

El transporte público desde una perspectiva de género

Percepción de inseguridad y
victimización en Asunción y Lima

Sebastian Galiani
Laura Jaitman

División de Capacidad
Institucional del Estado

División de Transporte

NOTA TÉCNICA N°
IDB-TN-1124

El transporte público desde una perspectiva de género

Percepción de inseguridad y victimización en Asunción y Lima

Sebastian Galiani
Laura Jaitman

Universidad de Maryland
Banco Interamericano de Desarrollo

Noviembre de 2016

Catalogación en la fuente proporcionada por la
Biblioteca Felipe Herrera del
Banco Interamericano de Desarrollo

Galiani, Sebastián.

El transporte público desde una perspectiva de género: percepción de
inseguridad y victimización en Asunción y Lima / Sebastián Galiani y Laura
Jaitman.

p. cm. — (Nota técnica del BID ; 1124)

Incluye referencias bibliográficas.

1. Women-Transportation-Paraguay. 2. Women-Transportation-Peru. 3.
Women-Crimes against-Paraguay. 4. Women-Crimes against-Peru. 5. Urban
transportation-Paraguay. 6. Urban transportation-Peru. 7. Urban violence-
Paraguay. 8. Urban violence-Peru. I. Jaitman, Laura. II. Banco Interamericano
de Desarrollo. División de Capacidad Institucional del Estado. III. Banco
Interamericano de Desarrollo. División de Transporte. IV. Título. V. Serie.
IDB-TN-1124

<http://www.iadb.org>

Copyright © 2016 Banco Interamericano de Desarrollo. Esta obra se encuentra sujeta a una licencia Creative Commons IGO 3.0 Reconocimiento-NoComercial-SinObrasDerivadas (CC-IGO 3.0 BY-NC-ND) (<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/igo/legalcode>) y puede ser reproducida para cualquier uso no-comercial otorgando el reconocimiento respectivo al BID. No se permiten obras derivadas.

Cualquier disputa relacionada con el uso de las obras del BID que no pueda resolverse amistosamente se someterá a arbitraje de conformidad con las reglas de la CNUDMI (UNCITRAL). El uso del nombre del BID para cualquier fin distinto al reconocimiento respectivo y el uso del logotipo del BID, no están autorizados por esta licencia CC-IGO y requieren de un acuerdo de licencia adicional.

Note que el enlace URL incluye términos y condiciones adicionales de esta licencia.

Las opiniones expresadas en esta publicación son de los autores y no necesariamente reflejan el punto de vista del Banco Interamericano de Desarrollo, de su Directorio Ejecutivo ni de los países que representa.



Contacto: Laura Jaitman, ljaitman@iadb.org.

Resumen*

La inseguridad es la principal preocupación de los ciudadanos en la región. El crimen y la violencia distorsionan la asignación de recursos de los gobiernos, de las firmas, y alteran las rutinas de los ciudadanos. Este estudio analiza si el crimen o el miedo alteran las decisiones óptimas de movilidad de las mujeres, en qué medida y qué políticas podrían mejorar esta situación. Se estudia la seguridad en el transporte público utilizando una metodología innovadora al considerar tanto a usuarias como no usuarias del transporte público en Asunción (Paraguay) y Lima (Perú), para no sesgar los resultados como en otros estudios existentes. Se concluye que tanto la percepción como la situación de inseguridad de la mujer en el transporte público, especialmente en Lima, se encuentran entre las más altas de América Latina. Esto condiciona las opciones de las mujeres acerca del transporte público, afectando directamente su movilidad y causando mayor pérdida de tiempo y mayores costos. Utilizando métodos cuantitativos encontramos que, por un lado, cuanto mayor es la confianza en las instituciones y la percepción de seguridad en la zona de residencia, mayor es la percepción de seguridad en el transporte público y, por otro lado, cuanto mayor es el tiempo de viaje y cuanto más joven es la pasajera, mayor es la probabilidad de que una mujer sea víctima o presencie un delito en el transporte público. Hay factores relacionados con la calidad de transporte público que también inciden en la percepción y situación de inseguridad de las mujeres. Algunos números sobresalientes señalan que el 78% de las mujeres que usan habitualmente el transporte público en Lima y el 24% de las usuarias en Asunción fueron víctimas o presenciaron un delito en el transporte en los últimos 12 meses y que las ofensas sexuales representan un problema presente en la vida cotidiana de las mujeres. Por último, es significativamente alto el subreporte de delitos contra la mujer en el transporte público, ya que más del 70% no denuncia el hecho.

Clasificaciones JEL: O18, R41, J16, J18

Palabras claves: crimen, género, percepción de inseguridad, transporte público, victimización, violencia, violencia contra la mujer

* El presente trabajo fue realizado con financiamiento del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) en el marco del Proyecto Regional - Diseño de un Programa para Incrementar la Seguridad Ciudadana en el Transporte Urbano (RG-T2519). Las opiniones expresadas son de los autores y no representan necesariamente las de la Universidad de Maryland, el BID ni su Directorio. Los autores agradecen a Victoria Anauati por su excelente trabajo como asistente de investigación y los comentarios de René Cortés Forero, Andrea Monje Silva y Norma Peña durante el proyecto.

1. Introducción

Los sistemas de transporte público constituyen el principal medio de transporte para millones de personas en América Latina. Según un estudio de la Corporación Andina de Fomento (CAF), en promedio el 43% de los viajes diarios, en las 15 áreas metropolitanas de la región que se analizan en el estudio se realizan en el transporte público (CAF, 2010). Sin embargo, tanto la percepción como la situación de inseguridad limitan o condicionan las opciones de transporte de las mujeres afectando directamente su movilidad, su oportunidad de participar al igual que los hombres en actividades generadoras de empleo, su acceso a servicios y su derecho a disfrutar libremente de la ciudad.

El presente estudio tiene por objetivo caracterizar la situación y percepción de seguridad en el transporte urbano en Asunción (Paraguay) y Lima (Perú) para comprender si el crimen o el miedo alteran las decisiones óptimas de movilidad de las mujeres en estas ciudades, en qué medida y qué políticas podrían mejorar esta situación. Para este análisis se realizó un trabajo de campo en las ciudades, que incluyó una encuesta a más de 1.200 mujeres jefas de hogar o esposas de jefes de hogar en el rango etario de 18 a 65 años en las ciudades de Asunción (Paraguay) y Lima (Perú). La encuesta recoge información sobre el perfil socioeconómico de la población objetivo; los tipos y frecuencia de los viajes que se realizan en transporte público; la percepción de seguridad en el transporte público y la victimización en el mismo; la propensión a denunciar ante las autoridades cuando se es víctima de un hecho delictivo, y el nivel de acceso y uso de la tecnología de la información y la comunicación (TIC) para explorar potenciales opciones de políticas que incluyan el uso de nuevas tecnologías. Este estudio representa una contribución significativa para la región en términos metodológicos y en cuanto a la información generada. Por un lado, el diseño muestral, que incluye tanto a usuarias como no usuarias del transporte público, permite eliminar sesgos que surgen en otras encuestas que consideran una muestra compuesta solo por usuarias del transporte público y que realizan la encuesta por medios telefónicos o en forma en línea (véase la sección 2); por otro lado, constituye un aporte valioso al cuantificar los niveles de victimización y percepción de inseguridad en un contexto donde existe muy poca información, más aún cuando se trata de analizar datos desagregados por género.

Los resultados de este estudio demuestran que el rol del sistema de transporte público en Asunción y, especialmente, en Lima es fundamental en la vida cotidiana de las mujeres,

pues en estas ciudades, en línea con los patrones de la región, más del 50% de las mujeres de entre 18 y 65 años usa el transporte público para realizar su viaje más frecuente. Los principales medios utilizados son el bus en Asunción, y el bus y minibus en Lima. El perfil de la usuaria del transporte público es diferente al de la no usuaria en Asunción: la primera tiende a ser mayor en edad, percibe un ingreso (total) mensual y alcanzó un nivel educativo menor que la no usuaria. En cambio, las diferencias en el perfil sociodemográfico entre las usuarias y no usuarias del transporte público en Lima son menos significativas, quizá porque la gran mayoría de las mujeres lo utiliza (74%). Las mujeres de ambos grupos en Lima tienen la misma edad, pero la usuaria promedio percibe un ingreso mensual y alcanzó un nivel educativo mayor que la no usuaria del transporte público. Tanto en Lima como Asunción, la mayoría de las mujeres tiene familiaridad con las TIC. En particular, más del 66% de las mujeres posee PC o teléfono inteligente, la mayoría utiliza Internet diariamente, y accede principalmente desde su teléfono celular, en Asunción, y desde el hogar, como primera opción, y su teléfono celular, como segunda opción, en Lima. Esto representa una línea base robusta que señalaría que las intervenciones que utilicen TIC para combatir la violencia en el transporte público son viables y abarcarían a la mayoría de las pasajeras del transporte público en Lima y Asunción metropolitana.

El estudio demuestra que la percepción de inseguridad en el transporte público en Asunción y, especialmente, en Lima se encuentra entre las más altas de América Latina (véase la sección 3). Los resultados indican que aproximadamente el 75%-80% de las mujeres en ambas ciudades sintieron inseguridad al viajar solas de noche en la ciudad y alrededor del 64% percibe que el transporte público es inseguro o muy inseguro. Tanto en Asunción como en Lima, la percepción de inseguridad en el transporte público es mayor entre las mujeres no usuarias del transporte público que entre las usuarias, y entre las mujeres de estrato socioeconómico más alto, controlando por una serie de factores demográficos. Esto señala que las encuestas que utilizan una muestra compuesta solo por usuarias del transporte público pueden presentar un sesgo en la percepción de inseguridad, ya que las mujeres que se autoseleccionan para usar esos medios, en promedio, son las que sienten menor temor a la delincuencia. Esto resalta la ventaja del diseño de nuestra encuesta, la cual utiliza una muestra compuesta tanto por usuarias como no usuarias del transporte público, en proporciones iguales según el nivel socioeconómico (véase la sección 2).

Utilizando métodos cuantitativos, también encontramos que cuanto mayor es la confianza en las instituciones, por ejemplo en el accionar de la policía ante una denuncia de acoso sexual, y cuanto mayor es la percepción de seguridad en la zona de residencia, que puede relacionarse con la seguridad en las inmediaciones donde se espera el transporte, mayor es la percepción de seguridad en el transporte público. Ciertas características del transporte público, por ejemplo si se encuentra limpio, también inciden de forma directa en el miedo a la delincuencia en dicho tipo de transporte. Además, esta percepción se ve influenciada negativamente por experiencias de victimización en el transporte público en Asunción, al 90% y 95% de confianza, pero no en Lima (por victimización se entiende que una persona fue víctima o presenció un delito en los últimos 12 meses). Este resultado es paradójico: la percepción de inseguridad de las mujeres en Lima no parece estar influenciada por las experiencias de victimización a pesar de que la victimización real es casi el triple que en Asunción. Esto puede señalar que las pasajeras de Lima se sienten tan vulnerables que el hecho de que hayan sido víctimas de un delito en el transporte público (o lo hayan presenciado) no es determinante del nivel de inseguridad que perciben. Estos resultados son robustos a distintas especificaciones.

En relación con la victimización real de los usuarios, la encuesta revela que el 24% y el 78% de las mujeres que usan habitualmente el transporte público fueron víctimas o presenciaron un delito mientras usaban el transporte o lo esperaban en la estación en los últimos 12 meses en Asunción y Lima respectivamente. Esto posiciona a Lima en una de las metrópolis con mayor victimización de la región. En ambas ciudades el delito más frecuente en el transporte es el robo. No obstante, las ofensas sexuales representan un problema presente en la vida cotidiana de las mujeres. Por un lado, alrededor del 37% (49%) de las mujeres en Asunción (Lima) fueron acosadas verbalmente, físicamente o mediante gestos por un hombre alguna vez en el transporte público, y el 10% (22%) fueron víctimas de una ofensa sexual (o vieron ese delito) en el transporte público de Asunción (Lima) en el último año. Además, en promedio, las pasajeras fueron víctimas o testigos entre dos y tres veces de este delito en dicho periodo de tiempo. En comparación con otras encuestas, se observa que los delitos sexuales tienen mayor prevalencia en el transporte público que en los espacios privados, y que si bien Asunción se encuentra alineada con el promedio regional en su nivel de victimización de delitos sexuales, Lima se encuentra entre las ciudades que cuentan con un sistema de transporte público más riesgoso para las mujeres (véase la sección 3).

La victimización puede verse afectada por una serie de factores. Utilizando técnicas cuantitativas encontramos que cuanto mayor es el tiempo de viaje y cuanto más joven es la pasajera, mayor es la probabilidad de que una mujer sea víctima o presencie un delito en el transporte público, luego de aislar una serie de factores demográficos. Por otro lado, ciertas características del transporte público, como el espacio disponible para viajar cómodamente y el cumplimiento del horario del recorrido, también inciden en la probabilidad de victimización. Como es de esperar, cuanto mayor es el espacio disponible y mejor se cumple el horario, de forma que las pasajeras esperen menor tiempo la llegada del transporte, menor es la probabilidad de victimización. En línea con lo que muestran otros estudios, tanto la percepción como la victimización condicionan las opciones de transporte de las mujeres y alteran sus rutinas de viaje. En particular, el 35% (53%) de las mujeres cambió el medio de transporte utilizado para sentirse más segura, y la mayoría optó por el taxi/remise, el 24% (16%) de las usuarias no viaja más de noche y el 26% (21%) realiza el viaje acompañada o va acompañada a la estación en Asunción (Lima). Estos cambios afectan la movilidad de las mujeres, probablemente causen una mayor pérdida de tiempo (por ejemplo, al usar otra línea de bus que puede no ser la más rápida, o dejar pasar buses relativamente llenos) e incrementan los costos del viaje (al sustituir el bus por el taxi/remise o el automóvil).

Por último, es significativamente alto el subreporte de delitos cometidos contra la mujer en el transporte público de Lima y Asunción, ya que alrededor del 70% no reporta los delitos a la policía. De acuerdo con la encuesta, la mayoría de las mujeres no realizó la denuncia porque cree que no logrará cambios, no lo consideró necesario o no tuvo suficiente tiempo para ello. En ambas ciudades, la mayoría de las mujeres argumentó que si tuvieran que denunciar un acto de violencia o acoso en un medio de transporte elegirían hacerlo en la comisaría o por teléfono (por ejemplo mediante un mensaje de texto o una llamada), pero menos del 10% lo harían por Internet o mediante una aplicación del teléfono. Esto sugiere que el teléfono representa un elemento importante para el diseño de políticas públicas, en tanto que la mayoría de las mujeres que usan habitualmente el transporte público poseen teléfonos inteligentes; pero advierte que la política debería centrarse más bien en mensajes de texto o llamadas que en una aplicación telefónica o en el uso de Internet.

Este trabajo se organiza de la siguiente manera. En la próxima sección se describe la metodología utilizada para realizar la encuesta y en la tercera se contextualizan las cifras

de victimización y los niveles de inseguridad en el transporte público hallados en este estudio con los valores reportados en otros países de América Latina y otros países desarrollados. En la cuarta sección se analizan los resultados observados en Asunción, mientras que en la quinta sección se describen los principales resultados para Lima. En la sexta sección se resumen las principales políticas públicas implementadas para combatir la violencia contra las mujeres en el transporte público. Por último, en la séptima sección se presentan las conclusiones.

2. Metodología

Para este estudio se realizó una Encuesta de Victimización en el Transporte considerando como población objetivo a mujeres jefas de hogar o esposas del jefe de hogar que usan o no el transporte público y que se encuentran en un rango etario de entre 18 y 65 años, inclusive. La muestra fue de 1.200 mujeres, 600 en cada ciudad (Lima y Asunción), estratificadas por nivel económico. Para ello se aplicó una metodología de muestreo en la que se eligieron aleatoriamente seis barrios en Asunción o zonas en Lima, dos de los cuales corresponden a hogares de ingreso alto, dos de ingreso medio y dos de ingreso bajo.¹ En el caso de Lima, la clasificación por estrato se basó en los datos del Sistema de Focalización de Hogares (SISFOH). El SISFOH utiliza un índice para estratificar los hogares en siete diferentes categorías,² las cuales se reagruparon para obtener los tres niveles de ingresos. En el caso de Asunción, al no existir una clara clasificación de barrios por niveles de ingreso, se preparó una base de datos geo-referenciada a partir de datos a nivel distrital y de manzana del censo 2012 de la Dirección General de Estadística, Encuestas y Censos (DGEEC), que se complementó con datos de las necesidades básicas insatisfechas (NBI) desagregados por barrio, como calidad de la vivienda, acceso a educación, nivel de subsistencia, y datos de ingreso, pobreza, desigualdad y severidad de la pobreza del censo 2002. Para la clasificación de barrios, se creó el índice de NBI por barrio juntando los estratos 1, 2 y 3 (2+3) y 4 y 5 (4+5). Una vez compuestos los índices, se obtuvo el nivel promedio de los NBI utilizando la función de redondear al número entero de 1 dígito más cercano. Esto nos dio una clasificación general del barrio (para mayores detalles, véase el anexo).

