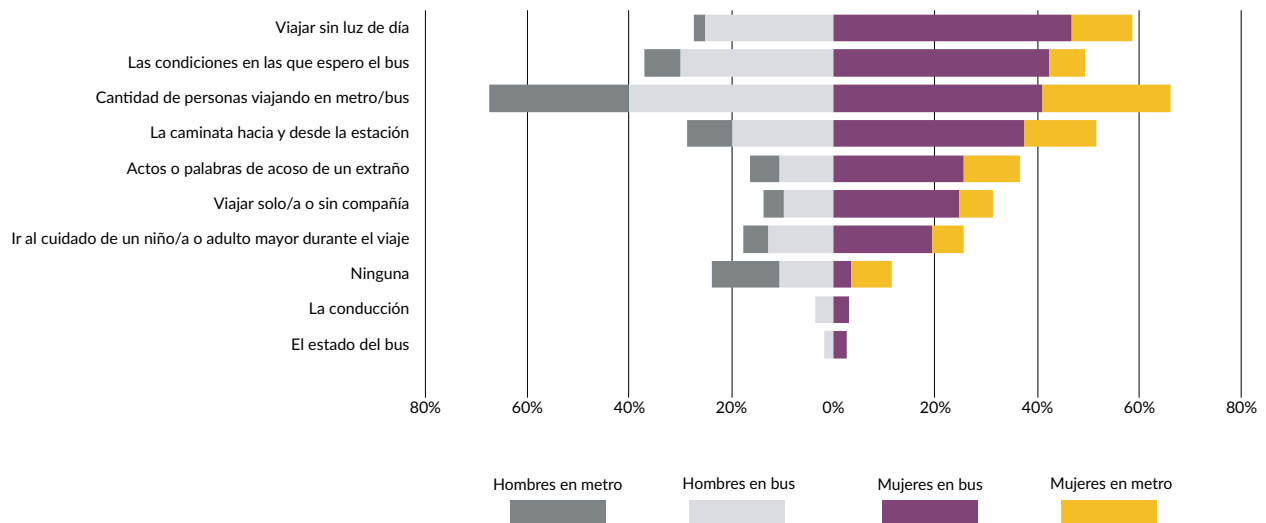


Figura 27. Resultados para Santiago sobre qué factores hacen que las personas se sientan inseguras al viajar. Fuente: Autores.

En un grupo focal en Santiago, se evidenció que las mujeres han establecido un *toque de queda* silencioso: un horario a partir del cual no viajan solas. Este coincide con su modo de transporte. Algunas des-

cartan viajar en absoluto desde horas tan tempranas como las 7 a.m., pero la mayoría reflejaba *toques de queda personales* asociados con su modo de transporte usual, alrededor de las 10:30 p.m. para el Metro

⁷ Los tres cuestionarios tenían preguntas similares y comparables

y un poco más tarde para los buses. Las horas más tardías para viajar las reportaron las usuarias de bicicleta. Se sentían libres de viajar pasada la medianoche, principalmente porque no requieren esperar

en lugares solitarios y por contar además con suficiente maniobrabilidad para evitar situaciones potencialmente peligrosas.

Niveles de acoso

El acoso incluye un gran número de diferentes tipos de acciones, las cuales fueron identificadas en este estudio. Estas pueden ser acoso visual (mirar fijamente o de manera lasciva, hacer expresiones faciales sugestivas u obscenas a veces ligadas con gestos que incluyen tocar o exponer las partes privadas), verbal (comentarios, insultos o invitaciones no deseadas), físico (manosear, acariciar o

masturbación) incluyendo ofensas criminales, tales como la violación. La mayoría del acoso es verbal, pero el estudio demostró que, en promedio, 1 de cada 5 mujeres había experimentado acoso físico y 1 de cada 4 había experimentado acoso severo. Los hombres también sufren acoso, pero con una frecuencia mucho menor que las mujeres.

Tipos de acoso



Figura 28. Tipos de acoso. Fuente: Autores.

En Santiago, 89% de las mujeres (82% de los hombres) reportaron haber visto, escuchado o experimentado dos o más casos de acoso. En Buenos Ai-

res, los encuestados reportaron 210 casos de acoso para un total de 790 personas – 73% eran mujeres y 27% hombres –. Además, de aquellos que reporta-

ron haber experimentado dos o más casos de acoso en los últimos 12 meses (82 participantes), el 89% eran mujeres y el 11% hombres. Esto sugiere que las mujeres tienden a experimentar victimización adicional con alguna frecuencia, mientras que pocos hombres lo hacen. Esto puede estar asociado directamente con el género o con las rutas que estas mujeres utilizan.

En Quito, el 29% de las mujeres encuestadas han presenciado (es decir, han visto que le ha sucedido a alguien más⁸) actos visuales de acoso sexual en forma de miradas o gestos y el 18% lo han experimentado, 18% han visto un acto de acoso físico (un contacto físico de naturaleza sexual) sobre otra persona y un 11% lo han sufrido ellas mismas. Además, el 14% de las mujeres han visto a otros pasajeros (hombres) exhibiendo o manipulando sus genitales mientras que ningún hombre vio a otra persona haciendo este tipo de actos. De hecho, ninguno de los hombres encuestados admitió haber sufrido acoso, pero sí han visto que les ocurra a otros (principalmente mujeres). Por otra parte, el 82% de los hombres han presenciado robos o atracos, pero solo un 2% lo han experimentado.

En Buenos Aires, de aquellos que han presenciado acoso (manifestaron haber visto incidentes), el

47% eran mujeres y el 53% hombres, mientras que la gran mayoría de aquellos que lo experimentaron fueron mujeres (73%) y solo el 27% eran hombres. En Santiago, el 43% de los hombres y el 57% de las mujeres había experimentado acoso en el último año. Casi todos (95%) habían visto o escuchado sobre acoso en algún punto de sus vidas.

Las mujeres son usuarias frecuentes de los servicios de bus en el caso de Buenos Aires, y por cada tres incidentes en el metro se reportaron 15 en los buses. Cabe recordar que las mujeres son las que más usan los buses, así que esto no es sorprendente.

Esta información se obtuvo de las respuestas de usuarios de bus y metro en la encuesta de Buenos Aires y en los grupos focales, que respondieron sobre haber presenciado o experimentado acoso. Aunque el metro puede presentar muchas aglomeraciones, tiene un mayor número de cámaras de seguridad (CCTV) y por lo tanto el riesgo de ser atrapado se percibe como mayor, aunque no es posible saber si este es el principal elemento disuasorio o la razón por la que hay menos incidentes. La diferencia entre bus y metro fue similar en los resultados de Santiago, donde también había un mayor número de incidentes presenciados o experimentados en los buses que en el metro.

⁸ Vale la pena señalar que las personas tienden a decir que algo le puede haber pasado a un “amigo” o que vieron que le sucedió a un tercero en lugar de admitir que en realidad le sucedió a ellos. Esta es la razón por la que utilizamos esta línea de preguntas para comprender el alcance de este problema en lugar de centrarnos solo en informar experiencias personales.

Porque el abuso no es que violen a alguien, abuso es que un hombre se acerque a una mujer sin consentimiento.
 Fuente: Grupo focal en Buenos Aires

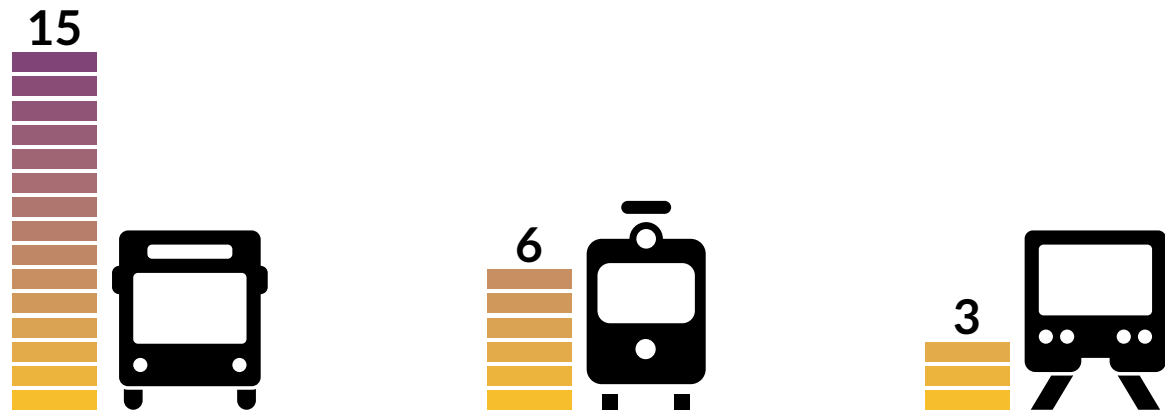
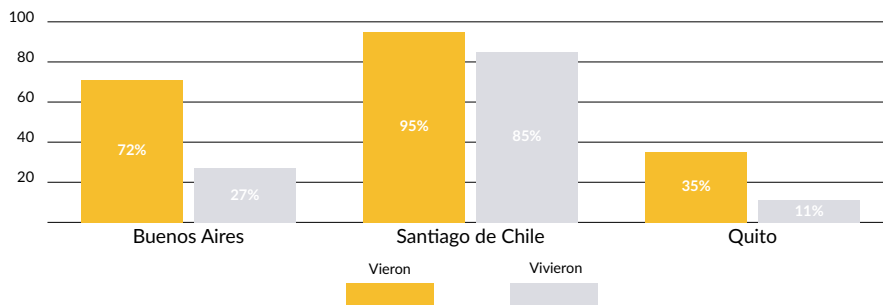


Figura 29. Número de menciones de incidentes de acoso sexual. Cada para incidente en el metro hay tres en el sistema de buses en Buenos Aires. Fuente: grupo focal de Buenos Aires.

Porcentaje de respuestas de personas que vieron o vivieron situaciones de acoso en las tres ciudades



Personas que vieron o vivieron acoso, por género

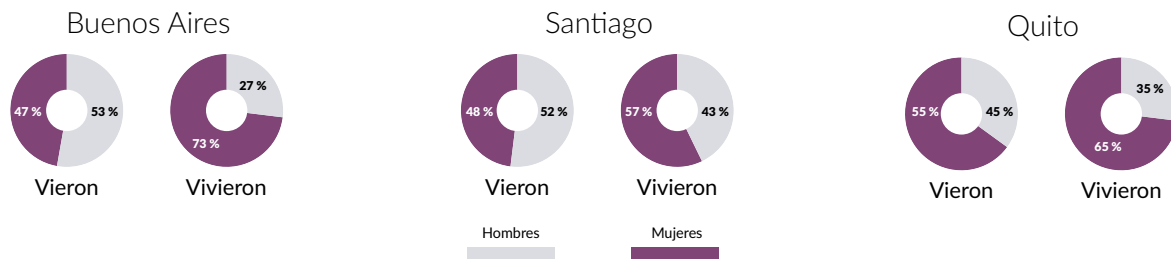


Figura 30. Porcentajes de mujeres y hombres que han sufrido o presenciado acoso en las tres ciudades. Fuente: Autores.

Las estadísticas de acoso en la Figura 30 pueden incluir también delitos menores, aunque la línea de la pregunta era sobre acoso. Sin embargo, ciertas aclaraciones mostraron que los hombres se preocupan más por robos y delitos y, aunque las mujeres también se inquietan por esto, sus preocupaciones están más relacionadas con el acoso (de índole sexual). Se pueden encontrar más detalles sobre las ubicaciones en las que se sienten con más miedo en los estudios de caso.

Un hallazgo interesante e importante en todas las ciudades fue que en la mayoría de casos los hombres y las mujeres tenían diferentes percepciones del acoso. Hubo discusiones similares en cada ciudad (en especial en los grupos mixtos), y todas las partes estuvieron de acuerdo en la importancia en un nivel básico de comportamiento moral, aunque este nivel variaba entre hombres y mujeres. La noción de que estos se basan en valores personales fue totalmente aceptada. En realidad, pareciera que hay niveles similares de aceptabilidad entre las ciudades, en especial en cuanto se refiere a acoso sexual. Aunque es indeseable, el acoso verbal y visual podría ser tolerado siempre que no sea intrusivo o amenazante, mientras que todas las formas de acoso físico se consideraron inaceptables.

Los límites de cuando el acoso se vuelve inaceptable fueron difíciles de definir. Se entendió que gritar insultos es inaceptable, mientras que los comentarios sobre las partes del cuerpo de una mujer, las

miradas sugestivas, fijas o con lascivia a las mujeres y niñas, o partes de sus cuerpos, fueron más difíciles de categorizar. También hubo un acuerdo general en que lo que se considera aceptable y lo que realmente ocurre son asuntos diferentes – cuando los hombres están en grupos (tal como trabajando en lugares de construcción), embriagados o bajo los efectos de las drogas, pueden comportarse peor de lo que lo harían normalmente.

Al triangular la información recopilada en las encuestas con las discusiones de grupos focales, se observó que las mujeres se ven más afectadas cuando escuchan experiencias de otra persona que los hombres. Incluso pueden alterar sus comportamientos de viaje por un periodo corto basándose en rumores o en historias que han podido escuchar de una variedad de fuentes (los medios, amigas, redes sociales, etc.).

Aunque el acoso es común, los participantes de los grupos focales resaltaron que la mayoría de los hombres se comporta bien, pero el pequeño porcentaje que acosa a las mujeres ha tenido un fuerte impacto en sus emociones y comportamientos en cuanto al transporte público.

Otro hallazgo importante fue que esta información no habría podido ser obtenida de la encuesta y esto resaltó la necesidad de investigar este tema usando técnicas de información cualitativa.

Reporte de incidentes

A partir de las encuestas y los grupos focales, los equipos coincidieron en que la mayoría de los casos no fueron reportados ni por hombres ni por mujeres y hay poca confianza en que haya una respuesta efectiva o comprensiva por parte de las agencias de seguridad oficiales en cualquiera de las tres ciudades. La situación en Quito ha cambiado desde que la iniciativa Bájale al Acoso se introdujo en marzo de 2017 (después de concluida la fase de recolección de datos para este estudio). La ciudad ahora reporta que el 74% de los usuarios de transporte público conoce esta nueva iniciativa y, por lo tanto, también el proceso de reporte. En Santiago, no hay regulación o procedimientos establecidos para lidiar con el acoso sexual, ni siquiera en el Metro, que cuenta con su propio sistema de seguridad. Algunas consultas con las autoridades de transporte indicaron que no hay una categoría específica entre las quejas generales del sistema para documentar o responder a las situaciones relacionadas con acoso. Los encuestados y participantes de grupos focales mencionaron varias respuestas individuales, y bajas expectativas o confianza en cuanto a asistencia oficial.

De hecho, los bajos niveles de reporte fueron consistentes en las tres ciudades, como se detectó en las encuestas y se explicó con mayor profundidad en los grupos focales. Esto es bastante preocupante, dado que implica que un gran obstáculo para la movilidad de las mujeres no está siendo detectado por ningún instrumento que los que actualmente se usan para estudiar y planear los sistemas de transporte, así que no se está teniendo en cuenta.

Este es un hallazgo clave del estudio. El sub-reporto generalizado en cuanto a este tema resalta la importancia de recolectar información tanto cuantitativa como cualitativa sobre estas experiencias y desagregarla por género.

En Buenos Aires, de los encuestados que experimentaron incidentes, el 56% no lo reportó y, entre las mujeres que sufrieron alguna experiencia de acoso, el 55% no le dijo a nadie lo que había ocurrido (por vergüenza, culpa o angustia). De los grupos focales surgió la siguiente expresión:

“dado que [el acoso físico] ya es algo natural, nadie le dedica tiempo o va a la estación de policía, porque ¿qué queja vas a poner? ¿Qué vas a decir? ¿‘Mirá, hoy cuando estaba en el bus un tipo perezoso me acosó’? La cosa es que no te toman en serio, te tratan mal, ese mismo policía se va a reír en tu cara”.

Las discusiones en los grupos focales en las tres ciudades también mostraron un bajo nivel de confianza en la respuesta de las autoridades cuando se reporta un incidente. Reportar un incidente se ve como un proceso que consume tiempo y hay desconfianza en la actitud y capacidad de las agencias de seguridad (policía y/o transporte público) en cuanto a tratar las quejas de una manera comprensiva y efectiva, y las víctimas tienen bajas expectativas de que el agresor sea aprehendido o llevado ante la justicia. Esta desconfianza se extiende a la policía, la fiscalía y los jueces.

Cuadro 7: La Defensoría del Pueblo, Buenos Aires. Fuente: (Defensoría del Pueblo de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, s/f)

La Defensoría del Pueblo de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires fue creada para cumplir el mandato constitucional de protección y promoción de los derechos humanos y otros intereses individuales, colectivos y difusos contra actos u omisiones de la administración o de los proveedores de servicios públicos. Desde 2014, la Dirección de Transporte y Telecomunicaciones, creada dentro de la estructura de la Defensoría, ha tenido un énfasis especial en la política de transporte público y movilidad en general. El trabajo llevado a cabo por esta Dirección y su agenda de política de género, promovida por el movimiento Ni una menos, ha llevado a una línea especial de trabajo en temas de género y la creación en 2017 del Observatorio de Género de la Defensoría del Pueblo.

Con el incremento en las tarifas de transporte en el 2016, la Defensoría del Pueblo recibió numerosas quejas de usuarios socialmente vulnerables y 90% del total involucraban a mujeres con niños dependientes y, en particular, aquellas que trabajaban como empleadas domésticas. En este tema, la Defensoría organizó reuniones con el Ministerio Nacional de Transporte para establecer un mecanismo de tarifa integrada que permitiera suavizar el costo de transporte para quienes hacen más viajes, en particular la transferencia de niños a la escuela. También se han hecho recomendaciones a las áreas relevantes para facilitar el acceso de los sectores afectados a su derecho al transporte.

También se han reportado quejas sobre problemas de accesibilidad a la red del subterráneo, en especial por parte de madres con niños (en choches de bebé), mujeres embarazadas y adultos mayores. La Defensoría inició acciones legales contra la CABA para garantizar accesibilidad completa a las estaciones, puesto que el índice de accesibilidad actualmente está en 50%. También ha habido quejas sobre los comportamientos de los conductores de transporte público y la Defensoría ha respondido con programas de entrenamiento especiales para conductores de buses y metros.

Las quejas tramitadas a través de la Defensoría del Pueblo han incrementado con el tiempo a medida que el servicio se vuelve más conocido y puede responder quejas que la autoridad local usualmente no aborda. Un tratamiento personalizado para cada caso, asistencia directa y accesible para las víctimas, facilita la coordinación de las quejas ante la autoridad local y permite un mejor seguimiento y control por parte de los ciudadanos.

Aunque el total de casos específicamente relacionados con temas de género es bajo, la Defensoría del Pueblo ha podido hacer algunas recomendaciones generales al gobierno de la CABA con base en las quejas recibidas.

La Encuesta Nacional de Violencia de Género (INEC, 2012c), desarrollada en Ecuador, encontró que tres de cada cinco mujeres de 15 años o más reportó haber experimentado violencia (principalmente dentro del hogar). Quito respondió con una nueva ordenanza local para definir parámetros y llevar a los agresores ante la justicia. En mayo de 2014, una iniciativa pionera, la Resolución C337, se convirtió en la base de las acciones de política para garantizar que las mujeres pudieran viajar seguras en el sistema de transporte público suministrado

por la ciudad. Su propósito específico era reducir el acoso y la violencia contra las mujeres. Estos esfuerzos continuaron con otras resoluciones (marzo de 2016), lo que llevó a ONU Mujeres a crear un proyecto específico en la ciudad bajo el programa de Ciudades Seguras para Mujeres y Niñas, y le dio potestad al Patronato San José, en coordinación con otras entidades, para implementarlo. El nuevo Código Orgánico Integral Penal (COIP) de 2014 (Ministerio de Justicia Derecho Humanos y Cultos, 2014) incluye todos los crímenes contra la integri-

Ella se mueve segura

Un estudio sobre la seguridad personal de las mujeres y el transporte público en tres ciudades de América Latina

dad sexual y reproductiva en espacios públicos. Este diferencia entre acoso sexual⁹ y abuso sexual, siendo el primero el tipo de ofensa principal para los casos que ocurren en el transporte público. El Artículo 170 del nuevo COIP, sobre abuso sexual, establece que: “La persona que, en contra de la voluntad de otra, ejecute sobre ella o la obligue a ejecutar sobre sí misma u otra persona, un acto de naturaleza sexual, sin que exista penetración o acceso carnal, será sancionada con pena privativa de libertad de tres a cinco años”. Además, establece los códigos para el abuso cometido contra niños menores de 14 años y cuando el acto se comete en el transporte público.

Desde la nueva ordenanza 235 en Quito, ha habido más incidentes reportados y varios hombres acusados de abuso a menores. El marco legal revisado hizo que fuera más fácil llevarlos ante la justicia y que se profirieran sentencias.

Discusiones sobre las respuestas y cómo las personas lidian con el acoso

Un punto interesante es que, en Quito, una ciudad en la que ha habido varias campañas desde 2011, el desconocimiento sobre el proceso de reporte aún es extenso en el momento de aplicación de la encuesta. Solo el 27% de las mujeres y el 29% de los hombres encuestados sabían cómo poner una queja en casos de acoso o, dicho de otro modo, cerca del 70% de los usuarios no saben cómo poner una queja. En el momento del estudio, el 21% de los encuestados conocía las Cabinas Cuéntame, una campaña extensa (2014)

Se necesitan leyes clave en cada país para enmarcar los temas cruciales, tales como: definir el acoso (sexual) en el transporte público, cómo este encaja en el sistema legal y bajo qué leyes (leyes, ordenanzas, protocolos y procedimientos). Generar un ambiente de tolerancia cero para que las mujeres puedan moverse libremente en el espacio público puede requerir ordenanzas legales, revisión de los marcos legales para incluir el transporte público como un espacio público, especificar los tipos de acoso y otras medidas legales. Frecuentemente requiere incrementar las sanciones legales, en particular para las formas más serias de acoso. Tanto Quito como Buenos Aires han hecho cambios recientes para abordar el acoso y la violencia de género en el espacio público.

de cabinas en los principales nodos de transporte del sistema BRT en el que las mujeres podían encontrar ayuda e información sobre el acoso.

En general, las discusiones en los grupos focales en las tres ciudades confirmaron que los hombres tienen más confianza en su dominio y derechos en los espacios públicos y las mujeres menos. Ambos géneros también están, en general, poco dispuestos a intervenir en cualquier tipo de incidente (presen-

⁹ Artículo 166.- Acoso sexual.- “La persona que solicite algún acto de naturaleza sexual, para sí o para un tercero, prevaleciendo de situación de autoridad [...] o cualquier otra forma que implique subordinación de la víctima, con la amenaza de causar a la víctima o a un tercero, un mal relacionado con las legítimas expectativas que pueda tener en el ámbito de dicha relación, será sancionada con pena privativa de libertad de uno a tres años. [...]”.

ciado o experimentado). Las mujeres con frecuencia sienten que el incidente pudo haber ocurrido por algo que ellas hicieron, pero no se dieron cuenta, y por lo tanto sienten algo de culpa.

A partir de estas discusiones, se encontró que las principales razones por las que las mujeres eligen no intervenir como un testigo o víctima son:

- Miedo a una posible agresión por parte del victimario (incluyendo miedo a que las siga cuando desciendan del bus)
- No saber cómo reaccionar o tener claro que deberían reaccionar (es decir, que tienen derecho a hacerlo)

- Percepción de miedo o falta de apoyo por parte de los otros pasajeros (quienes también pueden tener miedo a intervenir)
- Miedo a represalias si la acción fue denunciada y muchas mujeres sienten ansiedad sobre su vulnerabilidad en caso de reaccionar de manera abierta y firme

A partir de estas discusiones se anotaron las reacciones típicas, con base en información recopilada en Santiago, pero se considera que es similar en las tres ciudades. Estas son:

- (i) Pasiva (internalizar la victimización)
- (ii) Verbal
- (iii) Física

Reacciones típicas a agresiones o acoso

Actitud pasiva

No hacer nada, congelarse, quedar paralizada, no moverse, pretender que nada ha pasado, mirar a la persona que lo hace.

Defensa verbal

Preguntar si hay algo mal o existe algún "problema"; hacer comentarios despectivos, gritar o hacer comentarios fuertes

Defensa física

Golpear a la persona y dejar claro que eso no está bien

Figura 31. Reacciones típicas a las agresiones y al acoso. Fuente: Autores.

Las reacciones son similares de acuerdo a la edad y la experiencia. Las personas son seres complejos y la mayoría reaccionó con una combinación de una o más de las opciones descritas anteriormente. Las personas más jóvenes tienden a no saber qué hacer o cómo reaccionar – en especial si el acosador era mayor que ellas – mientras que las mujeres mayores (de más de 35), con la experiencia de incidentes

previos, han desarrollado estrategias personales. Esto puede incluir dar respuestas verbales, tales como “¿Tiene algún problema?”, dejando claro que lo que sea que haya ocurrido no será tolerado, abofetear al agresor, moverse a otra silla o área, fingir llamar a un hombre, u otras maneras de mostrar que pueden ser difíciles. Un ejemplo de esto viene de Santiago, de una mujer que siempre viaja con un

Ella se mueve segura

Un estudio sobre la seguridad personal de las mujeres y el transporte público en tres ciudades de América Latina

gran alfiler, que usa en caso de ser necesario, y ha encontrado que es un elemento disuasorio efectivo para detener cualquier comportamiento físico no deseado.

En general, las mujeres han desarrollado más estrategias para prevenir estos incidentes que los hombres – típicamente se recolectaron seis o siete y eran similares en todas las ciudades. Estas incluyen cambiar rutas, viajar solamente en el vecindario, alterar los horarios y/o rutas de viaje, cambiar el modo de transporte, cambiar de vagón o bus (ba-

jarse del vehículo) o viajar con otra persona o familiar. Otras estrategias incluyen poner más atención a cómo se visten o comportan, usar (o no usar) teléfonos celulares y estar más alerta. Mientras que los hombres tienen menos estrategias (típicamente tres), siendo las más comunes cambiar rutas y horarios, no viajar de noche y estar más alerta cuando viajan. Tanto hombres como mujeres expresaron poca confianza en las autoridades y sentían que tendrían que buscar sus propias soluciones a estos comportamientos.

Seis estrategias aplicadas por mujeres en busca de seguridad



Figura 32. Se identificaron seis estrategias principales para las mujeres. Fuente: Autores.

Sin embargo, como se mencionó, hay varios factores de riesgo específicos que incrementan el nivel de ansiedad de las mujeres, se citaron frecuentemente tanto el exceso de personas (aglomeración) como muy pocas personas en el sistema. Las áreas de es-

pera alrededor del transporte público (en especial si están en lugares aislados o si no hay iluminación) y viajar cuando no hay luz del día se consideran como riesgos. Una observación interesante incluye la diferencia entre lo que se considera ‘noche’ y

‘sin luz del día’ (Santiago). Hay una diferencia en la percepción de cuándo empieza la noche que estaba alineada con los diferentes modos. Por ejemplo, los usuarios de metro la ubican más tarde (con base en

cuando los servicios de metro son menos frecuentes o terminan), mientras que los usuarios de bus la ubican más temprano por razones similares.

¿Cambiaron su comportamiento los usuarios de transporte público?

Tanto las encuestas como las discusiones en grupos focales revelaron que mientras los hombres tienden a hacer menos cambios en sus hábitos de viaje como resultado de preocupaciones sobre seguridad personal, las mujeres tenían una alta posibilidad de hacer cambios, incluso algunos muy significativos, tales como no viajar, no viajar a ciertas horas o a lugares desconocidos, etc. Sin embargo, típicamen-

te, un tercio de los encuestados en cada ciudad no hizo ningún cambio en sus hábitos luego de un incidente. Esto se discutió en los grupos focales en Quito y la decisión de no cambiar se debía a tener alternativas muy limitadas de transporte – en otras palabras, era una elección entre dejar de moverse o sufrir la posibilidad de ser acosada.

Otros cambios de comportamiento

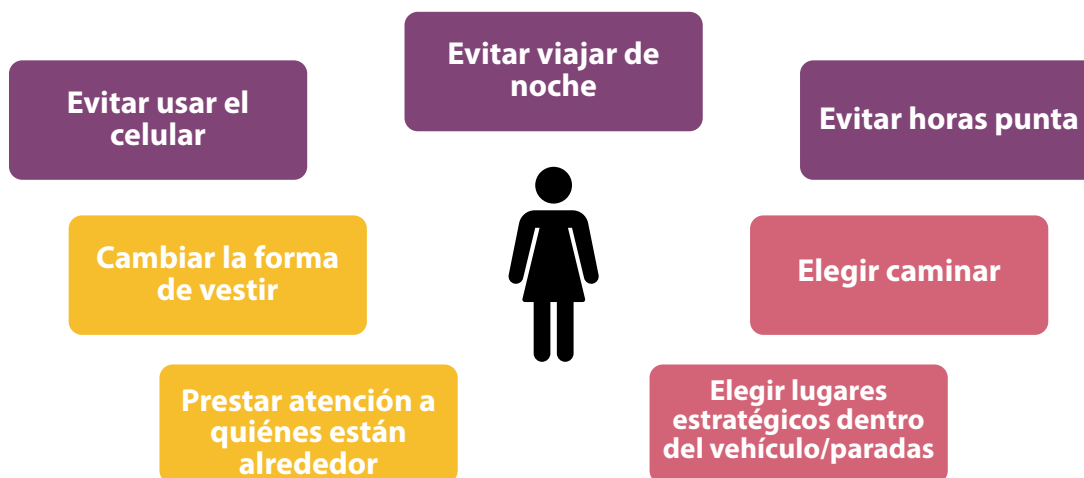


Figura 33. Ejemplos típicos de estrategias de mujeres para evitar ser acosadas. Fuente: Autores.

En Buenos Aires el 79% de los hombres no cambió sus hábitos, y para las mujeres la estrategia más frecuente fue viajar siempre acompañada (71% de

aquellas que admitieron haber hecho cambios). Esta fue también la estrategia preferida en Santiago (68%). Así mismo, en Quito y Santiago, las muje-

Ella se mueve segura

Un estudio sobre la seguridad personal de las mujeres y el transporte público en tres ciudades de América Latina

res eligieron principalmente cambiar rutas (81% y 57%) y evitar ciertas calles o tramos.

Reducir el uso del transporte público fue la opción menos preferida en todas las ciudades – lo cual es entendible, pues esto afectaría de manera significativa la movilidad y calidad de vida. Aun así, en Santiago, el 40% de las mujeres y el 27% de los hombres indicaron que habían eliminado algunos viajes de transporte público, y esta propor-

ción también fue alta en Buenos Aires (63% y 37% respectivamente). En Quito, donde había menos opciones de transporte, el 63% de las mujeres ha reducido su uso del transporte público o cambiado sus hábitos de viaje mientras que solo el 32% de los hombres lo ha hecho. Entonces, en las tres ciudades los encuestados admitieron modificar o reducir su uso de transporte público debido al miedo de acoso o seguridad personal.

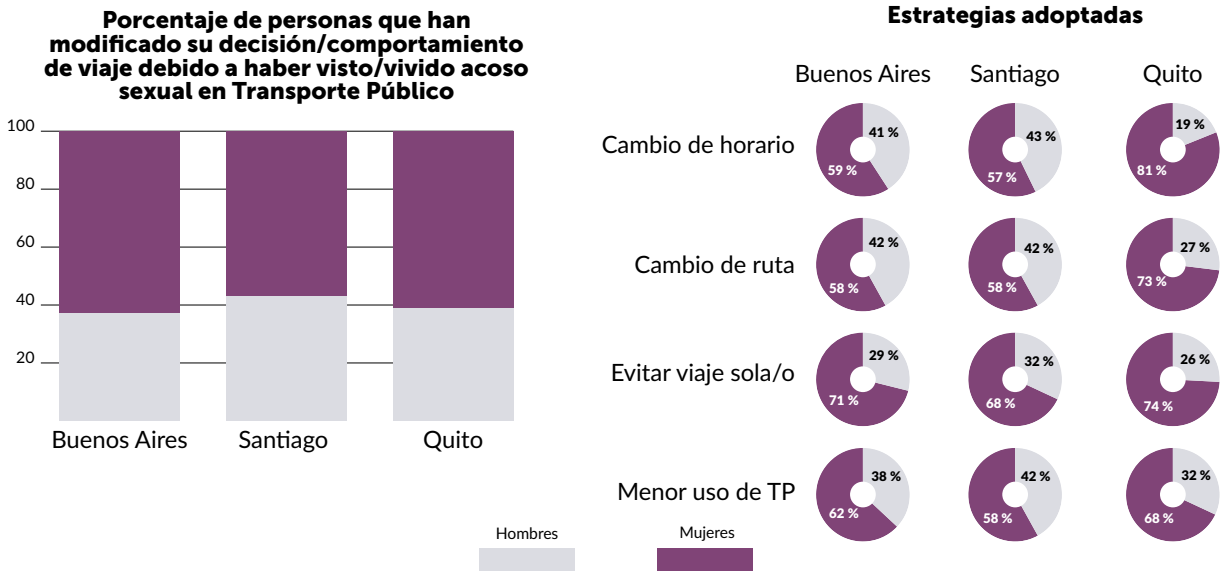


Figura 34. Cómo cambian las personas sus hábitos de viaje luego de experimentar acoso en las tres ciudades. Fuente: Autores.

Adicionalmente, la encuesta preguntó sobre la propensión de los participantes a cambiar del modo que utilizan actualmente si pudieran hacerlo, es decir, si tuvieran una alternativa asequible y conveniente. En todas las ciudades, si tuvieran la opción, las personas se alejarían del transporte público. Al menos 1/3 y en algunos casos 2/3 de los encuestados en todas las ciudades quisieran cambiar si pudieran. Las mujeres expresaron esto más

enfáticamente que los hombres, y en general, las mujeres parecen tener menos regularidad en sus hábitos de movilidad que los hombres, puesto que están más acostumbradas a tener que cambiarlos según otras responsabilidades (como las necesidades de sus hijos) que los hombres, quienes pueden tener hábitos más arraigados.

El modo preferido para cambiar sería el automóvil, que se percibe como más cómodo y rápido, y las mujeres tendrían igual – si no más – probabilidad de cambiar que los hombres, si pudieran.

En Santiago y Buenos Aires, tanto hombres como mujeres afirmaron que el automóvil era su prime-

ra opción para migrar desde el transporte público. Los vehículos privados se ven como más cómodos y rápidos que el transporte público, y en algunos casos lo son. Sin embargo, la congestión hace que esta percepción esté lejos de la realidad. La bicicleta también fue bien calificada tanto por hombres como mujeres¹⁰.

Tabla 4. Respuestas de hombres y mujeres a la pregunta sobre si quisieran cambiar de modo en caso de tener la elección.
Fuente: *Ella se mueve segura – Caso de estudio de Santiago.*

¿PREFERIRÍA OTRO MODO DE TRANSPORTE?	
Hombres (63%)	Mujeres (70%)
Automóvil (26%)	Automóvil (33%)
Bicicleta (16%)	Taxi colectivo (20%)
Taxi colectivo (11%)	Bicicleta (12%)

Posibles soluciones

Soluciones sugeridas por los participantes en los grupos focales:

- Mejores procedimientos para reportar incidentes (de todo tipo, no solamente ofensas criminales) y sistemas de apoyo;
- Agentes de seguridad o policía más visibles y mejor entrenados en las estaciones y nodos principales y la creación de unidades específicas;
- Más, mejores y continuadas campañas públicas de sensibilización (publicidad e información);

- Mayores sanciones y la publicación de audiencias y juicios de tal manera que los agresores sientan que tienen mayor probabilidad de ser aprehendidos.

También hubo sugerencias como alterar las prácticas operativas comunes en el transporte público, tal como permitir que los buses se detengan ‘entre paraderos’ en la noche¹¹, tecnologías como cámaras de seguridad, alarmas en los buses y paraderos (incluyendo botones de pánico), líneas directas exclusivas o números de mensaje de texto (SMS). Otras propuestas incluyeron mayor participación ciuda-

¹⁰ En Santiago ha habido varios programas para incrementar el uso de la bicicleta enfocándose tanto en hombres como en mujeres

¹¹ Comenzó en Montreal en 1996 en donde se les permitía a los conductores de buses detenerse entre paradas a petición (Wekerle, 2005)

dana e incrementar los programas de vigilancia de vecinos, así como mejoras a la infraestructura tales como mejor iluminación y mejoras en las áreas alrededor de los lugares de transporte público y líneas directas con el personal de seguridad.

No hay una opción clara y universalmente propuesta y aceptada, pues hubo discusiones sobre qué podría funcionar mejor en las ciudades, así como entre ciudades. Esto también estaba ligeramente fuera del alcance del estudio, pero es claramente un área sobre la que se necesita trabajar más. Se pueden encontrar más detalles sobre lo que los diversos actores en una ciudad pueden considerar hacer en la Sección 5.

HALLAZGOS PRINCIPALES

En general, se encontró que el transporte público no responde bien a las necesidades de seguridad de las mujeres. Los siguientes son los hallazgos más relevantes de este trabajo.

1. El transporte no es neutral al género

Muchos viajes relacionados con el cuidado no se consideran en la recolección de datos ni se reconocen en la mayoría de los análisis costo-beneficio, sin embargo, estos representan la mayoría de los viajes de las mujeres. Muchos de estos viajes se hacen a pie, algunas veces porque el transporte público puede ser costoso para los numerosos viajes cortos que las mujeres requieren hacer. De la información recolectada, los viajes relacionados al cuidado eran la mayoría de los viajes hechos por mujeres tanto en Buenos Aires como en Santiago.

Con base en estos hallazgos, los equipos concluyeron que existe una necesidad para una línea base basada en género más robusta (con orígenes y destinos, motivos de viaje, modos y que incluyan la demanda suprimida por parte de los hogares que no están usando el transporte público actualmente). También es necesario crear un proceso fuerte que involucre a varios actores e incluya las voces de los grupos de mujeres para identificar necesidades y requerimientos locales y para construir un mayor nivel de interés por parte de las mujeres en el transporte, así como motivar un plan de acción de género para el transporte.

Por ejemplo, en la Región Metropolitana de Buenos Aires, el 13% del total de viajes hechos por mujeres son para llevar y recoger niños de la escuela.

Actualmente las herramientas y datos disponibles para los tomadores de decisiones son frecuentemente insuficientes para que puedan tomar decisiones informadas por el género y tener estas diferencias en cuenta en los planes de desarrollo y transporte. La mayoría de los datos de transporte recolectados a nivel de ciudad no se desagregan por género así que la mayoría del transporte urbano se planea sin información adecuada sobre su principal base de usuarios. De este estudio, también se dedujo que simplemente desagregar datos cuantitativos entre hombres y mujeres no era suficiente para proveer perspectivas adecuadas para la planeación de transporte inclusiva.

Hasta hace poco, la planeación y operación del transporte se ha asumido como neutral al género – con los desarrolladores de proyectos y planificadores usando un enfoque de una solución de movilidad única para todos, asumiendo que tanto hombres como mujeres se beneficiarían igualmente. En realidad, las mujeres y los hombres tienen diferentes necesidades y patrones de movilidad, y más importante, diferentes expectativas de un sistema de transporte y diferentes percepciones de seguridad.

Entonces, las políticas y operación del transporte deben responder a estas diferencias.

Este estudio concluyó que los datos cuantitativos o cualitativos eran insuficientes por sí solos, y que se requiere de ambos para poder proveer el nivel de detalle que los planificadores y las autoridades requieren para desarrollar un nuevo marco, o paradigma, que provea transporte más inclusivo y asequible.

Aspectos que influyen el cambio modal por género

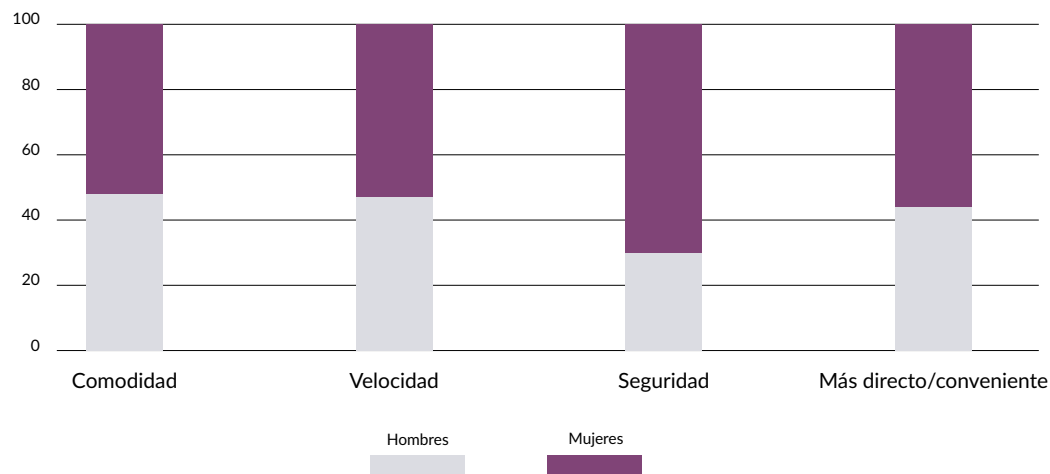


Figura 35. Propensión de las mujeres a cambiar el transporte público cuando se les preguntó en los grupos focales en Buenos Aires. Fuente: autores.

2. El transporte tiene un gran impacto sobre la calidad de vida de las mujeres

El transporte, y especialmente el transporte urbano, sirve a la población más allá de la provisión de movilidad, pues es un facilitador clave para que las personas puedan participar de manera plena de los mercados laborales y proporciona acceso a funciones clave (educación, salud, empleo remunerado y no

remunerado, mercados) e intercambios sociales. Se sabe que las mujeres, en especial aquellas que deben balancear roles de cuidado y empleo, sufren pobreza de tiempo. Consecuentemente, la proximidad, asequibilidad, disponibilidad y seguridad del transporte tienen un alto impacto en la calidad de vida.

Ella se mueve segura

Un estudio sobre la seguridad personal de las mujeres y el transporte público en tres ciudades de América Latina

Se observa en el estudio que la disponibilidad de transporte adecuado impactaba la calidad de vida de las mujeres. En Quito, las mujeres (de bajos ingresos) usualmente solo salían de sus vecindarios, si El Trole (BRT) estaba disponible. En Santiago, donde las mujeres aún caminan bastante, todas las formas de transporte público ayudaban a expandir sus horizontes de transporte, pero aquí incluso las mujeres de bajos ingresos no están satisfechas con el servicio y la calidad del transporte público y se organizan en grupos para tomar un taxi y compartir el gasto (de los ejemplos de El Bosque).

Los hábitos de movilidad de las mujeres pueden verse impactados en mayor o menor medida por preocupaciones de seguridad personal a medida que transitan las diferentes etapas de la vida desde la niñez, adolescencia, adultez, maternidad, etc. Las mujeres más jóvenes se veían más afectadas por el acoso, pero aprenden estrategias de manejo a medida que envejecen. Es posible que las mujeres tengan que cambiar de un modo a otro (ej. de metro a bus) cuando tienen familias. Se observó que en Buenos Aires el número de viajes que hacen las mujeres incrementa en 13% cuando tienen hijos, mientras que el número de viajes de los hombres permanece estable. Es probable que esto sea similar en las otras ciudades del estudio, y posiblemente en la región, dado que las mujeres comparten niveles similares de responsabilidades de cuidado y reproductivas. Esta situación sería igual para los hombres si asumieran los mismos niveles de responsabilidades.

3. Las mujeres usan y dependen del transporte público más que los hombres

Los datos recolectados en las tres ciudades confirmaron que las mujeres usan el transporte público más que los hombres, a pesar de que sus viajes pueden ser más cortos. De manera consistente con otros hallazgos en la región, las mujeres representan más de la mitad de los usuarios de transporte público en Buenos Aires (54%), Santiago (52%) y Quito (64%). Adicionalmente, las mujeres tienden a usar más los buses que los modos férreos.

Cuando se combinan estos altos niveles de uso de transporte público con sus niveles de caminata, se ve que hoy los hábitos de movilidad de la mayoría de mujeres de ingresos bajos y medios pueden considerarse bastante sostenibles.

Sin embargo, se debe reconocer que la situación contraria probablemente es cierta – como se confirmó en los grupos focales (en especial en Buenos Aires) – y ellas cambiarían del transporte público a prácticamente cualquier otra opción (si fuera factible hacerlo), lo que muestra que no tienen lealtad al transporte público en sí. Los hombres también indicaron que cambiarían, pero menos rápido, pues tienden a tener hábitos más arraigados.

Una hipótesis que se planteó es que esto se debe al hecho de que las mujeres continuamente deben planear sus viajes para acomodar las necesidades de otros y que estas pueden cambiar prácticamente todos los días (visitas no previstas al doctor o dentista, un familiar requiriendo atención de algún tipo, una diligencia de compras que debe acomodar).

darse, etc.). Así que en general son más flexibles en su enfoque a cambiar los hábitos de movilidad. Dicho esto, los hábitos actuales de movilidad sos-

tenible de las mujeres (caminar y usar transporte público) deberían nutrirse y no perderse.



Figura 36. Una mujer en Quito se las arregla para hacer las compras y sus deberes de cuidado, no sería fácil para ella usar un metro o viajar en un transporte público abarrotado. Crédito de la foto: Galo Cárdenas.

4. Niveles altos de insatisfacción general por parte de usuarias

Las mujeres que usan el transporte público como su modo principal de transporte tienden a ser usuarias cautivas, pero actualmente están bastante insatisfechas con las opciones de transporte que tienen disponibles. Las mujeres y hombres de bajos ingresos en Quito, expresaron una relativa satisfacción con la calidad de los servicios de transporte público, mientras que en Buenos Aires el 61% de las mujeres y hombres lo calificaron como regular, malo o muy malo y el 69% de las mujeres de bajos

ingresos tenían opiniones muy negativas sobre la calidad del transporte público. En general, las personas expresaron altos niveles de insatisfacción en Santiago. La seguridad y la percepción de seguridad personal, tiene una influencia importante sobre cómo viven y se mueven las mujeres, más que para los hombres. También afecta cómo les permiten a sus hijos el acceso a ciertas actividades (ej. asistir a una mejor escuela que está más lejos – de especial importancia para las niñas –, deportes o llevar a los niños y bebés a consultas médicas). Por ejemplo,

Ella se mueve segura

Un estudio sobre la seguridad personal de las mujeres y el transporte público en tres ciudades de América Latina

si el transporte hacia los centros médicos es complicado, toma demasiado tiempo y es costoso, las madres simplemente omitirán estas consultas, en especial si hay varios niños en la familia.

Hay tres secciones principales del viaje en las que las mujeres se sienten más vulnerables – en el camino desde y hacia un paradero o estación de transporte público, esperando el transporte público y mientras se viaja en los vehículos como tal. En las tres ciudades, el 64% (Buenos Aires), 66% (Santiago) y 60% (Quito) de los usuarios se sentía inseguro en el transporte público, siendo más altas las tasas para mujeres: 72% contra 58% en hombres (Buenos Aires); 61% de mujeres comparado con 59% para hombres (Quito) y 73% en mujeres contra 59% en hombres (Santiago).

5. Las mujeres sufren niveles altos de acoso en el transporte público

Los grupos de trabajo en las tres ciudades confirmaron que las mujeres enfrentan muchos tipos de acoso prácticamente de manera diaria mientras hacen uso del transporte público, mientras que los hombres expresaron más preocupaciones por robos y crímenes que por seguridad personal o acoso. El impacto emocional del acoso, y el miedo a este, es significativamente mayor en las mujeres y puede llevarlas a modificar sus hábitos de viaje. Esto incluye evitar tomar el transporte público, cambiar

la hora del día a la que viajan y en general estar más estresadas sobre usarlo. En casos extremos, la angustia ocasionada por el acoso o la violencia lleva a que ellas restrinjan sus horizontes de transporte a la proximidad de su área local y vecindario, solo viajan si están acompañadas o no viajan en transporte público para nada. Esta investigación identificó una ‘escalera de violencia’ (ver SECCIÓN 4 Diagnóstico y resultados principales) e identificó las estrategias usadas tanto por hombres como por mujeres. También encontró que, si tuvieran la opción, más mujeres que hombres elegirían abandonar el transporte público, si algún otro modo estuviera disponible y fuera asequible.

6. Falta de confianza en los sistemas de atención y respuestas de seguridad

Hay una falta de confianza generalizada en las ‘autoridades’ responsables por la seguridad (por parte de hombres y mujeres, pero particularmente estas últimas). En general, hay confusión sobre qué hacer y hay una falta de claridad sobre qué hacer cuando el acoso ocurre (de parte de la víctima y de los testigos). Quito ha implementado una serie de programas (piloto) en los últimos años (incluyendo Bájale al acoso) que ha incrementado el número de incidentes reportados y llevado ante la justicia a aquellos que han acosado niñas menores de edad y mujeres, dándoles sentencias de 1 a 5 años.

7. Las mujeres pueden desempeñar un rol laboral mayor en el sector transporte

Los estereotipos actuales de hábitos de transporte entre hombres y mujeres permanecen predominantes, aunque están cambiando hasta cierto punto. Las mujeres también se ven sub-representadas como empleadas en el sector transporte – en todos los subsectores, incluyendo las operaciones de transporte público, tales como conductoras (buses y especialmente modos férreos), roles de mantenimiento e ingeniería, construcción/infraestructura y planeación, planeación a nivel de ciudad, regional y nacional.

El estudio documentó varias iniciativas para alentar a las mujeres a que apliquen a trabajos en transporte. Un ejemplo viene de Buenos Aires, donde actualmente más del 50% de los agentes de tránsito son mujeres. En una campaña de reclutamiento reciente (julio de 2017) de los 216 nuevos contratados, 65% eran mujeres. Se han hecho esfuerzos para captar mujeres conductoras de metro, que ahora representan el 20% de los 532 conductores de este modo. Santiago también ha hecho avances al incrementar el número de conductoras de bus en Transantiago.

CONCLUSIONES DE LOS HALLAZGOS DEL ESTUDIO

Hay varias conclusiones de este estudio que pueden utilizarse para avanzar en este tema.

En primer lugar – es claro que no sabemos lo suficiente acerca de las diferencias en los hábitos de movilidad de hombres y mujeres. El paradigma actual de planeación y la expectativa de que un mejor

8. Las mujeres están dispuestas a colaborar con la comunidad del transporte

En el lado positivo – si se les alienta a las mujeres con oportunidades adecuadas, conocimientos e información – colaborarán de manera entusiasta con otros actores del transporte para encontrar soluciones locales y prácticas de bajo costo. Esto se ha demostrado claramente en las iniciativas colaborativas con el gobierno local y el Centro de Mujeres de El Bosque en Santiago, Chile y está empezando en Buenos Aires, especialmente incluyendo otros grupos como aquellos que trabajan en los derechos de las mujeres (ej. MuMaLá–Mujeres de la Matria Latinoamericana) y la comunidad ciclista (ej. Ciclofamilia o Mujeres sin frenos). Se puede concluir a partir de los amplios y variados insumos de los varios actores en cada ciudad (y en muchos casos la pasión que expresaron), que este no es ‘solamente’ un tema de seguridad, sino que es un problema complejo y perverso que requiere de una diversidad de estrategias y enfoques. Se entiende que es responsabilidad tanto de hombres como de mujeres abordarlo – y co-crear soluciones en lugar de imponer lo que el género opuesto considera que es la respuesta apropiada.

transporte que provea mejor conectividad y accesibilidad a las suficientes personas simplemente no va a lograr un transporte sostenible para el futuro. Los vacíos y tendencias que se han identificado desde varias perspectivas deberían ser suficientes para entender que este enfoque debe cambiar. Los argumentos y la información basada en la expe-

riencia de este estudio descrita anteriormente, deberían ayudar a poner en marcha y generar un cambio.

En segundo lugar – este estudio y los aprendizajes e intercambios entre ciudades han brindado un valor añadido significativo en comparación con un estudio individual. El legado del estudio en términos de intercambio de conocimiento y redes entre las ciudades y el conocimiento adquirido por parte de los equipos de trabajo individuales ha sido invaluable. En particular, los miembros más jóvenes (hombres y mujeres) de los equipos han usado este trabajo para reenfocar sus propias áreas de investigación, y están motivados a incluir el género en sus trabajos futuros de manera más formal y estratégica. Los beneficios de la participación activa por parte de enfoques multidisciplinarios han permitido una mayor profundidad de análisis – que aún se puede mejorar y fortalecer – pero ha sido más que si cada ciudad hubiera desarrollado este estudio de manera individual.

En tercer lugar – según lo anterior, el conocimiento y las limitaciones de intentar abordar el tema de género y transporte usando métodos tradicionales de recolección de datos cualitativos y cuantitativos evidenció que era insuficiente. Ni el uno ni el otro es suficiente, sino que al usarse en conjunto se puede empezar a formar una idea de lo que es más útil para la planeación e implementación que solamente usando uno o el otro.

Adicionalmente, la investigación también indica que ignorar a las mujeres en la planeación y el

desarrollo del transporte tiene grandes riesgos, en especial en cuanto a inclusión, calidad de vida urbana e impacto ambiental. De hecho, en gran parte de la región la partición modal para transporte público está cayendo más rápido de lo que un supuesto de usuarios cautivos puede justificar, lo que sugiere que grandes números de usuarios actuales de transporte público están buscando activamente, y en ocasiones encontrando, modos alternativos de transporte. En este estudio, las mujeres sienten poca lealtad por el transporte público (menos que los hombres) y lo dejarían fácilmente si pudieran. Los taxis colectivos se están convirtiendo en una opción particularmente importante no solamente en las grandes ciudades analizadas en este estudio, sino también en ciudades pequeñas con pocas o ninguna oferta de transporte público, e incluso en áreas de bajos ingresos donde las mujeres sienten que un viaje en transporte público está plagado de riesgos. No es claro si los servicios de transporte individual (TNC) como Uber podrían ayudar u obstaculizar esto. Estos temas indican que hay una amplia variedad de áreas de interés para investigación que se requiere para profundizar el conocimiento sobre género y transporte sostenible.

A medida que las ciudades crecen, las brechas entre ‘aquellos que tienen y aquellos que no’ tienden a aumentar. El transporte público provee conectividad equitativa que permite mantener las ciudades inclusivas socialmente, y el transporte seguro tiene un papel crucial en garantizar un balance entre la sostenibilidad económica, social y ambiental. Si se les da poca atención a las necesidades de las mujeres, este balance se torna más frágil y puede di-

solverse rápidamente. Por otra parte, las mujeres tienden a ser más sensibles a la justicia y las ventajas ambientales de todos los tipos de transporte, incluido el transporte público, y esto puede ser una ventaja si se aprovecha.

Entonces, es importante mantener e incrementar el uso actual de transporte público, pues incluso con la tecnología actual, un transporte público bien financiado permite reducir emisiones y también una conectividad más equitativa en una ciudad. Mantener a las mujeres en los sistemas, y satisfechas, abordando sus necesidades y en especial sus preocupaciones crecientes sobre seguridad personal, es definitivamente parte de la solución.

Durante mucho tiempo las mujeres han sido apáticas a involucrarse con labores dentro del sector transporte y han estado dispuestas a dejar el transporte principalmente en manos de los hombres para ser diseñado y operado. Si les concierne la igualdad y equidad en el transporte, entonces deben tener un rol activo en todos los aspectos de éste.

De manera importante, incluir a los hombres y niños en este tipo de estudios se considera crucial para entender mejor e identificar las raíces y causas de estos tipos de acoso y violencia de género.

El transporte típicamente opera en un espacio público dominado por hombres, sin embargo, la necesidad de planear y diseñar todos los espacios públicos, incluyendo aquellos que son ocupados por el transporte público, de manera que sean seguros para todos es, probablemente, más alta que nunca.

La inseguridad se identifica repetidamente como una de las principales razones por las que niñas y mujeres evitan los espacios públicos y la ausencia en los espacios públicos resultante incrementa las desigualdades de género.

Finalmente – el estudio y sus resultados muestran que aún hay mucho por hacer. Las mujeres aprenden desde muy jóvenes a evitar situaciones riesgosas, y generan comúnmente hábitos inconscientes que pueden limitar severamente su participación en las actividades regulares de la sociedad. Este estudio documentó algunos de estos elementos, tales como un toque de queda personal, que limita los viajes de las mujeres después de ciertas horas, y que frecuentemente está asociado con su modo de transporte usual.

Este estudio explora las actitudes y experiencias de un grupo diverso de mujeres y hombres en cada ciudad usando una metodología similar, lo que permitió comparaciones. Las características de viaje tanto de hombres como mujeres varían con la edad (etapa de la vida), el ingreso, la raza, etnicidad, estatus social y otros factores. Un hombre o mujer que está soltera, casada sin hijos, o casada con hijos, etc. tendrá diferentes necesidades de transporte. A medida que cambia la composición del hogar, también lo hacen los requerimientos de transporte.

Tanto los resultados, como la guía en este conjunto de herramientas y las soluciones presentadas no son, de ninguna manera, definitivas. Hay todavía un gran número de áreas que requieren mayor investigación, así como los vacíos en investigación

Ella se mueve segura

Un estudio sobre la seguridad personal de las mujeres y el transporte público en tres ciudades de América Latina

que se encontraron asociados con los hallazgos a medida que se adelantaba el estudio. Un ejemplo es la importancia de estudiar los hábitos de los perpetradores de violencia sexual contra las mujeres en el transporte público. ¿Quiénes son? ¿Qué los motiva o inhibe? ¿El acoso es perpetrado por un número pequeño de infractores reincidentes que proliferan bajo las condiciones actuales de impunidad, o es algo común a todos los hombres? ¿Cómo se relaciona o interactúa este tipo de violencia contra las mujeres con la violencia doméstica, en el sitio de trabajo u otras formas? ¿Cómo se puede tener esto en cuenta en la política pública y la planeación de transporte público?

Aún hay vacíos en cuanto a entender qué medidas funcionan mejor, así como en cuanto a probar el enfoque de investigación, tales como encontrar las mejores maneras o las más apropiadas, para formular las preguntas en una encuesta, de tal forma que se recolecte la información adecuada, en especial si las encuestas se hacen mientras que las personas están viajando y por lo tanto tienen poco tiempo disponible. Así mismo, es claro que no se recolectó

información de mujeres que no usan actualmente el transporte público o de aquellas que lo utilizaban en el pasado, pero ya no lo hacen. Es evidente que el acoso es un tema sensible, y recolectar información es complejo pues responder preguntas que exponen a una persona que ha experimentado acoso sexual a un completo desconocido no es fácil, por lo tanto, se requieren varios métodos para abordar este tema de manera adecuada. Aún se requiere desarrollar mejor las líneas base en las tres ciudades y se anticipa un mayor trabajo, en especial en cuanto a experimentar este enfoque y en el desarrollo de bases de datos e indicadores relevantes que puedan usarse para mostrar el progreso hacia un transporte realmente inclusivo y sostenible, cualquier interés para probar este conjunto de herramientas por parte de las ciudades es bienvenido.

A partir de la valoración inicial de impactos y el interés mostrado por la gran variedad de actores (ministerios nacionales, ciudades, ONG y otros) en las ciudades del estudio, pero también en otros lugares, el grupo de trabajo está dispuesto a continuar esta jornada con entusiasmo.

Referencias

- Cresswell, T., & Uteng, T. P. (2016). *Gendered Mobilities*. ROUTLEDGE.
- Defensoría del Pueblo de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. (n.d.). Defensoría – Género. Retrieved July 25, 2018, from <http://www.defensoria.org.ar/noticias-tipo/2/genero/>
- DeGroat, B. (2012). Women drivers outnumber men, but still drive less. Retrieved July 25, 2018, from <https://news.umich.edu/women-drivers-outnumber-men-but-still-drive-less/>
- FIA Foundation. (2016). Safe and Sound. International Research on Women's Personal Safety on Public Transport. Retrieved from <https://www.fiafoundation.org/connect/publications/safe-and-sound>
- Frumkin, H., Frank, L. D., & Jackson, R. (2004). *Urban sprawl and public health : designing, planning, and building for healthy communities*. Island Press. Retrieved from <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC1253792/>
- Grieco, M., Pickup, L., & Whipp, R. (1989). *Gender, transport and employment: the impact of travel constraints*. (M. Grieco, Ed.). Aldershot.
- INEC. (2012). Encuesta Nacional de Relaciones Familiares y Violencia de Género contra las Mujeres. Retrieved from <http://www.ecuadorencifras.gob.ec/violencia-de-genero/>
- Ministerio de Justicia Derechos Humanos y Cultos. Código Orgánico Integral Penal – Ecuador (2014). Quito: Ministerio de Justicia, Derechos Humanos y Cultos. Retrieved from https://www.justicia.gob.ec/wp-content/uploads/2014/05/código_organico_integral_penal_-_coip_ed._sdn-mjdhc.pdf
- Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. (2012). Household Travel Survey. Retrieved from <http://www.metrodequito.gob.ec/el-proyecto/documentos/>
- Ndulo, M., & Grieco, M. (2009). *Power, gender, and social change in Africa*. Cambridge Scholars Pub.
- OSAC – United States Department of State, Bureau of Democracy, Human Rights, and Labor. (2016). Ecuador 2016 Crime & Safety Report: Quito. Retrieved July 24, 2018, from <https://www.osac.gov/Pages/ContentReportDetails.aspx?cid=19460>
- Sagaris, L., & Tiznado-Aitken, I. (2018). Walking and Gender Equity: Insights from Santiago Chile. Transportation Research Board 97th Annual Meeting Transportation Research Board. Retrieved from <https://trid.trb.org/view/1496637>
- Secretaría de Transporte, & Ministerio del Interior y Transporte. (2009). Encuesta de Movilidad Domiciliaria. Encuesta ENMODO. Buenos Aires. Retrieved from <http://datar.noip.me/dataset/encuesta-de-movilidad-domiciliaria-2009-2010-amba>
- SECTRA – Secretaría de Planificación de Transporte. (2012). Encuesta Origen Destino Santiago. Retrieved July 25, 2018, from <http://www.sectra.gob.cl/biblioteca/detalle1.asp?mfn=3253>
- Turner, J., & Grieco, M. (2000). Gender and Time Poverty: The Neglected Social Policy Implications of Gendered Time, Transport and Travel. *Time & Society*, 9(1), 129–136. <https://doi.org/10.1177/0961463X00009001007>

Wekerle, G. R. (2005). Gender Planning in Public Transit: Institutionalizing Feminist Policies, Changing Discourse, and Practices. In S. S. Fainstein & L. J. Servon (Eds.), *Gender and Planning: A Reader* (pp. 275–295). Rutgers University Press.

SECCIÓN 5

INTERVENCIONES – ACTORES, SOLUCIONES E INTERCAMBIOS



Sección 5. Intervenciones – actores, soluciones e intercambios

Panorama

Actualmente el transporte urbano no es neutral al género y la planeación casi nunca incluye una dimensión de género fuerte. Incluir esto en el ciclo de planeación ayudaría a lograr un transporte más sensible al género e inclusivo.

Los datos e información de movilidad con frecuencia no incluyen detalles sobre género o, cuando lo hacen, casi nunca se incluyen en los diagnósticos o análisis que se utilizan para la planeación del transporte o las mejoras a este, ya sea a nivel nacional o de ciudad.

Hay poco intercambio de información y experiencias entre ciudades o agencias acerca de los retos, experiencias o medidas exitosas que se enfocan en las mujeres y el transporte público ya sea a nivel local, nacional o regional, y esto se considera como un vacío en conocimiento e investigación.

A pesar de contar con varios ejemplos y herramientas, hay una falta de capacidad técnica a nivel nacional y de ciudad, y la base de evidencia aún es reducida y el interés académico y experticia en cuanto a investigación están fragmentados.

Hay pocas guías disponibles para los diferentes grupos de partes interesadas y los resultados de ella se mueve segura se han utilizado para ayudar a desarrollar referencias y propuestas iniciales.

A escala global hay una correlación fuerte y positiva entre transporte sostenible, empoderamiento de las mujeres, su posición en la sociedad y el crecimiento económico. Estos temas se están destacando a nivel internacional y las conclusiones combinadas de las tres ciudades proporcionan perspectivas útiles para que las ciudades puedan dar sus propios pasos en cuanto a resolver este problema, y que puedan proporcionar información a las entidades nacionales responsables de monitorear el progreso en cuanto a la Agenda 2030.