¹ En el anexo se pueden apreciar los mapas de estas zonas.

² Menores ingresos o bienestar del hogar, ingresos muy bajos, ingresos bajos, ingresos medio bajos, ingresos medio altos, ingresos altos y mayores ingresos o bienestar del hogar.

Luego de elegir las zonas de manera aleatoria, se identificó un centro geográfico en cada zona o barrio, dependiendo de la ciudad. Ha sido a partir de estos puntos que el equipo de campo partía en cuatro direcciones (norte, sur, este y oeste) y realizaba entrevistas cada tercera casa para el caso de Lima y cada segunda casa en el caso de Asunción.

Específicamente, el protocolo consistía en entrevistar cada tercera o segunda casa dependiendo de la ciudad. Si la estructura seleccionada no era utilizada como vivienda se pasaba a la estructura inmediatamente siguiente. Asimismo, si la estructura era un edificio de apartamentos, se elegía el del tercer piso. En caso de que hubiera más de un apartamento por piso, se encuestaba el primero a mano derecha de la entrada de ese piso. Además, se estableció un protocolo con respecto a la revisita de los hogares. Estos se visitaban hasta tres veces en caso de que las veces anteriores no hubiese nadie en la vivienda o no se encontrara la jefa de hogar (véase el anexo para mayores detalles sobre la recolección de datos). Este diseño asegura representatividad por estrato económico.

El diseño de esta encuesta se distingue por el hecho de que la muestra incluye tanto a mujeres que usan habitualmente el transporte público como a mujeres que no lo utilizan, e incluye una proporción similar de mujeres según el estrato socioeconómico (véase el anexo). En cambio, la mayoría de las encuestas sobre la percepción de inseguridad en el transporte público se realiza a una muestra de usuarios del transporte público. Por ejemplo, la encuesta de inseguridad en el transporte realizada por la Fundación Thomson Reuters utilizó una muestra de 6.555 mujeres usuarias del transporte público y expertos en igualdad de género y planificación urbana; la encuesta realizada por la Secretaría Distrital de la Mujer (2014) sobre la inseguridad en el transporte público en Bogotá utilizó una muestra de más de 17.000 usuarias; y, de forma similar, la encuesta del Consejo Nacional para Prevenir la Discriminación (Conapred) (2009) en México se basó en una muestra de alrededor de 4.000 usuarios (hombres y mujeres) del transporte público (véase la siguiente sección, donde se analizan dichas encuestas). El diseño de nuestra encuesta tiene una ventaja en cuanto a que elimina posibles sesgos que surgen de la autoselección de mujeres que usan el transporte público. En otras palabras, las mujeres que utilizan esos medios probablemente difieran de la población femenina en general, por ejemplo suelen tener menor temor a la inseguridad; por lo tanto, las encuestas realizadas únicamente a usuarios del transporte público pueden arrojar resultados sesgados sobre la percepción de inseguridad (véase la sección 4).

Otra ventaja del diseño de esta encuesta es que las entrevistas se realizaron en la vivienda de las personas incluidas en la muestra en lugar de realizarse por teléfono o de forma en línea, como lo hace, por ejemplo, la encuesta de la Fundación Thomson Reuters. Esto también evita sesgos de selección, puesto que las personas que tienen acceso a teléfono o Internet, en países en desarrollo, suelen ser de mayores ingresos y de un nivel de estudios superior que la población en general.

3. Percepción de inseguridad y victimización en el transporte público: un análisis comparado

Esta sección contextualiza los niveles de inseguridad y victimización hallados en Lima y Asunción con los niveles promedio reportados en la región y otros países desarrollados. Al respecto, es importante resaltar que existe poca información sobre los niveles de inseguridad y victimización en los medios de transporte, más aún cuando se trata de analizar datos desagregados por género.

Nuestros resultados señalan que alrededor del 77%-83% de las mujeres en Lima y Asunción sintieron inseguridad al viajar solas de noche en la ciudad y aproximadamente el 64% percibe que el transporte público es inseguro o muy inseguro. Según la Encuesta Gallup (2012), el 55% de los habitantes de los países latinoamericanos que participaron del estudio se siente inseguro caminando solo por la noche, lo cual en comparación con las cifras que arroja nuestra encuesta, indicaría que los niveles de inseguridad en Lima y Asunción se encuentran entre los más altos de la región (PNUD, 2013). Por otro lado, la evidencia internacional de Reino Unido y Australia sugiere que una pequeña proporción de personas (por lo general menos del 10%) se siente insegura en el transporte público durante el día. Sin embargo, esta proporción aumenta durante la noche a alrededor de 30%-50% (Kennedy, 2008). En Nueva Zelanda el 77% de los residentes afirmó estar de acuerdo o muy de acuerdo en que el transporte público era seguro (Kennedy, 2008). Una encuesta realizada en Los Ángeles, Estados Unidos, en 2014 reveló que el 20% de los usuarios del transporte público sentía inseguridad durante su viaje (Kearl, 2015). Por otro lado, la encuesta de victimización “General Social Survey (GSS) on Victimization” de 2009 llevada a cabo en Canadá, señaló que 4 de cada 10 mujeres usuarias del transporte público no se preocupaban en absoluto por la inseguridad en las estaciones del transporte público o cuando utilizaban el mismo por la noche (Brennan, 2009).

A pesar de que en Lima y Asunción las mujeres comparten una percepción de inseguridad del transporte público similar, la victimización de mujeres en el transporte es más del triple en Lima que en Asunción. Así, el 24% de las mujeres en Asunción ha sido víctima o presenciado un delito mientras usaba el transporte público o lo esperaba en la estación en los últimos 12 meses, mientras que en Lima el 78% fue víctima o presenciado un delito en las mismas circunstancias. Además, el 36% y el 10% (49% y 22%) de las mujeres usuarias en Asunción (Lima) reportaron haber sido acosadas sexualmente alguna vez en su vida mientras usaban el transporte público y haber sido víctimas o presenciado ese delito en los últimos 12 meses en el transporte público, respectivamente.

Otras encuestas realizadas en Perú y Paraguay permiten dimensionar el problema al que se enfrentan las mujeres en el transporte público. El cuadro 1 muestra la victimización directa que los hombres y mujeres de más 15 años de edad sufrieron en los últimos 12 meses. Para el caso de Asunción, la última encuesta ENSC de 2008 y LAPOP de 2014 reflejan una mayor victimización en la capital que a nivel nacional, lo que permite inferir que la concentración urbana, especialmente capitalina, induce a una mayor victimización. Por otro lado, la victimización contra mujeres en medios de transporte público y sus alrededores parece tener una menor prevalencia (un 12,2%³ de las mujeres fue víctima en el transporte y un 24% fue víctima o presenciado el hecho) que la victimización en general contra hombres y mujeres en espacios públicos y privados (32,2%). Sin embargo, la prevalencia de delitos sexuales contra las mujeres en el transporte público en Asunción metropolitana es significativamente mayor (un 5,4% de mujeres fue víctima y un 9,6% fue víctimas o testigo) que la reportada contra hombres y mujeres a nivel nacional en espacios públicos o privados (0,7%). Según la ENSC, los delitos sexuales tienen alta recurrencia (2,8 veces por año) y se producen en la propia casa o en casa de parientes (31%), en lugares públicos (28,6%) o en el transporte público (23,8%). Además, dicha encuesta reporta que en Paraguay tres de cada cinco hurtos en el transporte público les ocurren a mujeres.⁴

Para el caso de Perú, la última encuesta de ENPE de 2014 señala que el 30,5% y el 33,8% de la población en el área urbana del país y Lima metropolitana, respectivamente, fue víctima de algún hecho delictivo en los últimos 12 meses. Por su parte, la

³ Este valor se calculó sobre la victimización directa, es decir el porcentaje de pasajeras que fue víctima de un delito sin considerar a las que solamente lo presenciaron.

⁴ Estas cifras describen un panorama a nivel nacional; los datos correspondientes para Asunción no se encuentran publicados.

victimización directa que sufren las mujeres en el transporte público, en ese período de tiempo, de acuerdo con nuestra encuesta fue del 29,8% (y un 77,9% presenció o fue víctima de un delito en el transporte público). Esto brinda indicios de que la victimización directa que sufren hombres y mujeres en espacios públicos y privados en Lima es relativamente similar a la victimización que sufren las mujeres en los medios de transporte públicos. Sin embargo sucede lo opuesto en el caso de los delitos de violencia sexual, puesto que, de acuerdo con nuestra encuesta, el 7,9% de las mujeres ha sido víctima de algún tipo de ofensa sexual en los medios de transporte públicos durante 2015 (y el 22,3% fue víctima o presenció el hecho), lo cual representa más del quíntuple de mujeres y hombres que fueron víctimas en esa ciudad durante 2014, según la ENPE. Si bien estas comparaciones deben interpretarse con cautela debido a que representan poblaciones diferentes, brindan una aproximación del mayor riesgo de delitos sexuales al que están expuestas las mujeres cuando utilizan el transporte público en Lima metropolitana.

¿Cómo es el nivel prevalencia de delitos contra las mujeres en los sistemas de transporte público de Lima y Asunción en comparación con otros países de la región? Las encuestas en la región señalan que en Bogotá el 14% de las mujeres fue víctima de violencia o agresión al hacer uso del transporte público en el último mes, lo cual es una cifra alta para una unidad de tiempo mensual.⁵ Según la encuesta, el tipo de violencia del que más son víctimas las mujeres en el transporte público corresponde a agresiones de tipo sexual (64,2%), seguidas de delitos contra la propiedad (23,8%) (López Prieto, 2015⁶). Por su parte, la encuesta de la Fundación Thomson Reuters (2014), aplicada en las 15 capitales más grandes del mundo y en Nueva York, encontró que 6 de cada 10 mujeres fueron acosadas físicamente alguna vez mientras realizaban su viaje en el transporte público de Bogotá, y calificó al sistema de transporte público de esa ciudad como el más inseguro para las mujeres, seguido por la Ciudad de México y Lima⁷ (véase el cuadro 1).

⁵ Esta encuesta fue realizada por la Secretaría Distrital de la Mujer a 17.399 usuarias del transporte público de Bogotá en 2014.

⁶ Para más detalle véase: <http://www.carlosvicentederoux.org/?apc=l-xx4-&x=12244>.

⁷ La encuesta se aplicó a 6.555 mujeres y expertos. Para más detalles véase: <http://news.trust.org/spotlight/most-dangerous-transport-systems-for-women/?tab=results>.

Cuadro 1
Victimización en América Latina y países desarrollados

	<i>Perú</i>		<i>Paraguay</i>		<i>México</i>		<i>Colombia</i>		<i>Chile</i>		<i>Países desarrollados</i>
	ENPE (1)	En T. P. (2)	ENSC y LAPOP ¹ (3)	En T. P. (4)	Enc.de vict. (5)	En T. P. (6)	Enc.de vict. (7)	En T. P. (8)	Enc.de vict. (9)	En T. P. (10)	En T. P. (11)
Prevalencia de delitos (en general) en los últimos 12 meses²											
En el país	30.5		27.3 (12.8)		28.2		18.2		25		
En la capital	33.8	29.8 (77.9)⁺	38.6 (32.2)	12.2 (23.9)⁺	36		25.1	14 ⁺⁺	28.3		
Prevalencia de delitos de acoso sexual en los últimos 12 meses											
En el país	1.5		0.7		0.71						
En la capital	1.5	7.9 (22.3)⁺		5.2 (9.6)⁺	2.5	53		9 ⁺⁺			11
Prevalencia de delitos sexuales en el transporte público a lo largo de la vida		49.1		36.8		90		60		41 ⁺⁺⁺	10-30

Fuentes: *Perú*: Instituto Nacional de Estadística e Informática – Encuesta Nacional de Programas Estratégicos (ENPE) 2014. *Paraguay*: Ministerio del interior – Primera Encuesta de Seguridad Ciudadana (ENSC) 2008 y Encuesta LAPOP 2014. *México*: Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública 2015 (ENVIPE) - Instituto Nacional de Estadísticas y Geografía; Encuesta de violencia sexual en medios (CLADEM, 2008) y Soto Villagrán (2015). *Colombia*: Primera encuesta de Convivencia y Seguridad Ciudadana 2014 y Encuesta de la Cámara de Comercio de Bogotá 2014 - Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE); Encuesta Distrital de Movilidad 2011. *Chile*: Encuesta Nacional Urbana de Seguridad Ciudadana 2013 y 2014; Encuesta SERAM 2012 “Estudio acoso y abuso sexual en lugares públicos y medios de transporte colectivo”. Encuestas de seguridad en el transporte en Rozas Balbontín y Salazar Arredondo (2015). *Países desarrollados*: *Estados Unidos*: National Crime Victimization Survey (2014) - Bureau of Justice Statistics, Encuesta en Los Ángeles (Kearl, 2015) y Encuesta de la Fundación Thomson Reuters (2014). *Londres*: Encuesta Transport for London (2015). *Canadá*: General Social Survey (GSS) on Victimization (2009).

Notas: Las columnas (1), (3), (5), (7), (9) indican el porcentaje de victimización de mujeres y hombres en lugares públicos y privados. Las columnas (2), (4) indican el porcentaje de victimización en el transporte público según la encuesta realizada en este estudio, las columnas (6), (8) y (11) indican el porcentaje de victimización de mujeres en el transporte público según otras encuestas y la columna (10) indica el porcentaje de victimización de hombres y mujeres en el transporte público.

¹ Los valores entre paréntesis hacen referencia a los resultados de la encuesta LAPOP.

² Se consideran como delito en general a todo evento que atenta contra la seguridad, vulnera los derechos de una persona y conlleva al peligro, daño o riesgo, como: robos, amenazas e intimidaciones, maltrato físico y/o psicológico, ofensas sexuales, secuestro, extorsión, estafa, entre otros. En el caso de los delitos de ofensa sexual se consideraron las víctimas de al menos un pasajero diciendo palabras obscenas/groseras de carácter sexual, un pasajero realizando manoseo y/o apoyo sobre el cuerpo de carácter sexual, un pasajero tomando fotos al cuerpo sin consentimiento, un pasajero tocándose o exhibiendo genitales.

⁺ Los valores entre paréntesis representan el porcentaje de mujeres que fueron víctimas o presenciaron un delito de acoso/agresión sexual en el transporte público. Mientras que el valor sin paréntesis representa la victimización directa, es decir que solo fueron víctimas.

⁺⁺ La encuesta indica el porcentaje de usuarias del transporte público que fueron víctimas de algún tipo de ofensa sexual en el último mes, en lugar de en los últimos 12 meses.

⁺⁺⁺ Este valor surge de considerar que el 59% de las mujeres sufrió acoso sexual en espacios públicos y el 70% de ellas en el transporte público según la encuesta SERAM de 2012.