TOMAR MEDIDAS

Esta sección define los principales actores que pueden introducir cambios y los tipos de acciones que pueden tomarse para abordar este problema. Sugiere medidas prácticas que pueden ser replicadas y escaladas e intersecciones de ‘quién debería/podría hacer qué’. A pesar de las similitudes que se encontraron en las ciudades y en muchas ciudades alrededor del mundo, este es un tema que requiere acción local y las soluciones pueden estar inspiradas en lo que se ha hecho en otros lugares, pero deben desarrollarse con base en las necesidades y el contexto local.

Hay una gran cantidad de actores clave y partes interesadas en el transporte, que van desde lo nacional a lo local. Las secciones anteriores muestran cómo se puede realizar una línea base y diagnóstico de una ciudad. Esta sección proporciona algunas recomendaciones específicas para integrar los aspectos de género en el trabajo de los actores clave y los tomadores de decisiones. Al agrupar la gran cantidad de actores clave en tres categorías principales y brindar orientación a cada grupo, en esta sección del kit de herramientas cada grupo podrá encontrar inspiración para acciones locales relevantes.

Se presentan varios tipos de intervenciones, así como herramientas utilizadas, inicialmente en las ciudades que cubre este estudio, pero también por otras, que pueden ser implementadas por diversos actores, creando una colección de ejemplos que el equipo del estudio consideró útiles para inspirar nuevas acciones en diferentes ciudades.

Este estudio ha demostrado que los costos de oportunidad de ignorar la dimensión de género en el transporte urbano son particularmente altos. Pasar por alto o atenuar las diferencias sobre cómo los hombres y mujeres usan y perciben el transporte, reduce la efectividad y eficiencia de los proyectos y la infraestructura de transporte, y en particular puede socavar los impactos positivos esperados para las poblaciones de bajos ingresos – comúnmente las comunidades que se esperan se beneficien más del proyecto.

A nivel global hay una correlación fuerte y positiva entre transporte sostenible, empoderamiento de las mujeres, su posición en la sociedad y el crecimiento económico (ver Sección 1). Con base en esta evidencia y el interés internacional en políticas específicas sobre género ligadas al transporte, es claro que el transporte juega un rol definitivo en el empoderamiento de las mujeres, mucho más allá de la función de viajes. Sin embargo, actualmente, las consideraciones de género en transporte (planeación, desarrollo y operaciones) frecuentemente no se tienen en cuenta. Esto principalmente se debe a una falta de capacidad, especialmente a nivel institucional, y un supuesto extendido entre los planificadores de transporte, desarrolladores y operadores, así como aquellos en roles de toma de decisión, acerca de que un enfoque neutro en cuanto a género, en lugar de uno sensible al género, es suficiente.

Ella se mueve segura

Un estudio sobre la seguridad personal de las mujeres y el transporte público en tres ciudades de América Latina

Cuadro 8: Cerrar brechas de género. Fuente: (UN Secretary-General's High Panel, 2017)

“Cerrar las brechas de género en el ámbito económico no solamente mejoraría el empoderamiento de las mujeres, sino que también apoyaría el progreso hacia el cumplimiento de varios de los Objetivos de Desarrollo Sostenible que son esenciales para un crecimiento inclusivo y sostenible – un objetivo de política clave adoptado por la comunidad global”

Los equipos involucrados en este trabajo consideran que, si se quieren cambiar los paradigmas actuales de toma de decisiones y planeación de transporte urbano hacia un modelo más sostenible, se necesita incorporar de manera más formal y robusta las consideraciones de género. De hecho, si el género no se considera apropiadamente, el transporte no puede ser completamente inclusivo. Como la línea base y el nivel de información sobre género y transporte aún es reducido, hay mucho trabajo por hacer.

La seguridad es un punto importante de entrada, como lo muestran los resultados de este estudio, y el miedo al acoso y la violencia son determinantes

Actores y partes interesadas

Quién debe hacer qué, siempre es una pregunta crucial. Hay un gran número de actores y partes interesadas que pueden tomar acciones en este tema. La audiencia de este conjunto de herramientas refleja esta variedad.

En América Latina y muchos países alrededor del mundo, las agencias de desarrollo tienen un papel

clave de las decisiones de viaje (en especial para mujeres). Aunque es difícil de cuantificar, estas preocupaciones probablemente también tienen impactos directos sobre el desarrollo local y regional, la igualdad y equidad de género, y el empoderamiento de las mujeres más allá de las funciones de transporte en sí.

En este estudio también se encontró que una manera efectiva de abordar esto es incluir más a las mujeres en el proceso de toma de decisiones y asegurar que las perspectivas e intereses variados de un amplio número de actores se tomen en cuenta y se respeten, así como alentar a más mujeres a emplearse en el transporte. Esto se demostró con la vinculación de los consejos asesores y la divulgación hacia las circunscripciones de mujeres durante el estudio. Para algunos, invertir en difusión con base en género y el esfuerzo extra que esto implica puede parecer un lujo, pero este estudio concluyó que los riesgos de no hacerlo ahora son extremadamente altos.

de influencia en el desarrollo de políticas y proyectos sociales y urbanos. El sistema de transporte de una ciudad es el resultado de varias iteraciones de planes de transporte a través de varios años y bajo diferentes administraciones. Esta sección se enfoca, en particular, en las posibles intersecciones de género y transporte a través de los lentes de ciclos de planeación y desarrollo.

Para simplificar el uso del conjunto de herramientas, los equipos de trabajo recolectaron varias acciones y medidas que podrían ser utilizadas por un gran número de actores al abordar temas de seguridad personal, género y transporte urbano sostenible e inclusivo. Este trabajo incluye la recolección de datos e información y soluciones revisadas, pero no hay recomendaciones claras sobre qué debería hacer una ciudad, pues las soluciones tienen más impacto y son más sostenibles si se co-crean a nivel de ciudad, debido a la complejidad de este asunto. El conjunto de herramientas proporciona una guía e indicaciones sobre qué puede hacerse y qué se ha hecho en otros lugares, pero al final las mejores soluciones son las que tienen sentido a nivel local.

En términos de identificar roles y responsabilidades, así como la asignación de recursos, varios actores públicos y privados deberán tomar el liderazgo. Sin embargo, las agencias públicas deben ayudar a los actores privados con recursos, de manera que puedan contribuir de manera efectiva, puesto que un transporte inclusivo y sensible al género debería considerarse un bien común.

El ciclo de planeación

Las instituciones de planeación varían enormemente según ciudades y países, pero la mayoría de los procesos de planeación incluyen cinco pasos o fases (Figura 37). Estas usualmente son:

- Análisis de la problemática, factibilidad de las acciones y formulación (diagnóstico);
- Proceso(s) de planeación y diseño;

Cuadro 9: Un ejemplo de la complejidad de la gobernanza en el transporte. Elaboración propia

Algunas características particulares de las disposiciones de gobernanza de Santiago::

- Metro Santiago tiene 52 jurisdicciones municipales, 34 de ellas urbanas, cada una con su propio alcalde y consejo elegidos.
- El Gobierno Regional es, por mucho, una entidad coordinadora, pues solamente ahora está en transición hacia un gobernador elegido y hay un consejo regional elegido que es principalmente responsable por la asignación de recursos de inversión.
- La mayoría de las decisiones de planeación las toman las secretarías regionales de cada ministerio nacional individual, con muy poca coordinación y rivalidad frecuente entre ellos. Las principales entidades que toman decisiones en cuanto a transporte son las Secretarías Regionales del Ministerio de Obras Públicas (para autopistas y grandes inversiones viales), Transporte y Telecomunicaciones (buses, taxis, taxis colectivos), Vivienda y Urbanismo (ciclovías), y Gobiernos Municipales (aceras, algunos parques y espacios públicos).
- Una secretaría de planeación de transporte, SECTRA, coordina la política para las regiones Norte, Centro y Sur de Chile, pero no tiene capacidad de implementación.
- El transporte público en Santiago incluye el Metro – operado y de propiedad del gobierno –, Transantiago, una oficina del Ministerio de Transporte que gestiona licitaciones y contratos con empresas privadas que proveen el servicio de bus, y la autoridad regional de transporte que es responsable de los taxis y taxis colectivos.
- El transporte público en regiones como Temuco es supervisado por la oficina regional de transporte, y lo proveen operadores privados de buses, muchos operando solo uno o dos buses.

- Formulación de marcos regulatorios (políticas, programas), protocolos y procesos para construcción/infraestructura (proyectos);
- Implementación (políticas y programas) y operación (proyectos);
- Monitoreo y evaluación.

El ciclo de planificación del transporte sostenible



Figura 37. El ciclo de planeación del transporte sostenible. Fuente: (Laboratorio de Cambio Social - Chile, s/f).

Mientras que los sistemas de planeación varían, la mayoría siguen alguna versión de los pasos mostrados en la Figura 37. Lograr resultados que sean inclusivos con el género usando elementos de este conjunto de herramientas puede ocurrir en diferentes puntos del ciclo, en particular cuando se toman enfoques colaborativos. La sección externa indica acciones y medidas.

La siguiente sección sugiere formas de integrar las consideraciones de género en estos procesos de planeación típicos, según evidencia recolectada en el estudio *Ella se mueve segura*.

Toda planeación comienza con datos sobre los

usuarios de transporte. Recolectar datos desagregados por género es un buen comienzo, pero los datos también deberían incluir niveles socioeconómicos, motivos de viaje y distribución espacial para determinar mejor las implicaciones en cuanto a la formulación de políticas. Esta conclusión se basa, principalmente, en los hallazgos en Buenos Aires y Santiago, que mostraron algunas diferencias en la percepción e incidencia del acoso, así como en las reacciones y comportamientos hacia el transporte público según género y nivel de ingreso. Las mujeres de bajos ingresos eran las que tenían mayor ansiedad acerca de usar el transporte público, pero las mujeres que tenían más ingresos disponibles también tenían más opciones y confiaban en que

podían ‘comprar la salida’ de una situación si era necesario, así que tenían menos miedo de viajar y de lo que pudiera ocurrir.

La importancia de tener datos desagregados se resalta firmemente. Esto no solamente incluye la división básica de género según las opciones/modos de transporte disponible incluyendo formal e informal, sino que necesita combinarse con información socioeconómica (incluyendo nivel de educación e ingreso), contexto espacial e información sobre intermodalidad/accesibilidad, etc. Las ciudades están comenzando a recolectar esta información (tal como Buenos Aires) pero necesita expandirse y usarse más rigurosamente en el análisis y la planeación del transporte.

A través del proceso de este estudio, los diferentes grados de colaboración con la sociedad civil y el rol continuo de las comunicaciones con el público en general fueron extremadamente importantes y estratégicos para el éxito de políticas y proyectos. El sistema de transporte no es solamente un artefacto de ingeniería, es un proceso dinámico en el que las dimensiones humanas juegan un rol muy importante. Este impacta las vidas de las personas (de todos los niveles de ingreso, educación y estatus social) todos los días del año.

Cómo se comunican las mejoras o cambios en el sistema hacia hombres y mujeres, y los mensajes respectivos basados en género requieren esfuerzo, reflexión y ensayos. Las mujeres o los hombres no son grupos homogéneos. Hay muchos subgrupos que pueden requerir atención específica, y por lo

tanto necesitan más que un enfoque de ‘mínimo común denominador’.

Identificar e involucrar a los ciudadanos individuales, en particular a través de organizaciones de ciudadanos con intereses y compromiso por temas de género, equidad, sostenibilidad u otros asociados con el transporte sostenible, moviliza diferentes tipos de conocimientos y habilidades, y juega un papel crucial en mejorar la calidad del sistema final de transporte. Más aún, puede movilizar otras redes para mejorar la credibilidad de ciertas iniciativas y garantizar el apoyo suficiente para lograr que se disponga de los recursos cruciales que sean necesarios.

Las herramientas y enfoques sensibles al género, tales como los que se incluyen en este conjunto de herramientas, se pueden aplicar en cualquier fase del ciclo de planeación. Obviamente, lograr la mezcla correcta según necesidades locales, contexto y requerimientos de la población es crucial, y varía de ciudad a ciudad. Sobre todo, combinar medidas para lograr los mejores resultados para un nivel dado de recursos es particularmente importante.

SUGERENCIAS DE ACCIÓN

En general, las recomendaciones principales son:

- Involucrar a las mujeres planeadoras urbanas y de transporte en el proceso de toma de decisiones y formulación de políticas y, por lo tanto, incrementar la participación y representación de las mujeres a través del proceso de planeación de transporte y evaluación.

- Desarrollar alianzas con ministerios nacionales, locales y centrales: transporte, educación, salud, empleo, planeación y finanzas. Involucrar a los gobiernos locales, ONG, organizaciones de mujeres, academia e instituciones de investigación es vital.
- Mejorar la colaboración a través de redes formales e informales y el uso de mecanismos como comisiones y comités, grupos técnicos de trabajo, mesas redondas, etc. Estos deberían involucrar actores gubernamentales y no

gubernamentales con el objetivo de desarrollar vínculos más colaborativos entre las políticas sociales, de transporte y planeación urbana. Superar los desacuerdos en los roles y las responsabilidades es un aspecto clave de esto, y la atención de funcionarios de alto nivel (con poder de acción) también es importante, de otra manera las personas solo proveerán ‘palabrería’ a este trabajo y enviarán personas subalternas, sin experiencia o desinteresados a estos foros.

Entender a diferentes actores, agentes, ciudadanos

Hay muchas personas y grupos que pueden ser relevantes en cuanto a lograr un transporte más inclusivo con el género y sostenible en una ciudad. ‘Actores’ o tomadores de decisiones, es una manera relativamente neutral de llamar a los grupos de personas con diferentes roles, habilidades, necesidades, aspiraciones y capacidad de influenciar el proceso de planeación. ‘Agentes’ o ‘partes interesadas’, se refiere a tipos específicos de personas con intereses particulares en una política o proyecto dado. Estos también son numerosos y diversos, y hay tantas maneras de definirlos como de trabajar efectivamente con ellos.

Dado que el acoso sexual y la violencia contra las mujeres reflejan temas sociales profundos y complejos que las más afectadas no pueden abordar de manera efectiva, actuar individualmente tiene pocas probabilidades de producir un cambio sostenible.

“Si quieres ir rápido, ve solo, pero si quieres ir más lejos, entonces viajen juntos.”

— PROVERBIO AFRICANO

Para este propósito, este conjunto de herramientas ha agrupado a los agentes bajo tres categorías principales: sectores público, privado, ciudadano y academia, con el objetivo de representar grupos típicos de partes interesadas.

ACTORES DEL SECTOR PÚBLICO

Los actores del sector público incluyen nacionales, regionales y locales. Estos incluyen alcaldes, planificadores y otros políticos clave, asesores de alto nivel, autoridades y operadores de transporte público (aunque en algunos casos estos se ubican en el sector privado), etc. La lista incluye aquellos que son responsables tanto directamente como indirectamente por el transporte urbano. El personal de los ministerios de la mujer, transporte, salud,

planeación social u otros pueden ser altamente relevantes para la implementación exitosa de medidas inclusivas con el género como se describe en este conjunto de herramientas. Las agencias de desarrollo y financieras se agrupan en esta categoría como grupos que influyen la infraestructura y cómo se comportan los actores públicos.

SECTOR PRIVADO

Los actores del sector privado varían, pero en general incluyen consultores (que pueden proveer estudios o implementar proyectos); compañías que operan el transporte público o servicios auxiliares; operadores de bicicletas públicas, taxis, taxis colectivos u otros servicios complementarios, así como el sector financiero, bancos privados y otras compañías que puedan patrocinarlos como parte del funcionamiento global del sistema de transporte. Las acciones de estas compañías usualmente dependen de obligaciones contractuales, regulatorias u otras (típicamente una combinación), pero de manera creciente, todos los actores están al tanto de la importancia de ir más allá de los mínimos estatutarios para realmente servir bien a la ciudad, con mayor eficiencia.

CIUDADANOS – ORGANIZACIONES E INDIVIDUOS

Los ciudadanos son la gran mayoría de las personas, el público general (excluyendo, en este contexto, a los actores del sector privado y el gobierno, que participan del proceso de planeación como representantes de los sectores público y privado). Los ciudadanos por naturaleza son muy diversos, pero algunos subgrupos particulares son altamente relevantes para el propósito de incrementar la sen-

sibilidad de género en el transporte urbano. Estos están todos interrelacionados e incluyen mujeres, niñas, adultos mayores, niños y jóvenes, población de escasos recursos, población con discapacidades (mentales y físicas), vendedores ambulantes, callejeros o de mercado, conductores de automóviles, ciclistas, peatones, etc.

Los ciudadanos organizados, a menudo llamados ‘sociedad civil’, son centrales en promover el cambio y el activismo de base creando la presión necesaria para superar las barreras al cambio sistémico (en cuanto a acciones positivas y reacciones negativas) y pueden servir como sistemas de ‘alerta temprana’ útiles.

Los ciudadanos activos pueden contribuir enormemente para convencer, apoyar y asegurar la correcta implementación de políticas y programas, así como ayudar a integrar las innovaciones sensibles al género en el transporte público. Los ciudadanos individuales también pueden influenciar decisiones a través de blogs, piezas de opinión, escritura de cartas activistas o eventos formales de participación. Los grupos de ciudadanos organizados son el estándar de oro: acumulan conocimiento y credibilidad, pueden crecer con nuevos sistemas, y ayudan a sensibilizar a sus pares sobre por qué estos temas son importantes.

No todos encajan perfectamente en estas categorías. Los investigadores universitarios pueden participar como asesores independientes o como consultores, contratados directamente o a través de licitaciones. Esto implica que tienden a funcionar de manera

híbrida, combinando características de entidades privadas y públicas. Tener guías éticas fuertes ayuda a mantener estándares altos de transparencia y tratamiento de todos los involucrados en cualquier proceso de planeación, y es necesario considerar el uso e integración de conocimiento y métodos cien-

tíficos locales en la planeación del transporte sostenible e inclusivo con el género.

El Anexo 6 Primeras indicaciones del impacto del estudio (2018) proporciona información sobre la experiencia de los equipos que puede ser útil.

Guía para acción

Esta sección presenta algunos principios guía para los grupos principales de partes interesadas y cómo pueden trabajar juntos para mejorar el transporte sensible al género en sus ciudades. Hay tres ámbitos principales de acción considerados importantes: política; planeación, operación e infraestructura; y comunicaciones (Figura 38).

El conjunto de herramientas indica aquellos que deben liderar en estas áreas, pero esto no implica que este es exclusivamente su dominio. Los roles de estos tres ámbitos principales están altamente interrelacionados.

Ámbitos de acción a tratar

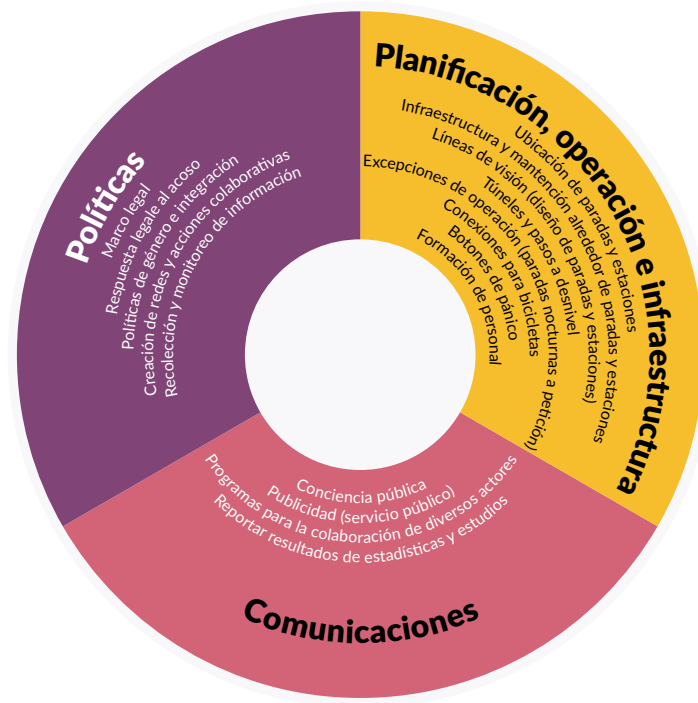


Figura 38. Ámbitos de acción. Fuente: Heather Allen

ÁMBITO DE POLÍTICA – ACTORES PÚBLICOS

Se requiere que el fomento y apoyo para abordar las necesidades de género y transporte provenga del nivel más alto en una ciudad. Las mujeres son una parte importante en cualquier ciudad y con frecuencia representan más de la mitad de la población local. Al reconocer esto, los alcaldes y sus consejos envían un mensaje político importante sobre equidad e inclusión.

Las innovaciones en política pueden ser iniciadas por un liderazgo visionario en la administración de una ciudad o un órgano electo, o por grupos externos de la sociedad civil. De cualquier manera, es importante juntar a un grupo pequeño pero representativo que combine los niveles del ciudadano, político y técnico más comprometidos para lograr un consenso y trabajar conjuntamente en el desarrollo y la aplicación de la mejor estrategia para el cambio.

Establecer una línea base, empezando con el diagnóstico del problema en el contexto local, es un buen punto de inicio. Como se estableció en este estudio, es de vital importancia incorporar las necesidades de las mujeres en las redes de transporte. Esto incluye el desarrollo de políticas de acción de

género (tales como políticas de empleo orientadas hacia la igualdad de oportunidades y alentar a las mujeres a que apliquen a empleos en el sector, así como otras políticas que ayuden a fomentar el acceso equitativo al transporte). El ímpetu de recolectar datos desagregados empieza en el nivel de procesos de recolección de datos y frecuencia para encuestas de hogares y movilidad (ver la sección anterior sobre recolección de datos desagregados por género, ingreso, modo y motivo de viaje). Se puede definir mucho más a partir de esta información en términos de género, y los modos que las mujeres usan más, que simplemente los orígenes y destinos.

Desarrollar e implementar un Plan de Acción y Análisis de Género (PAAG) a nivel de ciudad puede ser un primer paso útil. El desarrollo de un plan de este tipo es un proceso dinámico, que requiere apoyo activo, así como recursos, pero debería encajar en los objetivos de desarrollo de cualquier ciudad, así como en otras ambiciones tales como la habitabilidad, el desarrollo inclusivo y la justicia social. Este plan también ayudaría a proporcionar una plataforma para incrementar la participación y representación de las mujeres e involucrarlas en los diferentes procesos de planeación.

Planes de acción y análisis de género con el desarrollo de políticas, programas y proyectos

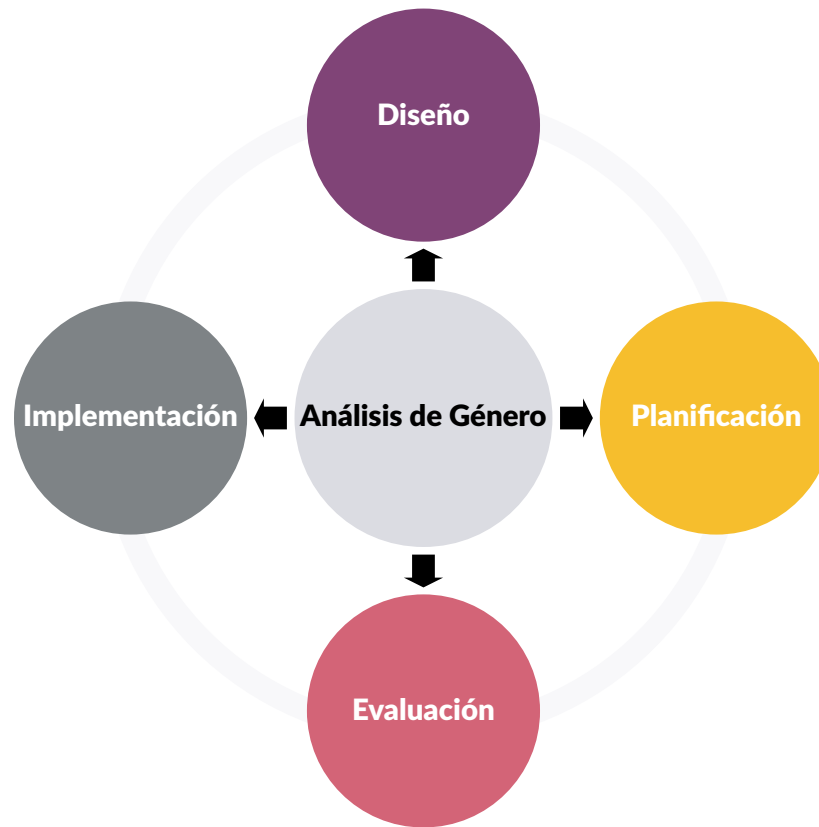


Figura 39. Intersecciones de los planes de acción y análisis de género con el desarrollo de políticas, programas y proyectos. Fuente: Heather Allen

EMPEZAR EL PROCESO INTERNAMENTE EN LA ADMINISTRACIÓN DE LA CIUDAD

Consultar a los líderes de los departamentos de planeación urbana y movilidad sobre cómo incluyen (o no incluyen) actualmente el género en la planeación de transporte y movilidad urbana, permite tener una idea del enfoque actual hacia género y transporte a nivel de ciudad. Se pueden incluir expertos locales que asesoren sobre enfoques adecuados.

Los pasos típicos incluyen:

- (i). Evaluar si hay programas nacionales de asistencia o iniciativas internacionales que puedan apoyar las ambiciones y asignar recursos para la estrategia e implementación de un Plan de Acción de Género.
- (ii). Iniciar un ejercicio de mapeo para ubicar los principales actores y aliados. Esto puede hacerse consultando con universidades locales, expertos en género y transporte, la sociedad civil, ONG y grupos de mujeres para establecer mejor las necesidades de las mujeres en la ciudad.

(iii). Establecer la línea base utilizando datos desagregados (inicialmente para orígenes y destinos) que puedan ayudar a mostrar cómo se mueven las mujeres en la ciudad. Se puede lograr una revisión más detallada si estos datos se superponen con información sobre transporte público, y rutas de bicicleta y caminata. Esto se puede hacer a nivel de distrito o vecindario, para dar una idea de la distribución espacial de ingreso y la disponibilidad de transporte público, lo cual ayuda a identificar vacíos y bajos niveles de accesibilidad.

(iv). Instaurar un comité multi-actor con una dirección de alto nivel que se apropie, desarrolle y/o renueve la política de acción en género y monitoree cómo está progresando el (PAAG).

(v). Definir responsabilidades claras y asignar los recursos y mandatos necesarios en las diferentes unidades de la administración. Garantizar que los distritos y consejos locales puedan acceder a financiación limitada para acciones concretas (tal como talleres participativos, auditorías de seguridad o campañas de sensibilización locales) es particularmente útil para lograr desarrollar e implementar políticas integradas a nivel de ciudad.

(vi). Implementar el Plan de Acción en Género y definir procesos para monitorear la implementación, de manera que retenga su naturaleza dinámica y las personas presten atención al tema en todos los aspectos de la planeación urbana y de transporte.

(vii). Revisar el número de mujeres en los departamentos de transporte y planeación urbana para asegurar que hay un buen balance de gé-

nero en los procesos internos de toma de decisiones.

(viii). Medir el impacto de las medidas implementadas, de ser necesario, reajustar y actualizar regularmente el plan (cada 4-7 años).

(ix). Un PAAG puede integrarse en un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) (Frank Wefering, Siegfried Rupperecht, Sebastian Bührmann, & Susanne Böhler-Baedeker, 2013).

RECOLECCIÓN DE DATOS

Este estudio ha resaltado la importancia crucial de recolectar y analizar datos desagregados por género (y combinar estos datos con ingreso, modo y motivo de viaje). Cómo hacer esto de mejor manera es un área de debate, y requiere más trabajo e investigación. Lo que es claro es que hay varios parámetros que necesitan considerarse mejor para lograr un transporte que responda al género. Como se mencionó, las estructuras sociales cambiantes de la sociedad moderna en las ciudades muestran un número creciente de hogares con un solo progenitor, muchos encabezados por mujeres, y analizar sus dinámicas podría proporcionar información interesante no solo sobre requerimientos de transporte, sino en relación a cómo reducir la pobreza en la ciudad.

Hay varias herramientas y tecnologías que pueden usarse para reducir los costos de las encuestas y la recolección de datos, en particular las aplicaciones gratuitas de smartphone o disponibles por un bajo costo.

Adicionalmente, mientras que este estudio solamente investigó mujeres que usaron el transporte público, hay mucho que aprender de estudiar mujeres que

actualmente no son usuarias y las razones por las que eligen otros modos (ej. falta de disponibilidad, asequibilidad, proximidad, seguridad). Por ejemplo,

en Quito, el estudio 2011 de hogares preguntó por las razones para no viajar diariamente, los resultados se muestran en la Figura 40.

Porcentaje de la población que no viaja en Quito por actividad ocupacional

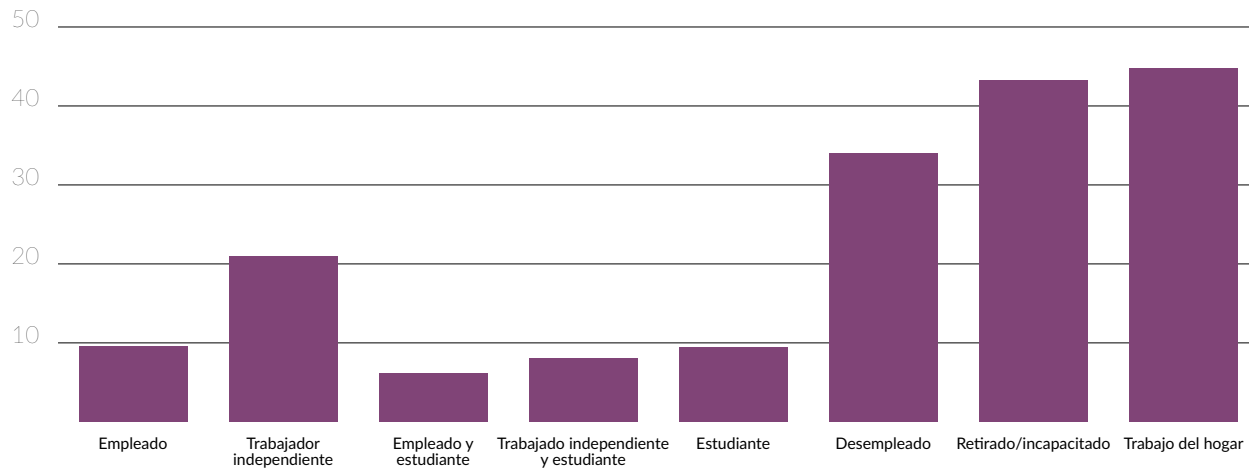


Figura 40. Porcentaje de la población de Quito que no viajó el día de la encuesta según ocupación. Fuente: (Metro Quito, 2012).

PLANEACIÓN, INFRAESTRUCTURA Y DISEÑO DE SISTEMAS – ACTORES PÚBLICOS Y PRIVADOS

Entender profundamente a dónde viajan actualmente los hombres y las mujeres, pero también a dónde les gustaría viajar si el transporte estuviera disponible, es una condición necesaria para lograr un sistema de transporte que sea tan atractivo para las mujeres como lo es para los hombres. Típicamente la planeación de rutas se enfoca en llevar a las personas más cerca de los empleos y, hasta cierto punto, los establecimientos de educación, salud y deportes, pero esto puede no servir bien a las necesidades de las mujeres, como se ha explicado previamente.

Mapear información sobre los orígenes y destinos específicamente de los viajes de las mujeres ayuda a revelar dónde hay vacíos en la provisión de transporte y, por consiguiente, planear una prestación del servicio que sea acorde con sus necesidades. Los grupos focales exclusivos de mujeres también proporcionan buena información sobre esto, y pueden complementarse con auditorías locales. Estas pueden ser de particular uso e interés cuando se rediseñan ciertas áreas.

El mapeo de accesibilidad puede ayudar a proporcionar esta información, en especial si los lugares clave de interés son aquellos que son importantes para las mujeres – estos pueden incluir mercados,

hospitales y escuelas, en lugar de estaciones de trenes principales, distritos comerciales o centros de empleo.

El diseño de infraestructura y planeación de rutas también debe abordarse desde una perspectiva de género. Cuando sea posible, debe prestarse atención a dónde se ubican los paraderos y estaciones de buses respecto a las actividades comerciales según esta visión. Las mujeres y niñas que usan el transporte en las noches pueden decidir no usarlo si están cerca de espacios públicos o ubicaciones típicamente dominadas por hombres tales como bares, lugares de apuestas o tiendas de licores (aunque esto puede cambiar en el tiempo). Los equipamientos clave que usan las mujeres deben tener la misma importancia que aquellos usados típicamente por hombres.

INCORPORAR EL GÉNERO EN LA PLANEACIÓN Y EL DISEÑO

En las etapas de planeación y diseño, es extremadamente importante consultar e involucrar a los usuarios, en particular a las mujeres de diferentes edades y origen sociocultural en el diseño de la infraestructura y los sistemas. Hay muchas herramientas disponibles para facilitar esto regularmente, tal como los comités asesores, el mapeo participativo, las auditorías de campo, etc. Un enfoque de ‘urbanismo táctico’, que permita a los usuarios probar a dar retroalimentación sobre el diseño de paraderos, buses y otros componentes clave de la infraestructura del sistema puede ayudar a mejorar el diseño y la atracción de usuarios, así como generar entusiasmo por los cambios.

Muchas intervenciones se relacionan al concepto de Diseño Universal (también llamado diseño inclusivo o accesible y/o planeación accesible) de instalaciones y servicios de transporte, que están diseñadas para acomodar el mayor rango de usuarios potenciales, incluyendo personas con discapacidades de movilidad o visuales y otras necesidades especiales. El ‘acceso universal’ está creciendo como área de interés, con base en un proceso de innovación colaborativo en la accesibilidad al transporte que junta a todos los actores involucrados en el campo: usuarios finales, operadores, autoridades, diseñadores y fabricantes.

Los niveles de aglomeración que excedan los 6 pax/m² son usualmente más problemáticos para las mujeres que para los hombres, dado que en estos casos es cuando la mayoría del acoso (y hurtos menores) ocurre. En Europa y Estados Unidos, el estándar aceptable es de 4 pax/m². Los planificadores deberían considerar también que las mujeres requieren más espacio para caminar y las rampas de acceso son útiles (pues frecuentemente viajan acompañadas, con bolsas de compras y/o coches de bebé). Entonces, el ancho de las aceras, así como los obstáculos que típicamente impiden el paso de los peatones (tal como postes de luz, estaciones eléctricas y vehículos estacionados) probablemente afectan más a las mujeres que a los hombres. También son deseables otros aspectos como más bancas y otros equipamientos tales como baños de calidad y dedicados, especialmente en los puntos de intercambio.

Muchos de estos aspectos mejorarán el transporte para las mujeres, pero también para otros miembros de la sociedad que pueden tener dificultades para ac-

ceder al sistema debido a razones físicas, cognitivas o emocionales.

INTEGRAR EL GÉNERO EN LOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA Y DISEÑO VEHICULAR

Hay varias maneras en las que los aspectos de género pueden incorporarse en grandes proyectos de transporte:

- En la consecución de contratos (en especial en recolección de datos);
- Mejorar la infraestructura, el diseño del sistema y los aspectos operacionales;
- En desarrollar capacidades a nivel nacional y local con tomadores de decisiones, planificadores de transporte e ingenieros y
- Motivando a la industria de la construcción con cuotas y protocolos.

Las agencias públicas y de desarrollo tienen un papel claro en asegurar que se hagan esfuerzos para garantizar que las mujeres se beneficien tanto como los hombres de cualquier proyecto de transporte que haya sido financiado por dinero público. A la fecha, los proyectos de transporte han sido tradicionalmente ‘neutros al género’ – considerando poco o nada cómo un proyecto dado impactará a las mujeres. Esto está cambiando lentamente pero todavía es un componente relativamente frágil de la mayoría de proyectos de transporte.

Hay un número creciente de proyectos de transporte y niveles de inversión en la región. Esto brinda una oportunidad para incluir aspectos de género en los diseños del proyecto, trayendo beneficios a

las mujeres (especialmente aquellas que viajan con niños y que actualmente encuentran el sistema inaccesible) pero también para los adultos mayores, adolescentes y aquellos que puedan tener alguna discapacidad física, en últimas ayudando a que las ciudades sean más inclusivas.

La construcción de infraestructura y la ingeniería del transporte son disciplinas tradicionalmente dominadas por hombres. Esto presenta dos desafíos principales: por un lado, cómo incluir el género de manera sistemática y robusta en el diseño, desarrollo e implementación de proyectos; y, por otro lado, cómo asegurar que las oportunidades laborales creadas por un proyecto de transporte no beneficien exclusivamente a los hombres. Esto es particularmente cierto para las empresas de infraestructura/construcción, que son predominantemente manejadas e integradas por hombres. Aun así, hay varias áreas en las que las mujeres tienen ventajas comparativas, y las cuotas para oportunidades laborales para mujeres pueden ser parte del proceso de reclutamiento.

Tener cuadrillas numerosas de hombres trabajando en campo, muchas veces lejos de sus propias familias, crea oportunidades para el acoso y problemas de índole sexual para las mujeres, niñas y niños vulnerables. Se puede alentar a los desarrolladores de proyectos y empresas de construcción con ‘zahnorias y garrotes’: asegurando que haya capacitación sobre género básica en el lugar; diseñando protocolos claros sobre el nivel de tolerancia de faltas; e indicándole al público general cómo pueden presentar una queja, en caso de ser necesario.

Algunos aspectos clave – con base en los resultados de las discusiones y los hallazgos de este estudio – que se consideran relevantes en términos de infraestructura son:

- **Accesibilidad** – las mujeres que viajan con compras y coches de bebé tienen las mismas necesidades que los usuarios adultos mayores y aquellos en sillas de ruedas. Por lo tanto, mantener los niveles de acceso o limitar el número y altura de escalones requeridos para acceder a los vehículos cuando se viaja entre modos es importante. Aceras, cruces y caminos deben diseñarse considerando a las mujeres y niños, e incorporar elementos de diseño como rampas e islas peatonales en los cruces que beneficien a todos, pero en especial a las mujeres que viajan con niños. Los vehículos de cama baja y entrada a nivel son claves.
- **Líneas de visión** – garantizar que haya líneas claras de visión (niveles de visibilidad) es probablemente el segundo aspecto más importante de diseño. Las mujeres frecuentemente evalúan los paraderos de bus o espacios públicos para asegurarse de que son seguros. En Quito, varias estaciones de BRT han sido rediseñadas y las barreras sólidas (desde el nivel del suelo hasta +/- 1,20 m) han sido reemplazadas por material transparente (ver ejemplos de rehabilitación de estaciones de BRT en Quito en Rehabilitación de paraderos de bus).
- **Iluminación** – la oscuridad fue declarada por varios participantes como un determinante clave de cuándo y cómo viajaban. Esto incluye la oscuridad en general, pero también las

áreas poco iluminadas o zonas oscuras. Lograr el nivel adecuado de luz en los paraderos de bus, estaciones y lugares de espera no es fácil. Si es muy alto (es decir, muy brillante) puede actuar como un tipo de reflector para atraer la atención en lugar de proteger a quienes están esperando o viajando, mientras que la iluminación insuficiente permite (y de hecho incita) a las personas a acechar en las esquinas oscuras, listas para sorprender víctimas. La ubicación de los postes de la luz no debería obstruir los corredores peatonales (esto es especialmente importante en cruces y para mujeres con coches) y las luces deberían tener un buen mantenimiento, en especial en áreas menos frecuentadas.

La evidencia anecdótica de Buenos Aires incluyó una historia acerca de una mujer que decidió caminar a su casa después de las 10 p.m. junto a los carriles dedicados a los buses, pues estos eran los mejor iluminados y le proporcionaban las mejores líneas de visión, de manera que ella podía ver quién estaba delante o detrás de ella.

- **Túneles y pasos elevados** – los túneles y pasos elevados deberían evitarse tanto como sea posible, pues hay evidencia sustancial de que constituyen lugares de riesgo significativo para todos los usuarios vulnerables. Si no pueden evitarse, los túneles y pasos elevados deben ser accesibles (con escaleras eléctricas o rampas, así como con escaleras) y deberían estar bien iluminados, pues es fácil que haya zonas oscuras. Idealmente, deben ser amplios, sin esquinas oscuras y con ascensores o escaleras eléctricas bien iluminadas.

La infraestructura de este tipo, construida en

Santiago durante la década de 1960, proporciona un ejemplo notable de cómo una inversión bien intencionada ha demostrado ser un desperdicio de fondos públicos. Varios túneles peatonales bajo la calle principal de Santiago – la Alameda – han sido cerrados debido a falta de uso. El espacio también puede verse invadido con vendedores ambulantes o callejeros y en la noche pueden ser refugio para ciertos grupos de personas, que también pueden tener más probabilidad de acosar a las mujeres, en especial si están bajo la influencia del alcohol o las drogas.

- **Nodos y puntos de intercambio** – muchos viajes requieren un intercambio, en especial dado que las mujeres hacen más viajes que los hombres. Los puntos de intercambio en sí pueden funcionar como ‘ojos en la calle’ y pueden estar diseñados para ser centros dinámicos con la posibilidad de pequeñas tiendas, servicios y en ocasiones puestos de venta autorizados. Vincular los mayores puntos de intercambio con sistemas efectivos de atención y denuncia ha sido una estrategia exitosa (como en las Cabinas Cuéntame de Quito). Esto puede combinarse con otros sistemas de información, pero deben estar debidamente identificados para que las mujeres, en especial, puedan usarlos para reportar cualquier tipo de incidente.

Los puntos de intercambio más pequeños pueden que permitan requerir una caminata corta, pero igualmente deben estar bien diseñados con buenos niveles de iluminación y sin áreas oscuras en las que los hombres puedan acechar o congregarse haciendo sentir incómodas a las

mujeres cuando pasan. La información apropiada para los pasajeros sobre cuándo se espera el transporte también puede ser útil para reducir la ansiedad y puede permitir que las mujeres (y otros) puedan manejar sus tiempos de espera mejor. Se deben proveer equipamientos con baños segregados que tengan accesos bien iluminados, abiertos y seguros, al igual que un nivel mínimo de áreas de descanso con lugares para sentarse. Todos los puntos de intercambio deben ser apropiados para la difusión de campañas de comunicación.

- **Orientación, señalización e información para pasajeros** – las mujeres están acostumbradas a planear sus viajes más que los hombres, quienes tienden a apegarse a horarios, rutas y modos habituales. Esto se debe principalmente al rol de cuidado de las mujeres, pues frecuentemente deben acomodar sus horarios a los de los niños, familiares, compras y otras diligencias de forma diaria. Así pues, la información sobre a dónde las lleva el transporte, en qué horarios y cuánto costará, así como qué tan rápido o fácil pueden hacer intercambios es de mayor importancia para ellas. La señalización e información para pasajeros clara, en especial sobre cambios o alteraciones en los servicios, es crucial para que puedan cambiar sus planes si así lo requieren.

- **Diseño de los vehículos y material rodante** – debe incluir los estándares y funciones apropiadas. Es obvio que el acceso ‘sin barreras’ es importante, e idealmente la red entera debe ser completamente accesible.

Los vagones interconectados en los metros y

trenes permiten que las personas circulen libremente. Sin embargo, esto puede tener tanto aspectos positivos como negativos, dado que las mujeres pueden abordar un vagón que perciben como ‘seguro’, pero si alguien está buscando mujeres solas o vulnerables para acosar, también pueden encontrarlas más fácilmente y es más difícil para ellas cambiar de vagones o ‘escapar’. El diseño de los buses puede incluir áreas para sentarse cerca del conductor para ser usadas de noche, y la manera en la que el compartimiento del conductor del bus está diseñado y/o cámaras de seguridad en el vehículo pueden permitir que vea las esquinas del bus en las que puede tener lugar el acoso.

- **El ancho de los corredores, puertas y torniquetes** también debe ser suficiente para que pueda ser usado cómodamente por aquellos con sillas de ruedas, coches de bebé, niños pequeños y compras. La designación de asientos específicos para mujeres embarazadas, con niños o quienes tienen alguna discapacidad también es bienvenida, y la comunicación clara ligada con aprobación social ayuda a normalizar el uso adecuado de estos asientos.
- **Las barandas y manijas** pueden ser difíciles de usar para las mujeres si están diseñadas para hombres. Por un lado, las mujeres en general son de menor estatura que los hombres, así que el posicionamiento de las barandas debe permitir que las mujeres las alcancen fácilmente y además deben evitar que las mujeres se ubiquen en posiciones incómodas o que las hagan sentir vulnerables, en especial cuando hay aglomeraciones. En los grupos focales se

mencionaron las caídas y empujones como problemas (en las tres ciudades) y estas son causas comunes de lesiones en los adultos mayores. Como las mujeres viajan frecuentemente con compras y niños, también tienen mayores riesgos de caerse cuando los vehículos se ponen en marcha o se detienen, así que tener manijas y barandas adecuadas, y especificadas en el diseño del vehículo también es un aspecto de género importante.

DISEÑO OPERACIONAL DEL TRANSPORTE

Hay varios aspectos operacionales que pueden mejorarse y que, si se integran en la práctica común, pueden volver el transporte más sensible al género. Esto se puede ver desde diferentes perspectivas, incluyendo cómo se organiza, programa y opera el transporte; así como incrementar el número de mujeres activas en el sector, cómo el personal de atención directa interactúa con las mujeres y qué tanto se les capacita o alienta para que sean sensibles al género.

Las rutas deben planearse para que se pueda acceder a centros de interés para las mujeres, así como para los de los hombres. En otras palabras, los planificadores deben ser más sensibles a las necesidades de las mujeres. Sin embargo, esto es difícil sin buenos datos. La programación también debe adaptarse a ciertas necesidades de las mujeres.

INTEGRACIÓN DE TARIFAS Y ASEQUIBILIDAD

Las mujeres de bajos ingresos, en particular, sufren más si deben pagar cada viaje en transporte público de manera individual cuando deben encadenar viajes. También suelen ser más vulnerables a la extorsión (cuando los conductores o personal incrementan los precios ilegalmente porque son mujeres o porque viajan con niños o mercancía) en alguna de las etapas de sus viajes múltiples. Entonces, no hace falta decir que la integración de tarifas con cambios fluidos les da ventajas particulares a ellas, desde que el sistema no esté diseñado para excluirlas (por ejemplo, si hay requerimientos para un pago inicial ‘alto’¹ en una tarjeta de viaje). Una de las razones por las que muchas mujeres de bajos ingresos eligen no usar transporte público – al menos para algunas etapas de su viaje – es ser cuidadosas con el monto que gastan en transporte.

SISTEMAS DE DENUNCIA

Este estudio encontró que hay un sub-reporte significativo de eventos de acoso. Esto se basó en el hecho de que las mujeres en las tres ciudades manifestaron altos niveles de acoso, pero esto no se refleja en las estadísticas de quejas. Además, como se resalta en este estudio, las mujeres no confían en la efectividad de las autoridades que lidian con el acoso.

Es importante que las personas (pasajeros, empleados y el público en general) sepan:

- (i). Qué comportamiento es inaceptable;
- (ii). Cuándo intervenir para ayudar a otros si perciben que algo sospechoso está sucediendo;
- (iii). Cómo detener un incidente y cómo intervenir si los presencian y qué hacer;
- (iv). Cómo reportar estos incidentes.

Sobra decir que las mujeres se sentirán más intimidadas si deben explicar detalles sexuales sensibles de un ataque a un agente de seguridad hombre, así que se requiere personal femenino (si no hay ya). Es crucial tener protocolos específicos sobre cómo responder a las diferentes situaciones que pueden darse y brindar entrenamiento sobre los contenidos y la aplicación de estos.

La ubicación y accesibilidad de los servicios para presentar una queja son clave para que estos sean usados, y la disponibilidad de asistencia incrementará el número de reportes. De hecho, incrementar el número de reportes debería ser un objetivo de la ciudad – en lugar de reducirlos, pues esto incrementaría la visibilidad de este problema. También ayudaría a corregir la situación actual en la que muchas mujeres no piensan en reportar estos incidentes y muchas mujeres son acosadas porque los agresores piensan que no habrá consecuencias.

Los agentes de seguridad responsables por los espacios de transporte que los pasajeros usan también deberían estar involucrados en el desarrollo del programa y los protocolos. La capacitación en género para los conductores, personal de atención y agen-

¹ Cómo se interpreta ‘alto’ debe definirse según el contexto local y el grupo socioeconómico y no según el contratista

tes de seguridad y, en algunos casos, la creación de unidades de género en estos grupos, puede ayudar a garantizar que a las quejas se les dé un tratamiento rápido, eficiente y sensible. En la mayoría de casos, estas unidades pueden integrarse como subsecciones de organismos existentes.

Quito ha estado liderando en este aspecto y ha implementado varios programas en los últimos años. En este trabajo, Quito fue la única ciudad en la que el número de reportes ha incrementado debido a los programas recientes y los esfuerzos de comunicación.

La manera en la que las autoridades recolectan y procesan la información es importante. Por ejemplo, en Victoria, Australia del Sur, las quejas verbales y escritas son tratadas de la misma manera. Esto implica que las víctimas no deben ir físicamente a un centro para hacer la denuncia y puede hacerse en una fecha posterior al incidente.

TECNOLOGÍA

Ha habido un progreso significativo en la manera en la que la tecnología puede ayudar a la seguridad. La intervención más obvia y utilizada son las cámaras de seguridad. Estas se utilizan sobre todo en los modos férreo y metro, y en estaciones principales y de intercambio. Sin embargo, cada vez más, se están instalando al interior de los vehículos (buses) para proteger no solo a los pasajeros sino también a los conductores. También pueden utilizarse para vigilancia en estaciones y paraderos alejados, y ac-

túan como un elemento disuasorio.

Sin embargo, hay limitaciones, que pueden incluir los altos costos de inversión en capital e instalación, mantenimiento continuo, calidad de las grabaciones y personal en los centros de control. Otras desventajas, además de los altos costos involucrados, están en la efectividad. Por ejemplo, en áreas con multitudes (y aglomeración) las cámaras pueden no ser capaces de documentar el acoso (al contrario de la agresión). Además, a medida que la tecnología se desarrolla, es importante considerar cómo actualizarla para evitar la obsolescencia prematura. Una revisión de la efectividad de cámaras CCTV desde la perspectiva de los operadores se puede encontrar en la página web de UITP (<http://www.uitp.org/tags/cctv>). La combinación de presencia humana y vigilancia tecnológica es comúnmente la solución más efectiva – y esto depende del contexto y los recursos disponibles.

La tecnología, sin embargo, tiene muchos usos. Ahora puede usarse para recolectar cualquier tipo de información, así como para mapear y hacer auditorias, y ya hay varias aplicaciones en uso, tales como Safetipin (ver anexos sobre mejores prácticas para Bogotá, Colombia). Los datos también pueden recolectarse usando smartphones (y alianzas tecnológicas²) lo que provee una alternativa asequible para el mapeo de rutas, la información de ascenso y descenso de los vehículos, la frecuencia vehicular y los niveles de aglomeración.

² Están emergiendo nuevas alianzas para la recolección de datos con varios socios que incluyen sistemas de navegación (ej.. Tom Tom), servicios de transporte individual (Uber, Grab etc.) y otros

Aun así, como se muestra en el estudio, la seguridad personal es una preocupación mayor para las mujeres de bajos ingresos – y actualmente, a pesar de los menores costos, la penetración de smartphones aún no está lo suficientemente extendida para

que esta sea una manera segura de proteger a las mujeres. Esta fue una de las principales razones por las que el programa piloto Bájale al Acoso en Quito utiliza SMS y no una aplicación.



Figura 41. En Quito se puede utilizar un número único de SMS para enviar un mensaje directo a un centro de quejas con la campaña Bájale al Acoso que ha sido desplegada en 2000 buses. Foto: Galo Cárdenas.

Es probable que con la progresión de la tecnología smartphone y la disminución de costos de datos móviles, se convierta en una opción viable para promover el reporte en un futuro no muy lejano. Una vez este sea el caso, se espera que el reporte de incidentes incremente, pero la respuesta de las autoridades debe ser más rápida y robusta, de otro modo las mujeres perderán rápidamente la confianza en el sistema.

LOGRAR QUE MÁS MUJERES

TRABAJEN EN EL SECTOR

Los empleos en el transporte pueden estar bien remunerados, ser gratificantes y ofrecer oportunidades de largo plazo para avanzar en una carrera tanto para hombres como para mujeres, sin embargo, atraer a las mujeres al sector aún es un desafío. No obstante, hay muchas oportunidades para que las mujeres trabajen en transporte. Una mayor representación e integración de mujeres en el sector traería los beneficios de la diversidad a una fuerza laboral típicamente dominada por hombres. En lugares en los que esto ha sido un éxito, se ha reconocido como una

situación de gana-gana. Las distintas perspectivas y enfoques al trabajo de mujeres y hombres pueden complementarse de manera que todos se beneficien – gerencia, trabajadores y clientes.

Típicamente, las barreras para que las mujeres entren al sector son:

- Reclutamiento – si no se menciona a las mujeres en los anuncios de empleo o si no encajan fácilmente en el perfil laboral (el lenguaje utilizado puede ser inadecuado para motivarlas a aplicar), no postularán o sentirán que no están calificadas para el trabajo, aunque lo estén.
- Las mujeres con frecuencia perciben que no tienen las habilidades o cualidades necesarias para los trabajos en transporte y pueden requerir un impulso adicional. Un ejemplo es cómo se requiere apoyar a las mujeres para que apliquen por una licencia de conducir, de manera que puedan conducir buses o trenes, y estas pueden ser costosas. Si se introducen cuotas en los contratos, los operadores harán más esfuerzos para encontrar mujeres que cumplan con los perfiles. Además de cumplir con los requisitos legales de igualdad de oportunidades, los protocolos internos usualmente requieren garantizar que mujeres y hombres tengan las mismas oportunidades de capacitación y progreso en su carrera. De otro modo, si no perciben los mismos prospectos, o similares, pueden elegir dejar los empleos y todos los esfuerzos que se hicieron para atraerlas y capacitarlas se perderán. Estos protocolos pueden ayudar a abordar temas comunes, culturas de trabajo y

prácticas que excluyen a las mujeres, así como superar la violencia y el miedo a la violencia.

- Los horarios, jornadas laborales y turnos pueden no darles a las mujeres la flexibilidad que necesitan, puesto que comúnmente son las cuidadoras principales en sus hogares. Los horarios que se adaptan a las vacaciones escolares y evitan turnos de noche son útiles en este sentido.
- La falta de equipamientos adecuados, tales como lugares de descanso, vestuarios y baños exclusivos.
- La seguridad y salud ocupacional no pueden dejarse de lado. El diseño de uniformes es un aspecto obvio que necesita consideración, así como la provisión de áreas de descanso y vestuarios segregados. Idealmente, también debería haber disponibilidad de guarderías, lo que a su vez puede animar a los hombres a asumir más roles de cuidado en el hogar.
- Salarios, progreso en la carrera, reentrada al mercado y oportunidades de capacitación.

Con base en estas barreras, se deberían orientar los esfuerzos a mejorar los procedimientos de reclutamiento, tomando acciones positivas para fomentar que las mujeres apliquen a los trabajos, diseñar campañas, establecer objetivos o cuotas y medir el progreso.

Otras áreas de trabajo incluyen adaptar los perfiles laborales, horarios y turnos (con tiempo flexible cuando sea apropiado), establecer disposiciones para maternidad/paternidad y asegurar que las condiciones de trabajo e instalaciones sean tan atractivas

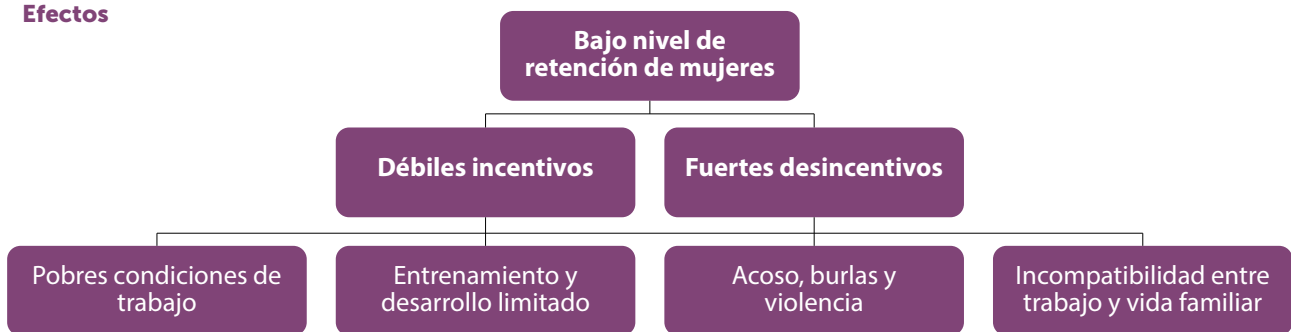
para las mujeres como lo son para los hombres. La influencia de los sindicatos de transporte y su actitud hacia incrementar el número de mujeres tiene un fuerte impacto en esto. Hay ejemplos tanto positivos como negativos de esto³.

Buenos Aires ha implementado una acción positiva para reclutar mujeres como agentes de tránsito (ver Metas para mujeres empleadas en el sector transporte). La ciudad estableció y logró una meta de reclutamiento. En Santiago los operadores privados requirieron un esquema de premios para cambiar sus políticas de recursos humanos hacia la atracción de mujeres. El premio de Transantiago a la mejor conductora de bus ha sido bastante exitoso, inspirando a más mujeres a volverse conductoras de bus y cambiar la cultura de otros conductores en cuanto a que las mujeres pueden desempeñar este trabajo.

La discriminación y la violencia laboral aún están extendidas (International Labour Organization, 2013) y esta es una barrera importante en cuanto a la atracción de mujeres al sector. Se puede encontrar inspiración para desarrollar códigos de conducta en el sitio web de la OIT (International Labour Organization, s/f) y algunos ejemplos pueden verse en el Anexo 1. Ejemplos de buenas prácticas y herramientas adicionales. El refuerzo continuo de este mensaje, y el apoyo visible de la alta gerencia, ayudan a dar la confianza necesaria a las mujeres para que reporten los incidentes en el lugar de trabajo, y también ayuda al personal que puede haber presenciado incidentes y deben atender a los pasajeros afectados a saber qué hacer y proveer apoyo inmediato y efectivo a las víctimas.

Relación causa y efecto en la baja retención de Mujeres en el Sector de Transportes

Efectos



Causas

Figura 42. Relación causa-efecto de la baja retención de mujeres en el sector transporte. Fuente: (International Labour Organization, 2013).

³ Un ejemplo positivo incluye el trabajo de la ITF sobre los horarios de conductores y el trabajo hecho por la OIT. Por otra parte, los equipos e trabajo encontraron una fuerte resistencia por parte del sindicato nacional de conductores de modos férreos en Argentina, quienes aún en 2017 no permiten que las mujeres operen los trenes

PROTOSCOLOS Y GUÍAS PARA EL PERSONAL

El papel del personal operativo (tanto hombres como mujeres) hacia los usuarios es crucial también. Es necesario establecer guías claras y protocolos para el personal de atención. Se debe divulgar ampliamente cómo se espera que actúe y reaccione el personal ante las necesidades de las mujeres, tanto en el sistema – donde los pasajeros puedan verlo – como en las áreas de oficina – donde el personal, los conductores y otros empleados lo vean de manera constante. Otro componente importante es tener sesiones regulares de capacitación sobre igualdad en conjunto con una organización aprobada y una política de tolerancia cero para la violencia contra las mujeres.

Otros protocolos que han resultado útiles incluyen permitir a los operadores de transporte público que implementen ciertas acciones que ayuden a proteger a las mujeres, tal como la ‘parada entre paraderos’. Ésta comenzó en Montreal en 1996 y ha sido implementada de manera exitosa en varios sistemas alrededor del mundo. En la noche (entre las 9 p.m. y las 5 a.m.), los conductores de bus están autorizados a parar para permitir que los pasajeros se bajen en una ubicación segura que puede estar más cerca de su destino, si así lo solicitan. Las horas en las que opera el cambio deben indicarse claramente, el punto exacto de parada lo decide el conductor, y solamente puede ser entre los paraderos designados para esa ruta. La Comisión de Transporte de Toronto (TTC por sus siglas en inglés) ha sido también pionera en cuanto a abordar las preocupaciones de seguridad de las mujeres en el transporte público, implementando el progra-

ma ‘entre paradas’ y también creó áreas de espera designadas (DWA por sus siglas en inglés) en las plataformas del metro que proporcionan un espacio seguro y bien iluminado, y acceso a un intercomunicador que permite comunicarse con los operadores de la estación. Hay teléfonos públicos ubicados en todas las plataformas de las estaciones de metro, en las entradas de las estaciones y en muchas áreas de transferencia con bus y tranvía. También hay un botón de emergencia en la entrada de cada vagón de tren, que puede usarse si es necesario.

CAMPAÑAS DE COMUNICACIÓN Y SENSIBILIZACIÓN – CIUDADANOS Y ACTORES PÚBLICOS

En las tres ciudades, se evidenció que hay un bajo nivel de confianza en la capacidad y efectividad de las autoridades en cuanto a llevar a los agresores ante la justicia. Las campañas fuertes de sensibilización pueden ayudar a cambiar esto y construir confianza. Estas pueden usar una variedad de medios tales como canales de comunicación tradicionales (prensa, TV y radio), anuncios de servicio público, redes sociales (Facebook, Twitter y versiones locales de estos) e identificar ‘campeones’ locales o nacionales que puedan incrementar la visibilidad del asunto y el hecho de que no es aceptado.

El rol de las comunicaciones es crucial para conscientizar sobre qué puede hacerse y qué se debe reportar. Se necesita tener consultas multi-actor para lograr estructurarlas – y estas deben incluir una variedad de perfiles y perspectivas diferentes.

Hay varios ejemplos de campañas de sensibilización en la sección de Soluciones. Sin embargo, es-

tas campañas solamente son pertinentes y efectivas cuando están acompañadas de acciones genuinas y transparentes en cuanto a los temas que abordan. Así, las personas pueden ver que las campañas se están traduciendo en acciones significativas. De otro modo, esto puede aumentar aún más la pérdida de credibilidad y confianza en las autoridades públicas cuando las personas respondan reportando, pero encuentren que no resulta nada significativo. Una observación de este estudio es la falta de evaluación rigurosa de los impactos de estas campañas de sensibilización.

Cuadro 10: Ejemplo de Quito

Desde el 2015 ha habido varias marchas contra la violencia de género y el acoso sexual en la ciudad. En 2016, se creó la plataforma feminista Vivas Nos Queremos para juntar grupos feministas y que sus voces fueran escuchadas. Esta plataforma organizó una marcha nacional para incrementar la visibilidad de la violencia diaria contra las mujeres. Esta tuvo lugar en noviembre 26 de 2016 para conmemorar el Día de la no violencia contra la mujer, y cerca de 5.000 personas participaron. En 2017, activistas de la plataforma Vivas Nos Queremos crearon un grupo de Facebook con el hashtag #Primeracoso y #NoCallamosMas, en el que se les invitó a las mujeres a romper el silencio y contar sus primeras experiencias de acoso para visibilizar la magnitud y frecuencia del problema. Actualmente la página aún está disponible y ha alcanzado 26.000 seguidores.

El rol de la sociedad civil para lograr un transporte más seguro

Con el objetivo de vincularse en la planeación, financiamiento y operación del transporte local, construir alianzas fuertes con los ciudadanos y la sociedad civil, así como con ministerios locales y nacionales de transporte, educación, salud y empleo, es el camino a seguir. Los estímulos del gobierno local, las instituciones, ONG, organizaciones de mujeres, academia e instituciones de investigación generan una situación de ‘gana-gana’.

La sociedad civil tiene un rol importante que desempeñar en:

- Asegurar que las voces de las mujeres se escuchan en los procesos de toma de decisiones de transporte.
- Movilizar a los grupos de mujeres y otros para garantizar que se involucren con las autoridades de manera positiva en cuanto a la mejora del transporte.

- Garantizar que las mujeres se interesen en las opciones de transporte que actualmente se ofrecen, puedan hacer sugerencias sobre mejoras e inviertan en aumentar su conocimiento sobre lo que es posible, factible y justo.

Las Organizaciones de la Sociedad Civil (OSC) tienen un rol importante en cuanto a crear credibilidad y mejorar la efectividad de los sistemas de monitoreo a través de colaboración y alianzas. Algunos ejemplos internacionales incluyen London Travel Watch (London TravelWatch, n.d.), una institución cercana controlada por ciudadanos y financiada por la Asamblea de Londres, que procesa quejas sobre el sistema de transporte con la autonomía y transparencia que a veces falta cuando las agencias manejan sus propias quejas.