En Chile las cifras son relativamente similares. De acuerdo a la encuesta SERNAM (2012), que utiliza una muestra de 1.284 personas (usuarios y no usuarios del transporte público), el 59% y 44% de las mujeres fue víctima alguna vez de acoso o abuso sexual, respectivamente, en un lugar público y/o medio de transporte colectivo. Según la encuesta, entre un 40% y un 50% de las agresiones ocurren en el autobús, entre un 20% y un 30% ocurren en la calle mientras las personas se desplazan y entre un 15% y 20% en el metro. Una encuesta más reciente realizada por un organismo no gubernamental (Observatorio de Acoso Callejero, OCAC) en dicho país en 2014 reportó que alrededor de un 40% de personas (mujeres u hombres) fueron acosadas⁸ en la vía pública⁹ a lo largo de su vida (OCAC, 2014). En México, de acuerdo con la encuesta ENVIPE de 2014, el 0,71% de la población mayor de 18 años fue víctima de violencia o acoso sexual en el país y más del doble de personas sufrió ese delito en la Ciudad de México. Más aún, los datos reflejan que hay una mayor prevalencia de ofensas sexuales en el transporte público ya que el 52% de los delitos de acoso sexual se produjeron en el transporte público en comparación con el 13% de los delitos (en general) que se produjeron en esos medios. Otra encuesta realizada a 4.029 usuarios del Sistema de Transporte Colectivo Metro de Ciudad de México en 2015 señaló que alrededor del 34% de las mujeres encuestadas fue víctima de violencia sexual o física en el metro en su último viaje (Soto Villagrán, 2015). Resultados similares se hallaron en una muestra representativa de usuarios del transporte público en la Ciudad de México en 2009, donde el 53% de las mujeres fue víctima objeto de por lo menos un tipo de violencia sexual (excluyendo palabras ofensivas y miradas morbosas) en el último año mientras usaba el transporte público y el 90% fue víctima alguna vez en su vida (Conapred, 2009¹⁰).

En los países desarrollados la inseguridad en el transporte público es un problema presente, pero las cifras señalan un panorama de menor prevalencia. De acuerdo con la última encuesta de inseguridad en el transporte en Londres, alrededor del 11% de las usuarias declaró haber sido víctima de algún tipo de agresión sexual en la red de transporte en los últimos 12 meses, la mayoría de las cuales no reportó el incidente en la

⁸ Por acoso se entienden las siguientes agresiones: agarrones, punteos, persecución, exhibicionismo o masturbación y violación.

⁹ Esta encuesta utilizó una muestra de 3234 personas entre 12 y 64 años con una concentración de 75% en el área territorial del Gran Santiago y con una participación femenina del 95%. La muestra se construyó a partir del sitio en Facebook de la organización, lo que la circunscribe al segmento de la población más tecnologizado y de mayor acceso a las nuevas TIC, es decir, a los grupos etarios más jóvenes.

¹⁰ El estudio realizado por la Comisión nacional para la prevención de la discriminación (CONAPRED) es el único que ha permitido dimensionar el fenómeno en los diferentes transportes.

policía (Transport for London, 2015). Por su parte, la encuesta de la Fundación Thomson Reuters (2014) encontró que 3 de cada 10 mujeres sufrieron algún tipo de acoso verbal o físico al utilizar los sistemas de metro y autobús alguna vez en Nueva York, lo que la convirtió en la ciudad donde las mujeres se sienten más seguras al usar el transporte público. Otra encuesta anterior realizada en Nueva York en 2007 a 1.700 usuarios del metro reportó que aproximadamente un 10% de los encuestados (mujeres y hombres) fueron agredidos sexualmente alguna vez en el transporte público.¹¹

En resumen, los resultados reflejan una alta prevalencia de los delitos contra las mujeres, en especial actos de violencia sexual, en los sistemas de transporte público de las ciudades metropolitanas de América Latina, en particular si se toma como referencia la victimización en países desarrollados. Se observa que la prevalencia de estos delitos en Asunción no dista del promedio regional, e incluso la situación parece ser menos grave en términos de la frecuencia de los delitos; sin embargo, la situación es más preocupante en Lima, donde tanto esta encuesta como otras ubican al transporte público de esa ciudad como uno de los más inseguros de la región.

4. Inseguridad en el transporte público para las mujeres en Asunción, Paraguay

En esta sección primero se describe el perfil de la usuaria del transporte público. Luego se explora la importancia de este último en la rutina de las mujeres residentes en Asunción metropolitana y se investigan los factores que afectan las percepciones de inseguridad y la victimización de las mujeres que usan habitualmente estos medios.

4.1. Perfil de las usuarias del transporte público y características del viaje

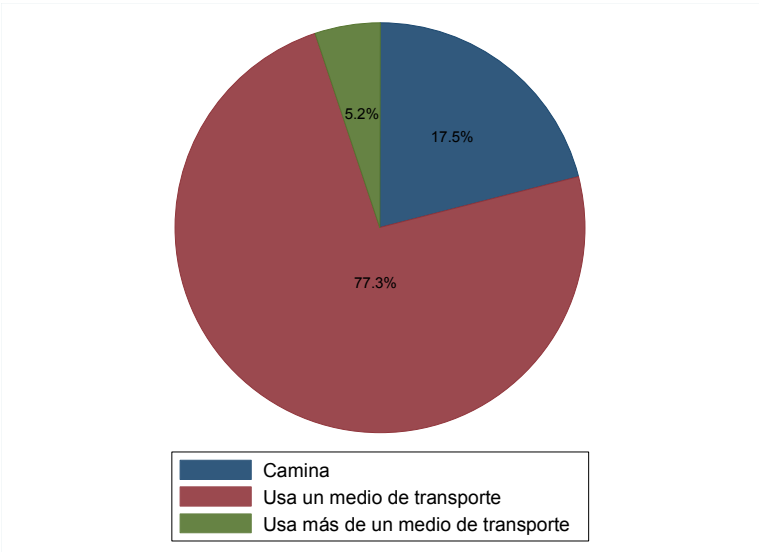
El rol de los medios de transporte motorizados en Asunción es sumamente relevante para las mujeres, pues alrededor de 54% de ellas utiliza el bus, el 23% el automóvil, el 4% la motocicleta, el 2% el taxi/remise y el 17% restante camina. Es decir, el 56% de las mujeres recurre al transporte público para realizar el trayecto más frecuente.

El perfil de las mujeres usuarias del transporte público parece ser diferente del perfil de las mujeres que no lo utilizan habitualmente. La usuaria promedio del transporte público es mayor en edad y percibe un ingreso (total) mensual menor que la no usuaria,

¹¹ Véase este informe, disponible en: http://www.nytimes.com/packages/pdf/nyregion/city_room/20070726_hiddeninplainsight.pdf.

diferencias que son estadísticamente significativas al 95% de confianza entre ambos grupos. Específicamente, la mitad de las encuestadas en el primer (segundo) grupo tiene entre 19 y 46 (19 y 43) años de edad, otro 25% tiene entre 47 y 57 (44 y 53) años. En promedio las mujeres de ambos grupos tienen una vivienda con tres habitaciones pero el 50% de las usuarias del transporte público posee un vehículo en el hogar, mientras que casi el 70% de las no usuarias cuentan con uno. En relación con el nivel educativo, el 38% de las mujeres que usan el transporte público completó la escuela primaria, el 22% la secundaria y el 15% la universidad o tecnicatura; se observa que las mujeres que no utilizan el transporte público de forma habitual presentan un nivel de estudios levemente superior: el 37% alcanzó la primaria, el 27% completó la secundaria y el 16% la universidad o tecnicatura. Por otra parte, alrededor del 45% de las mujeres trabaja fuera de su hogar y su principal actividad laboral se lleva adelante por cuenta propia o en relación de dependencia, característica que –de acuerdo con el cuadro 2– es compartida por aquellas mujeres que utilizan el transporte público y por las que no lo utilizan.

Gráfico 1
Uso de medios de transporte en Asunción



Fuente: Elaboración propia.

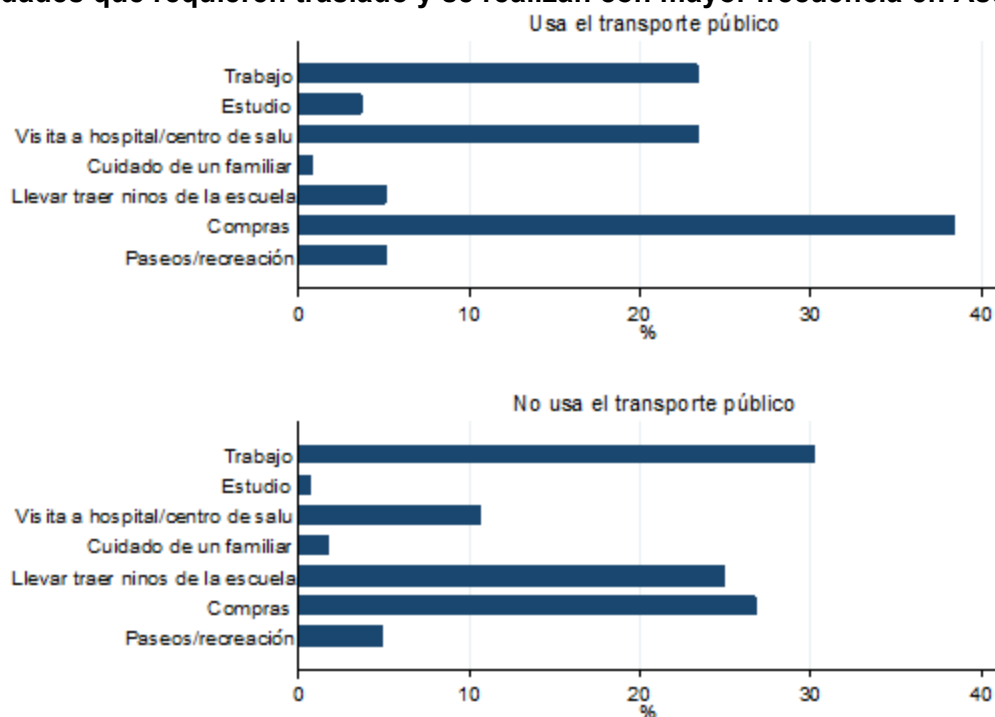
Cuadro 2
Características demográficas de usuarios y no usuarios del transporte público en Asunción

	No usuarios del transporte público		Usuarios del transporte público	
	Promedio	Desviación estándar	Promedio	Desviación estándar
Edad	43.5	0.7	45.4	0.7
Cantidad de miembros en el hogar	4.8	2.3	4.9	2.5
Cantidad de habitaciones	3.0	1.6	2.8	1.5
Ingreso mensual total del hogar	2,819,455	1,980,072	2,441,169	1,582,616
Tiene vehículo	69%	46%	47%	50%
Máximo nivel educativo				
Escuela primaria	37%	0.48	38%	0.49
Escuela secundaria	27%	0.45	22%	0.41
Nivel técnico/universitario	16%	0.37	15%	0.35
Principal actividad laboral				
Empleadora	9%	0.29	5%	0.23
Trabajadora por cuenta propia	46%	0.50	51%	0.50
Empleada doméstica	17%	0.37	7%	0.26
Empleada en relación de dependencia	22%	0.41	26%	0.44
Trabajadora sin salario	6%	0.23	10%	0.30

Fuente: Elaboración propia.

Por otro lado, el gráfico 2 muestra que las mujeres no se desplazan solo de la casa al trabajo: más bien usan el transporte para distintos fines. El desplazamiento de las mujeres en forma de zig-zag está documentado en otras investigaciones (Rozas Balbontín y Salazar Arredondo, 2015). Las mujeres usan el transporte público principalmente para realizar compras, ir a trabajar y dirigirse al hospital o centro de salud. La mayor duración promedio en minutos de un trayecto, desde que la mujer sale del hogar hasta que llega a destino, se presenta cuando se utiliza el taxi/remise (43 minutos), seguido del bus (41 minutos), el automóvil (34 minutos), y por último la motocicleta (20 minutos).

Gráfico 2
Actividades que requieren traslado y se realizan con mayor frecuencia en Asunción



Fuente: Elaboración propia.

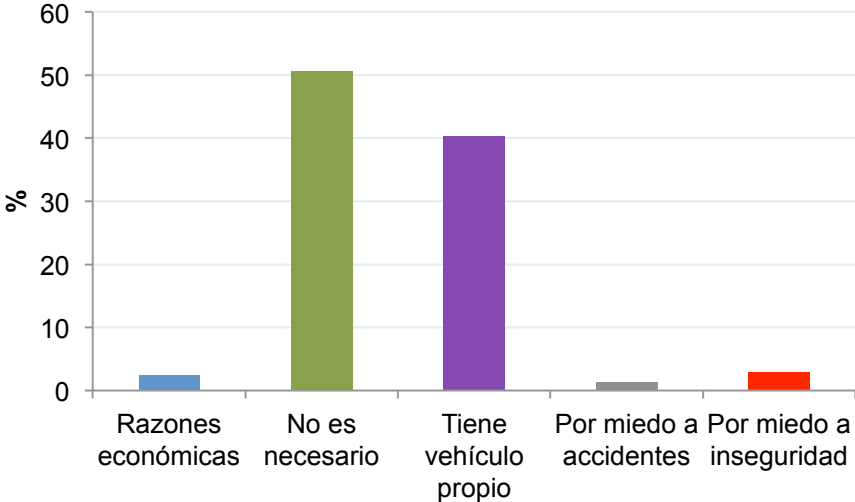
En relación con la calidad de los medios de transporte públicos, la mayoría de las mujeres que viaja en estos transportes habitualmente percibe que hay poco o muy poco espacio para moverse en el mismo (82%), y alrededor de la mitad califica como regular el cumplimiento del horario. A su vez, alrededor del 80% considera que los conductores del bus son al menos poco prudentes para manejar y cerca del total de ellas prefiere dejar pasar a veces o siempre el bus cuando este viene lo suficientemente lleno; esto último revela un mayor gasto de tiempo de las mujeres.

4.2. Percepción de inseguridad en el transporte público y victimización

El gráfico 3 indica que casi la totalidad de mujeres que no utiliza el transporte público es porque no lo considera necesario o porque tiene vehículo propio. Solo el 3% no lo utiliza por miedo a la inseguridad (crimen y violencia). Es decir que la inseguridad no es una barrera para usar el transporte público en Asunción.

La percepción de inseguridad en el transporte público es relativamente alta en Asunción, ya que en promedio 6 de cada 10 mujeres siente que es inseguro o muy inseguro viajar en el transporte público, y dicha percepción es mayor entre las no usuarias de ese servicio. Por otro lado, el 69% y el 61% de las mujeres usuarias y no usuarias del transporte público, respectivamente, declararon haber sentido temor alguna vez al viajar en la ciudad de Asunción, y el porcentaje de mujeres que sintió inseguridad al viajar de noche es en promedio 18 puntos porcentuales mayor. Se observa también que alrededor del 80% de las mujeres ambos grupos tiene poca o nada de confianza en que la policía acuda al hecho ante el reporte de que una mujer fue violentada sexualmente en el transporte público; y no parecen existir diferencias significativas entre los grupos (cuadro 3). En término de delitos, las encuestadas de ambos grupos posicionan al taxi/remise como un medio más seguro que al bus.

Gráfico 3
Razones para no utilizar el transporte público en Asunción



Fuente: Elaboración propia.

Cuadro 3
Temor de viajar en la ciudad y confianza en las autoridades (en porcentajes)

	No utiliza el transporte público	Utiliza el transporte público
Siente temor al viajar en la ciudad	60.9	69.00
Se siente nada o no muy segura al viajar de noche en la ciudad	81.1	84.4
Siente que el transporte público es inseguro o muy inseguro	69.6	58.9
Confianza en que la policía acuda al lugar del hecho ante el reporte de que una mujer fue violentada sexualmente en el transporte público		
Nada de confianza	40.5	34.7
Poca confianza	44.1	44.9
Algo de confianza	12.3	18.5
Mucha confianza	3.1	2.8

Fuente: Elaboración propia.

El temor a ser víctima en el transporte público depende de múltiples factores, entre los que se encuentran la experiencia de victimización, influencias psicológicas, características relacionadas a la calidad del transporte público, etc. (Currie, Delbosc y Mahmoud, 2013). Sin embargo, los vínculos entre estas influencias y las percepciones de inseguridad en el transporte público no se han establecido de manera definitiva. Algunos investigadores sugieren que las percepciones no están relacionadas con los delitos que puede haber sufrido el usuario (Box, Hale y Andrews, 1988; Feltes, 2003; Toseland, 1982); en cambio, otros muestran una relación directa (Crime Concern, 2004; Reed, Wallace y Rodríguez, 2000; Mawby y Gill, 1987). Por otro lado, la literatura señala que las influencias psicológicas, en particular el estrés y la ansiedad asociada con el viaje en espacios confinados con los demás, parece ser importante para los viajeros (Thomas, 2009). Otras investigaciones muestran que la iluminación, las líneas de visión, y otras características del diseño de las estaciones y la calidad del transporte puede tener un impacto real sobre el miedo a la delincuencia (por ejemplo, Wallace et al., 1999; Cozens et al., 2003).