De manera similar, las agencias de transporte pueden integrar representantes ciudadanos, que ofre-

cen habilidades diversas y valiosas, así como la perspectiva ciudadana en decisiones estratégicas y de planeación claves. En América del Norte, muchas agencias de tránsito tienen consejos asesores con representación ciudadana. La Corporación de Transporte de Toronto (Toronto, s/f) (Canadá) es manejada por una junta que incluye concejales ciudadanos elegidos y representantes ciudadanos designados por el concejo de la ciudad. Igualmente, una coalición de ciudadanos, el Centro de Toronto para el Transporte Activo está liderando la implementación de calles completas en 19 municipios de Ontario, grandes y pequeños⁴.

Estos son buenos puntos de entrada para introducir estrategias sensibles al género, métodos de recolección de información y otras perspectivas relacionadas con el género. Crear estos tipos de instituciones colaborativas permanentes es un paso importante para mejorar la representación, colaboración y efectividad de la participación voluntaria en la planeación de transporte.

Las tres ciudades mostraron indicaciones emergentes y positivas de colaboraciones de esta índole y el impacto del estudio ha ayudado a acelerarlas. Esto se hizo a través del Consejo Asesor local (ver la SECCIÓN 3 para más detalles sobre la composición y roles de los Consejos Asesores) y otras reuniones, que juntaron personas e instituciones con intereses comunes. Un beneficio adicional fueron las discusiones que estas alianzas crearon entre actores,

quienes frecuentemente no habían tenido la oportunidad de discutir estos temas previamente, lo que permitió integrar diversas perspectivas en un solo análisis. Esto es útil no solamente para abordar los temas de seguridad y acoso, sino también para generar un diálogo permanente entre las autoridades locales/regionales, los ciudadanos organizados y otros para encontrar soluciones comunes con base en los recursos y conocimiento de todos los actores. El estudio ayudó a juntar varias partes interesadas en Buenos Aires que de hecho no habían intercambiado ideas o experiencias previamente – pero tenían intereses en común. Se espera que esta plataforma se formalice y continúe.

Como parte del Proyecto, se hicieron talleres y auditorías de seguridad en el Centro de Mujeres local en El Bosque, Santiago. Aquí, investigadores, vecinas, miembros del centro de mujeres, representantes de los Carabineros, un gerente de investigación de un operador de buses local y otras partes interesadas, pudieron discutir la situación local y co-crear soluciones, y esto fue particularmente exitoso. Los participantes consideraron que discutir aspectos de común interés sobre la seguridad en un ambiente positivo, donde las diferentes perspectivas se podían exponer libremente, fue tanto informativo como interesante. De hecho, algunos comentaron que “era la primera vez que las mujeres en el centro habían podido ‘discutir’ con la policía de la comunidad y el operador de transporte”, lo que permitió un mejor entendimiento de las

⁴ (METRAC, s/f) una organización de activismo de mujeres en Toronto desarrolló el sistema de auditorías de seguridad para mujeres, que fue adaptado para ser usado por el equipo de Santiago. Esta estrategia para diagnóstico participativo y mejoras para la seguridad de las mujeres en el ambiente urbano ha recorrido el mundo, y ha sido adoptada por ONU Hábitat, organizaciones de mujeres en India y, más recientemente, probada en la comunidad de El Bosque en Santiago, Chile como parte de este estudio

diferentes perspectivas de todos los presentes. Fue particularmente valioso el incremento en el entendimiento y conocimiento sobre cómo se organiza el transporte público por parte de las mujeres participantes, lo que les permite vincularse más con las autoridades sobre lo que podrían o deberían pedir en consultas con actores públicos. Con una mayor confianza, sentían que podrían hablar desde una posición más informada. Un punto interesante es que no fue difícil lograr soluciones aceptables a los problemas locales que se compartieron en el taller una vez que esto se logró.

En Quito ha habido apoyo por parte de ONU Mujeres desde hace varios años y el municipio ha dedicado un presupuesto para apoyar al Patronato San José en la implementación de acciones para mejorar la seguridad de las mujeres. Este estudio ha ayudado a acelerar el progreso y resaltar el apoyo continuo en el municipio – pero también a atraer la atención de otras ciudades.

Referencias

- International Labour Organization. (n.d.). Labour standards. Retrieved July 25, 2018, from <https://www.ilo.org/global/standards/lang--en/index.htm>
- International Labour Organization. (2013). Women in the Transport Sector – Promoting employment by preventing violence against women transport workers. Geneva. Retrieved from http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_dialogue/---sector/documents/briefingnote/wcms_234882.pdf
- Laboratorio de Cambio Social – Chile. (n.d.). Laboratorio de Cambio Social. Retrieved July 25, 2018, from <http://www.cambiarnos.cl/>
- London TravelWatch. (n.d.). Board members | London TravelWatch. Retrieved July 25, 2018, from http://www.londontravelwatch.org.uk/about/london_travelwatch_board_members
- METRAC. (n.d.). METRAC – Action on Violence. Retrieved July 25, 2018, from https://www.metrac.org/?doing_wp_cron=1532552884.5764040946960449218750
- Metro Quito. (2012). Encuesta domiciliaria de movilidad (EDM11) del Distrito Metropolitano de Quito. Retrieved from <http://www.metrodequito.gob.ec/wp-content/uploads/2018/01/Presentacion-EDM11-Taller-v02.pdf>
- Toronto. (n.d.). Toronto Transit Commission. Retrieved July 25, 2018, from <https://secure.toronto.ca/pa/decisionBody/24.do>
- UN Secretary-General’s High Panel. (2017). Leave no one behind: Taking action for transformational change on women’s economic empowerment. Retrieved from <http://hlp-wee.unwomen.org/-/media/hlp-wee/attachments/reports-toolkits/hlp-wee-report-2017-03-taking-action-en.pdf?la=en>
- WEFERING, F., RUPPRECHT, S., BUHRMANN, S., & BOHLER-BAEDECKER, S. (2013). Guidelines – Developing and implementing a sustainable urban mobility plan. Eltisplus. Brussels. Retrieved from http://www.eltis.org/sites/eltis/files/sump_guidelines_en.pdf

ANEXOS



Anexo 1. Ejemplos de buenas prácticas

La siguiente sección documenta ejemplos de las tres ciudades estudiadas, y la segunda parte incluye ejemplos adicionales que se consideraron de interés. En la tercera sección, se puede encontrar una selección de herramientas útiles.

BUENOS AIRES, ARGENTINA

Campañas de sensibilización

ESO QUE NO VEMOS TAMBIÉN ES VIOLENCIA DE GÉNERO (2016) Y #PARALAMANO (2015)

La empresa ferroviaria pública Trenes Argentinos (SOFSE) desarrolló dos campañas de sensibilización con afiches, puntos de información y entrega de folletos en estaciones férreas con flujos significativos de pasajeros. Una de estas se desarrolló en 2015 y fue actualizada en 2016; la otra tuvo lugar a principios de 2017. La primera se llamó #PARALAMANO y la segunda Por un viaje libre de violencia.

En 2016, el gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, junto con el Ministerio Nacional de Desarrollo Humano y Hábitat, desarrollaron una campaña de sensibilización sobre todos los tipos de violencia de género, desde la más explícita hasta formas más implícitas, como la humillación, desdén, desprecio y/o chantaje emocional. La campaña se llamó Eso que no vemos también es violencia de género e incluyó afiches en el metro y en las vías públicas.

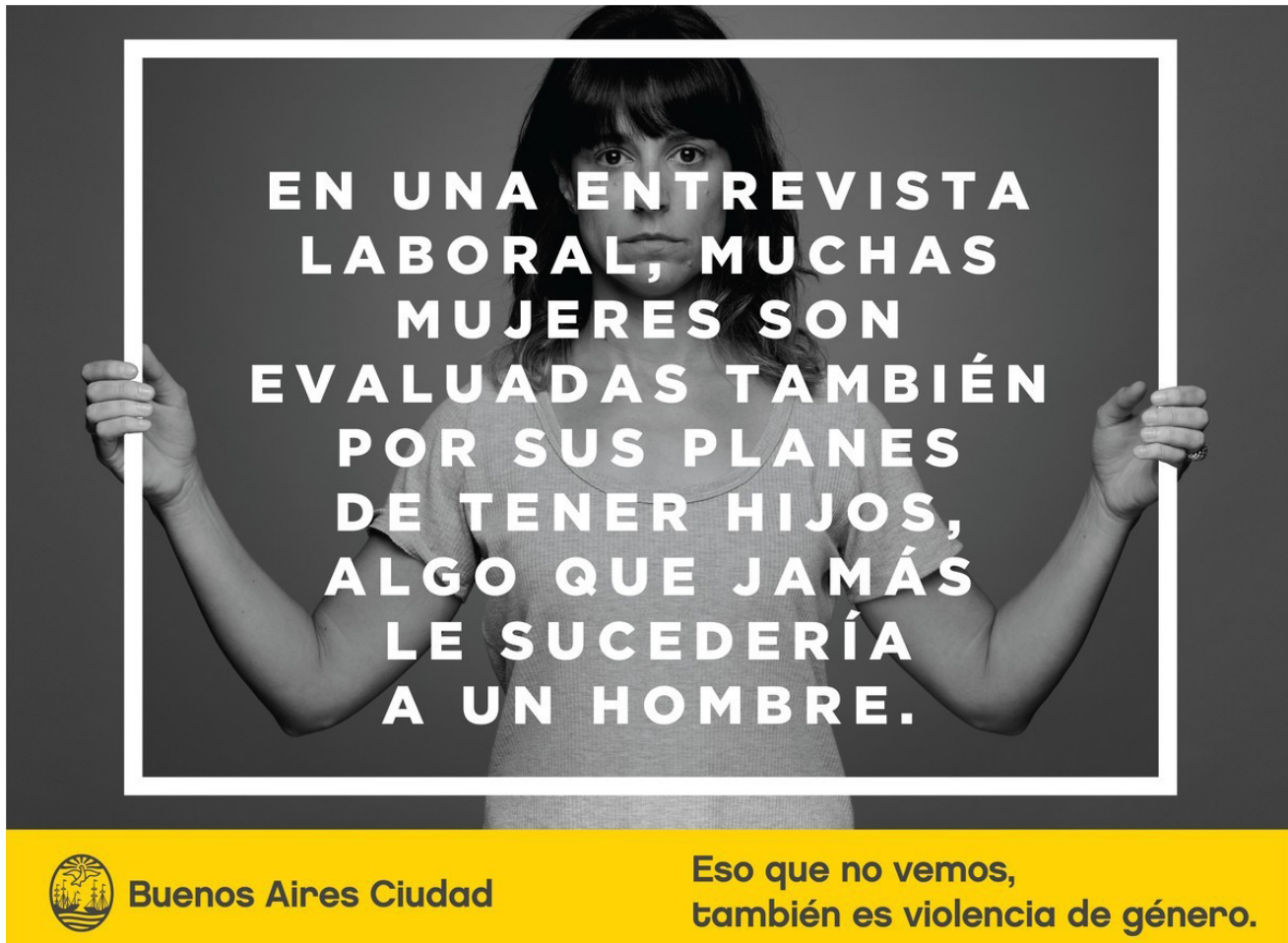


Figura 43. Ejemplo de la campaña de la ciudad de Buenos Aires – Eso que no vemos también es violencia de género, Buenos Aires, 2016. Fuente: (Clarín.com, 2016).

Desde 2016 la empresa pública de metro SBASE, que depende del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires y es responsable por la administración y el control de la operación del metro, implementa, de manera regular, una encuesta para recolectar información y opiniones de los pasajeros. El objetivo es entender mejor la incidencia de las agresiones que experimentan los usuarios de metro.

Disponibilidad de datos

El Ministerio de Transporte tiene publicados en un sitio web (Ministerio de Transporte – Presidencia de la Nación, s/f), reportes y bases de datos de encuestas de movilidad de hogares llevadas a cabo tanto en el AMBA como en varias áreas metropolitanas de Argentina.

Ella se mueve segura

Un estudio sobre la seguridad personal de las mujeres y el transporte público en tres ciudades de América Latina

Las encuestas, desarrolladas entre 2008 y 2018, tienen variables segregadas por género.

Metas para mujeres empleadas en el sector transporte

Al tomar un enfoque proactivo y tener requerimientos de reclutamiento específicos, el gobierno de la Ciudad de Buenos Aires ha podido incrementar el balance de género en el número de agentes de tránsito de la ciudad y lograr una representación igual de hombres y mujeres. Actualmente, de los 2750 agentes, el 54% (1485 agentes) son mujeres. Durante el mes de julio de 2017, se reclutaron un total de 303 agentes, de los cuales el 66% eran mujeres.



Figura 44. Las mujeres pueden ser agentes de tránsito efectivas pues tienden a adherirse estrictamente a las reglas e implementarlas sin modificación. Actualmente representan más del 50% del pie de fuerza de la ciudad de Buenos Aires. Foto: Secretaría de Transporte, GCBA.

Otros ejemplos en el AMBA incluyen los esfuerzos para incorporar más mujeres como conductoras de buses urbanos. Desde 1998, la empresa operadora Grupo Plaza ha fomentado sistemáticamente que las mujeres se vuelvan conductoras de buses, siendo la única empresa en el conglomerado que contrataba mujeres como conductoras. Empezando en 2010 con un 1% (22 conductoras) del total de 2000 conductores, alcanzó un máximo con 40, pero se ha ido reduciendo hasta 15 en 2015. En 2011, el municipio de Vicente López, ubicado en el área norte del Gran Buenos Aires, implementó una línea gratuita de bu-

ses locales – Transporte Bicentenario – en la cual todas las conductoras son mujeres. El servicio es provisto dentro de los límites del municipio Vicente López y llega a jardines infantiles, centros maternos y centros recreacionales para adultos mayores. Actualmente la línea cuenta con ocho unidades y un personal de 18, entre mujeres conductoras y guardias. Llama la atención que en el AMBA solo se pudieran identificar dos iniciativas. Algunos operadores de transporte insisten en que vincular mujeres conductoras requeriría adaptar la infraestructura existente en las empresas (vestidores, baños, etc.), que hasta el momento solo están adecuadas para hombres. Con base en los bajos niveles de reacción espontánea por parte de las mujeres para postularse como conductoras, no consideran que implementar estos cambios en las instalaciones sea necesario, dado que requiere una inversión específica.

Acciones en modos férreos

La empresa pública Trenes Argentinos (SOFSE), responsable por la operación de 5 de las 7 líneas de pasajeros urbanas en el AMBA, y varias líneas regionales, ha desarrollado un Plan institucional de igualdad de género. Este plan busca generar tanto acciones internas dentro de la compañía (tales como capacitación en género y sensibilización de recursos humanos) como acciones con el público, enfocadas en mejorar la experiencia de viaje de los usuarios de sus servicios. Se firmaron acuerdos con el Instituto Nacional de las Mujeres (INAM) y el Instituto Nacional contra la Discriminación, Xenofobia y el Racismo (INADI). Como se mencionó en la sección anterior, se implementaron dos campañas de sensibilización orientadas a reducir la violencia contra las mujeres.



Figura 45. Ejemplo de la campaña #PARALAMANO del Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA), 2015 (Cortés, 2015).

Ella se mueve segura

Un estudio sobre la seguridad personal de las mujeres y el transporte público en tres ciudades de América Latina

En línea con la implementación del Plan de igualdad de género, SOFSE llevó a cabo una encuesta en 2017, para hacer un diagnóstico sobre violencia de género en el sistema metropolitano de trenes. Adicionalmente, cabe resaltar que el sindicato férreo actualmente prohíbe la contratación de mujeres como conductoras de trenes mientras que este no es el caso en el metro de Buenos Aires. En 2016, de 532 conductores de metro y tren ligero Premetro, 427 eran hombres y 105 mujeres (representando el 20%). De los 433 guardias; 289 eran hombres y 144 mujeres (33%).

Metrobús

Metrobús es una de las medidas de transporte recientes más emblemáticas implementada en el AMBA. Es un sistema que combina buses urbanos preexistentes con infraestructura segregada, para aumentar la confiabilidad de los buses y promover el uso de transporte público. El sistema se ha expandido y actualmente el Metrobús es parte de una red extensa, que conecta el centro de la ciudad con el resto del área metropolitana.



Figura 46. Pasajeros esperando en la estación San Martín Metrobús, una parada de bus mejorada (similar a una 'estación') con líneas de visibilidad claras, asientos y buena información en tiempo real para pasajeros. Foto: Sebastián Anapolsky.

El objetivo es reducir los tiempos de viaje, aumentar la predictibilidad y contribuir a una mejor seguridad vial. También trae una mejora en la calidad del espacio público, que incluye renovación de espacio urbano en el área, reevaluación de aceras y mejoras en iluminación. En general, Metrobús ha sido bien recibido por los usuarios, con las ganancias en tiempos de viaje siendo el beneficio más valorado. Según el último reporte sobre los resultados de la Encuesta de Usuarios del Metrobús Juan B. Justo (Acosta, 2017), el comportamiento de los conductores y los ahorros en tiempo son los aspectos percibidos como altamente positivos .

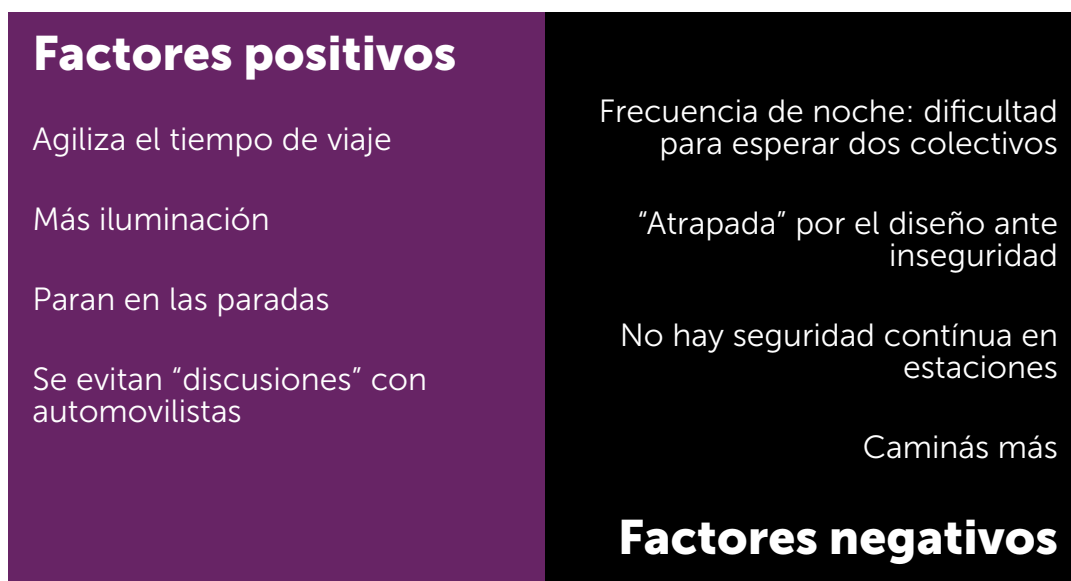


Figura 47. Aspectos positivos y negativos del Metrobús, Buenos Aires Argentina. Fuente: Autores.

De las discusiones recopiladas durante los grupos focales de Ella se mueve segura, los factores percibidos como positivos por los usuarios están en línea con la información provista por las encuestas de CNRT. Sin embargo, entre los aspectos negativos se identifican: i) la ubicación de las estaciones y paradas en ciertas líneas, y en la noche – cuando se reduce la frecuencia – el diseño no permite a los usuarios elegir entre diferentes líneas, debido a las distancias entre las plataformas; ii) algunas usuarias también mencionaron sentirse “atrapadas” por el diseño, puesto que en caso de necesitar “correr” por cuenta de una agresión “no se puede ir rápido a la calle o correr a una tienda”, como es el caso con las paradas de bus tradicionales sobre la calle; iii) la ausencia continua de seguridad en las estaciones; iv) algunos usuarios expresaron tener que caminar más, debido a la distancia entre estaciones.

No es en las encuestas si Metrobús ha aumentado el número de mujeres que utilizan transporte público o no. Las encuestas de CNRT muestran que, en los corredores de Metrobús analizados, 6 de cada 10 usuarios son mujeres. Estas estadísticas son superiores a las que muestra ENMODO, lo que refleja que los usuarios en el AMBA son alrededor de 56% del total de usuarios (Secretaría de Transporte & Ministerio del Interior y Transporte, 2009).

Infraestructura más segura para bicicletas

Desde 2009, la CABA ha implementado infraestructura segregada para bicicletas con el fin de mejorar la seguridad. En 2017 la red de ciclovías alcanzó un total de 180 kilómetros.

Desde 2010, el sistema gratuito de bicicletas públicas ha estado operando en el área central promoviendo el uso en general de este modo de transporte sostenible. Según información del gobierno local, el número de viajes hechos por mujeres en bicicleta en la ciudad ha aumentado de 7.2% en 2009 a 21.4% en 2016. Sin embargo, al observar el nivel de registro en el sistema de bicicletas públicas, aunque 4 de cada 10 registrados en 2016 eran mujeres, representan solo un tercio de aquellos que de hecho utilizan el sistema (Alalu, 2017).

En este sentido, las organizaciones de la sociedad civil desempeñan un rol activo en promover la participación equitativa del espacio vial, en especial e incluir a las mujeres y las bicicletas. Desde 2011 la Asociación de Ciclistas Urbanos (ACU), junto con Ciclofamilia, provee cursos de entrenamiento en el uso de la bicicleta para adultos, de los cuales actualmente el 75% son mujeres. Entre ellas, la mitad tienen entre 20 y 30 años. Uno de los miembros de estas organizaciones menciona que sus acciones siempre están motivadas por la igualdad porque observaban a partir de aquellos que se unían a la Biciescuela, que “hay todo un grupo de personas que están fuera del ciclismo urbano (...) y nos moviliza la situación de desigualdad social y de género” (Ciclofamilia, s/f)

Prevención de la violencia y activismo de las mujeres

La Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA) ha tenido legislación para prevenir y sancionar el acoso sexual en espacios públicos o de acceso público (Ley 5742) desde 2016. Esta busca prevenir y sancionar a aquellos que acosen (de manera verbal o física), maltraten, intimiden o afecten la dignidad general, libertad, libre movimiento y el derecho a la in-

tegridad física o moral de las personas, con base en su condición de género, identidad y/o orientación sexual. La Ley también estipula acciones y campañas de difusión para hacer visible, desnaturalizar y erradicar este tipo de violencia. Por lo tanto, en la CABA, el acoso callejero es considerado por ley como una contravención y las penalizaciones incluyen sanciones monetarias o acciones de servicio público.

Las organizaciones de mujeres, entre ellas MuMaLá (Mujeres de la Matria Latinoamericana), han colaborado para incrementar la visibilidad del acoso callejero que sufren diariamente las mujeres de la Ciudad de Buenos Aires y otras ciudades de Argentina. Esta importante contribución hecha desde la sociedad civil incluye encuestas y reportes de resultados, y ha demostrado la necesidad de investigar las experiencias de violencia de las mujeres en el espacio urbano.

Falta de procedimientos adecuados para quejas y denuncias

En el estudio, se encontró que esta era una de las grandes debilidades para abordar el acoso y la violencia. Buenos Aires no es distinto y la falta de información y mecanismos para llevar a cabo un reporte efectivo ha debilitado el marco legal relativamente fuerte que se ha implementado para proteger a las mujeres de todos los tipos de violencia. Algunas iniciativas para complementar la Ley 5742 como la creación del Observatorio Contra el Acoso de Argentina (OCA), con la responsabilidad de recopilar información y estadísticas sobre diferentes formas de acoso, están ayudando a incrementar el número de incidentes reportados. Además, la Defensoría del Pueblo de la CABA ha creado el Observatorio de Igualdad de Género, con el objetivo de monitorear e influenciar las políticas públicas de la ciudad.

Desde 2010, la Provincia de Buenos Aires ha tenido un Observatorio de Violencia de Género. Adicionalmente, la Ley 26.485 de “protección integral para prevenir, sancionar y erradicar la violencia contra las mujeres en los ámbitos en que desarrollen sus relaciones interpersonales” le dio al Consejo Nacional de Mujeres (CNM), una entidad creada en 1992, el mandato de ser la entidad gobernante a cargo de articular y coordinar las acciones para asegurar el cumplimiento de esta ley. Además, el CNM trabaja en el diseño de políticas públicas que permitan la implementación de estas provisiones.

Durante el 2017, el CNM desarrolló el primer Plan Nacional de Acción para la Prevención, Asistencia y Erradicación de la Violencia contra las mujeres 2017-2019, un requerimiento

legal nacional. Consiste en una herramienta estratégica de planeación que recopila y sistematiza políticas, programas e iniciativas. En septiembre de 2017, el Instituto Nacional de Mujeres (INAM), creado por el Decreto 698, se convirtió en una entidad descentralizada del Ministerio de Desarrollo Social, a nivel nacional, para continuar las tareas del CNM. Esta jerarquía de la agencia, como Secretaría de Estado, busca acelerar los tiempos administrativos que actualmente se requieren para implementar los programas.

QUITO

En los últimos 10 años, Quito ha implementado diferentes campañas. En 2011, Quiero andar tranquila. Calles sin acoso fue la primera en enfocarse en transporte público, específicamente en el sistema BRT conocido como Trolebus.

Cambiar el marco legal

La ordenanza local #235, liderada por un joven concejal, Norman Wray, se aprobó en 2012. El objetivo de esta ordenanza es erradicar la violencia de género en los hogares (violencia doméstica), pero también en el espacio público. La ordenanza especifica acciones como la integración del género en proyectos, acciones y campañas y capacitar a los servidores públicos, la policía metropolitana y la policía nacional en cuanto a este tema. Se reconocen de manera especial y por primera vez diferentes tipos de acoso como violencia física, sexual y psicológica, y el acoso sexual o abuso sexual callejero. Finalmente, esta ordenanza creó la base para otros protocolos en el sector movilidad diseñados para enfrentar el acoso en el transporte público.

LA ERRADICACIÓN DE LA VIOLENCIA BASADA EN GÉNERO EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Artículo 1.- Agréguese después del Capítulo Innumerado “*Protección Integral de los niños y adolescentes contra la explotación sexual en el Distrito Metropolitano de Quito*”, del Título II, Libro Primero del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, agregado por la Ordenanza Metropolitana No. 246, sancionada el 7 de febrero de 2008, el siguiente Capítulo Innumerado “De las políticas hacia la erradicación de la violencia basada en género en el Distrito Metropolitano de Quito”, al tenor del siguiente texto:

“Capítulo...

De las políticas hacia la erradicación de la violencia basada en género en el Distrito Metropolitano de Quito

Figura 48. Un extracto de la Ordenanza 0235 de Quito, aprobada en 2012. Fuente: (Secretaría General del Consejo, 2012).

En paralelo con esta ordenanza, hubo distintos esfuerzos de comunicación y campañas. Por ejemplo, durante 2011, se implementó la campaña Quiero andar tranquila. Calles sin acoso. Esta campaña estaba dirigida a los hombres y tuvo un gran impacto pues fue la primera en su tipo en dirigir este tema a los hombres como su principal audiencia.



Figura 49. Conjunto de imágenes de la campaña. Fuente: (ElComercio.com, 2014).

Campañas de sensibilización

En 2014, con la nueva administración municipal y bajo el liderazgo de la vicealcaldesa de entonces, Daniela Chacón, se instauraron las cabinas Cuéntame. La campaña Cuéntame consistió en un enfoque integral para enfrentar la inseguridad y facilitar el proceso de reporte a las autoridades. Después de declarar el Sistema de Transporte Municipal en emergencia debido a los altos niveles de acoso, se creó un Plan de Emergencia. Este plan incluía medidas, un presupuesto para enfrentar el acoso sexual en el transporte público y la implementación de cabinas Cuéntame en las principales estaciones de intercambio de pasajeros para que las mujeres pudieran obtener apoyo o reportar el acoso sexual en el transporte público. En el quiosco, las mujeres podían elegir reportar episodios de violencia con personal entrenado y presentar una queja contra el agresor o simplemente recibir atención inmediata y orientación sobre qué hacer después. Los conductores del sistema

Ella se mueve segura

Un estudio sobre la seguridad personal de las mujeres y el transporte público en tres ciudades de América Latina

de transporte de Quito han sido entrenados para ayudar a las afectadas y proporcionar información sobre cómo y dónde reportar incidentes de violencia contra mujeres y niñas.

Este proyecto también proporciona apoyo legal y psicológico a la víctima y sigue protocolos jurídicos específicos. En apenas nueve meses, las cabinas recibieron un total de 274 quejas, de las cuales se generaron dos sentencias, las primeras de su clase en el sistema judicial de la ciudad. Mientras estuvo en operación, el sistema llevó a que se dictaran cargos a 11 personas por incidentes serios, con dos condenas por abuso a menores.



Figura 50. Foto de cabinas Cuéntame en estaciones de transferencia en Quito. Fuente: (El Universo, 2015).

Adicionalmente, desde mayo de 2015, la campaña Yo Cambio por Ellas fue organizada por el Patronato San José, para sensibilizar a los 200.000 pasajeros del sistema Trolebús sobre este tema. El objetivo es promover la reflexión, en especial en hombres, acerca de la incomodidad que las mujeres sienten cuando son acosadas en el transporte público.



Figura 51. Imagen de la campaña de comunicación en una estación de El Trole. Foto: Galo Cárdenas.

Como parte de las acciones implementadas, 3.500 oficiales y empleados municipales o colaboradores de la EPMTQ (Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito), la Policía Metropolitana y la Empresa de Obras Públicas, han recibido capacitación en temas como nuevas masculinidades, protocolos de atención y derechos humanos.

Bájale al acoso

En 2017 se rediseñó el proyecto Cuéntame para aumentar la cobertura y facilitar el proceso de reporte con un nuevo concepto llamado Bájale al Acoso. Esto ha ayudado a reducir el número de incidentes de acoso sexual y las denuncias que siguen ocurriendo en el sistema de transporte público desde que se implementaron las cabinas.

Ella se mueve segura

Un estudio sobre la seguridad personal de las mujeres y el transporte público en tres ciudades de América Latina



Figura 52. Ejemplo de las cabinas implementadas en Quito. Foto: Galo Cárdenas.



Figura 53. Publicidad dentro de los buses del Sistema Municipal. Foto: Galo Cárdenas.

El objetivo de esta campaña es depender menos del sistema judicial y generar una sanción social en el punto en el que ocurre el acoso, a través del uso de una plataforma de tecnología que proporciona información en tiempo real. Dado que las usuarias de transporte público usualmente no cuentan con tiempo para registrar una queja en las cabinas durante su viaje, la campaña *Bájale al Acoso* se implementó para que las víctimas pudieran registrar un reporte de manera instantánea, enviando un SMS. Se eligió el SMS puesto que no todas las mujeres tienen acceso a un smartphone o servicio de datos (en especial las mujeres de bajos ingresos).

Una vez recibido el mensaje, la persona es contactada por el centro de control de la EPMTPO preguntando por la situación; al mismo tiempo, se notifica al conductor del incidente de acoso y suena una alarma al interior del bus, alertando a los pasajeros de que deberían estar especialmente atentos. Además, se alerta a la policía o el personal de seguridad de la EPM-TPQ para que ubiquen a la víctima y/o al agresor en la siguiente estación. La víctima tiene la oportunidad de reportar legalmente el hecho, pero el objetivo principal es reducir los casos alertando a los ciudadanos. Esto se diseñó ya que más del 61% de las mujeres que sufrieron acoso sexual en los buses no recibieron protección o apoyo por parte de los pasajeros.

Según la información enviada por el Patronato San José, el sistema Bájale al acoso recibió 1.011 mensajes SMS en el periodo entre marzo y diciembre de 2017, llevó a que 32 casos llegaran a juicio y, de estos casos, han habido 6 sentencias (de 12 a 36 meses de prisión). Adicionalmente, más de 4.000 personas han sido sensibilizadas o capacitadas (Policía metropolitana, seguridad privada y conductores) como parte del programa. Este piloto se ampliará a 2.000 buses en el sistema (enero de 2018).

La investigación en comportamientos criminales muestra que la decisión de delinquir está altamente influenciada por las señales recibidas y el riesgo percibido de ser atrapado. Si los agresores sienten que tienen más probabilidad de ser atrapados, es probable que se abstengan de acosar a las mujeres. Estas medidas deben evaluarse para ver el grado en el que reducen la tentación de delinquir y si la medida es costo-efectiva o excesivamente costosa de implementar.

Rehabilitación de paraderos de bus

En 2016 se rediseñaron varios paraderos del sistema Trolebús para hacerlos más sensibles al género. Esto incluyó reemplazar un panel inferior de acero con un diseño de vidrio que garantiza una mejor visibilidad interior y exterior como mecanismo para promover la seguridad de los pasajeros. Esta nueva infraestructura se instaló para complementar los nuevos buses biarticulados de alta capacidad que se pusieron en operación.

El costo de este proyecto fue de cerca de USD 13 millones y se mejoraron 44 paraderos. Esta nueva infraestructura está marcada con mensajes de diferentes campañas para detener el acoso e incluye accesibilidad universal para personas con discapacidad, facilitando también el acceso para las mujeres.

Ella se mueve segura

Un estudio sobre la seguridad personal de las mujeres y el transporte público en tres ciudades de América Latina



Figura 54. Imágenes de los nuevos paraderos, Quito. Foto: Galo Cárdenas.

Uso de redes sociales

El equipo de Quito también usó las redes sociales para promover el estudio durante el periodo de investigación. El uso de redes sociales es un modo creciente de comunicarse exitosamente sobre este tema.

Se creó una página de Facebook de Ella se mueve segura para el seminario internacional de Quito y continuó por el resto del estudio. Rápidamente logró 500 seguidores con 2870 Me gusta. Los seguidores venían de más allá de América Latina e incluían Alemania, Argentina, Austria, Australia, Bélgica, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Honduras, Ecuador, España, Francia y Venezuela.

SANTIAGO

Promover la conducción de buses como un trabajo apropiado para las mujeres

Frente a los prejuicios contra las conductoras mujeres y el hecho de que varios operadores privados se rehusaban a contratar mujeres conductoras, la entidad de transporte público Transantiago desarrolló un programa de premios. El público puede votar por el mejor conductor y la mejor conductora de bus. Este premio se diseñó para reconocer a las conductoras y complementar el premio que ya se les entregaba a los hombres.

Tras un año, todas las empresas tenían un pequeño, pero creciente contingente de mujeres conductoras, de manera que pudieran competir por el premio, el cual es importante para su relativamente baja imagen pública. Esto también se convirtió en una oportunidad para resaltar el rol y las contribuciones de las mujeres a la calidad del transporte público ante el público general. Este premio también provee una oportunidad para que el público vea que las mujeres también pueden aplicar, y tener éxito, en una carrera como conductoras de bus, así como reconocer a aquellas que están trabajando en el sistema. La ganadora también puede visitar y dar charlas en escuelas locales para ayudar a romper barreras sobre el tipo de trabajos que las mujeres pueden hacer.



Figura 55. La ganadora del premio a mejor conductora de bus en 2016. Foto: Laboratorio de Cambio Social.

La creciente vinculación de mujeres también es particularmente estratégica, pues actualmente hay una escasez de conductores calificados en Santiago, y los operadores de transporte deben competir con grandes compañías mineras por profesionales aptos en esta área.

Ella se mueve segura

Un estudio sobre la seguridad personal de las mujeres y el transporte público en tres ciudades de América Latina

Ciclo-inclusión e incremento de los números de mujeres en bicicleta

La ciudad de Santiago ha tenido un éxito considerable con un enfoque en ciclo-inclusión que se ha desarrollado durante tres años de capacitación e implementación colaborativa de políticas por parte de organizaciones ciudadanas, gobiernos locales y regionales y algunos actores privados (2007 – 2010). Una encuesta llevada a cabo por el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones en Santiago encontró que había un muy bajo número de mujeres ciclistas en la ciudad. Las mujeres no sabían cómo andar en bicicleta o tenían miedo de usarla en la ciudad.

Con apoyo de expertos locales e internacionales, un grupo de mujeres de Santiago, Ciudad Viva y Macletas iniciaron cursos para alentar a las mujeres a montar bicicleta como una forma de empoderamiento. Introdujeron el curso Aprende a pedalear para principiantes, y la iniciativa Bájate de la acera enfocada en mujeres que sabían andar en bicicleta, pero tenían miedo de usarla en la ciudad.

La ciclo-infraestructura se cuadruplicó de 50 km a más de 200 km entre 2007 y 2012, y el gobierno de la ciudad invirtió en una red extensa de ciclovías. El reparto modal se ha duplicado a 4%, la participación de las mujeres pasó de menos del 10% a cerca del 30%.

Se pueden ver cerca de 40.000 personas en bicicleta, caminando y patinando en las calles de Santiago cada domingo, como parte de la iniciativa CicloRecreoVía, la cual cierra una zona de las calles de la ciudad al tránsito vehicular, quedando disponible para caminar, correr, usar la bicicleta y otras actividades sociales.

Auditorías de seguridad

El método de las auditorías de seguridad de mujeres, desarrollado por METREC (Toronto) y adoptado por ONU Hábitat para uso en las ciudades del mundo en desarrollo, se adaptó y probó en el distrito El Bosque de Santiago. Esto se combinó con un ejercicio de mapeo participativo, que proporcionó información considerable sobre problemas específicos a nivel micro que requieren soluciones sociales, de diseño o de vigilancia. Las auditorías de seguridad participativas son una herramienta para explorar elementos de los espacios públicos que pueden disminuir o mejorar la sensación de seguridad o vulnerabilidad. También pueden generar conciencia pública y consensos importantes sobre acciones específicas para mejorar los problemas de seguridad.



Figura 56. Foto de la auditoría de seguridad en El Bosque. Foto: Laboratorio de Cambio Social.

Campañas de sensibilización y comunicación

En 2017 el Metro de Santiago desarrolló una campaña de afiches con la organización ciudadana, el Observatorio contra el Acoso Callejero (OCAC). Esta resaltaba que el #AcosoEsViolencia. Dos grupos de la sociedad civil se enfocaron en masculinidades, EME Masculinidades y MenEngage Alliance, y cooperaron con una campaña complementaria #NoTeDaVergüenza.

Ella se mueve segura

Un estudio sobre la seguridad personal de las mujeres y el transporte público en tres ciudades de América Latina

Anexo 2. Ejemplos de herramientas disponibles

Las herramientas usadas en este estudio se han descrito anteriormente, pero hay más herramientas disponibles y de interés para tomadores de decisión a nivel nacional y de ciudad. A continuación, se encuentra una selección de estas.

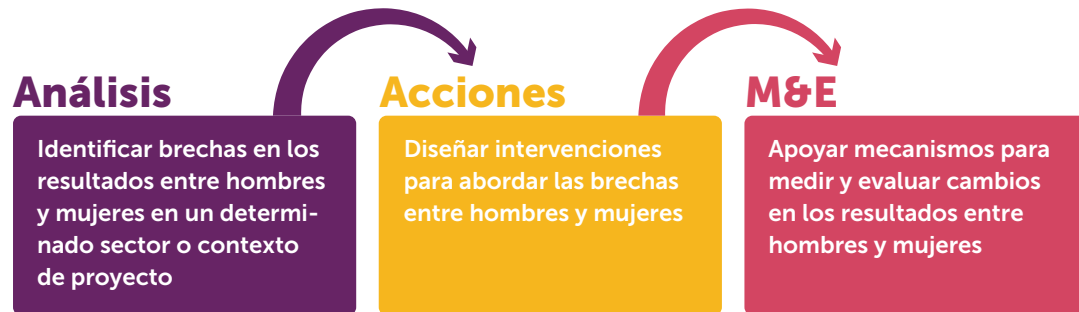


Figura 57. Proceso para el análisis efectivo, el desarrollo de acciones y medidas y el monitoreo y evaluación (M & E). Elaboración propia.

APLICACIONES DE SMARTPHONE

Hay varias aplicaciones de smartphone que han sido desarrolladas tanto para los usuarios como para ayudar a las autoridades a identificar en qué lugares está ocurriendo más el acoso.

La siguiente lista describe algunas a las que se puede acceder en internet:

SafetiPin

Safetipin (Safetipin, s/f) es una empresa social basada en Delhi que provee varias soluciones tecnológicas para hacer que las ciudades sean más seguras para las mujeres y la población en general. Las aplicaciones MySafetipin y Safetipin Nite se pueden usar para

recolectar información en forma de una auditoría de seguridad con base en nueve parámetros clave: nivel de iluminación, apertura (líneas de visión), visibilidad, instalaciones de transporte y modos disponibles, seguridad (tal como presencia de agentes de seguridad o quioscos de ayuda), estado de la infraestructura para caminar, sensación (sentimiento emocional del área – se siente segura o insegura).

El público general puede descargar la aplicación y usarla para hacer auditorías e indicar áreas seguras en su ciudad. Pueden reportar problemas como falta de iluminación o mala calidad de la misma, aceras dañadas o bloqueadas, etc. Mientras se movilizan pueden acceder a las auditorías para ver ubicaciones seguras e inseguras y planear sus rutas de acuerdo a esto. Se ha usado en India, Colombia (Bogotá), Filipinas, Indonesia, Kenya y Papua Nueva Guinea.

Saftipin Nite recopila imágenes desde la perspectiva de un vehículo en movimiento, como un taxi. Safetipin ha estado trabajando con gobiernos, ONG, planificadores urbanos, agencias internacionales y corporativas, para proveer datos de seguridad para el cambio y se ha probado en varias ciudades.

Safetipin Track permite información más personalizada y se pueden establecer reglas para informar a amigos solamente si algo inusual sucede.

Safecity, India

Safecity (Safecity, s/f), India está registrada como una fundación sin ánimo de lucro. El sitio web es una plataforma que junta historias personales de acoso y abuso sexual en espacios públicos. Esta información anónima se agrega en puntos calientes en un mapa indicando tendencias a nivel local. La idea es hacer que esta información sea útil para los individuos, las comunidades locales y las administraciones locales, para que puedan identificar factores que causen comportamientos que lleven a la violencia y trabajen en estrategias para dar soluciones. Desde su lanzamiento el 26 de diciembre de 2010, se han recolectado más de 10.000 historias de más de 50 ciudades en India, Kenya, Camerún y Nepal.

Harassmap

HarassMap (Harassmap, s/f) se ha usado en Egipto para recolectar información sobre delitos que tienen lugar en espacios públicos, incluyendo en o alrededor del transporte y recientemente celebró sus cinco años de existencia. A través de un sitio web, se alienta a las víctimas a documentar en línea y anónimamente los incidentes. Luego, la información se compila para brindar a las autoridades y el público, información sobre puntos calientes que pueden ser evitados o mejor patrullados. Las historias de las personas se publican en redes sociales de manera que haya un mejor entendimiento de los tipos de incidentes que ocurren y a las víctimas se les ofrece apoyo legal, médico y psicológico. En el primer año, el sitio web de HarassMap (2012) tuvo 88.851 visitas y 239.821 vistas de página.

Hollaback

Hollaback (Hollaback, s/f) empezó en 2005 como un blog en Estados Unidos, ahora se ha convertido en una plataforma internacional en internet para abordar el acoso en espacios públicos, con presencia en con más de 30 países y muchos más capítulos locales. Está construida sobre el sencillo concepto de que internet es, de hecho, el espacio público global más grande y puede usarse para construir una comunidad que se sienta empoderada para enfrentar este problema. Han identificado que el verdadero motivo del acoso es la intimidación – y lograr que la víctima se sienta asustada o incómoda contribuye a que el acosador se sienta poderoso.

Al documentar, mapear y compartir incidentes de acoso, este poder se transfiere a las víctimas y no al agresor. El acoso callejero frecuentemente requiere que la víctima permanezca en silencio para que el comportamiento no deseado no escale. Hollaback permite que las víctimas tengan más confianza y tomen el control dado que tienen una alternativa. HeartMob es su primera plataforma en línea para enfrentar el acoso brindando apoyo en tiempo real a individuos que estén experimentando acoso y les da a los observadores indicaciones de acciones concretas para que puedan ayudar con confianza¹. Los usuarios que reportan acoso tienen la opción de mantener su reporte privado y catalogarlo en caso de que escale, o pueden hacerlo público. Si eligen hacerlo público, pueden elegir cómo quieren que los observadores los apoyen, tomen acción o intervengan.

¹ Varios estudios han identificado que otros pasajeros o transeúntes no brindan ayuda cuando presencian un incidente (a menos que este sea grave) por varias razones, principalmente por miedo a involucrarse

Diseñar espacios urbanos para las mujeres

Hay varios sistemas y principios de diseño que pueden ser útiles al definir qué se puede hacer para diseñar el espacio público de manera que sea más sensible al género. Hay muchas herramientas conocidas tales como el diseño universal, las calles completas y principios urbanos (como aquellos desarrollados por Gehl, ITDP y GIZ) que pueden encontrarse en internet. Gehl Architects también ha producido varios informes útiles. Algunas herramientas que son menos conocidas, pero bastante útiles se mencionan a continuación.

PREVENCIÓN DEL DELITO A TRAVÉS DEL DISEÑO DEL ESPACIO (CPTED POR SUS SIGLAS EN INGLÉS)

El CPTED es un enfoque internacionalmente reconocido con cuatro principios fundamentales que forman parte de la valoración de seguridad:

PRINCIPIO #1 VIGILANCIA NATURAL

“Ver y ser visto” es el objetivo general cuando se refiere al CPTED y la vigilancia natural. Una persona tiene menores probabilidades de cometer un crimen si piensa que alguien puede verla haciéndolo. La iluminación y el paisaje tienen un papel importante en la prevención del delito a través del diseño.

PRINCIPIO #2 CONTROL NATURAL DE ACCESO

El control natural de acceso es más que una pared alta con alambre de púas. La prevención del delito a través del diseño se vale del uso de caminos, cercas, iluminación, señalización y paisaje para guiar claramente a las personas y vehículos desde y hacia las entradas definidas. El objetivo de este principio del CPTED no es necesariamente mantener fuera a los intrusos, sino dirigir el flujo de personas y disminuir la oportunidad de cometer un crimen.

PRINCIPIO #3 REFUERZO TERRITORIAL

El objetivo de este principio es crear o extender una esfera de influencia, utilizando diseños físicos tales como tratamientos al pavimento, paisajismo y señalización que permita a los usuarios de una zona desarrollar un sentido de pertenencia sobre la misma. Las áreas públicas deben estar claramente diferenciadas de las privadas. Los intrusos potenciales perciben este control y son disuadidos.

Ella se mueve segura

Un estudio sobre la seguridad personal de las mujeres y el transporte público en tres ciudades de América Latina

PRINCIPIO #4 MANTENIMIENTO

El CPTED y la teoría de ventanas rotas sugieren que una sola ventana rota o disturbio, si se permite que exista, llevará a otras y en últimas al deterioro de un vecindario completo. Las propiedades descuidadas o poco mantenidas son caldos de cultivo para la actividad criminal. Desarrollar un plan de mantenimiento formal basado en el CPTED ayuda a preservar la propiedad y hacerla un lugar más seguro.

El CPTED se ha aplicado de manera exitosa en Villa Padre Hurtado, un asentamiento de vivienda en Puente Alto, en la parte noroeste de Santiago de Chile – un área peligrosa y con altos niveles de tráfico de drogas (CPTED Security, s/f).

Collectiu Punt 6

Un grupo de planificadoras, arquitectas y activistas feministas con base en Barcelona, interesadas en repensar las ciudades, los vecindarios y el entorno construido para eliminar la discriminación e incluir una perspectiva de género en la planeación local. El grupo empezó trabajando en respuesta a una nueva ley aprobada en 2004 en Cataluña, la Ley de Barrios, que ordenaba que las ciudades promovieran la equidad de género en el uso del espacio público y las instalaciones. Las actividades principales de Punt 6 desde entonces han sido investigación, procesos participativos, capacitación, activismo de mujeres, proyectos de consultoría y codesarrollo. El grupo ha trabajado con auditorías de género, planes de equidad y capacitación en prevención de violencia con distintas audiencias en El Salvador, México, Estados Unidos y España (Collectiu Punt 6, s/f).

OTROS CONJUNTOS DE HERRAMIENTAS

Existen trabajos realizados en esta área y se han producido algunos conjuntos de herramientas útiles. A continuación, se presenta una lista corta de referencias útiles:

El Banco Interamericano de Desarrollo (BID)

El BID tiene varias herramientas e informes en inglés y español sobre género y violencia. También tiene un laboratorio de género y transporte (Transport Gender Lab) en el que se pueden encontrar ejemplos de acciones (Granada et al., 2016).

El Banco Mundial y el Grupo del Banco Mundial

Los recursos del Banco Mundial incluyen los documentos (en inglés) *Mainstreaming Gender in Road Transport: Operational Guidance for World Bank staff and Resource Guide* (The World Bank, 2010) y *Transport Brief on Violence against Women and Girls* (Karla González, Diana J. Arango, Jennifer McCleary-Sills, & Bianca Bianchi Alves, 2015) .

Asian Development Bank (ADB)

Este conjunto de herramientas proporciona una guía para los especialistas del sector transporte y especialistas en género sobre cómo integrar los temas de igualdad de género en el diseño e implementación de proyectos de transporte, así como para la vinculación de políticas. Ha sido diseñado para ayudar al personal del ADB, los consultores y las entidades ejecutoras de los gobiernos socios a que conceptualicen y diseñen proyectos que respondan al género en el sector transporte (Asian Development Bank, 2013).

Anexo 3. Nota sobre recolección y análisis de datos

RELEVANCIA DE LA RECOLECCIÓN DE DATOS CUALITATIVOS PARA ELLA SE MUEVE SEGURA.

¿Por qué es importante trabajar con metodologías cualitativas en estudios de transporte y movilidad?

El abordaje de corte más tradicional en transporte ha centrado su estudio en los desplazamientos cotidianos realizados por las personas entre lugares de origen y destino. El actor que protagoniza estos desplazamientos suele ser considerado en sus características (socioeconómicas y demográficas) promedio, informando de esta manera la toma de decisiones que reflejará soluciones para los grandes flujos de movimientos diarios que ocurren en las ciudades. Así, el enfoque cuantitativo principalmente a través de la realización de encuestas, aforos y conteos, ha sido el predominante.

Asimismo, desde esta perspectiva también se ha avanzado en la caracterización de diversos patrones de viaje y se evidencia que las mujeres y los hombres difieren en términos de motivos, modos, horarios y distancias. Estas diferencias cuantitativas en la movilidad cotidiana han colaborado en iluminar la complejidad del fenómeno y han puesto de relieve la necesidad de incorporar abordajes metodológicos que otorguen voz al viajero/a (por fuera del promedio) en tanto sus decisiones y conductas impactan sobre el estado del sistema del transporte urbano de las ciudades.

Así, el presente estudio incorpora además de la perspectiva cuantitativa, metodologías cualitativas, que incluyen aspectos como la dimensión de la percepción sobre la seguridad en el transporte público tanto en hombres como mujeres, reconociendo el carácter sensible de esta temática. En este marco, el enfoque cualitativo, al permitir el abordaje de fenómenos sociales complejos, resulta una herramienta metodológica de gran importancia.

Los estudios cualitativos se enmarcan dentro del paradigma metodológico interpretativo, y recuperan la perspectiva del actor. Permiten indagar sobre los significados y representaciones de los propios actores sociales, facilitando la descripción profunda de las dimensiones del fenómeno y las especificidades de los sujetos y grupos, indagando sobre sus experiencias personales, potencialidades, restricciones y obstáculos.

De esta forma, el enfoque cualitativo habilita el estudio de la movilidad urbana, incorporando la diversidad de problemáticas y necesidades de mujeres y hombres que se mueven de manera diaria en la ciudad. Permite profundizar en las especificidades de las experiencias, lo cual resulta difícil de abordar desde una visión más general, promoviendo así la reflexión sobre soluciones y medidas más efectivas y enfocadas.

La experiencia de implementación de metodologías cualitativas en el proyecto Ella se mueve segura

Como parte del proyecto se implementaron dos tipos de técnicas cualitativas: i) grupos focales con usuarias y usuarios del transporte público de cada una de las ciudades incluidas en el estudio, ii) entrevistas en profundidad con actores sociales clave seleccionados tanto por su conocimiento directo y/o indirecto de la temática estudiada como por su involucramiento institucional, colectivo y/o personal con esta problemática.

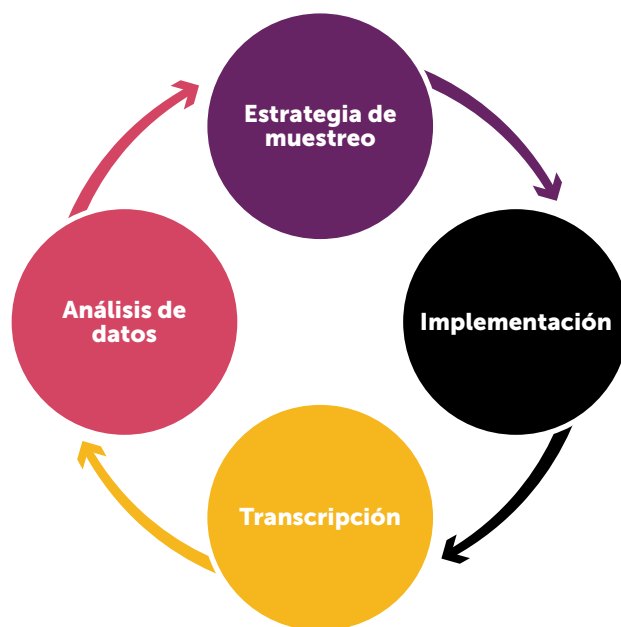


Figura 58. Proceso para la realización de grupos focales y entrevistas en profundidad. Fuente: Autores

- **¿Qué son las entrevistas en profundidad?**

Son una técnica cualitativa de interacción interpersonal la cual permite recabar información profunda y holística desde el relato del entrevistado y su experiencia en el rol que desempeña. Entre sus ventajas se identifican la amplitud de la información obtenida, la flexibilidad para ampliar la indagación si fuera necesario y la generación de un espacio de confianza para la interacción. Para la aplicación de las entrevistas se aplicó un formato de guion semi-estructurado, diseñado según la posición/entidad a la que pertenecía el entrevistado.

- **¿Para qué sirven?**

Posibilitan la obtención de la perspectiva de los actores sociales respecto del fenómeno social estudiado. Para este estudio se utilizó especialmente entrevistas con actores clave, que permitió acceder a información experta y especializada sobre la problemática trabajada, desde un diverso marco de miradas vinculada con la inscripción institucional de los actores. Esta información asimismo puede ilustrar y/o contrastarse con el conjunto de información (cualitativa y/o cuantitativa) relevada durante el proyecto. Además, permite entender los procesos y la visión institucional, de la sociedad civil, academia, y en general varios tipos de actores.

- **¿Qué son los grupos focales?**

Son una técnica cualitativa que permite recabar información a partir de una entrevista grupal. Entre sus ventajas se hallan la rapidez y economía de su organización, la flexibilidad para indagar en personas de perfiles diversos y la sinergia y motivación generada a partir de la interacción y presencia de otros participantes.

- **¿Para qué sirven?**

Sus resultados aportan al análisis dimensiones y variables explicativas relacionadas con el clima y las representaciones sociales. Pueden combinarse con otra información (cualitativa y/o cuantitativa) para profundizar, ilustrar y clarificar resultados y relaciones entre variables. Permiten profundizar en aspectos subjetivos y diversos, como opiniones, percepciones, motivaciones, creencias, emociones, experiencias, reacciones, entre otros.

Estrategia de muestreo

El objetivo perseguido por el muestreo en la investigación de corte cualitativo se diferencia de la búsqueda de la representatividad estadística. Y dado que su abordaje pretende representar un fenómeno social en su diversidad, el criterio que guió la selección de los casos (ya sea para elegir perfiles de grupos o de personas) buscó asegurar la cobertura de diferentes tipologías definidas por cada ciudad, que permitieran presentar datos sobre una distribución amplia de las maneras de ver o experimentar la problemática.

En el caso de los grupos focales, el muestreo se guió mediante el criterio de la heterogeneidad, ya que se buscó la representación tipológica socioestructural de acuerdo con los

propósitos de investigación. De manera general estaba definido que debían realizarse con grupos de mujeres usuarias de transporte público, y un grupo mixto (de usuarias y usuarios). Sin embargo, cada ciudad definió un acotado grupo de factores concretos (variables tipológicas), relativos a las características propias de cada ciudad, a partir de los cuales estableció la tipología y cantidad definitiva de los grupos.

Tabla 5. Grupos focales - Variables tipológicas consideradas en cada ciudad

Buenos Aires	Socio-estructural: género, edad, ocupación, maternidad/paternidad. Socio-espacial: Ciudad de Buenos Aires (CABA): Conurbano : i) mayor déficit en el nivel de infraestructura, oferta de servicios urbanos y de transporte, ii) menor déficit en el nivel de infraestructura, oferta de servicios urbanos y de transporte.
Quito	Socio-estructural: género, edad, ocupación. Socio-espacial: Distrito Metropolitano de Quito (DMQ) Garantizar representación de mujeres y hombres de diferentes zonas de la ciudad, incluido los valles (áreas consolidadas y periféricas).
Santiago de Chile	Socio-estructural: género, edad, ocupación. Socio-espacial: Comuna de Ñuñoa: altos ingresos, mejor infraestructura

En el caso de las entrevistas en profundidad, el criterio para la inclusión de los casos se basó fundamentalmente en el nivel esperado de aporte de información valiosa que pudiera brindar cada actor social entrevistado. Se estableció de manera preliminar un marco tipológico para esta selección, considerando la heterogeneidad de inscripción institucional: sector público, sector privado, organizaciones de la sociedad civil y academia. Y en todo momento se esperó que los entrevistados pudieran brindar información que fuera relevante a los objetivos del estudio, al estar ubicados en posiciones estratégicas relacionadas con temas de transporte o género, dentro de su espacio.

Por otra parte, debido a que la estrategia de muestreo cualitativa implica siempre una lógica de proceso, resultó relevante asegurar durante la propia implementación (tanto de los grupos focales como de las entrevistas) la saturación teórica de las dimensiones y categorías que se buscó indagar.

Como se observa en la Figura 1, presentada más arriba, la interpretación de la información durante la investigación cualitativa debe realizarse de manera simultánea durante las etapas de implementación, transcripción y análisis. Es así que, si bien la cantidad de grupos focales y entrevistas a realizarse se estableció de manera aproximada previo al inicio de la investigación, los casos definitivos (de grupos y personas entrevistadas) fue revisada y ajustada a medida que se avanzó en el levantamiento e interpretación de los datos.

Tabla 6. Grupos focales realizados en cada ciudad, según perfiles

Buenos Aires	4 grupos focales: Mujeres: 3 grupos, CABA, Conurbano Norte, Conurbano Sur. Mixto: un grupo CABA
Quito	4 grupos focales: Mujeres: dos grupos, uno para mujeres jóvenes, otro para mujeres adultas de diferentes zonas de la ciudad; Hombres: un grupo con hombres de diferentes zonas de la ciudad; Mixto: un grupo conformado por personas de diferentes zonas de la ciudad.
Santiago de Chile	4 grupos focales: Mujeres: 3 grupos; Santiago Centro, Ñuñoa y El Bosque; Hombres: 1 grupo conformado por hombres de distintas comunas y edades.

Tabla 7. Entrevistas en profundidad realizadas en cada ciudad, según perfiles

Buenos Aires	9 entrevistas: 4 academia; 3 organizaciones de la sociedad civil; 2 sector privado
Quito	10 entrevistas: 2 academia; 2 actores de la sociedad civil; 1 representante de ONU Mujeres; 5 actores del sector público, incluyendo una concejala, representantes de la Empresa Pública Metropolitana de Pasajeros, Patronato San José, y la Secretaria de Movilidad. Es importante mencionar que en el caso de Quito, el análisis se realizó en el Sistema Integrado de Transporte operado por el sector público a través del Municipio y no en los operadores privados.
Santiago de Chile	4 Entrevistas: 2 académicas; 2 actores de organizaciones de la sociedad civil

Implementación

En la organización para la realización tanto de los grupos focales como de las entrevistas, se previeron tareas para la convocatoria y logística y para la conformación del equipo de trabajo, a la vez que se definieron los insumos necesarios para su correcta realización. Estas se articularon desde la etapa de planificación hasta la finalización del levantamiento.

En el caso de los grupos focales, si bien se siguieron lineamientos comunes, cada ciudad tuvo la flexibilidad para adecuarlos de acuerdo con criterios locales.

Tabla 8. Grupos focales - Lineamientos comunes para su realización

CONVOCATORIA Y LOGÍSTICA	EQUIPO DE TRABAJO	GUÍA DE PAUTAS E INSUMOS
<p>Reclutamiento:</p> <p>Buenos Aires y Quito implementaron dentro de las encuestas una pregunta para conocer la voluntad de los encuestados de participar en otras instancias del proyecto, como base para contactar a los participantes.</p> <p>Santiago: Se convocaron a través de redes preexistentes de la organización. Además, se utilizaron organizaciones de la sociedad civil previamente constituidas para ayudar con la convocatoria y reclutamiento.</p> <p>Seguimiento (y comunicación): además de la convocatoria inicial, se procedió a confirmar días previos la participación de los seleccionados.</p> <p>Fechas y consideraciones de días/horarios: preferible entre semana. El sábado puede ser útil para facilitar que acudan quienes trabajan. Evaluar según los perfiles si es recomendable por la tarde o tarde-noche.</p> <p>Espacio físico: neutro, accesibilidad, disposición de mesa y sillas en círculo.</p>	<p>Equipo: moderador + asistente/s para tomar notas (observación)</p> <p>Moderación: perfil del moderador, según perfil de los participantes (mujer u hombre). Explicación de políticas de confidencialidad y manejo de la información.</p>	<p>Guía de pautas: diferenciada según perfil del grupo.</p> <p>Materiales: acuerdo de participación (firma), fichas control de asistencia, refrigerio, retribución monetaria y/o de otro tipo. *Excepto en el caso de Santiago en el cual la participación fue voluntaria.</p> <p>Grabación: chequear correcto funcionamiento, prever aviso a participantes.</p> <p>Fotos/video: prever aviso a participantes, considerar silencios, no intromisión.</p>

Tabla 9. Grupos focales – Variaciones según ciudad

Buenos Aires	<p>Resultó importante realizar grupos diferenciados entre CABA y los corredores del Conurbano. Esto favoreció la emergencia de conversaciones que denotaron diferencias entre ambas tipologías de territorio y cierto impacto sobre la percepción de seguridad.</p> <p>Originalmente no estaba prevista la realización de un grupo solo de mujeres de CABA, sin embargo, luego de realizado el grupo mixto de CABA, surgió la necesidad de indagar sobre las experiencias de inseguridad en el transporte, para conocer si la presencia de otro género implicaba modificación en la dinámica del grupo.</p>
Quito	<p>El grupo focal solo de hombres fue de utilidad para conocer la perspectiva de este segmento en un ambiente sin prejuicios ni interferencias.</p> <p>El grupo mixto fue enriquecedor por la posibilidad de contrarrestar frente a las perspectivas de los géneros.</p>
Santiago de Chile	<p>Resultó importante realizar grupos diferenciados por comunas con diferentes realidades socioeconómicas, lo anterior permitió dar cuenta de una variada gama de experiencias en relación al uso del transporte público.</p> <p>El grupo de hombres contribuyó a incluir la perspectiva masculina sobre la problemática, lo cual permitió profundizar en la misma desde otros enfoques.</p>

Para la realización de las entrevistas en profundidad, aun cuando requirió menor complejidad logística en su organización, las tareas previas siguieron la misma secuencia que los grupos focales.

Tabla 10. Entrevistas en profundidad – Tareas previas para facilitar su realización

CONVOCATORIA Y LOGÍSTICA	EQUIPO DE TRABAJO	GUÍA DE PAUTAS E INSUMOS
<p>Contacto y convocatoria: identificación de los actores clave y agendamiento de citas.</p> <p>Seguimiento (y comunicación): confirmación de la cita días antes del encuentro.</p> <p>Fechas y consideraciones de días/horarios: disponibilidad/comodidad de los actores sociales.</p> <p>Espacio físico: disponibilidad/comodidad de los actores sociales.</p>	<p>Equipo: entrevistador/a</p>	<p>Guía de pautas: instrumento general base, adaptado al rol del entrevistado.</p> <p>Grabación: chequear correcto funcionamiento, solicitar permiso a participantes.</p>

En particular puede destacarse que, entre las tareas para la preparación de las entrevistas, fue necesaria la identificación y contacto de los actores sociales clave a ser entrevistados. Para ello se trabajó en la confección de un mapa de actores de nivel general en el que se consideró además de la pertenencia institucional, la vinculación pasada, actual y/o potencial del entrevistado con la temática (movilidad/transporte, género o ambos) y su nivel de interés e influencia. El listado tentativo fue validado y ajustado durante los encuentros con el Consejo Asesor del Proyecto. Los miembros del Consejo sugirieron además actores clave a ser considerados y colaboraron en brindar información de contacto de algunos de estos actores.