Con el fin de analizar estas influencias en el temor a la delincuencia en los medios de transporte se estimó un modelo Probit Ordenado. Específicamente se consideró la siguiente ecuación:

$$y_i = \alpha_0 + \alpha_1 trans_pub_i + \alpha_2 est_eco_i + \alpha_3 edad_i + \alpha_4 edu_i + \alpha_5 seg_barrio_i + \alpha_7 conf_i + \varepsilon_i \quad (1)$$

donde y_i es una variable categórica que indica la percepción de seguridad de la mujer i (usuaria o no usuaria del transporte público) acerca del transporte público, donde 1 es muy inseguro, 2 inseguro, 3 poco seguro y 4 muy seguro; $trans_pub_i$ es una variable dicotómica igual a 1 si la mujer usa el transporte público y 0 en caso contrario; est_eco_i es una variable categórica donde 1 indica estrato socioeconómico bajo, 2 medio y 3 alto; $edad_i$ indica la edad de la mujer (en años); edu_i representa el máximo nivel de estudios alcanzado asume valores de 1 a 4, donde 1 significa que no terminó la primaria y 4 que alcanzó un nivel universitario o terciario; seg_barrio_i es una variable categórica que varía de 1 a 4, donde 1 indica que percibe que la zona donde reside es muy insegura y 4 que es muy segura, y $conf_i$ es una variable categórica que asume valores de 1 a 4, donde 1 significa que la mujer i tiene muy poca confianza en que la policía acuda al hecho si se reporta que una mujer fue acosada sexualmente en el transporte público y 4 que tiene mucha confianza. Finalmente, ε_i es el término de error.

La columna (1) del cuadro 4 muestra el efecto marginal de incrementar en una unidad cada variable explicativa sobre los cuatro posibles valores de la variable de resultado, es decir y_1, y_2, y_3, y_4 que indican que el transporte público se percibe como muy inseguro, inseguro, poco seguro y muy seguro, respectivamente, manteniendo el resto de las covariables en sus promedios; por lo tanto, indica el efecto marginal de cada variable explicativa considerando la mujer promedio. Por su parte, el gráfico 4 describe la curva del efecto marginal de las variables que resultaron significativas sobre la probabilidad de que el transporte público se perciba como muy inseguro (y_1) según el estrato socioeconómico de las mujeres y la edad (considerando el resto de las variables valuadas en sus promedios). Como es posible observar, controlando por una serie de factores demográficos, la percepción de inseguridad en el transporte público es mayor entre las mujeres no usuarias del transporte público que entre las usuarias, y entre las mujeres de estrato socioeconómico más alto. Por ejemplo, utilizar el transporte público reduce probabilidad de que este se perciba como muy inseguro o inseguro (y_1, y_2) entre un 6% y un 2%. A su vez, cuanto más elevado es el estrato socioeconómico, mayor es la probabilidad de que se perciba al transporte público como inseguro, como se observa en el gráfico 4 y el cuadro 4. Esto señala que las encuestas que se realizan con una muestra compuesta solo por usuarias del transporte público pueden presentar un sesgo en la percepción de seguridad, ya que las mujeres que se autoseleccionan para usar esos medios, en promedio, son las que sienten menor temor a la delincuencia.

Por otro lado, un factor que parece incrementar la percepción de seguridad en el transporte público es la confianza que las mujeres tienen en el accionar de la policía; así, el efecto marginal de incrementar la confianza en la policía, para la mujer promedio, reduce la probabilidad de tener miedo a la delincuencia en el transporte público entre un 4% y un 2%. Por último, cuanto mayor es la percepción de inseguridad en la zona donde reside la mujer, mayor es la percepción de inseguridad en el transporte público, lo cual puede relacionarse, por ejemplo, a la inseguridad en las inmediaciones donde se espera el transporte.

Cuadro 4
Efecto marginal sobre el temor a la inseguridad en el transporte público

Variables	Asunción			Lima	
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
<i>trans_pub</i>					
y_1	-0.063** [0.029]			-0.060* [0.031]	
y_2	-0.020** [0.010]			-0.015* [0.008]	
y_3	0.056** [0.026]			0.064* [0.033]	
y_4	0.026** [0.012]			0.011* [0.006]	
<i>est_eco</i>					
y_1	0.081*** [0.019]	0.063*** [0.022]	0.056** [0.022]	0.033* [0.020]	0.037* [0.022]
y_2	0.025*** [0.007]	0.027** [0.011]	0.028** [0.012]	0.008 [0.005]	0.013 [0.008]
y_3	-0.072*** [0.018]	-0.060*** [0.021]	-0.057** [0.023]	-0.035* [0.021]	-0.042* [0.025]
y_4	-0.034*** [0.009]	-0.030*** [0.011]	-0.028** [0.012]	-0.006* [0.004]	-0.008* [0.005]
<i>seg_barrío</i>					
y_1	-0.087*** [0.016]	-0.054*** [0.020]	-0.047** [0.020]	-0.089*** [0.018]	-0.086*** [0.021]
y_2	-0.027*** [0.007]	-0.023** [0.010]	-0.023** [0.011]	-0.022*** [0.007]	-0.029*** [0.009]
y_3	0.077*** [0.016]	0.052*** [0.020]	0.047** [0.020]	0.095*** [0.020]	0.098*** [0.025]
y_4	0.036*** [0.008]	0.026** [0.010]	0.023** [0.010]	0.017*** [0.004]	0.018*** [0.005]
<i>conf</i>					
y_1	-0.069*** [0.019]	-0.063*** [0.022]	-0.044* [0.023]	-0.034** [0.016]	-0.045*** [0.017]
y_2	-0.021*** [0.007]	-0.027** [0.011]	-0.022* [0.012]	-0.008* [0.004]	-0.015** [0.006]
y_3	0.062***	0.060***	0.044*	0.036**	0.050**

		[0.018]	[0.022]	[0.024]	[0.017]	[0.020]
	y_4	0.029***	0.030***	0.022*	0.006**	0.009**
		[0.008]	[0.011]	[0.011]	[0.003]	[0.004]
vict						
	y_1		0.077*	0.084**		0.006
			[0.040]	[0.040]		[0.038]
	y_2		0.033*	0.041**		0.002
			[0.018]	[0.021]		[0.013]
	y_3		-0.073*	-0.084**		-0.007
			[0.038]	[0.040]		[0.043]
	y_4		-0.036*	-0.041**		-0.001
			[0.031]	[0.021]		[0.008]
limp						
	y_1			-0.075***		
				[0.025]		
	y_2			-0.037***		
				[0.014]		
	y_3			0.075***		
				[0.026]		
	y_4			0.037***		
				[0.013]		
Variables demográficas	Si	Si	Si	Si	Si	
Prudencia al manejar y espacio en el transporte	No	No	Si	No	No	
Observaciones	545	321	302	605	446	
Pseudo R^2	0.054	0.042	0.061	0.032	0.031	

Fuente: Elaboración propia.

Notas: y_1 , y_2 , y_3 , y_4 indican que el transporte público se percibe como muy inseguro, poco seguro, seguro, muy seguro, respectivamente. El efecto marginal de cada variable se calcula considerando el resto de las variables explicativas valuadas en sus promedios. Las estimaciones de Mínimos Cuadrados Ordinarios de los coeficientes estimados arrojan valores muy similares.

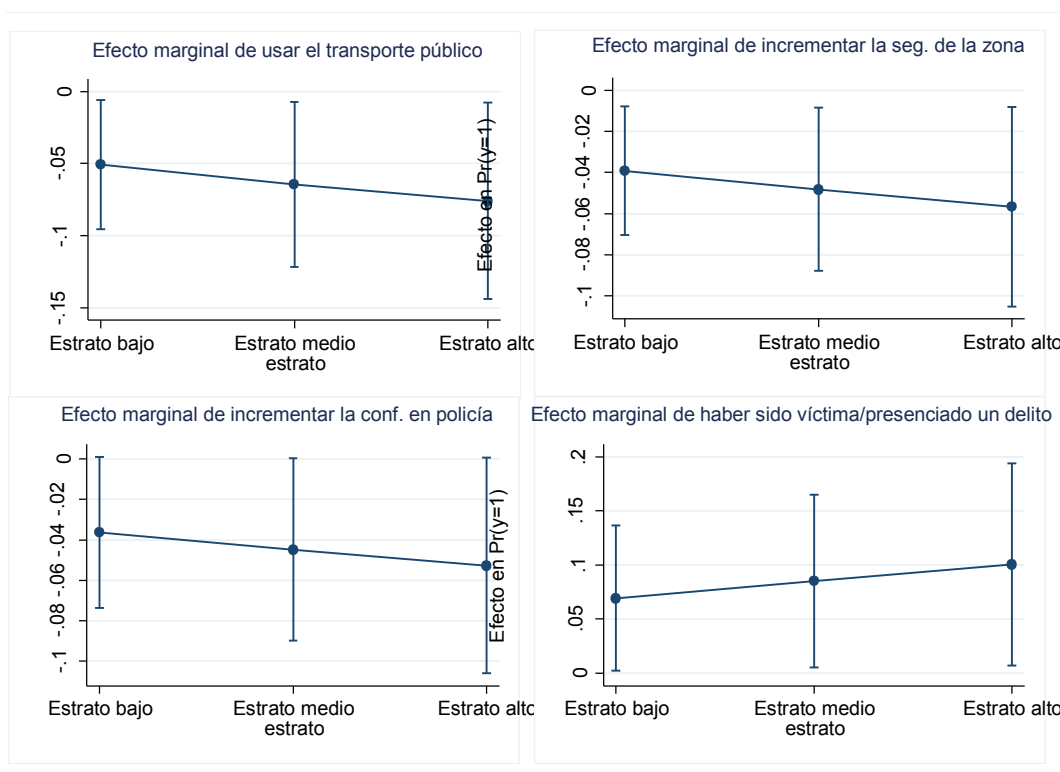
Las variables demográficas incluidas son edad, estrato socioeconómico y nivel de estudios de la mujer.

Las columnas (2) y (3) del cuadro 4 muestran los resultados de estimar la ecuación (1) mediante un modelo Probit Ordenado, pero agregando como variables independientes la victimización, entendida como el porcentaje de mujeres que fueron víctimas o presenciaron un delito en el transporte público en los últimos 12 meses, y una serie de indicadores sobre la calidad del transporte público. Específicamente, *vict* es una variable dicotómica igual a 1 si la mujer i fue víctima o presenció algún hecho delictivo en el transporte público o en la estación en los últimos 12 meses; *prud_bus* es una variable categórica que asume el valor de 1 si el conductor del transporte es muy imprudente y de 5 si es muy prudente; *limp* es otra variable categórica que asume el valor de 1 si el

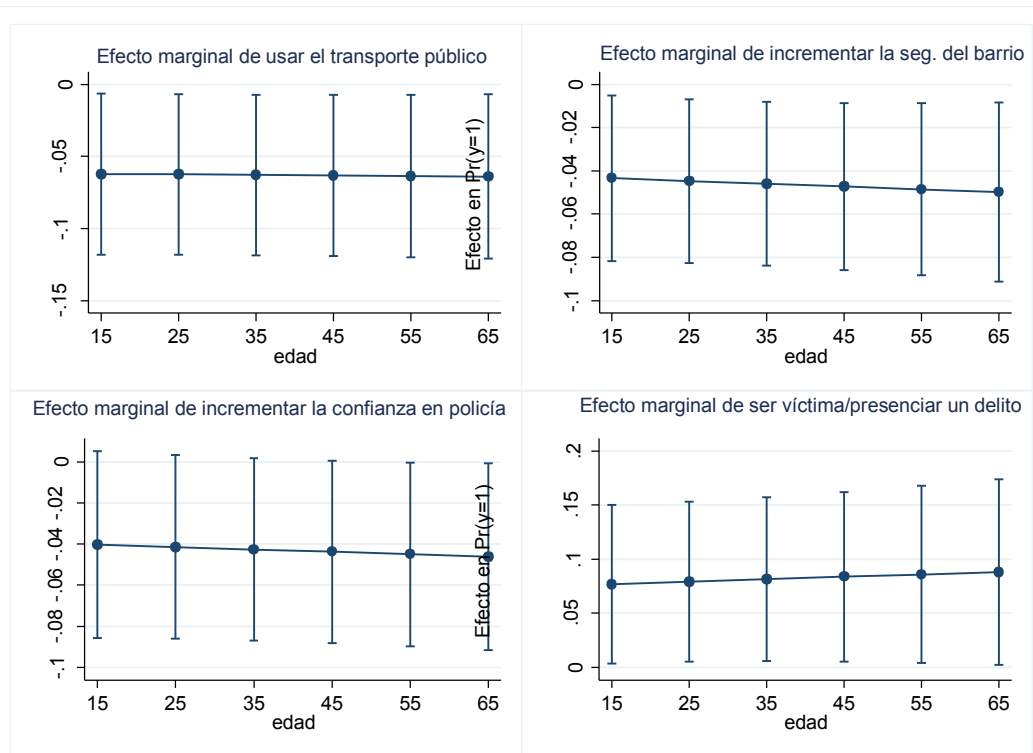
transporte está muy sucio y de 5 si está muy limpio, y *mov* es una variable dicotómica igual a 1 si hay espacio suficiente o al menos algo de espacio para moverse en el transporte y de 0 en caso que la mujer viaje (muy) apretada. La muestra en este caso se restringe a las usuarias del transporte público, quienes respondieron el módulo de victimización y de calidad del transporte público. Los resultados muestran que, aislando los factores demográficos y evaluándolos en sus valores promedio, las experiencias de victimización afectan marginalmente a la percepción de inseguridad, pues aquellas pasajeras que vieron o presenciaron un delito en el transporte sienten en promedio mayor inseguridad.

Gráfico 4
Efecto marginal sobre la probabilidad de percibir al transporte público como muy inseguro en Asunción

Panel A. Efecto marginal según estrato económico



Panel B. Efecto marginal según edad



Fuente: Elaboración propia.

Notas: $y=1$ indica que el transporte público se percibe como muy inseguro. El efecto marginal de cada variable se calcula considerando el resto de las variables explicativas valuadas en sus promedios. Los intervalos de confianza están estimados al 95% de confianza.

De acuerdo con el gráfico 4, este efecto marginal además parece ser mayor entre las mujeres de un estrato socioeconómico más alto. De forma similar, la percepción de la calidad del servicio también afecta la percepción de inseguridad: las mujeres que perciben que el transporte está limpio también tienden a sentir menos miedo que el resto de las pasajeras; sin embargo, el espacio en el transporte y la prudencia al manejar parecen no influir el miedo a la delincuencia en el transporte.¹²

En relación a la victimización real de los usuarios, la encuesta revela que el 24% de las mujeres que usan habitualmente el transporte público fue víctima o testigo de un delito mientras usaba el transporte o lo esperaba en la estación en los últimos 12 meses. Es notable la diferencia que existe entre la inseguridad percibida y la real: mientras aproximadamente el 60% de las encuestadas perciben que el transporte es inseguro, menos de la mitad fue víctima o presenció un delito en el transporte público. Es decir, es

¹² En Asunción el transporte público abarca el bus y el taxi/remise. Se analiza solo si el conductor del bus es prudente porque la encuesta no indaga sobre la prudencia de conductores de taxis/remises.

mayor la percepción de inseguridad que la victimización real. La mayor victimización se presenta en los delitos de robos, seguido por delitos contra la integridad sexual y peleas e insultos.¹³ En general, los delitos sucedieron en el bus y mientras el vehículo circulaba, en horarios de la mañana o la tarde (cuadro 5).

Cuadro 5
Victimización de mujeres jefas de hogar o esposas de jefes de hogar en Asunción

Delito	Víctimas (% en relación usuarios del transporte público)	Cantidad de veces promedio que vio o presencié el delito	Sucedió en el bus (%)	Sucedió en el transporte, vs. en la parada (%)	Lo presencié a la mañana (%)	Lo presencié a la tarde (%)	Dio aviso a la policía (%)	¿Manifestó lo que estaba pasando a otros pasajeros? (%)
Robo/hurto sin armas y sin violencia o intimidación	10.10	2.07	100	100	36.98	47.54	32.49	12.04
Robo sin armas con violencia o intimidación	3.20	3.93	100	94.04	37.55	39.46	18.49	18.50
Robo con armas	3.74	1.34	100	87.55	32.40	60.78	39.21	25.46
Peleas con golpes	0.17	1	100	100		100.00	.	.
Insultos o peleas con gritos (sin golpes)	6.13	3.13	100	96.28	17.43	64.25	0.00	0.00
Un pasajero diciendo palabras obscenas	4.53	4.18	100	100	49.36	43.42	0.00	8.49
Un pasajero realizando manoseo y/o apoyo sobre el cuerpo de carácter sexual	5.19	2.56	100	100	37.32	50.12	.	17.50
Un pasajero tomando fotos al cuerpo sin consentimiento	0.88	2.10	65.06	100	.	.	0.00	.
Un pasajero tocándose o exhibiendo genitales	1.52	1.00	100	100	13.01	62.08	0.00	5.95
Un pasajero haciendo gestos o ruidos obscenos	0.88	1.59	100	100	29.74	14.87	0.00	29.74
Sintió que otro pasajero/a la/lo perseguía	0.44	1.00	100	100	50.18	29.74	.	.
Acoso sexual/violación	0.66	1.69	100	100	50.18	29.74	0.00	0.00

Fuente: Elaboración propia.