Transcripción

Consiste en la escritura de los audios de las entrevistas y los grupos focales. Para ello, es importante que el equipo de trabajo esté organizado para poder trabajar durante esta etapa de manera articulada, e ir avanzando en paralelo el proceso de transcripción y el levantamiento de la información. Esto facilitó realizar interpretaciones iniciales y conocer si era preciso profundizar en alguna información emergente en particular. Resultó asimismo relevante la combinación con las notas tomadas durante los grupos focales y entrevistas, que registraron observaciones sobre los tonos de las voces, las actitudes corporales, entre otros aspectos, que escapan a la grabación del audio (o video) y pueden resultar útiles

Ella se mueve segura

Un estudio sobre la seguridad personal de las mujeres y el transporte público en tres ciudades de América Latina

para fortalecer el trabajo de análisis e interpretación. En el proceso de transcripción se incluye la corrección de estilo y palabras para garantizar que la lectura del documento sea comprensible.

Análisis de datos

Como se mencionó anteriormente, el análisis de datos cualitativo es un proceso que se inicia de manera preliminar durante la etapa de implementación y obtención de los primeros datos, ya que así puede identificarse qué datos adicionales deben recogerse. A partir del análisis se busca obtener un mayor conocimiento y avanzar en la comprensión del fenómeno, buscando dar respuesta a los interrogantes de la investigación y profundizar los resultados de las encuestas. Debido a que el corpus de información es amplio, durante esta etapa se realiza una selección de material a ser interpretado y se establece si será analizado de manera general o detallada.

Se identifican dos etapas principales de análisis tanto de los grupos focales como de las entrevistas en profundidad: i) reducción de datos y ii) reconstrucción de segmentos de información en función de similitudes.

- Reducción de datos: incluye como primer paso la segmentación del relato en unidades menores, de acuerdo con criterios relevantes. En particular el eje temático es el más usual y responde a las dimensiones previstas en la Guía de Pautas. Luego se asigna un código a cada segmento del relato para establecer conexiones conceptuales entre el contenido del fragmento y la temática. El tercer paso requiere categorizar todos los códigos referidos a un mismo tema.
- Reconstrucción de segmentos de información en función de similitudes: hallar, mediante el análisis comparativo y reflexivo, similitudes entre categorías que otorguen un significado relevante para el objetivo de la investigación. Estos objetivos están establecidos previamente y además pueden surgir de esta etapa del análisis, dimensiones emergentes no previstas. La revisión de literatura y otros estudios empíricos similares, fortalecen el esfuerzo reflexivo en esta etapa, colaborando en la identificación de relaciones entre conceptos que favorecen el marco de la interpretación.

Asistencia con Software (Atlas.Ti): pueden reforzar particularmente la reducción de datos, haciendo más práctica la asignación de códigos y el armado de categorías. Además, aporta

practicidad para establecer similitudes y relaciones entre categorías y conceptos sobre todo en estos casos donde se trabaja con grandes volúmenes de información.

Triangulación metodológica de la información levantada

En el estudio se avanzó en el trabajo de articular los resultados entre metodologías diferentes, es decir, se trabajó integrando la información obtenida a partir de la encuesta de interceptación (técnica cuantitativa) con los datos cualitativos levantados, y también se triangularon -dentro de la misma metodología cualitativa- datos tanto de los grupos focales como de las entrevistas en profundidad (técnica cualitativa).

Este proceso de utilización de múltiples métodos favorece la articulación y exposición simultánea de perspectivas y realidades diferentes sobre el mismo fenómeno, asegurando así un intento de comprensión minuciosa y de enriquecimiento de las interpretaciones.

Acoso

- Verbalización obscena de carácter sexual
- Manoseo/apoyo de carácter sexual
- Fotografías al cuerpo de carácter sexual
- Exhibición de genitales
- Sensación de persecución

Robos y peleas

- Hurto, sin armas y sin violencia
- Robo, con arma
- Peleas con golpes
- Peleas con gritos e insultos (sin golpes)

INSEGURIDAD

ASPECTOS DEL TRANSPORTE

Previo al viaje

CON INFORMACIÓN

- Que pare
- Poder subir
- Frecuencia conocida

SIN INFORMACIÓN

- ¿Dónde para?
- No entra a algunos barrios
- No informan cambios de recorrido

Durante el viaje

NIVEL DE OCUPACIÓN

- Llenos, atestados, desbordan
- Puertas abiertas, gente colgada
- No poder subir, bajar, empujan

CALIDAD

- Coches viejos
- Mal estado de unidades
- Altas velocidades

Figura 59. Triangulación – Dimensiones de la inseguridad – Caso Buenos Aires

La encuesta de interceptación consultó a usuarias y usuarios sobre situaciones vinculadas con agresiones que hayan visto/experimentado en el transporte público. Y, durante los grupos focales, al indagar sobre las situaciones que preocupaba a los usuarios al utilizar el transporte público, junto a las situaciones vinculadas al acoso, robos/peleas, emergió un marco contextual más amplio de la inseguridad. Este incluye, además, aspectos relacionados con el transporte en sí mismo: incertidumbre por situaciones ocurridas previas al viaje y preocupación por la integridad física durante el viaje.

La triangulación de datos en el caso de Quito, se aplicó identificando aquellos aspectos de la metodología cuantitativa que necesitaban ser profundizados o explicados. Además, se contrarrestó los resultados de ambas metodologías para identificar patrones de comportamiento y percepciones, y generar propuestas de acción. Por su parte, a través de las entrevistas a profundidad, fue posible dilucidar los contextos institucionales y operativos en los que se desenvuelve la prestación del servicio de transporte público, así como las acciones implementadas y los retos para mejorar el sistema. Desde la sociedad civil, se entendió el rol y los mecanismos de influencia que ejerce este sector para indicar y poner el tema de género y transporte en la agenda pública, así como para generar respuestas ante situaciones de acoso. Mientras que, desde la academia, se buscó comprender los motivos por los que sucede esta problemática, así como las condiciones estructurales que las propician y sus impactos a nivel individual y colectivo. Con esta información, se pudo conocer el contexto en el que se desarrolla la problemática, su importancia y la urgencia de modificarla, las acciones y sugerencias para hacerlo, los roles de cada actor, y los desafíos.

METODOLOGÍAS CUANTITATIVAS

¿Por qué es importante trabajar con metodologías cuantitativas en estudios de transporte y movilidad?

Las metodologías cuantitativas nos permiten conocer la magnitud de un fenómeno en cualquier contexto social. A través del análisis numérico y elaboración de hipótesis causales, se busca realizar un análisis que pueda ser replicado y extendido a toda la población. De esta forma, en las ciudades donde se aplicó esta investigación, era necesario dar cuenta de la magnitud real de los problemas de seguridad y transporte desde una perspectiva de género, de acuerdo a cada contexto local, para tener una mirada latinoamericana del problema.

En este caso particular, interesa analizar cómo viven las mujeres y hombres sus viajes en transporte público. Así, no sólo debemos conocer en profundidad sus argumentaciones y sentidos, sino también en qué medida esta realidad es generalizada, o no, dentro de la sociedad. En este sentido, sin haber aplicado una encuesta en el tema de género y transporte no podríamos asegurar hoy qué porcentaje de personas que viajan en transporte público han sufrido alguna vez en su vida una situación de acoso.

¿Qué son las encuestas?

Las encuestas son un instrumento de investigación vinculado generalmente al análisis cuantitativo de un fenómeno, en el que se plantean mayoritariamente preguntas cerradas, es decir, con opciones de respuestas. Es posible incorporar preguntas abiertas con un espacio limitado para responderlas, pero por lo general son menos utilizadas.

¿Para qué sirven?

Este instrumento permite recoger mayor cantidad de información que una entrevista, por ejemplo, pero con una menor profundidad. Por lo tanto, este instrumento es útil para estudios que busquen analizar generalidades de una población o fenómeno.

La experiencia de implementación de encuestas en el proyecto Ella se mueve segura

Como parte del proyecto se realizó una encuesta de interceptación que buscaba estudiar la percepción y experiencia en torno a la seguridad de los usuarios/as de transporte público. Para llevar esto a cabo, se analizaron los factores de riesgo que promueven la inseguridad en el transporte público y las experiencias de los usuarios/as tanto en los vehículos, paradas y estaciones como en las etapas de acceso y egreso.

La particularidad de este estudio es que buscó dar cuenta de las diferencias de género en torno a la percepción y experiencia de seguridad en el transporte público y cómo estas influyen en las decisiones y comportamiento de viaje, (cuándo viajar, con qué propósito y cómo viajar).

Ella se mueve segura

Un estudio sobre la seguridad personal de las mujeres y el transporte público en tres ciudades de América Latina

Tabla 11. Características de las encuestas de cada ciudad

Buenos Aires	Encuesta de 36 preguntas, 34 cerradas y 2 preguntas abiertas. La encuesta se dividió en 3 módulos: i) Socio- demográfico, ii) Movilidad cotidiana, iii) Percepción de transporte público. Cada encuestado respondió las 36 preguntas y habían 3 preguntas optativas al final requiriendo sus datos (nombre, número de celular y email) para aquellas/os interesados en continuar con el estudio y participar en los grupos focales.
Quito	Encuesta de 27 preguntas cerradas, algunas con alternativas de respuesta, y algunas de evaluación en escala Likert.
Santiago de Chile	Encuesta de 30 preguntas cerradas con alternativas de respuesta. Cada encuestado respondía solo los ítems del medio de transporte que decía utilizar.

Estrategia de muestreo y representatividad

La estrategia de muestreo en el caso de este proyecto fue la interceptación de usuarios de transporte público en paraderos de buses y/o estaciones de metro. El objetivo central de esta encuesta fue lograr representatividad a nivel de género.

Tabla 12. Variables consideradas en cada ciudad

Buenos Aires	<p>Se enmarca en un muestreo no probabilístico de 800 casos. En este tipo de muestreo la selección de la muestra no es aleatoria y se basa fundamentalmente en criterios de selección. Se establecieron cuotas por género, edad y áreas de interés con base en procesamiento y análisis de información secundaria.</p> <p>790 encuestas cumplieron la validación de los datos, tomando como resultado 379 mujeres y 410 hombres.</p>
Quito	<p>Fue realizado a través de un muestreo no probabilístico con 1.155 casos. Los criterios de selección fueron edad, género y hora.</p> <p>Las encuestas fueron levantadas en las estaciones de transferencia (8 en total) más importantes de los corredores del sistema de transporte metropolitano. Estas estaciones congregan usuarios procedentes de toda la zona consolidada y de los valles de la ciudad, así como a pasajeros de las rutas privadas y las rutas operadas por el municipio.</p> <p>Se establecieron cuotas por edad en dos grupos para encuestados de 15-35 años, y para 36 años en adelante. También se definieron cuotas para hora pico y hora valle para garantizar representatividad de los dos periodos, y para el porcentaje de hombres y mujeres.</p> <p>Las encuestas que cumplieron la validación fueron 690 de mujeres (59.7%) y 465 de hombres (40.3%).</p> <p>También se definió la meta diaria de encuestas por encuestador y por punto.</p>

Santiago de Chile	<p>La muestra es representativa de hombres y mujeres mayores de 18 años que utilizan transporte público en comunas de Santiago central, Ñuñoa y El Bosque, con un error inferior al 5% al 95% de confianza (Z de 1.96). Se consideraron valores conservadores de 0.5 para p y q, lo que indica que se asumió igual proporción de hombres y mujeres que utilizan transporte público en la población. La muestra de cada comuna se obtuvo de manera proporcional a la población de cada una.</p> <p>Se aplicaron 804 encuestas, de las cuales 790 cumplieron la validación de datos, resultando 386 mujeres y 404 hombres encuestados. De los encuestados, 790 personas respondieron sobre la caminata hacia/desde el medio de transporte, 749 sobre el bus de Transantiago y 424 sobre Metro.</p>
-------------------	--

Tabla 13. Aleatorización

Buenos Aires	Al aplicarse una muestra no probabilística por cuotas, no se aplica criterios de aleatorización.
Quito	Al aplicarse una muestra no probabilística por cuotas, no se aplica criterios de aleatorización.
Santiago de Chile	<p>La metodología fue la siguiente:</p> <p>Se seleccionaron todos los paraderos de buses y estaciones de Metro en 3 comunas de la ciudad (Santiago central, Ñuñoa y El Bosque).</p> <p>Se establecieron 4 categorías de paraderos en base a la amenidad del entorno urbano para la caminata de acceso/egreso y la frecuencia de servicio de buses. Para esto, se utilizó información del Pre Censo (2011) y del DTPM (2016).</p> <p>Se seleccionaron de manera aleatoria los paraderos a encuestar, asegurando representación de cada categoría en cada comuna.</p> <p>Para evitar sesgo de selección, dentro de cada paradero se definió una regla de $\frac{1}{3}$ (la tercera persona que accedía a paradero era encuestada)</p>

Tabla 14. Implementación

CARACTERÍSTICAS	EQUIPO DE TRABAJO	APLICACIÓN E INSUMOS
<p>Buenos Aires: Las encuestas se realizaron entre el 13 y el 31 de diciembre 2016 (con la excepción del período de Navidad y Año Nuevo). Se implementaron en 4 franjas horarias previamente definidas (2 en horario pico y 2 en horario valle)</p> <p>Quito: Se realizaron las encuestas en un período de seis días, del 7 al 9 de febrero y del 13-14 de febrero del 2017 con un grupo de 6 encuestadores divididos en dos grupos y supervisados por dos encuestadoras respectivamente. Los puntos donde se encuestó fueron 8 estaciones de transferencia del sistema BRT incluyendo estaciones de Trolebús, Ecovía y Metrovía. El horario de muestreo fue de doce horas diarias continuas, divididas entre los dos grupos de encuestadores para que cada uno realice encuestas por seis horas.</p> <p>Santiago: Las encuestas se realizaron entre el 19 de diciembre de 2016 y el 18 de enero de 2017. No se trabajó en semana de Navidad y año nuevo. Se llevaron a cabo en 4 horarios de trabajo previamente definidos según la afluencia de pasajeros del transporte público (2 en horarios de baja afluencia y dos en horarios de alta afluencia).</p>	<p>Buenos Aires: Equipo de 10 encuestadores: 7 mujeres y 3 hombres. Todos los encuestadores fueron capacitados previamente y participaron tanto del levantamiento final como de la prueba piloto realizada. Todos contaban con distintivos identificatorios. Fueron contratados seguros por accidentes personales para cada uno de ellos.</p> <p>Quito: El equipo de trabajo de Quito fue de 10 encuestadores, dividido en 2 grupos cada uno con 1 supervisor que fue capacitado en dos sesiones previas. La recolección de las encuestas se hizo por turnos en horarios de 7am a 7pm.</p> <p>Santiago: 12 encuestadores/as previamente capacitados/as. (9 mujeres y 3 hombres). Cada uno/a contaba con un distintivo de la organización.</p>	<p>Buenos Aires: La encuesta fue realizada en formato papel. Los encuestadores llevaban consigo tarjetas para levantar aquellas preguntas cuyas categorías incluían rangos</p> <p>Quito: La encuesta se tomó en papel, distribuyendo el número de formularios a cada uno de los encuestadores, quienes llevaron consigo identificaciones, uniformes, para generar confianza con la gente. El formulario de la encuesta contenía todo lo necesario para ser llenado y no requirió tarjetas adicionales</p> <p>Santiago: La encuesta fue aplicada en tablets utilizando el software Qualtrics. Algunos/as encuestadores/as prefirieron el uso de papel y luego traspasar las respuestas a la plataforma SurveyMonkey.</p>

Procesamiento de los datos

El procesamiento de datos se realizó en SPSS, previa limpieza de datos en Excel. En primera instancia, se procesaron los primeros datos descriptivos para tener una mirada general de los resultados y se procedió a ordenar las variables y a combinar algunas categorías, para luego pasar a la creación de nuevas variables con el objetivo de comprender el problema y su magnitud en forma global.

Tabla 15. Particularidades de procesamiento de cada ciudad

Buenos Aires	<p>El procesamiento de los datos constó de distintas etapas: i) Depuración de datos y missings, ii) Cruce de variables sociodemográficas para validación de cuotas, iii) Creación de nuevas variables.</p> <p>Se creó especialmente una nueva variable que permitió distinguir y tipificar las situaciones de acoso respecto de aquellas situaciones de inseguridad que el/la encuestado/a ha visto o experimentado. A partir de esta variable se logra visibilizar la brecha de género en las situaciones de acoso vistas o experimentadas por mujeres y hombres.</p> <p>Se han creado también variables que permiten distinguir entre la cantidad de aspectos que al/a la encuestado/a le generan inseguridad al viajar en transporte público y la cantidad de acciones necesarias para combatir el problema del acoso en el transporte público.</p>
Quito	<p>El procesamiento de los datos se realizó en una primera instancia con un control de calidad, revisión de coherencia de respuestas, datos mal digitados y depuración de los datos en general. Para ello se utilizó la herramienta Excel y Stata en la cual se representaron los datos separando hombre y mujer, y en agregados totales. Además de los cruces de cada pregunta, se establecieron cruces particulares entre preguntas que podrían arrojar información particular.</p>
Santiago de Chile	<p>En este trabajo destaca la creación de una nueva variable que permite analizar cuántos encuestados reportaron que “nunca” han experimentado situaciones de acoso en cada modo de transporte público. Esta variable se plantea luego de preguntarse si el acoso era o no un problema en el transporte público. Luego de esto, se reinterpreta la pregunta de las experiencias basado en el número de situaciones de acoso que ha vivido cada encuestado, cuyas alternativas son todas, algunas o ninguna. Luego, se sintetizó la pregunta por agresor/a.</p> <p>Ante las reflexiones de una posible migración del transporte público al privado, se crea una variable para estudiar los motivos de las preferencias por el automóvil. Finalmente, se tipificaron los tipos de acoso según sea verbal o no verbal, físico, fotografía, grave.</p> <p>La presentación de las tablas y gráficos para caracterizar la muestra y describir el problema de la seguridad en el transporte público se trabajaron en Excel. Luego, se cruzaron las variables género, modo de transporte y tipo de acoso para mayor análisis.</p>

Tabla 16. Análisis de los datos

Buenos Aires	El análisis de los datos se hizo mediante el siguiente proceso: i) primer análisis interno y de validación del equipo a partir de controles con fuentes secundarias (Censo 2010, ENMODO 2009/2010, Encuesta Permanente de Hogares, EPH); ii) segunda validación de resultados a partir de comentarios y observaciones del Consejo Asesor y académicos consultados de manera específica; iii) Aportes al análisis a través de la presentación y comparación de resultados en el Seminario Ella se mueve segura – Santiago y Quito; iv) versión preliminar de conclusiones que se validarán durante el Taller Participativo realizado en agosto de 2017 en la Ciudad de Buenos Aires.
Quito	Se hizo principalmente mediante un análisis interno con el equipo de trabajo que revisó y validó la información contrastando con los datos cualitativos. De igual manera se analizó en las conferencias Ella se mueve segura mediante presentaciones.
Santiago de Chile	El análisis de los datos se hizo mediante el siguiente proceso: (i) un análisis interno del equipo, con observaciones iniciales y posibles propuestas para el Toolkit; (ii) 2 talleres de análisis con el Consejo Asesor y otras personas de interés; (iii) Aportes al análisis a través del Seminario Ella se mueve segura – Santiago y (iv) revisión final y desarrollo de conclusiones.

Ella se mueve segura

Un estudio sobre la seguridad personal de las mujeres y el transporte público en tres ciudades de América Latina

Anexo 4. Guía para implementación de las encuestas de interceptación

El objetivo de la encuesta es 1) obtener información básica sobre el reparto modal, la hora de viaje/uso del transporte público y la distancia de viaje desagregado por género y 2) responder a las siguientes preguntas en el marco de la percepción de seguridad personal de las mujeres en el transporte público:

- Establecer el alcance o incidencia del hostigamiento o acoso sexual en el transporte público (¿cuántas veces mujeres y hombres han visto y/o experimentado?)
- ¿Cómo les afecta, emocional y racionalmente? ¿Se quedan callados, o tienen miedo, o reaccionan al mismo?
- ¿Qué piensan sobre el acoso? ¿Qué estrategias utilizan inconsciente y conscientemente para evitar ser víctimas?
- ¿Estas experiencias ocasionan un cambio en los hábitos de movilidad? Si es así, ¿hasta qué punto/grado? Por ejemplo, ¿dejan de viajar? ¿Viajan menos en transporte público? ¿Viajan acompañados? ¿Cambian de hora de viaje, de ruta o de modo de transporte?
- ¿Qué acciones consideran pueden tomarse para resolver o aliviar la problemática?
- ¿Conocen los mecanismos de ayuda existentes si son víctima de acoso? Explorar como les gustaría poder reaccionar.
- ¿Qué tipo de soporte es necesario antes, durante y después de un incidente? ¿De qué autoridad o ente local es la responsabilidad?

RESUMEN DE LA METODOLOGÍA¹

Metodología: Para la encuesta se escoge un método de preferencias declaradas, porque es una manera efectiva de lograr que el encuestado replique los aspectos que más inciden en su percepción de seguridad al momento de utilizar un determinado modo de transporte.

Muestreo: Aleatorio dentro del municipio/comuna/partidos seleccionados.

Dónde: En paraderos de buses, estaciones de metro y estaciones de trasbordo. Estos serán seleccionados a partir de una caracterización que considere su ubicación y el número de personas que lo usan, entre otros.

Cuándo: En diversos periodos del día. La idea es poder captar usuarios en horario pico de la mañana, hora valle y pico de la tarde. Además, en diferentes días de la semana.

Cantidad: Para determinar el número adecuado de encuestados se recomienda utilizar la siguiente ecuación:

$$N=Z \times DesvEst \times \frac{1-DesvEst}{Error}$$

Donde: **N** es el número de encuestas a realizar. **Z** es el valor para un intervalo de confianza determinado. **DesvEst** es el valor de la desviación estándar y **Error** corresponde al error máximo admisible.

Se recomienda utilizar como referencia datos sociodemográficos, económicos y de movilidad del censo nacional poblacional para asegurar representatividad de la muestra. Se puede acotar el marco geográfico de la muestra a localidades/comunas/barrios, etc.

Población objeto: Hombres y mujeres usuario/as de transporte público en las localidades definidas en el marco geográfico de la muestra.

¹ Sugerencias recogidas de la metodología utilizada por los equipos ejecutores del estudio en las ciudades de Santiago, Quito y Buenos Aires.

MODELO DE ENCUESTA DE INTERCEPTACIÓN²

Buenos días/tardes, estamos realizando una investigación sobre transporte público, y quisieramos hacerle una encuesta anónima que dura XX min.

Movilidad

Durante la semana pasada, ¿Cuántos días utilizó transporte público?

Considere viajes por cualquier motivo (trabajo, estudios, salud, compras, recreación, dejar/buscar a alguna persona, etc.). Escoger sólo uno

- a) Todos los días
- b) 3-5 días a la semana
- c) Uno o dos días por semana
- d) Ningún día (AGRADECER Y TERMINAR LA ENCUESTA)

Durante la semana pasada de forma general, ¿durante que horarios utilizó transporte público?³

Escoger sólo uno

- a) xx
- b) xx
- c) xxx

¿Cuál es el propósito PRINCIPAL de los viajes que realiza en el transporte público?⁴

Escoger sólo uno

² Encuesta modelo utilizada por los equipos ejecutores del estudio en las ciudades de Santiago, Quito y Buenos Aires con recomendaciones adicionales como parte de la identificación de mejores prácticas. Se recomienda realizar capacitaciones a los equipos encuestadores y realizar una prueba piloto de encuesta de interceptación.

³ Definir hora pico de la mañana, de la tarde y hora valle en el contexto local

⁴ En negrilla las opciones relacionadas a la movilidad del cuidado

- a) Trabajo
- b) Estudios
- c) Compras personales
- d) **Compras del hogar**
- e) Entretenimiento / ocio
- f) Salud personal
- g) **Salud de un familiar**
- h) Acompañar o dejar a alguien
- i) **Acompañar o dejar a alguien a centro educativo**
- j) Visitar a alguien
- k) Trámites
- l) Otro (especifique)

Durante la semana pasada ¿para qué otros propósitos de viaje usó el transporte público?⁵

Marque todas las alternativas que correspondan. Escoger hasta tres

- a) Trabajo
- b) Estudios
- c) Compras personales
- d) Compras del hogar
- e) Entretenimiento / ocio
- f) Salud personal
- g) Salud de un familiar
- h) Acompañar o dejar a alguien
- i) Acompañar o dejar a alguien en un centro educativo
- j) Visitar a alguien
- k) Trámites
- l) No combiné propósitos de viaje
- m) Otro (especifique)

⁵ Las encuestas de las ciudades preguntaron la razón principal, no obstante, notamos que se pierde información relacionada a la movilidad del cuidado. Se podría tener mejor idea del “trip chaining” con una pregunta tal cual mostrada (no se probó/opcional).

¿Cuál es el propósito del viaje que está realizando en este momento?⁶

¿Dónde se originó el viaje que está realizando? Puede indicar la dirección exacta, una intersección o lugar de interés cercano

¿Dónde finalizará el viaje que está realizando? Puede indicar la dirección exacta, una intersección o lugar de interés cercano

Cuando se traslada en transporte público, ¿cómo realiza este viaje?

- a) Utilizo solo bus
- b) Utilizo una combinación de bus y bicicleta pública
- c) Utilizo una combinación de bus y bicicleta propia
- d) Utilizo solo metro
- e) Utilizo una combinación de metro y bicicleta pública
- f) Utilizo una combinación de metro y bicicleta propia
- g) Utilizo una combinación de bus y metro
- h) Utilizo una combinación de bus, metro y bicicleta pública
- i) Utilizo una combinación de bus, metro y bicicleta propia
- j) Utilizo una combinación de bus y taxi colectivo, taxi o auto
- k) Utilizo una combinación de metro y taxi colectivo, taxi o auto
- l) Utilizo una combinación de bus, metro y taxi colectivo, taxi o auto
- m) Utilizo otra combinación (indique cual)

La mayoría de viajes de la semana pasada los realizó:

- a) Solo
- b) Acompañado por uno o más adultos
- c) Acompañado por uno o más niños
- d) Acompañado por uno o más adultos mayores
- e) Otra opción (especifique)

⁶ Esta pregunta también podría brindar información sobre el abanico de propósitos/motivos de viaje (principales y secundarios) si hay una muestra controlada por cuotas o representativa.

¿Cómo calificaría el servicio de transporte público?

Escoger sólo uno. Leer opciones de ser necesario.

- a) Muy bueno
- b) Bueno
- c) Regular
- d) Malo
- e) Muy malo
- f) No sabe/No contesta

¿Preferiría hacer este viaje en otro modo de transporte? ¿Cuál?

Escoger sólo uno.

- a) No
- b) Sí, en automóvil
- c) Sí, en metro
- d) Sí, en bus
- e) Sí, en taxi
- f) Sí, en UBER/otro servicio privado con acceso por medio de aplicaciones móviles⁷
- g) Sí, en bicicleta⁸
- h) Sí, a pie
- i) Sí, otro (especifique)

¿Por qué preferiría hacerlo en este modo?

Escoger hasta tres opciones. Leer opciones de ser necesario

- a) Es más rápido
- b) Es más cómodo
- c) Es más barato

⁷ Una hipótesis es que las mujeres serán las mayores usuarias de la movilidad compartida. Entender si usar UBER más que los hombres, sería interesante para futuras intervenciones.

⁸ Incluir bicicleta pública si existe programa en ciudad.

- d) Es puntual
- e) Tiene un mejor nivel social
- f) Es menos probable sufrir un accidente
- g) Es menos probable ser víctima de acoso sexual
- h) Es menos probable sufrir un delito
- i) Es mejor para el medio ambiente
- j) Otro – especifique

¿Que impide que usted cambie del modo de transporte actual al modo que preferiría?⁹

- a) El costo
- b) El tiempo de viaje
- c) No está disponible en mi zona de residencia/principal actividad
- d) La incomodidad
- e) La inseguridad
- f) Otro (especifique)

Percepciones y experiencias de seguridad

Evalúe QUÉ TAN DE ACUERDO está con lo siguiente:

Marque con una X 5 = Muy de acuerdo, 1 = Muy en desacuerdo

El transporte público:

a) Es rápido	5	4	3	2	1
b) Es cómodo	5	4	3	2	1
c) Es barato	5	4	3	2	1
d) Es seguro contra asaltos o robos	5	4	3	2	1
e) Es seguro contra el acoso sexual	5	4	3	2	1

⁹ No está en encuestas originales. Se incorporó como una alternativa para conocer el “tipping-point” de cuando un usuario se podría pasar a otro modo.

¿Qué aspectos le generan inseguridad al viajar en transporte público?

Escoger hasta tres opciones. Mostrar opciones a la gente de ser necesario

- a) Ninguno
- b) Poca o mucha gente en el bus o estación
- c) La caminata hacia el paradero o estación de Metro
- d) Las condiciones en las que espero bus o metro (entorno, iluminación, limpieza u otro)
- e) Actos de acoso de algún desconocido
- f) Palabras de acoso de algún desconocido
- g) Viajar solo, sin una compañía
- h) La vulnerabilidad de viajar con un niño o adulto mayor
- i) Viajar sin luz de día
- j) Riesgo de caída o golpes (por presencia de gradas, rampas, altura del bus, espacio entre el bus y la plataforma)
- k) Presencia de vendedores ambulantes o gente que pide dinero
- l) Otros

¿En qué momento del viaje se siente más inseguro?

- a) La caminata hacia o desde la estación de transporte público (bus, tren, etc.)
- b) Las condiciones en las que espera el bus (entorno, iluminación, limpieza u otro)
- c) Durante el viaje (dentro del bus)

Durante los últimos 12 meses ha visto y/o experimentado alguna de estas situaciones:

Marque con una X (puede elegir las dos opciones visto y experimentado)

SITUACIÓN	VISTO	EXPERIMENTADO
Una persona que se insinúa o mira fijamente	1	2
Una persona diciendo palabras obscenas/groseras	1	2
Una persona realizando manoseo y/o apoyo sobre el cuerpo de carácter sexual	1	2
Una persona tomando fotos al cuerpo de otro/a sin su consentimiento	1	2
Un pasajero exhibiendo o manipulando sus genitales	1	2
Sintió que una persona la/lo perseguía	1	2
Acoso sexual/violación	1	2
Robo/hurto sin armas, sin violencia o intimidación	1	2
Asalto/robo sin armas, con violencia o intimidación	1	2
Asalto/robo con armas	1	2
No he visto y/o experimentado ninguna de las anteriores (saltar las 2 siguientes preguntas)	3	3

En general, ¿cómo reacciona usted ante estos casos?

Escoger hasta tres opciones. Leer opciones de ser necesario

- a) No avisa o no hace nada
- b) Toma alguna acción o actúa contra el agresor (golpe, grito, silbido)
- c) Avisa de lo sucedido a alguna autoridad o al chofer
- d) Avisa a otros pasajeros
- e) Realiza una denuncia

En caso de dar aviso, ¿generalmente cuál ha sido las reacciones de las personas?

Escoger hasta dos opciones

- a) Se involucraron acompañando a la víctima
- b) Se involucraron actuando frente al agresor
- c) No se involucraron (no actuaron)

¿Cómo han influenciado estas experiencias en su comportamiento al viajar?

Escoger hasta tres opciones. Mostrar opciones a la gente de ser necesario.

- a) No ha influenciado
- b) Ha afectado su decisión de realizar un viaje
- c) Ha cambiado de horario y/o evita viajar en la noche
- d) Ha cambiado de ruta y/o evita caminar por ciertas calles
- e) Ha reducido el uso de transporte público
- f) Ha cambiado de modo de transporte (bus, tren, taxi, bicicleta pública o propia, caminar, etc.)
- g) Se mueve principalmente en su barrio, donde conoce la gente y es conocido/a
- h) Prefiere moverse en automóvil propio
- i) Evita viajar sola/o
- j) Presta más atención al entorno y a otros pasajeros
- k) Lleva un objeto de defensa personal (gas pimienta, objeto punzante)
- l) Otros

Propuestas y denuncias

Para mejorar la situación, ¿qué acciones deberían implementarse?¹⁰

Escoger hasta tres opciones. Mostrar opciones a la persona.