Nota: La primera columna muestra la distribución de delitos entre las mujeres que usan el transporte público. No totaliza 100% debido a que la proporción no se calcula en relación a la cantidad total de delitos cometidos sino en relación a las 368 mujeres que usan el transporte público.

¹³ Los valores entre paréntesis no se obtienen directamente del cuadro 5, puesto que se considera a las mujeres que alguna vez fueron víctimas o presenciaron un delito de robo/hurto sin armas, o con violencia sin armas o con armas. Para los delitos sexuales se consideraron las mujeres que fueron al menos una vez víctimas o presenciaron que un pasajero dijo palabras obscenas, o realizó manoseo/apoyo en su cuerpo con carácter sexual, o un pasajero tomando fotos, o tocándose o exhibiendo genitales, o haciendo gestos o ruidos obscenos, o sintió que la perseguían, o sufrió de acoso sexual. Por lo tanto, representa un porcentaje menor que sumar las filas correspondientes de la columna (1) del cuadro 5.

Las ofensas sexuales representan un problema presente en la vida cotidiana de las mujeres que residen en la zona metropolitana. Por un lado, alrededor del 36,8% de las mujeres fue acosada verbalmente, físicamente o mediante gestos por un hombre alguna vez en el transporte público, lo cual representa una cifra relativamente menor a las reportadas en otros países como México (90%), Colombia (60%) o Chile (59%), pero este dato debe interpretarse con cuidado, debido a alta tasa de no respuesta de alrededor del 70%, lo cual da cuenta la invisibilidad de este tipo de delitos. Por otro lado, como se mencionó en el párrafo anterior, en términos de victimización en los últimos 12 meses, los delitos contra la integridad sexual son los que se presentan con mayor frecuencia luego de los robos.

Como se mencionó anteriormente, la victimización puede verse afectada por una serie de factores; el siguiente modelo Probit pretende identificar aquellos factores que influyen la probabilidad de que una mujer sea víctima o presencie un delito en el transporte público:

$$y_i = \alpha + \gamma X + \theta_j \text{barrio_seg}_{ij} + \delta t_i + \pi \text{mov}_i + \zeta \text{horario}_i + \lambda \text{cant_trans}_i + \varepsilon_i \quad (2)$$

donde y_i es una variable dicotómica igual a 1 si la mujer i fue víctima o presenció un delito en el transporte público; X es un vector de variables demográficas que incluye el estrato socioeconómico, la edad, el nivel educativo, si la mujer trabaja fuera del hogar y si tiene hijos; barrio_seg representa un serie de variables dicotómicas ($j= 1, 2, 3$) sobre la percepción de seguridad de la zona donde reside la mujer, así barrio inseguro es igual a 1 si la mujer percibe que el barrio es inseguro, $\text{barrio poco seguro}$ es igual a 1 si la mujer percibe que es poco seguro y barrio muy seguro es igual a 1 si la mujer percibe que es muy seguro (la categoría base es que el barrio se percibe como muy inseguro); mov es una variable dicotómica igual a 1 si hay espacio suficiente o al menos algo de espacio para moverse en el transporte y 0 en caso que la mujer viaje (muy) apretada, y horario es otra variable dicotómica igual a 1 si el transporte cumple el horario muy bien, bien o regular e igual a 0 si el cumplimiento es malo o muy malo; cant_trans indica la cantidad de medios que utiliza la pasajera en su trayecto más frecuente. Finalmente, ε_i es el término de error.

Cuadro 6
Resultados de estimación de las influencias sobre la victimización

Variables	Asunción		Lima
	(1)	(2)	(3)
<i>edad</i>	-0.006** [0.002]	-0.006*** [0.002]	-0.004** [0.002]
<i>barrio inseguro</i>	-0.134* [0.080]	-0.171*** [0.082]	0.010 [0.065]
<i>barrio poco seguro</i>	-0.154** [0.078]	-0.177*** [0.082]	-0.026 [0.068]
<i>barrio muy seguro</i>	-0.239*** [0.078]	-0.265*** [0.084]	-0.128 [0.106]
<i>t</i>	0.001 [0.001]	0.000 [0.001]	0.002*** [0.001]
<i>cant_trans</i>	0.74 [0.082]	0.066 [0.086]	0.200 [0.143]
<i>mov</i>		-0.086* [0.050]	
<i>horario</i>		-0.099* [0.053]	
Variables demográficas	Si	Si	Si
Observaciones	336	324	387
Pseudo R ²	0.095	0.117	0.06

Fuente: Elaboración propia.

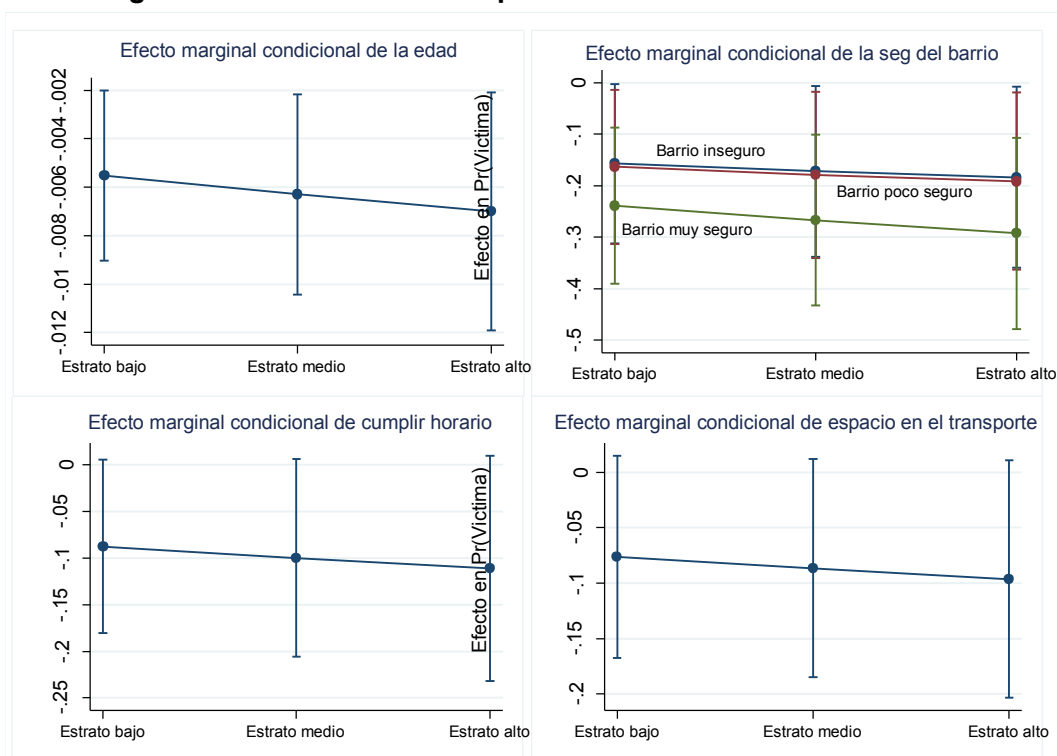
Notas: Errores robustos entre paréntesis. No se agregan variables independientes sobre la calidad del transporte público en Lima porque el módulo correspondiente en la encuesta se realizó sobre quienes usan el tren, metro o bus, que representan menos del 20% de las usuarias.

*** p<0.01; ** p<0.05; * p<0.1.

El cuadro 6 muestra los coeficientes estimados de la ecuación (2) cuando el resto de las variables explicativas están valuadas en sus respectivas medias. Como se observa, cuanto más joven es la mujer mayor es la probabilidad de que sea víctima de algún delito, específicamente, el incremento de un año en la edad de la mujer disminuye la probabilidad de ser víctima de un delito en un 0,6%, manteniendo el resto de las variables en su valor medio. Además, cuanto mayor es la inseguridad percibida en el barrio donde reside la mujer mayor es la probabilidad que sea víctima de un delito en el transporte público o en la estación, es decir, para la mujer promedio, pasar de una calificación de muy inseguro a inseguro, por ejemplo, reduce la probabilidad de victimización en un 17%, controlando por otros factores valuados en sus medias. Además, mientras mejor es el cumplimiento del horario del transporte o mayor es el espacio disponible en el transporte, menor es la probabilidad de que una mujer sea víctima de un delito; para la mujer promedio, estos efectos se asocian a una reducción

de la probabilidad de victimización de entre un 8% y un 10%. El gráfico 5 muestra el efecto marginal de estas variables sobre la probabilidad de victimización en los distritos estratos socioeconómicos, controlando por factores demográficos valuados en sus medias.

Gráfico 5
Efecto marginal condicional sobre la probabilidad de victimización en Asunción



Fuente: Elaboración propia.

Nota: Intervalos de confianza estimados al 95% de confianza.

Es interesante analizar si las rutinas cotidianas de las mujeres cambian a causa de la victimización y la inseguridad en el transporte público. En este sentido, otros estudios demuestran que las mujeres tienden a cambiar su comportamiento de transporte y limitar sus opciones de desplazamiento si perciben que los sistemas de transporte o el viaje son inseguros (Kunieda y Gauthier, 2007; Vilalta 2011, 2014). Se observa que la percepción de inseguridad ha llevado al 35% de las mujeres a realizar alguna modificación en su rutina de viaje cambiando el medio de transporte utilizado. Así, cerca del 57% de ellas eligió tomar otra línea de bus o utilizar taxis/remises para sentirse más segura, mientras que el 23% eligió utilizar el automóvil. También se observan cambios en la rutina de viaje: por temor a la inseguridad en los medios de transporte públicos el 24% de las usuarias no viaja más de noche, el 20% no carga objetos de valor al realizar el trayecto,

el 17% presta atención a la apariencia de otros pasajeros para de alejarse de personas peligrosas y el 26% realiza el viaje acompañada o va acompañada a la estación (cuadro 7). Esto implica que el miedo al delito es uno de los factores que explica cambios de conducta (como evitar salir de casa por la noche), causando mayor pérdida de tiempo (por ejemplo, al usar otra línea de bus que puede no ser la más rápida, o dejar pasar buses relativamente llenos) o incrementando los costos del viaje (al sustituir el bus por el taxi/remise o el automóvil).

Cuadro 7
Alteraciones en el medio de transporte y rutinas de viaje por miedo a la inseguridad en Asunción

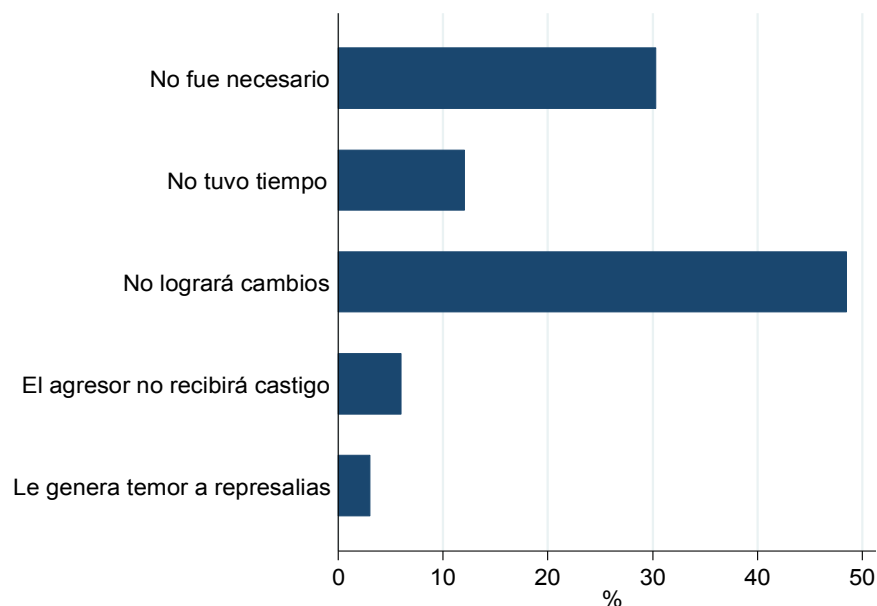
	Porcentaje
¿Qué medio eligió para sentirse más segura?	
Automóvil	23.1
Motocicleta	11.6
Taxi/remise	32.7
Bus	15.7
Otra línea de bus	24.1
Por temor, ¿realizó o consideró realizar alguna de las siguientes acciones?	
No viajar de noche	24.0
Ir acompañada al realizar el viaje	15.2
Ir acompañada al paradero/estación	10.7
Llevar consigo un objeto de defensa personal	4.05
No cargar objetos de valor cuando va a realizar el viaje	20.4
Prestar atención a la apariencia de otros pasajeros para alejarse de personas peligrosas	16.8
Esperar un bus/vagón más vacío	7.6
Esperar un bus/vagón más lleno	4.9

Fuente: Elaboración propia.

Por último, retomando el cuadro 5, es llamativo el alto subreporte de las víctimas en el transporte público; en los casos de robos, en promedio, solo el 30% de las víctimas dieron aviso a la policía, mientras que la tasa de denuncia en los otros delitos es nula. No obstante, una mayor cantidad de mujeres manifestó lo que les estaba pasando a otros pasajeros, en especial en los delitos vinculados a ofensas sexuales y violación contra la integridad sexual (en particular, gestos obscenos). Alrededor del 50% de las mujeres que no presentaron la denuncia a las autoridades argumentó que la principal razón por la que no lo hizo es que cree que no logrará cambios, mientras que casi un 30% no lo hizo porque pensó que no era necesario (gráfico 6). Por otro lado, del bajo porcentaje de mujeres que realizó la denuncia del hecho sufrido o presenciado, el 27% sintió que fue

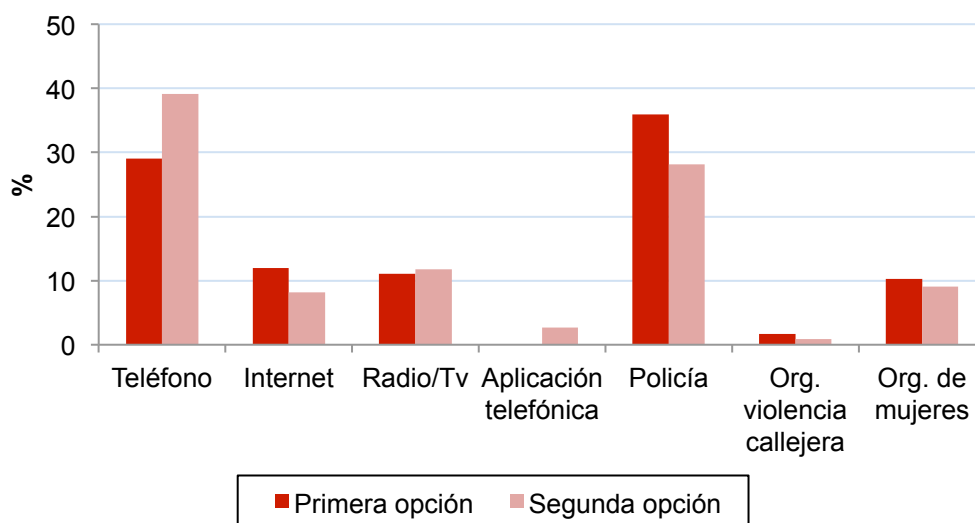
tratada con respeto y el 5% que su caso fue escuchado, mientras que el 22% hubiese preferido no realizar la denuncia.

Gráfico 6
Motivos por los que no realizó la denuncia ante un hecho delictivo en el transporte público de Asunción



Fuente: Elaboración propia.

Gráfico 7
¿Qué medio elegiría para realizar una denuncia hoy por un acto de violencia/acoso en un medio de transporte?



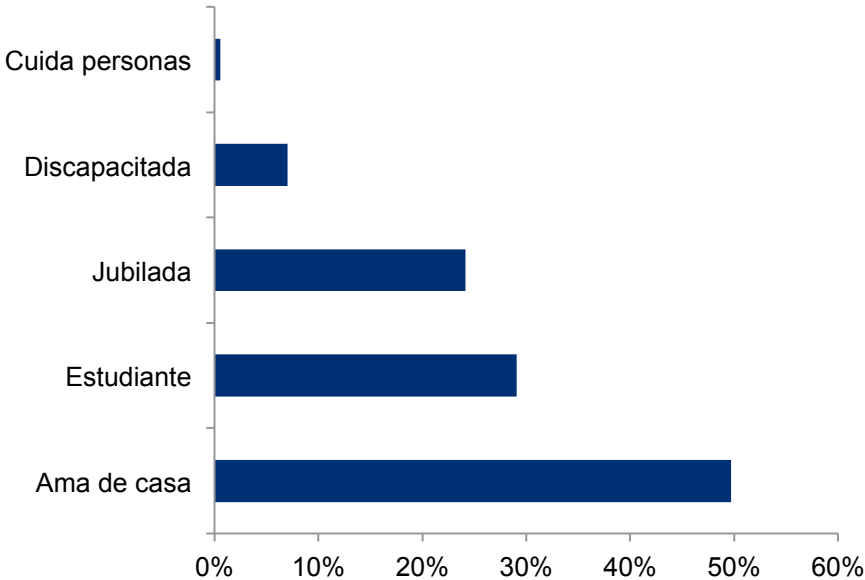
Fuente: Elaboración propia.

Cuando se les preguntó a las mujeres que usan el transporte público qué medio elegirían hoy para denunciar un acto de violencia/acoso, la gran mayoría respondió que lo haría por teléfono o en una comisaría, y solo alrededor de un 10% elegiría hacerlo por Internet y menos del 5% con una aplicación móvil (gráfico 7). Esto sugiere que el teléfono (aunque no en la forma de una aplicación telefónica) representa un elemento importante para el diseño de políticas públicas, en tanto que la mayoría de las mujeres que usan habitualmente el transporte público poseen teléfonos inteligentes y que el 30% elegiría ese medio para denunciar un acto de violencia o acoso.

4.3 Perfil sociodemográfico y percepciones de mujeres que no son jefas de hogar

Las mujeres que no son jefas de hogar tienen una edad promedio de 32 años, alrededor de 10 años menos que las jefas de hogar; el 27% de ellas alcanzó como máximo nivel educativo el técnico o universitario, el 20% los estudios secundarios y el 9% la escuela primaria. El 57% de las mujeres trabaja fuera del hogar, mientras que resto es principalmente ama de casa (59%) o estudiante (24%) (gráfico 8). En relación con las TIC, el 70% utiliza internet: el 73% de ellas lo hace diariamente y el 23% tres o más veces por semana.

Gráfico 8
Tareas de las mujeres que trabajan en el hogar en Asunción

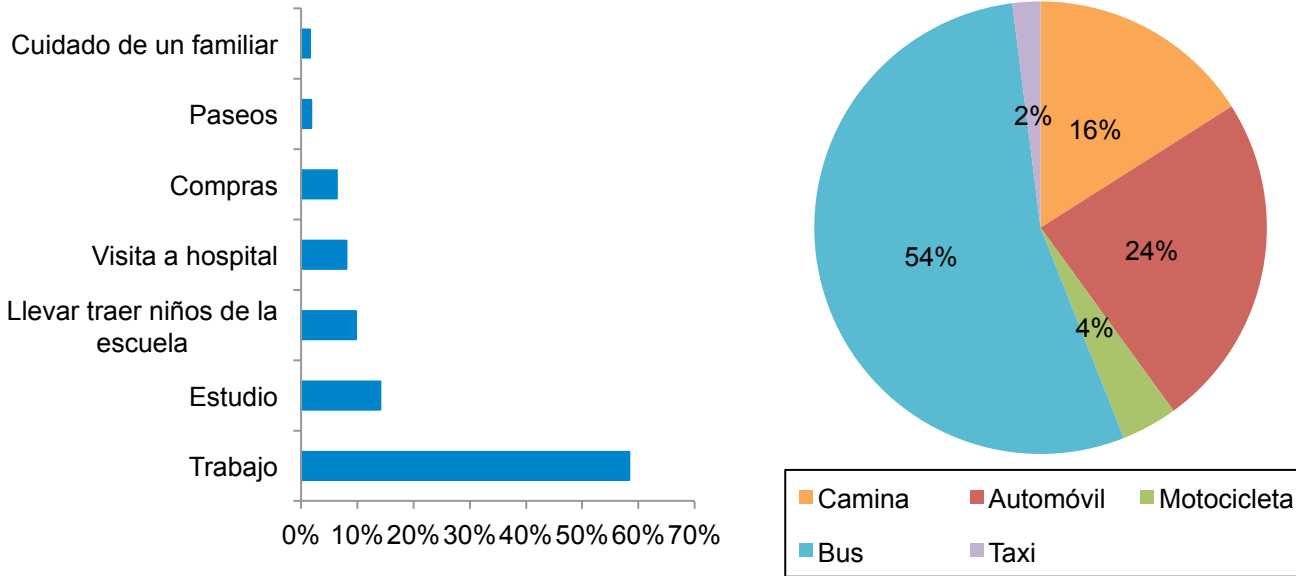


Fuente: Elaboración propia.

El principal motivo por el que alrededor de la mitad de las mujeres no jefas de hogar debe trasladarse de sus hogares es por el trabajo, mientras que el 14% lo hace por estudio y el 10% porque lleva y trae niños a la escuela. El bus sigue siendo el medio más utilizado para realizar el trayecto más frecuente (52%), seguido del automóvil (24%), la motocicleta (4%), y el taxi o remise (2%), mientras que el resto (16%) camina (gráfico 9). Es decir que el 54,4% de las mujeres que no son jefas de hogar usa el transporte público.

Gráfico 9

Actividades que requieren traslado y se realizan con mayor frecuencia (izquierda) y medios utilizados (derecha)



Fuente: Elaboración propia.

En relación con los delitos, se observa que el 17,6% de las mujeres que no son jefas de hogar y que usan el transporte público sufrió o presenció algún delito mientras esperaba o usaba dicho transporte en los últimos 12 meses. De acuerdo con el cuadro 7, la mayor victimización se presentó en los delitos de robo o hurto, con o sin armas, seguidos de insultos o peleas con gritos o con golpes y ofensas sexuales.¹⁴ Por lo tanto, la victimización de delitos sexuales en mujeres no jefas de hogar es menos prevalente que

¹⁴ Los valores entre paréntesis no se obtienen directamente del cuadro 7, puesto que se considera a las mujeres que alguna vez fueron víctimas o presenciaron un delito de robo/hurto sin armas, o con violencia sin armas o con armas. Para los delitos sexuales se tomaron en cuenta las mujeres que fueron al menos una vez víctimas o que presenciaron que un pasajero dijo palabras obscenas, o realizó manoseo/apoyo en su cuerpo con carácter sexual, o un pasajero tomando fotos, o tocándose o exhibiendo genitales, o haciendo gestos o ruidos obscenos, o sintió que la perseguían, o sufrió acoso sexual. Por lo tanto, representa un porcentaje menor que al sumar las filas correspondientes de la columna (1) del cuadro 7.

en el caso de las mujeres jefas de hogar. En promedio estos delitos se presentaron 2,6 veces, y sucedieron en su mayoría en el bus y durante la tarde. Se observa que solamente en los casos de robos/hurtos sin armas y sin violencia el 57% de las víctimas que respondieron a la encuesta declaró haber denunciado el hecho, mientras que el 38% de víctimas de robos con armas lo hizo. Es curioso que las mujeres tiendan a denunciar más robos sin armas y sin violencia pero que no denuncien robos violentos (sin armas), quizás eso se explica por el monto de pérdida, sobre el cual no indaga la encuesta. El resto de los delitos tiene una tasa de denuncia nula, es decir, el subreporte es elevado, al igual que lo observado en el caso de las mujeres jefas de hogar. Por otro lado, solo en los casos de robos las víctimas o quienes presenciaron el hecho les manifestaron lo que estaba sucediendo a los otros pasajeros.

Cuadro 7
Experiencias de delitos en el caso de mujeres no jefas de hogar en Asunción

Delito	Víctimas (en relación usuarios del transporte público) (%)	Cantidad de veces promedio que vio/presenció el delito	Sucedió en el bus (%)	Le ha sucedido en el transporte vs. en la parada (%)	Lo presenció a la mañana (%)	Lo presenció a la tarde (%)	Dio aviso a la policía (%)
Robo/hurto sin armas y sin violencia o intimidación	6.32	2.07	90.9	75.09	25.09	65.00	56.63
Robo sin armas con violencia o intimidación	2.23	3.93	75	79.93	25.09	54.83	0.00
Robo con armas	5.03	1.34	66.67	60.78	50.00	39.15	38.47
Peleas con golpes	3.09	1.00	100	100	100	0.00	3.09
Insultos o peleas con gritos (sin golpes)	3.25	3.13	100	79.93	16.56	63.22	0.00
Un pasajero realizando manoseo y/o apoyo sobre el cuerpo de carácter sexual	1.54	4.17	100	100	25.09	25.09	0.00
Sintió que otro pasajero/a la/lo perseguía	1.54	2.56	100	25.09	0.00	100	.

Fuente: Elaboración propia.

Nota: La encuesta indaga sobre más delitos, pero el cuadro muestra solo aquellos en cuyo caso hubo al menos una víctima o persona que haya presenciado el mismo.

5. Inseguridad en el transporte público para las mujeres en Lima, Perú

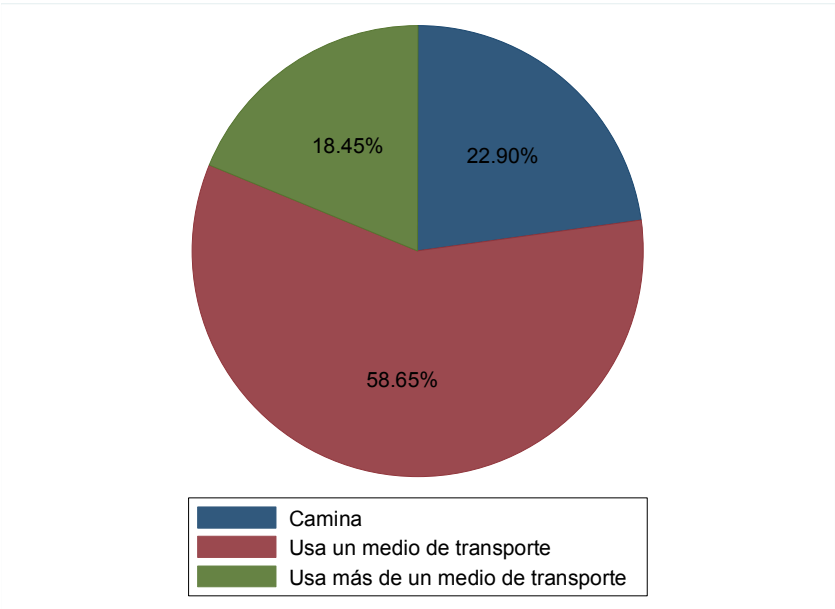
En esta sección se describe el perfil de la usuaria del transporte público en Lima metropolitana, sus opiniones en cuanto al uso de los medios de transporte urbano, y su

percepción de seguridad y victimización en los mismos. Asimismo, se exploran los factores que afectan las percepciones de inseguridad y la victimización de las mujeres que usan habitualmente estos medios.

5.1. Perfil de las usuarias del transporte público y características del viaje

El sistema de transporte público es el principal medio de transporte para las mujeres en Lima, lo cual se refleja en que el 74% de las jefas de hogar encuestadas lo utilizan para realizar su viaje más frecuente. En particular, el 4% de las mujeres que utiliza algún medio de transporte elige el automóvil, el 1% la motocicleta o bicicleta, mientras que el 52% utiliza la combi/microbús, el 15 % el bus, el 12 % el taxi o moto-taxi y 3% el tren o metrobus. A su vez, 59% de las encuestadas utiliza el mismo medio de transporte para realizar el viaje y el 18% más de un medio y el resto camina (gráfico 10).

Gráfico 10
Uso de medios de transporte y tipo de transporte en Lima



Fuente: Elaboración propia.

Las mujeres usuarias del transporte público tienen un perfil sociodemográfico relativamente diferente al de las mujeres no usuarias. Si bien la edad promedio en ambos grupos es similar, entre 42 y 43 años, y aproximadamente la edad de la mitad de las encuestadas oscila entre los 19 y los 42 años, con otro 25% más de entre 43 y 54 años; las pasajeras habituales del transporte público perciben un nivel de ingreso familiar

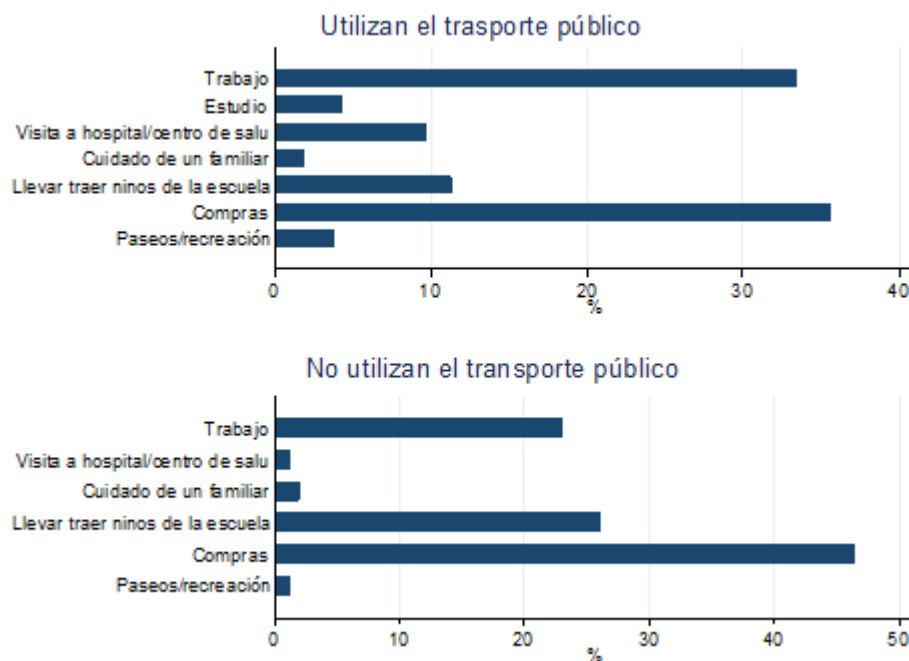
(mensual) mayor (1.294 pesos peruanos) respecto del grupo de no usuarias del transporte público (1.050 pesos peruanos), diferencia que es significativa al 99% de confianza (cuadro 8). Además, el nivel educativo de las pasajeras es relativamente superior al de las no usuarias: el 47% y el 26% de las primeras alcanzó como máximo nivel educativo la secundaria y la universidad respectivamente, en comparación con el 44% y el 17% de las mujeres del segundo grupo, respectivamente. Por otro lado, un porcentaje muy bajo de mujeres en ambos grupos tiene vehículos en el hogar (26%), aunque, en promedio, las no usuarias tienen casi el doble de vehículos que las usuarias. El 29% de las mujeres no usuarias del transporte público trabaja fuera del hogar, mientras que alrededor del doble de mujeres usuarias lo hace. También se observa que la principal actividad de las mujeres del primer grupo es trabajar por cuenta propia y la del segundo grupo es trabajar en relación de dependencia.

Cuadro 8
Características demográficas de usuarios y no usuarios del transporte público en Lima

	No usuarios del transporte público		Usuarios del transporte público	
	Promedio	Desviación estándar	Promedio	Desviación estándar
Edad	43.00	12.48	42.00	12.63
Cantidad de miembros en el hogar	4.78	2.06	4.72	2.11
Cantidad de habitaciones	2.91	1.47	3.07	1.56
Ingreso mensual total del hogar	636.5	1322.5	771.1	1234.5
Cantidad de vehículos en el hogar	1.63	1.41	1.21	0.50
Tiene vehículo	27%	0.02	27%	0.03
Trabaja fuera del hogar	29%	0.45	44%	0.50
Máximo nivel educativo				
Escuela primaria	28%	0.45	20%	0.40
Escuela secundaria	44%	0.50	47%	0.50
Estudios técnicos/universitarios	17%	0.37	26%	0.44
Principal actividad laboral				
Empleadora	11%	0.31	4%	0.20
Trabajadora por cuenta propia	43%	0.50	37%	0.48
Empleada doméstica	11%	0.31	6%	0.25
Empleada en relación de dependencia	35%	0.48	52%	0.50

Fuente: Elaboración propia.