- a) Equipo de cámaras y monitoreo en buses, estaciones, etc.
- b) Mayor personal femenino en el transporte
- c) Mejorar iluminación en paradas
- d) Mayor control policial o personal de seguridad
- e) Campañas de comunicación
- f) Ventanilla para denunciar en estaciones principales
- g) Opción para denunciar por internet y/o aplicación móvil
- h) Opción para denunciar por teléfono
- i) Leyes que protejan a la víctima y sanciones más estrictas
- j) Otro (especifique)

¿Conoce usted cómo denunciar el acoso en el transporte público?

- a) Sí
- b) No

¿Has escuchado de las cabinas Cuéntame?¹¹

- a) Sí
- b) No

¹⁰ Adaptar al contexto local. Se incluyeron algunas opciones que resultaron de los grupos focales en las ciudades para su consideración.

¹¹ Incluir si tienen número de atención para casos de acoso o violencia de género en general o un programa especial para situaciones de acoso en el transporte público.

Características sociodemográficas¹²

Género del informante: No preguntar, elegir por observación.

- a) Femenino
- b) Masculino
- c) Otro, especificar por favor

¿Cuántos años cumplidos tiene?

Preguntar directamente o estimar con base en observación.

- a) 18-25 años
- b) 26-40 años
- c) 41-60 años
- d) Más de 60 años

¿Cuál es su nivel de estudios?¹³

Escoger sólo uno.

- a) Primaria incompleta (educación básica media hasta 9no de básica)
- b) Primaria completa (educación básica media hasta 9no de básica)
- c) Secundaria incompleta (1ero-3ero bachillerato, 4to, 5to, 6to curso)
- d) Secundaria completa (1ero-3ero de bachillerato, 4to, 5to, 6to curso)
- e) Universitaria o tecnológica incompleta
- f) Universitaria o tecnológica completa
- g) Postgrado (magíster, doctorado o equivalente)

¹² Para las primeras 5 preguntas utilizar categorías similares a las del Censo Nacional de Población para realizar controles estructurales y/o comparaciones.

¹³ Adaptar al contexto local

¿Cuál es su ocupación PRINCIPAL?

Escoger sólo uno. Leer opciones de ser necesario.

- a) Trabajador/a en relación de dependencia
- b) Trabajador/a autónomo o independiente
- c) Estudiante
- d) Ama/o de casa
- e) Desempleada/o
- f) Pensionista o jubilado/a
- g) Otro (especifique).

¿Cuántas personas viven habitualmente en su hogar, (más de seis meses) incluyéndose usted?¹⁴

¿Cuál es el ingreso promedio de su hogar?

(total de todos los miembros) Leer opciones.

- a) 0 – 300 USD
- b) 301 – 600 USD
- c) 601 – 900 USD
- d) Más de 900 USD
- e) No sabe/no contesta

¿Posee usted un teléfono celular desde el cual puede navegar en internet y usar aplicaciones?

- a) Sí
- b) No
- c) No tiene celular

¹⁴ Se recomienda incluir una pregunta sobre estado civil y si tienen hijos o dependientes. De nuevo, daría mucha información para cruzar con el tema de la movilidad del cuidado.

¿Qué aplicaciones utiliza con mayor frecuencia desde su celular?

Escoger hasta tres opciones.

- a) Navegador de internet
- b) Facebook
- c) WhatsApp
- d) Twitter
- e) Correo electrónico
- f) Instagram
- g) Aplicaciones de juegos
- h) Aplicación de transporte local¹⁵
- i) Otro – especifique

¿En qué sector vive?

Escoger sólo uno.

- a) Norte (desde la Av. Orellana hacia el norte)
- b) Sur (desde el Panecillo hacia el sur)
- c) Centro (desde la Av. Orellana hasta el Pancillo)
- d) Valle de Tumbaco
- e) Valle de los Chillos
- f) Otro

¹⁵ Incluir si hay aplicación móvil de la ciudad o de terceros (ej. Moove it, Waze, Uber, etc.).

¿Le interesaría participar en un grupo focal sobre este tema? Usted recibiría una compensación por el tiempo que nos ayudaría.

Entregar hoja con datos del proyecto.

- a) Sí: (Nombre completo; Teléfono)
- b) No
- c) No aplica (si identificamos que la persona no tiene predisposición)

¡Muchas gracias por su tiempo!

Metadatos de la encuesta

Encuesta n°; Nombre encuestador.

Información general de la metodología de Ella se mueve segura:

- La metodología proviene del proyecto investigativo internacional desarrollado simultáneamente en Buenos Aires, Quito y Santiago de Chile. Dicho proyecto fue financiado por CAF y la Fundación FIA.
- El objetivo del proyecto es evaluar la percepción de los ciudadanos (en particular mujeres) respecto al sistema de transporte público, abordando temas de seguridad ciudadana y violencia de género.
- Se realizaron encuestas, entrevistas y grupos focales para levantar datos cualitativos.
- Los resultados del estudio se usarán para incidir en la política pública y ayudar a los operadores del transporte a mejorar las condiciones de viaje.
- También se pretende generar una mayor conciencia con respecto al tema de violencia de género dentro de la sociedad.
- Observaciones:

Ella se mueve segura

Un estudio sobre la seguridad personal de las mujeres y el transporte público en tres ciudades de América Latina

Anexo 5. Metodología para la realización de entrevistas en profundidad

Las entrevistas en profundidad son una de las técnicas cualitativas de investigación social que permite captar, a través de las expresiones de los entrevistados, la riqueza de los significados, perspectivas, interpretaciones y clasificaciones sobre un fenómeno.

En particular y en el marco del Proyecto Ella se mueve segura, las entrevistas permitieron, por medio de un acercamiento en profundidad ilustrar la información que fue obtenida a través de la revisión de literatura y generar un contrapunto respecto de datos secundarios y los obtenidos por medio de otras técnicas de levantamiento de información. Así como también de manera general permitirán indagar sobre los posicionamientos y opiniones respecto de la problemática de los actores sociales entrevistados según cada uno de sus roles e inserciones institucionales.

OBJETIVO GENERAL

Conocer la visión y opinión de especialistas, tomadores de decisión y líderes de organizaciones de la sociedad civil y/o de empresas respecto de la situación de la seguridad en el transporte para las mujeres y sus posibles causas e indagar sobre iniciativas pasadas, presentes y/o futuras orientadas a mejorar esta situación, profundizando en la opinión acerca de estas experiencias y cuál es/sería el rol de cada sector involucrado en la problemática (público, privado, academia, sociedad civil).

OBJETIVOS ESPECÍFICOS:

- Explorar sobre qué conceptos se consideran parte del paraguas del acoso/violencia/discriminación hacia las mujeres en las ciudades y en particular en el espacio/transporte público.
- Profundizar en las opiniones de cada perfil de actor involucrado sobre la situación actual de la seguridad en el transporte público para las mujeres.

- Indagar sobre el impacto de otras variables socioeconómicas y demográficas en esta situación entre las mujeres y las diferencias respecto de los hombres y las distintas tipologías.
- Conocer la opinión de los diversos perfiles de actores sobre los impactos y condicionamientos que genera esta situación para la accesibilidad y el acceso de las mujeres a las oportunidades que brinda la ciudad.
- Indagar sobre la relación e incidencia de los factores del sistema de transporte en la situación de mayor vulnerabilidad para las mujeres en el uso del transporte público.
- Explorar sobre el marco de posibilidad y líneas causales de la problemática.
- Indagar el conocimiento y opiniones sobre experiencias pasadas, presentes y/o futuras de acciones/proyectos orientados a mejorar/cambiar/abordar esta situación.
- Conocer qué perfil de actores se considera relevante vincular para dar respuesta integral a esta problemática, especialmente conocer la visión sobre el rol de la ciudadanía.
- Indagar sobre visiones a futuro sobre un transporte público seguro para mujeres y para toda la ciudadanía en general.
- Explorar sobre líneas acción potenciales para acciones/proyectos orientados a mejorar/cambiar/abordar esta situación.

DISEÑO DE LAS ENTREVISTAS

Los cuatro tópicos de estudio a indagar, propuestos a priori son:

1	2	3	4
Problemática: Estado actual / situación de acoso / violencia / discriminación hacia las mujeres en el transporte público.	Experiencias/acciones pasadas, presentes, futuras para mejorar / cambiar / abordar esta situación	Rol / posicionamiento de los actores clave para brindar soluciones integrales	Visión a futuro: un transporte público para las mujeres

A partir de estos tópicos se elaboró la Guía de Pautas que cuenta con una mínima variación en la redacción de las preguntas, dependiendo del perfil de los entrevistados.

GUÍA DE PAUTAS

Organizaciones de la sociedad civil

- (i). Podrías decirme tu nombre, cargo/rol, antigüedad en esta organización
- (ii). ¿Cómo nació su interés de trabajar en estos temas vinculados con las mujeres, la perspectiva de género? Indagar en motivaciones, experiencias

PROBLEMÁTICA

- (iii). ¿Cómo describiría Ud. la situación de las mujeres que se trasladan en transporte público? ¿Considera que hay alguna diferencia respecto de la situación de los varones que utilizan el transporte público?
- (iv). ¿Qué tanto cree que se preocupan las mujeres por su seguridad al viajar en transporte público?
- (v). ¿Cree Ud. que esta situación condiciona a las mujeres, su movilidad y el acceso a las diversas actividades/servicios/oportunidades de la ciudad? ¿Cómo? ¿Por qué? Indagar si perciben diferencias por tipologías de territorio, condiciones socioeconómicas, edad, ocupación, maternidad, etc.
- (vi). En su opinión, ¿qué factores inciden en la inseguridad (y la percepción de inseguridad) de las mujeres en el transporte público? (temas técnicos, operativos, organizativos, diseño, procedimiento de denuncia y confianza en las autoridades).
- (vii). ¿Cuáles cree Ud. que son las causas de que ocurran este tipo de situaciones?

EXPERIENCIAS

- (viii). ¿Conoce si se han implementado proyectos/acciones/iniciativas desde su organización orientados a mejorar/cambiar/abordar esta situación? ¿Cuáles? Indagar sobre: origen, iniciativa, objetivos del proyecto, año de inicio y finalización, vigencia, beneficiarios, resultados e impacto.
- (ix). Y éstos ¿tuvieron como objetivo atender la situación de inseguridad en el transporte público / espacio público o es un impacto derivado?
- (x). ¿Conoce sobre proyectos/acciones/iniciativas implementados en la ciudad/ otras ciudades/municipios orientados a mejorar/cambiar/abordar esta situación? ¿Y antecedentes normativos, legales, procedimientos de denuncia, etc. vinculados a la temática? ¿Cuáles? Indagar opinión.
- (xi). ¿Cómo considera que debiera abordarse esta problemática? ¿Desde qué sectores/ áreas/perfiles?

ROLES

- (xii). ¿Cuál debería ser el rol de esta organización/sociedad civil frente a esta problemática? (o de la sociedad civil en general)
- (xiii). ¿Y cuál cree que debería ser el rol de la ciudadanía?

A FUTURO

- (xiv). ¿Cómo considera que debiera ser un transporte público seguro para las mujeres?
- (xv). ¿Tienen en esta área/departamento/instituto proyectos/acciones/iniciativas en agenda vinculados con esta problemática que se vayan a implementar a futuro? Indagar.
- (xvi). Si pudiera usted hacer algo directamente para mejorar la situación, ¿qué haría?

Sector Público y sector privado

- (i). Podrías decirme tu nombre, cargo/rol, antigüedad en este rol
- (ii). ¿Cómo nació su interés de trabajar en estos temas vinculados con las mujeres u la perspectiva de género? Indagar en motivaciones y experiencias

PROBLEMÁTICA

- (iii). ¿Cómo describiría Ud. la situación de las mujeres que se trasladan en transporte público? ¿Considera que hay alguna diferencia respecto de la situación de los hombres que utilizan el transporte público?
- (iv). ¿Qué tanto cree que se preocupan las mujeres por su seguridad al viajar en transporte público?
- (v). ¿Cree Ud. que esta situación condiciona a las mujeres, su movilidad y el acceso a las diversas actividades/servicios/oportunidades de la ciudad? ¿Cómo? ¿Por qué? Indagar si perciben diferencias por tipologías de territorio, condiciones socioeconómicas, edad, ocupación, maternidad, etc.
- (vi). En su opinión, ¿qué factores inciden en la inseguridad (y la percepción de inseguridad) de las mujeres en el transporte público? (Temas técnicos, operativos, organizativos, diseño, procedimiento de denuncia y confianza en las autoridades).
- (vii). ¿Cuáles cree Ud. que son las causas de que ocurran este tipo de situaciones?

EXPERIENCIAS Y ACCIONES

- (viii). ¿Se han implementado proyectos/acciones/iniciativas desde el municipio como

legislador-a desde la empresa orientados a mejorar/cambiar/abordar esta situación? ¿Cuáles? Indagar sobre: origen, iniciativa, objetivos del proyecto, año de inicio y finalización, vigencia, presupuesto estimado y línea de origen, beneficiarios, área institucional que lo implementa, perfiles profesionales involucrados y participación ciudadana.

(ix). ¿Y estos tuvieron como objetivo atender la situación de inseguridad en el transporte público espacio público o es un impacto derivado?

(x). ¿Conoce sobre proyectos/acciones/iniciativas implementados en otras ciudades/municipios orientados a mejorar o cambiar esta situación? ¿Y antecedentes normativos, legales, procedimientos de denuncia, etc. vinculados a la temática? ¿Cuáles? Indagar opinión.

(xi). ¿Cómo considera que debiera abordarse esta problemática? ¿Desde qué sectores/áreas/perfiles?

ROLES

(xii). ¿Cuál considera que es/debe ser el rol de esta entidad frente a esta problemática?

(xiii). ¿Y cuál cree que debería ser el rol de la ciudadanía?

A FUTURO

(xiv). ¿Cómo considera que debiera ser un transporte público seguro para las mujeres?

(xv). ¿Tienen en la entidad proyectos/acciones/iniciativas en agenda vinculados con esta problemática que se vayan a implementar a futuro? Indagar.

(xvi). Si pudiera usted hacer algo directamente para mejorar la situación, ¿qué haría?

Academia

(i). Podrías decirme tu nombre, cargo/rol, antigüedad en la organización, perfil profesional, áreas de interés

(ii). ¿Cómo nació su interés de trabajar en estos temas vinculados con las mujeres y la perspectiva de género? Indagar en motivaciones y experiencias

PROBLEMÁTICA

(iii). ¿Cómo describiría Ud. la situación de las mujeres que se trasladan en transporte público? ¿Considera que hay alguna diferencia respecto de la situación de los hombres que utilizan el transporte público?

(iv). ¿Qué tanto cree que se preocupan las mujeres por su seguridad al viajar en transporte público?

(v). ¿Cree Ud. que esta situación condiciona a las mujeres, su movilidad y el acceso a las diversas actividades/servicios/oportunidades de la ciudad? ¿Cómo? ¿Por qué? Indagar si perciben diferencias por tipologías de territorio, condiciones socioeconómicas, edad, ocupación, maternidad, etc.

(vi). En su opinión, ¿qué factores inciden en la inseguridad (y la percepción de inseguridad) de las mujeres en el transporte público? (temas técnicos, operativos, organizativos, diseño, procedimiento de denuncia y confianza en las autoridades).

(vii). ¿Cuáles cree Ud. que son las causas de que ocurran este tipo de situaciones?

EXPERIENCIAS Y ACCIONES

(viii). ¿Conoce si se han implementado proyectos/acciones/iniciativas desde su organización orientados a mejorar/cambiar/abordar esta situación? ¿Cuáles? Indagar sobre: origen, iniciativa, objetivos del proyecto, año de inicio y finalización, vigencia, beneficiarios, resultados e impacto.

(ix). Y éstos ¿tuvieron como objetivo atender la situación de inseguridad en el transporte público espacio público o es un impacto derivado?

(x). ¿Conoce sobre proyectos/acciones/iniciativas implementados en la ciudad/ otras ciudades/municipios orientados a mejorar/cambiar/abordar esta situación? ¿Y antecedentes normativos, legales, procedimientos de denuncia, etc. vinculados a la temática? ¿Cuáles? Indagar opinión.

(xi). ¿Cómo considera que debiera abordarse esta problemática? ¿Desde qué sectores/ áreas/perfiles?

ROLES

(xii). ¿Cuál debería ser el rol de la Academia frente a esta problemática?

(xiii). ¿Y cuál cree que debería ser el rol de la ciudadanía?

A FUTURO

(xiv). ¿Cómo considera que debiera ser un transporte público seguro para las mujeres?

(xv). ¿Tienen en esta área/departamento/instituto proyectos/acciones/iniciativas en agenda vinculados con esta problemática que se vayan a implementar a futuro? Indagar.

(xvi). Si pudiera usted hacer algo directamente para mejorar la situación, ¿qué haría?

Ella se mueve segura

Un estudio sobre la seguridad personal de las mujeres y el transporte público en tres ciudades de América Latina

Anexo 6. Primeras indicaciones del impacto del estudio (2018)

El estudio *Ella se mueve segura* tuvo lugar entre octubre de 2016 y diciembre de 2017. Este periodo (poco más de 12 meses) es bastante corto, pero aún así, ha habido impactos notables en las ciudades y en algunos casos a nivel nacional. A esto ha contribuido el alto perfil y la credibilidad de FIA Foundation y CAF, en especial para generar apoyo e interés en las ciudades, no solo con las ciudades principales del proyecto sino también con otras. Las ONG y organizaciones de la sociedad civil que actualmente trabajan en temas complementarios también han notado este trabajo y fue impresionante observar que varias de ellas asistieron a los seminarios y talleres internacionales, cubriendo sus propios costos, para aprender más. Los esfuerzos continúan para asegurar que estos contactos se nutran y, de ser posible, se coordine trabajo futuro.

DESARROLLO DE CAPACIDADES LOCALES

La participación en este estudio ha aumentado notablemente las capacidades locales en cuanto a género y transporte urbano en las tres ciudades. Esto ha impactado en mayor medida a investigadores jóvenes y de post-grado, y la oportunidad de trabajar con otros ha expandido este conocimiento, logrando posicionar estos temas como importantes y a las organizaciones asociadas con los equipos locales de trabajo como expertas. Adicionalmente, y en particular en Chile, este estudio ha suscitado mayor discusión y el reconocimiento entre los ingenieros de transporte y otras profesiones estratégicas en la academia, de que el transporte no es neutral al género, y que esto no solo es un gran problema, sino que es una oportunidad significativa para construir sistemas de transporte sostenible con base en mayor justicia y equidad de género. Esto incluye nuevos cursos y una perspectiva de género en el nuevo reporte anual de justicia en el transporte, que está siendo desarrollado por CE-DEUS/PUC (Chile). También hubo interés general en aprender más sobre herramientas para resolver problemas relacionados al género por parte de Buenos Aires y Santiago, e integrar la sensibilidad al género en las fases relevantes de planeación, operación, diseño y otras.

Adicionalmente, el estudio ha tenido impacto sobre las políticas en Buenos Aires. La Secretaría de Transporte de la Ciudad de Buenos Aires ha creado un plan de género y transporte usando los resultados de *Ella se Mueve Segura*, así como de otras fuentes sobre temas de mujeres y movilidad como base para tomar acción. El Ministerio de Transporte de Argentina también ha aumentado su compromiso con brindar transporte sensible al género a través de la introducción de la perspectiva de género en los proyectos de planeación de transporte. Así, se están llevando a cabo los temas de género que ahora se consideran a nivel nacional y de ciudad en cuanto a la planeación del transporte y varias intervenciones (tales como cámaras de seguridad en los buses, capacitación, protocolos de atención y recolección de datos).

La investigación *Ella se mueve segura* también profundizó en el entendimiento de la recolección de datos para reflejar las necesidades de género. Algunos ejemplos incluyen aumentar el uso de datos desagregados disponibles en Buenos Aires y un análisis más profundo de la encuesta origen-destino de Santiago, que reveló niveles altos, pero rápidamente decrecientes de sostenibilidad en el transporte, con más de dos tercios de los viajes diarios en combinaciones de caminata-bicicleta-bus. Las mujeres representan un número desproporcionadamente alto de los viajes a pie y su radio de acción comúnmente está restringido a sus propios vecindarios. Los equipos de trabajo creen que este comportamiento no es único de Santiago y puede ser un área interesante para continuar investigando.

La intención claramente manifestada de cambiar de modo de transporte a la primera oportunidad refleja los problemas de seguridad y acoso sexual en el transporte público, ya sea metro o bus, y en el viaje desde y hacia paraderos y estaciones. En Buenos Aires, el equipo de *Ella se mueve segura* ha recibido apoyo para el desarrollo de una encuesta para usuarios de bicicleta en la Ciudad de Buenos Aires por parte de una organización de la sociedad civil, Ciclofamilia, que les permitirá caracterizar el perfil del ciclista.

A todos los seminarios asistieron actores locales incluyendo varios funcionarios de gobiernos locales y nacionales, agencias de seguridad, académicos y ONG organizaciones de la sociedad civil que trabajan en género y transporte, o solamente un aspecto de estos, así como los equipos de estudio de cada ciudad. El hecho de que hubiera presencia de expertos e investigadores internacionales y de que hubo bastante diálogo e intercambio ha ayudado a aumentar el compromiso y el entendimiento de este tema a nivel local. Es muy pronto para saber si esto ha influenciado las políticas locales, pero hay indicaciones de que este es el caso.

Ella se mueve segura

Un estudio sobre la seguridad personal de las mujeres y el transporte público en tres ciudades de América Latina

El rol del Consejo Asesor en promover la apropiación e interés local en el estudio ha sido crucial y se considera un elemento clave para trabajo futuro en las tres ciudades. En Quito, el impacto a nivel nacional de la conferencia internacional de mayo de 2017, que recibió cobertura de dos artículos en la prensa nacional, y la participación de políticos de alto nivel (concejales) de ciudades como Ibarra, Latacunga, Ambato y Cuenca – cuatro de las ciudades más importantes en las montañas centrales de Ecuador, fue notable. Este impacto también fue positivo dado que los participantes intercambiaron contacto y crearon una red informal de comunicación sobre el proyecto Ella se mueve segura y muchas otras iniciativas.

La colaboración cercana entre las ciudades también ha impulsado las capacidades locales. Un ejemplo de esto incluye el interés del equipo de la Subsecretaría de Movilidad Sostenible y Segura del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires en la información sobre la experiencia de Bájale al acoso en Quito y otras acciones implementadas en otras ciudades de Argentina, así como en otras regiones del mundo. El objetivo es conocer a profundidad estas medidas para poder desarrollar y gestionar soluciones de mejor manera para la Ciudad de Buenos Aires. Ha habido mucho interés en el ejemplo de Transantiago y el premio a la mejor conductora de bus elegida por el público, cómo interactuar con los operadores de transporte privados, e intercambios sobre qué tipo de medidas pueden ayudar a incrementar el interés en incluir perspectivas de género (capacitación y contratación de mujeres). Esto ha venido de Quito, Buenos Aires, Rosario y Ciudad de México.

Los contactos generados con la Dirección de Transporte y Telecomunicaciones de la Defensoría del Pueblo de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires también están ayudando al equipo directivo a desarrollar su agenda de género y transporte. El equipo de Buenos Aires también está al tanto del interés del Programa Interdisciplinario de la Universidad de Buenos Aires sobre Transporte (PIUBAT), que está empezando a trabajar en las bases de datos de SUBE (Sistema Único de Boleto Electrónico) para incorporar la perspectiva de género y también está progresando en la realización de un video, que integra temas de transporte y género. Se ha expresado la voluntad de trabajar en conjunto con el equipo ESBA AMBA.

PROFUNDIZAR LOS CONTACTOS CON INSTITUCIONES LOCALES Y NACIONALES

Las tres ciudades, en diferentes grados, han profundizado sus contactos con actores locales y nacionales interesados y/o responsables por los temas de mujeres, transporte y sostenibilidad. El Laboratorio de Cambio Social (Chile) ha sido invitado para generar una nueva sección relacionada con el transporte urbano (por primera vez) en el Plan de Acción Nacional sobre género, desarrollado en 2017 y con vigencia por los próximos 10 años.

En los tres países ha habido altos niveles de interés por parte de otras ciudades. En Argentina, en particular, se ha visto un fuerte interés por parte de ciudades secundarias, en especial Rosario. Esto ha sido un proceso bidireccional pues hay varios aspectos que Rosario ha abordado y de los cuales Buenos Aires puede aprender, y viceversa. Más allá de Santiago, los métodos y lecciones de Ella se mueve segura y los temas relacionados con género se pueden integrar en un nuevo plan regional de transporte público (Temuco–Padre Las Casas, Región de la Araucanía, Chile).

De la misma manera, en Ecuador, la Subsecretaría de Transporte Terrestre del Ministerio de Transporte está generando un equipo que está interesado en replicar la metodología basada en la experiencia de Ella se mueve segura. El proyecto también se presentó en la ciudad de Cuenca, frente a representantes del Concejo Municipal, funcionarios públicos y activistas de la ciudad. Esto ha generado consciencia y los participantes esperan los resultados del estudio.

En Buenos Aires, las entrevistas en profundidad con actores sociales clave y, en particular, las discusiones con representantes de los sectores público y privado, la academia y la sociedad civil dentro y fuera del Consejo Asesor, ayudaron a conectar las distintas áreas de programa existentes: transporte y movilidad, género y seguridad.

El equipo de Ella se mueve segura en Buenos Aires tuvo una reunión con el equipo de Estadística y Relaciones Ciudadanas del Ente de la Movilidad de Rosario (EMR) para compartir los enfoques metodológicos que se usaron y los resultados obtenidos en el estudio del AMBA. El equipo del EMR continuó trabajando y avanzando en generar información a partir de fuentes disponibles: Encuesta de Origen Destino (EOD, 2008) y las Encuestas Permanentes a Pasajeros (EPP), considerando las diferencias entre patrones de movilidad de hombres y mujeres. El equipo del EMR considera este trabajo como un primer paso para iniciar el análisis de movilidad con perspectiva de género.

Ella se mueve segura

Un estudio sobre la seguridad personal de las mujeres y el transporte público en tres ciudades de América Latina

PUBLICACIONES CON INFLUENCIA SOBRE POLÍTICAS

La publicación de *Ella se mueve segura*, que documenta la magnitud del acoso sexual en el transporte público y cómo este afecta a las mujeres y hombres de distintas edades y condiciones sociales, tiene potencial para servir de insumo para políticas y cambios. Otras publicaciones de alto nivel y de tipo académico, medios digitales y otros, están en preparación. En particular, esto ha permitido que los investigadores usen este estudio para desarrollar, escribir y coescribir artículos para publicación. Adicionalmente, el conjunto de herramientas y el material relacionado se resaltarán en varias plataformas de conocimiento, una en conexión con el Laboratorio de Cambio Social (Chile) y también se ha utilizado para actualizar el Módulo de GIZ sobre transporte urbano y género (Allen, 2018), con un webinar complementario y su presentación asociada.

El equipo de *Ella se mueve segura* en Buenos Aires ha estado en contacto con miembros de organizaciones de la sociedad civil de La Paz, Bolivia, quienes tuvieron conocimiento del proyecto a través de una de las expertas en género entrevistadas durante la encuesta cualitativa. Se generaron enlaces también con colaboradores de Provías Descentralizado, el Ministerio de Transporte y Comunicaciones de Perú y una experta en temas de género vinculada al GenderLab del BID. El equipo también pudo generar enlaces con el equipo del proyecto Políticas públicas en un contexto de marginalización social. Se llevó a cabo una aproximación al análisis de capacidades estatales y equidad de género en la región metropolitana en conjunto con la Universidad de Buenos Aires, la Universidad Nacional de San Martín y el Equipo Latinoamericano de Justicia y Género (ELA). Se planea una reunión entre los equipos para darle continuidad a la colaboración mutua.

En el caso de Chile, la mayoría de los debates, construcción de políticas y planeación alrededor de las mujeres y el género se había enfocado previamente en la violencia doméstica y los derechos reproductivos. Había poca conciencia sobre los temas de ciudad y territorio, y cómo reforzaban o tenían el potencial de romper los patrones existentes de exclusión de género y violencia contra las mujeres. Como parte de la investigación del equipo de Chile, se pudo conectar y encontrar una serie de recursos significativos con lo siguiente:

- Estudios y estadísticas básicas de género del Servicio Nacional de la Mujer (SERNAM-EG), que ahora se ha convertido en el Ministerio de la Mujer y la Equidad de Género;

- Estudios básicos de Comunidad Mujer, un grupo no partidista de mujeres que desarrolla algunos de los mejores estudios de género desde una perspectiva de política pública;
- Encuestas electrónicas y otra información recolectada por el Observatorio Contra el Acoso Callejero (OCAC), una organización de la sociedad civil contra el acoso sexual de las mujeres en el espacio público, incluyendo el transporte.

El proyecto también ayudó a profundizar la colaboración con las organizaciones ciudadanas y tres ministerios nacionales: el Ministerio de la Mujer, el Ministerio de Transporte, el Directorio de Transporte Público Metropolitano de Santiago (DPTM), y las autoridades regionales de planeación de transporte de Temuco-Padre Las Casas.

En Santiago, el trabajo de la nueva línea de BRT Alameda Providencia, fue influenciado por el estudio aún en la etapa de diseño; y en Temuco, se convirtió en un tema transversal en el nuevo plan de transporte, desarrollado a través de participación ciudadana con las autoridades regionales de transporte. Una encuesta electrónica en la ciudad identificó niveles significativos de discriminación con base en género, discapacidades y raza (personas nativas), y los objetivos del plan regional de transporte requerían medidas específicas de transporte para reducir y eventualmente eliminar la discriminación y lograr la inclusión.

En El Bosque, el estudio ha enriquecido el trabajo en curso sobre un programa de rutas a la escuela, fomentando enlaces con el centro de mujeres y el gobierno municipal, y ayudando a desarrollar nuevas herramientas y enfoques para cuestionar y redefinir los roles de género: visitas de planeadores de transporte y mujeres conductoras de buses, visitas al centro de operaciones de Transantiago, mecánica para bicicletas y un mejor entendimiento de por qué el transporte público es bueno para la ciudad y para movilizar a las personas.

Transantiago ha ofrecido a la escuela en la que se desarrolló este programa y a la comunidad circundante la oportunidad de diseñar cuatro paraderos de bus, usando temas desarrollados por los niños (desde pre-kinder hasta grado octavo). Este programa terminó en 2017 con una guía completa para profesores y un curriculum integral, disponible para ser usado por otras escuelas y, eventualmente, por funcionarios del sector educativo, salud y género para su trabajo a lo largo del país.

Ella se mueve segura

Un estudio sobre la seguridad personal de las mujeres y el transporte público en tres ciudades de América Latina

PROMOCIÓN Y AUMENTO DE LA VISIBILIDAD DE ESTE TEMA

Todos los equipos de trabajo y coordinadores han sido invitados a dar presentaciones en varios seminarios y eventos. Estos han incluido eventos internacionales como la Cumbre Internacional de Transporte de la OCDE (Leipzig 2016 y 2017), talleres del Transportation Research Board (TRB) 2017 (Washington), Women on the Move (la primera conferencia internacional sobre mujeres y transporte en Delhi, India), un evento de ONU Mujeres y el BID en México, Scientists for Cycling/Velo-City (Holanda, junio de 2017), el evento preparatorio sobre género para el Foro Mundial de la Bicicleta (Lima, agosto de 2017), la Conferencia Internacional de Ciclismo (GIZ-Alemania, septiembre de 2017), la conferencia sobre transporte público de Thredbo (Estocolmo, agosto de 2017), Mobilize Santiago Global Transport Summit (Santiago, junio de 2017), la conferencia sobre Movilidades Urbanas (SLOCAT-CEPAL-ITDP, Santiago, octubre de 2017), Cumbre de género de CEPAL (Santiago, diciembre de 2017), Transportation Research Board (Washington, enero de 2018), American Association of Geographers (Nueva Orleans, mayo de 2018), Asociación de Estudios Latinoamericanos (Lima, abril de 2017, Barcelona, mayo de 2018), el Segundo Congreso Argentino de Transporte (septiembre de 2017, Mendoza, Argentina); y el 1er Foro Argentino de la Bicicleta (septiembre de 2017, Santa Fe, Argentina).

Ella se mueve segura

Un estudio sobre la seguridad personal de las mujeres y el transporte público en tres ciudades de América Latina