Gráfico 11
Actividades que requieren traslado y se realizan con mayor frecuencia en Lima



Fuente: Elaboración propia

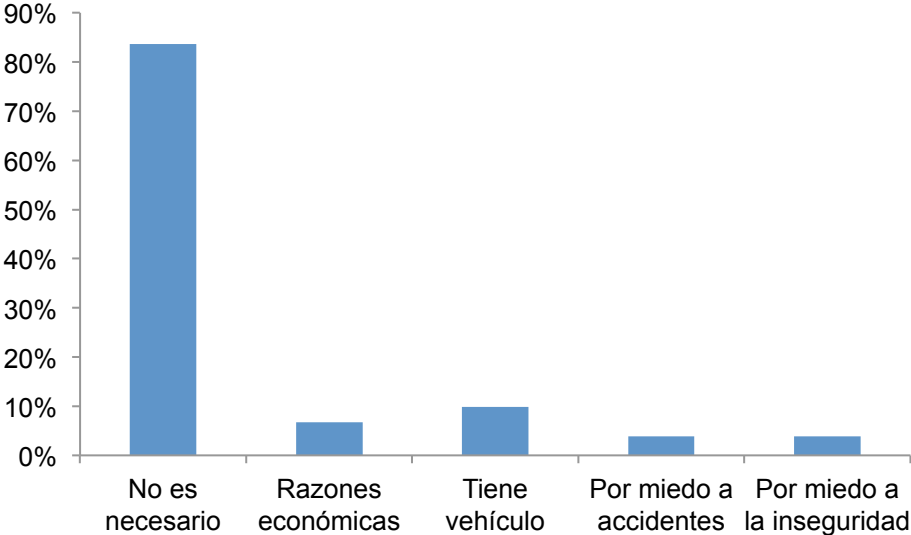
En general, la mayoría de las pasajeras percibe que la calidad del servicio del transporte público es regular. Es importante aclarar que el módulo de calidad de transporte no se aplicó a todas las mujeres que usan el transporte público sino a aquellas que utilizan el bus, metro o tren. En particular, la mayoría de las mujeres suele esperar que ese transporte llegue a la estación entre 5 y 20 (o más) minutos y en general considera que el cumplimiento del horario es regular o bueno. El 86% percibe que hay poco espacio para moverse cómodamente en el vehículo y 9 de cada 10 mujeres suele dejar pasar el transporte y esperar al siguiente en caso de que este llegue muy lleno a pesar de que esto aumenta el tiempo de viaje y expone a la mujer a mayores riesgos de sufrir un delito en la estación. Además, alrededor del 70% percibe que el transporte está sucio o muy sucio y el 57% considera que los conductores son imprudentes o muy imprudentes.

5.2. Percepciones sobre inseguridad en el transporte público y victimización

Como se mencionó anteriormente, el 26% de las mujeres encuestadas no utiliza medios de transporte público. El 84% de ellas argumentó que no lo utiliza porque no tiene

necesidad, mientras que un 10% no lo hace porque ya tiene vehículo propio (gráfico 12). Es decir: el miedo a la inseguridad no es una razón lo suficientemente relevante como para que las no usuarias eviten utilizar el transporte público en Lima, al igual que sucede en Asunción.

Gráfico 12
Razones para no utilizar el transporte público en Lima



Fuente: Elaboración propia.

Sin embargo, la percepción de inseguridad –que tiene un efecto real en la manera en que las personas se desarrollan y se relacionan con su entorno– es muy alta en Lima. El 64% de las encuestadas percibe que el transporte público es inseguro o muy inseguro. El 85% ha sentido temor alguna vez al viajar en la ciudad de Lima y el 77% se ha sentido insegura al viajar sola de noche en la ciudad. En comparación con Asunción, las mujeres en Lima se sienten más inseguras al usar el transporte público o al circular en la ciudad, y esta percepción de inseguridad es una de las más altas en América Latina (véase la sección 3). Por otro lado, más del 70% de las mujeres reportó tener poca o nada de confianza en que la policía acuda al hecho ante el reporte de que una mujer fue violentada sexualmente en el transporte público (cuadro 9). En término de delitos, las encuestadas posicionan al tren como el medio más seguro, seguido por el taxi, el metropolitano, y por último el bus y microbús; sin embargo, estos dos últimos medios son los más utilizados.

Cuadro 9
Temor de viajar en la ciudad de Lima y confianza en las autoridades

	No utiliza el transporte público	Utiliza el transporte público
Siente temor al viajar en la ciudad	86.1	84.4
Confianza en que la policía acuda al lugar del hecho ante el reporte de que una mujer fue violentada sexualmente en el transporte público		
Nada de confianza	28.3	35.7
Poca confianza	46.2	41.5
Algo de confianza	20.6	18.9
Mucha confianza	4.9	3.9

Fuente: Elaboración propia.

Varios estudios han demostrado que el nivel de seguridad que perciben las mujeres puede verse afectado por características tales como la falta de luz en las estaciones, calles solitarias en las inmediaciones de los transportes o vagones abarrotados, incidencia de hechos de violencia en el transporte público, etc. (Kennedy, 2011; Babinard, 2011). Para explorar la influencia de estos factores en la percepción de inseguridad en el transporte público, se estimó el siguiente modelo Probit Ordenado:

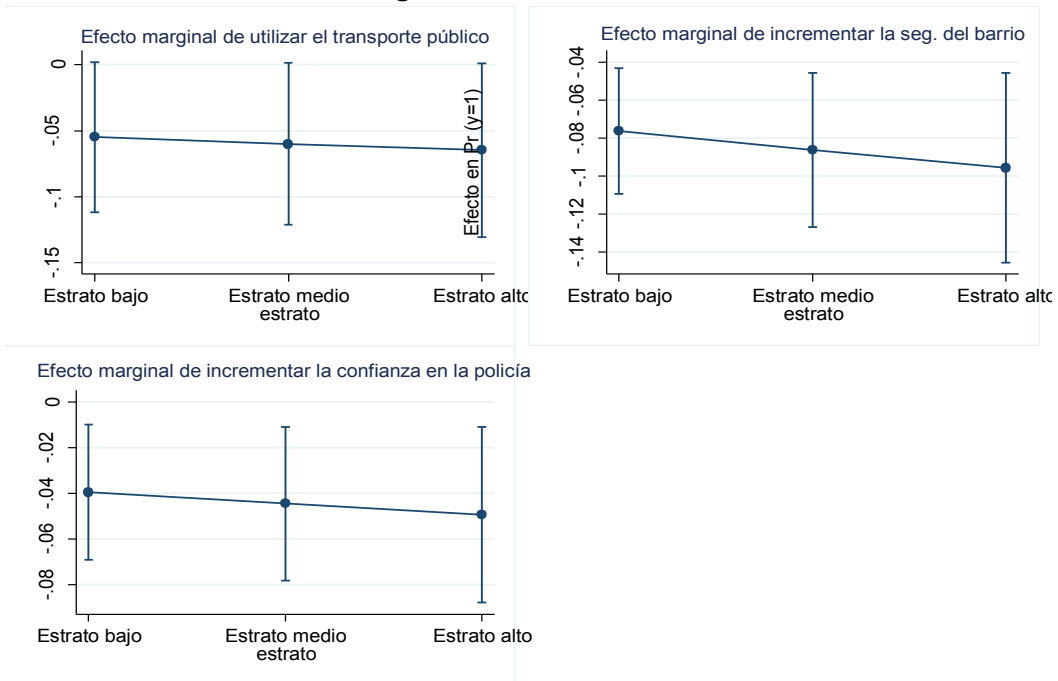
$$y_i = \alpha_0 + \alpha_1 trans_pub_i + \alpha_2 est_eco_i + \alpha_3 edad_i + \alpha_4 edu_i + \alpha_5 seg_barrio_i + \alpha_6 conf_i + \varepsilon_i \quad (3)$$

donde, al igual que en la ecuación (1), y_i es una variable categórica que indica la percepción de seguridad de la mujer i (usuaria o no usuaria del transporte público) en el transporte público, donde 1 es muy inseguro, 2 inseguro, 3 poco seguro y 4 muy seguro; $trans_pub_i$ es una variable dicotómica igual a 1 si la mujer usa el transporte público; est_eco_i indica estrato socioeconómico bajo si es igual a 1, medio si es 2 y alto si es 3; $edad_i$ indica la edad de la mujer (en años); edu_i representa el máximo nivel educativo alcanzado donde 1 indica que no terminó la primaria y 4 que tiene estudios universitarios o terciarios; seg_barrio_i es una variable categórica igual a 1 si percibe que la zona donde reside es muy insegura e igual a 4 si es muy segura, y $conf_i$ es una variable categórica que asume valores de 1 a 4, donde 1 significa que la mujer i tiene muy poca confianza en que la policía acuda al hecho si se reporta que una mujer fue acosada sexualmente en el transporte público y 4 que tiene mucha confianza. Por último, ε_i es el término de error.

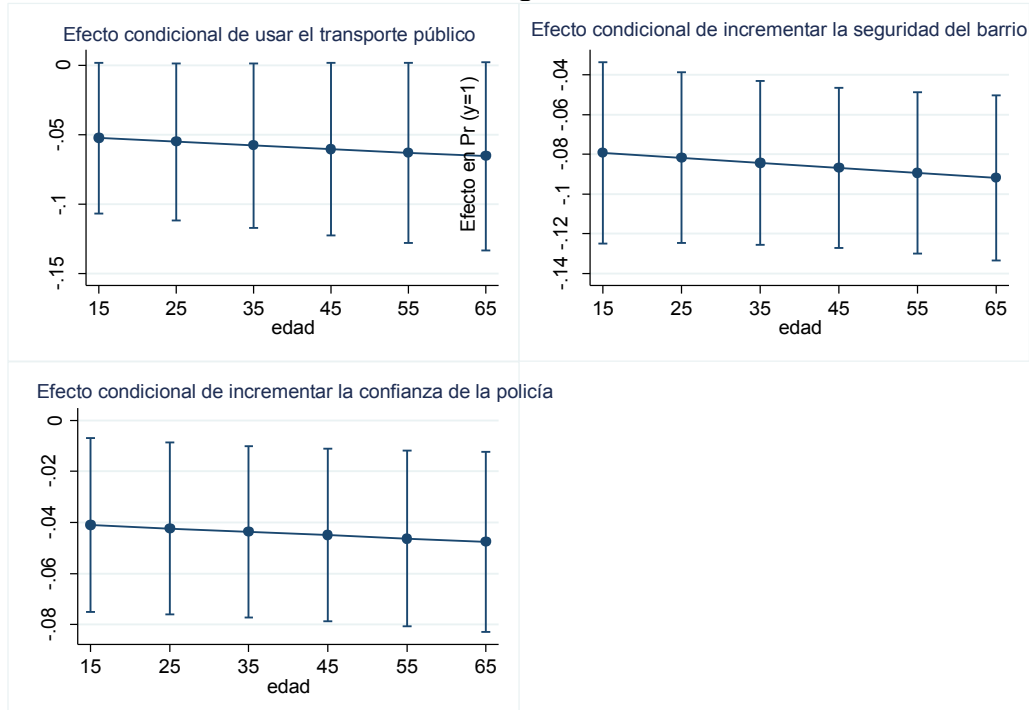
La columna (4) del cuadro 4, en la sección 3.2, muestra el efecto marginal de incrementar en una unidad cada variable explicativa sobre los cuatro posibles valores de la variable de resultado, es decir y_1, y_2, y_3, y_4 , que indican que el transporte público se percibe como muy inseguro, inseguro, poco seguro y muy seguro, respectivamente, manteniendo el resto de las covariables en sus niveles promedio. Por lo tanto, señala el efecto marginal de cada variable explicativa considerando a la mujer promedio. Por su parte, en el gráfico 12 se presenta el efecto marginal de las variables que resultaron significativas sobre la probabilidad de que el transporte público se perciba como muy inseguro (y_1) según el estrato socioeconómico de las mujeres y la edad (considerando el resto de las variables en sus niveles promedio). Como es posible observar, los resultados hallados son similares a los de la columna (1) correspondiente a Asunción. Controlando por una serie de factores demográficos, la percepción de seguridad de las mujeres en el transporte público en Lima es mayor entre las usuarias del transporte público. Por ejemplo, para la mujer promedio, utilizar el transporte público reduce la probabilidad de considerar que este es muy inseguro (y_1) en un 6%, controlando por el resto de las variables. Esto señala que las encuestas que se realizan con una muestra compuesta solo por usuarias del transporte público pueden presentar un sesgo en la percepción de inseguridad, ya que las mujeres que se autoseleccionan para usar esos medios, en promedio, sienten menos temor a la delincuencia que el resto. Además, mientras más elevado es el estrato económico de la mujer, mayor es la probabilidad de que el transporte público se perciba como muy inseguro, específicamente, un mayor nivel socioeconómico aumenta la probabilidad de que el transporte público se perciba como muy inseguro (y_1) en un 3% a un 90% de confianza.

Por otro lado, se observa una correlación positiva entre la percepción de inseguridad en el transporte público y la percepción de inseguridad en la zona de residencia o la confianza en la policía. Como se observa en el gráfico 12 (panel A), el efecto marginal de incrementar la percepción de seguridad en la zona donde vive la mujer, aumenta la probabilidad de considerar que el transporte es muy inseguro (y_1), y el efecto es mayor cuanto mayor es el nivel socioeconómico de la mujer (aislado el efecto de otras covariables y evaluándolas en su media). Esto señala que factores institucionales, como por ejemplo el funcionamiento de la fuerza policial, podrían incidir positivamente en la percepción de seguridad del transporte público.

Gráfico 13
Efecto marginal por nivel socioeconómico y edad en Lima
A. Según estrato socioeconómico



Panel B. Según la edad



Fuente: Elaboración propia.

Nota: $y=1$ indica que el transporte público se percibe como muy inseguro. El efecto marginal de cada variable se calcula considerando el resto de las variables explicativas valuadas en sus promedios.

Por otro lado, la columna (5) del cuadro 4 muestra los resultados de estimar la ecuación (3) considerando solamente las mujeres que utilizan habitualmente el transporte público y agregando la victimización como variable independiente, la cual asume un valor igual a 1 si la pasajera fue víctima o testigo de un delito en el transporte público en los últimos 12 meses, y de 0 en caso contrario. Como se observa, la percepción de inseguridad en las mujeres no se encuentra influenciada por experiencias previas de victimización, al contrario de lo que sucede en Asunción. Como la victimización en Lima es muy alta (véase a continuación), este resultado podría señalar que el miedo a la delincuencia en el transporte público ya no se ve afectado por el hecho de que una mujer haya sido víctima de un delito en ese medio.

Al igual que la percepción de inseguridad, la victimización real en el sistema de transporte público de Lima es muy alta, puesto que el 78% de las usuarias fue víctima o presencié algún delito mientras utilizaba o esperaba el transporte público en los últimos 12 meses. En el cuadro 10 se ilustra que la mayor victimización se presentó en los delitos de robos, seguidos de peleas e insultos y ofensas sexuales. En promedio, alrededor del 30% de las pasajeras sufrió el hecho en persona mientras que el resto presencié que le sucedía a otro pasajero. El 70% de los delitos ocurrió en el microbús y el 20% en el bus (gráfico 14), y la mayoría de las veces se presentó mientras el vehículo circulaba en los horarios de mañana o tarde.

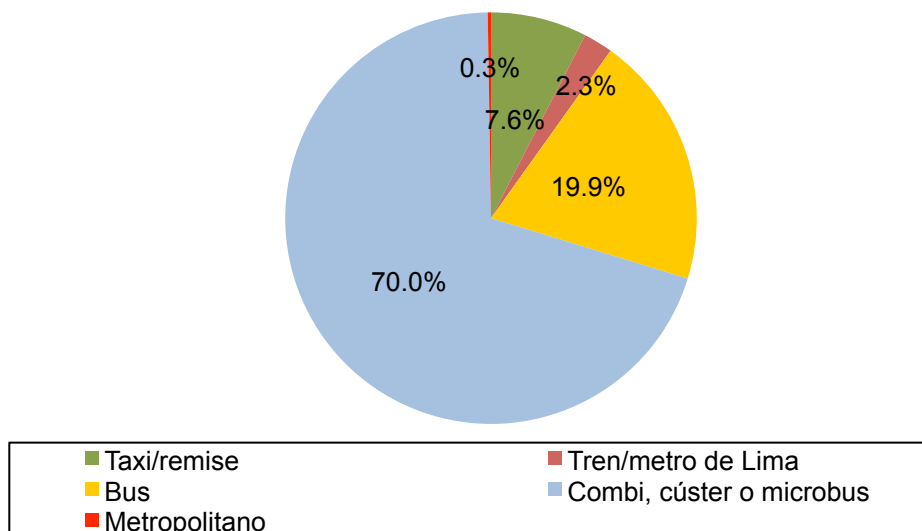
Cuadro 10
Victimización de mujeres jefas de hogar o esposas de jefes de hogar en Lima

Delito	Víctimas (% en relación con usuarios del transporte público)	Cantidad de veces promedio que vio o presencié el delito	Sucedió en el transporte, vs. en la parada (%)	Lo presencié a la mañana (%)	Lo presencié a la tarde (%)	Dio aviso a la policía sobre lo que le sucedió a usted (%)	¿Manifestó lo que estaba pasando a ud. a otros pasajeros? (%)
Robo/hurto sin armas y sin violencia o intimidación	30.71	2.92	86.82	46.25	34.09	9.23	60.84
Robo sin armas con violencia o intimidación	25.26	4.34	79.55	27.58	39.80	3.45	55.01
Robo con armas	9.32	1.68	64.09	35.32	35.18	12.32	55.77
Peleas con golpes	14.75	2.65	87.71	28.96	35.51	0	0
Insultos o peleas con gritos (sin golpes)	29.99	5.01	87.55	46.55	44.15	0	54.00
Un pasajero diciendo palabras obscenas	16.82	5.07	91.27	36.34	46.26	1.42	50.00
Un pasajero realizando manoseo y/o apoyo sobre el cuerpo de carácter sexual	10.49	2.74	100.00	78.65	66.00	0	66.00
Un pasajero tomando fotos al cuerpo sin consentimiento	1.84	2.09	100.00	49.78	50.10	0	0
Un pasajero tocándose o exhibiendo genitales	0.89	1.90	100.00	78.75	66.70	0	66.70
Un pasajero haciendo gestos o ruidos obscenos	5.81	4.45	95.10	34.42	49.44	0	33.00
Sintió que otro pasajero/a la/lo perseguía	2.38	2.16	65.30	100.00	74.59	.	.
Acoso sexual/violación	0.93	4.05	100.00	61.88	50.00	0	31.86

Fuente: Elaboración propia.

Nota: La primera columna muestra la distribución de delitos entre las mujeres que usan el transporte público. No totaliza 100% debido a que la proporción no se calcula en relación a la cantidad total de delitos cometidos sino en relación a las mujeres que usan el transporte público.

Gráfico 14
Medio de transporte en el cual sucedió el delito en Lima



Fuente: Elaboración propia.

Las ofensas sexuales constituyen un delito recurrente en el transporte público de Lima metropolitana. Por un lado, aproximadamente el 49,1% de las pasajeras fue acosada verbalmente, físicamente o mediante gestos por un hombre alguna vez en su vida en el transporte público, es decir el doble de pasajeras que en Asunción y una proporción similar al de las pasajeras en Colombia (60%), pero algo más de la mitad de las pasajeras en México (90%). Sin embargo, esta cifra debe interpretarse con cuidado, debido a alta tasa de no respuesta de alrededor del 50%, lo cual da cuenta la invisibilidad de este tipo de delitos. Por otro lado, como se mencionó en el párrafo anterior, en términos de victimización en los últimos 12 meses, los delitos contra la integridad sexual afectaron al 22,3% de las mujeres, más del doble que en Asunción, y en promedio, el delito sucedió tres veces en dicho período de tiempo. Esto demuestra que los delitos sexuales en el transporte público representan un problema cotidiano y recurrente para las pasajeras de Lima.

Los datos obtenidos de la encuesta permiten explorar los factores que afectan la probabilidad de que una mujer sea víctima o testigo de un delito en el transporte público. Para ello se estimó el siguiente modelo Probit:

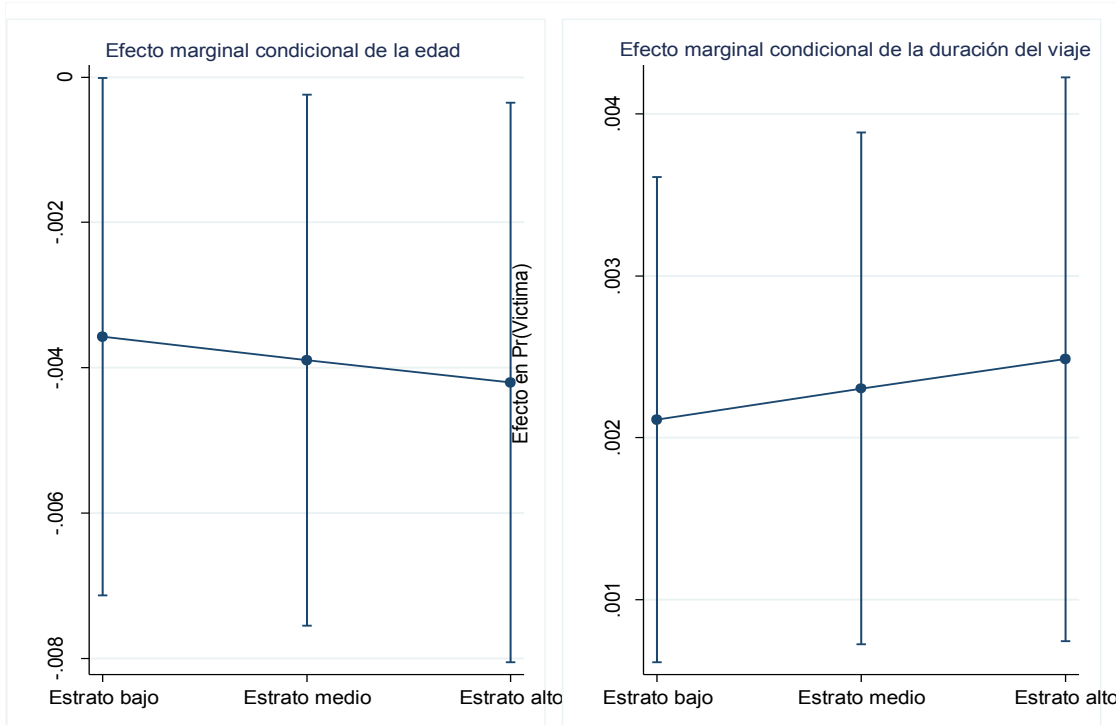
$$y_i = \alpha + \gamma X + \theta_j \text{barrio_seg}_{ij} + \delta t_i + \pi \text{mov}_i + \zeta \text{horario}_i + \lambda \text{cant_trans}_i + \varepsilon_i \quad (4)$$

donde y_i es una variable dicotómica igual a 1 si la mujer i fue víctima o presencié un delito en el transporte público, del mismo modo que en la ecuación (2); X es un vector de variables demográficas que incluye el estrato socioeconómico, la edad y el nivel educativo, si la mujer trabaja fuera del hogar y si tiene hijos; $barrio_seg$ representa un serie de variables dicotómicas ($j= 1, 2, 3$) sobre la percepción de seguridad de la zona donde reside la mujer, así $barrio_inseguro$ es igual a 1 si la mujer percibe que el barrio es inseguro, $barrio_poco_seguro$ es igual a 1 si la mujer percibe que es poco seguro y $barrio_muy_seguro$ es igual a 1 si la mujer percibe que es muy seguro, la categoría base es que el barrio se percibe como muy inseguro; mov es una variable dicotómica igual a 1 si hay espacio suficiente o al menos algo de espacio para moverse en el transporte y cero en caso que la mujer viaje (muy) apretada, y $horario$ es otra variable dicotómica igual a 1 si el transporte cumple el horario muy bien, bien o regular e igual a 0 si el cumplimiento es malo o muy malo; $cant_trans$ indica la cantidad de medios que utiliza la pasajera en su trayecto más frecuente. Finalmente, ε_i es el término de error.

Los resultados de esta estimación se encuentran en la columna (3) del cuadro 6. Se observa que el tiempo de viaje es un factor determinante estadísticamente significativo de la probabilidad de victimización en el transporte público. Específicamente, un incremento de 10 minutos en el tiempo del trayecto se asocia con un aumento del 2% de la probabilidad de que la mujer promedio sea víctima o presencié un delito en el transporte, manteniendo el resto de las covariables en su nivel promedio. Además, también se observa una asociación indirecta entre la edad de la pasajera y el riesgo de victimización, luego de aislar el efecto de una serie de variables demográficas: el incremento de un año en la edad de la pasajera reduce la probabilidad de victimización en un 0,4%. Estos resultados son consistentes a los hallados para Asunción; sin embargo, la seguridad en la zona donde reside la mujer deja de ser una variable significativa en el caso de Lima.¹⁵ El gráfico 15 muestra el efecto marginal de la edad y del tiempo de viaje (en minutos) sobre la probabilidad de victimización para los estratos socioeconómicos alto, medio y bajo, cuando el resto de las variables predictoras se encuentran en sus valores promedio.

¹⁵ A diferencia de las regresiones para Asunción, en este caso no fue posible incluir indicadores sobre la calidad del transporte público, puesto que el módulo de calidad del transporte se aplicó a mujeres que usaban el tren, metro o bus, que representan el menos del 20% de las mujeres, con lo cual se perdían muchas observaciones en la estimación.

Gráfico 15
Efecto marginal sobre la probabilidad de victimización en Lima



Fuente: Elaboración propia.
 Nota: Intervalos de confianza estimados en 95% de confianza.

El miedo a la inseguridad y las experiencias de victimización en el transporte público pueden alterar las rutinas de viaje de las mujeres, y eso se observa que sucede entre las pasajeras de Lima metropolitana. Por un lado, como se mencionó anteriormente, las pasajeras prefieren demorar más en el trayecto de viaje al dejar pasar los buses llenos y esperar en la estación a los que se encuentren más vacíos. Se observa también que la percepción de inseguridad llevó a que un 53% de las pasajeras cambiase el medio de transporte utilizado. Específicamente, el 37% ha optado por elegir el taxi/remise para sentirse más segura, el 23% el microbús y el 14% el bus. También se observan cambios en la rutina de viaje: por temor a la inseguridad el 27% dejó de llevar objetos de valor al realizar el trayecto, el 23% presta mayor atención a la apariencia de otros pasajeros para alejarse de personas peligrosas, el 21% realiza el viaje acompañada o va acompañada a la estación, y el 16% dejó de viajar de noche (cuadro 11). Esto implica que por motivos de inseguridad las mujeres han alterado su itinerario de viaje, lo cual puede haber causado mayor pérdida de tiempo (por ejemplo, al usar otro microbús que

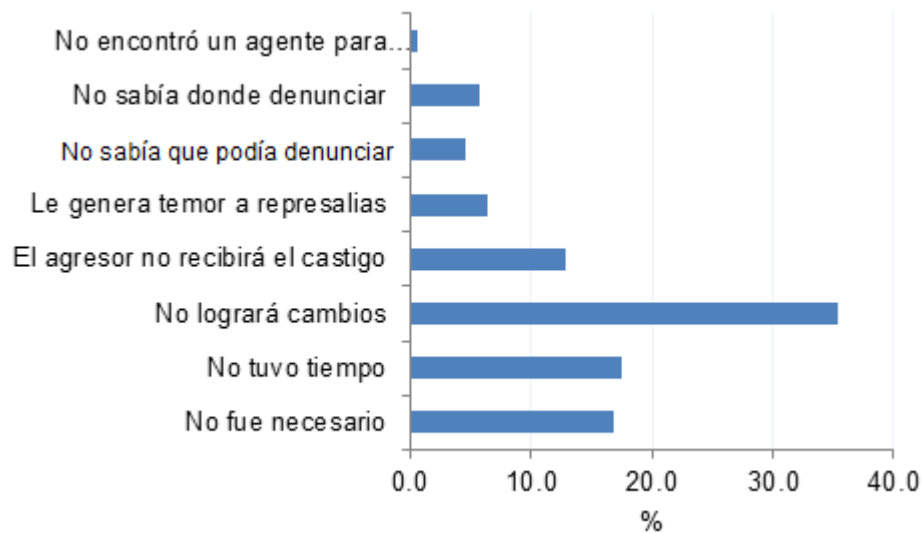
quizás no es el más rápido, o dejar pasar buses relativamente llenos) o afectado los costos del viaje (al elegir taxi/remise para sentirse más segura o al viajar acompañada).

Cuadro 11
Alteraciones en el medio de transporte y rutinas de viaje por miedo a la inseguridad en Lima

	Porcentaje
¿Qué medio eligió para sentirse más segura?	
Taxi/remise	37.1
Combi, cúster o microbús	22.6
Bus	14.3
Tren/Metro de Lima	12.6
Otra línea de bus	4.6
Motocicleta o moto-taxi	2.1
Automóvil	3.3
Metropolitano	3.1
Por temor, ¿realizó o consideró realizar alguna de las siguientes acciones?	
No viajar de noche	15.8
Ir acompañada al realizar el viaje	12.9
Ir acompañada al paradero/estación	8.3
Llevar consigo un objeto de defensa personal	4.2
No cargar objetos de valor cuando va a realizar el viaje	27.0
Prestar atención a la apariencia de otros pasajeros para de alejarse de personas peligrosas	23.2
Esperar un bus/vagón más vacío	6.1
Esperar un bus/vagón más lleno	2.5

Fuente: Elaboración propia.

Gráfico 16
Principal razón para no realizar la denuncia ante un hecho delictivo en el transporte público de Lima



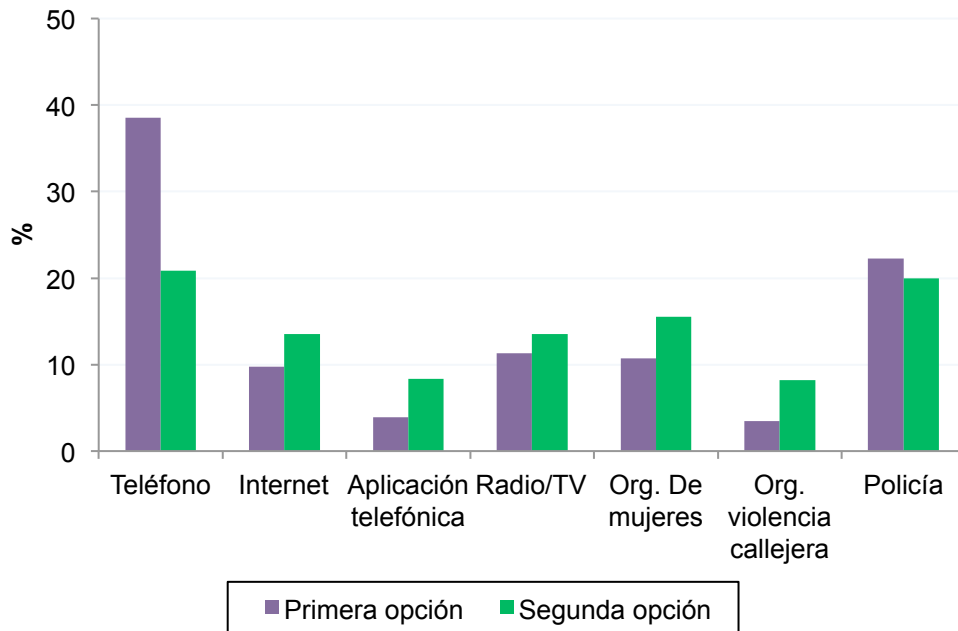
Fuente: Elaboración propia.

Retomando el cuadro 10, se observa un alto subreporte entre las pasajeras del transporte público: solo los delitos de robo, prioritariamente con armas, y aquellos que involucran a pasajeros diciendo palabras obscenas fueron denunciados por las víctimas. En cambio, una mayor cantidad de mujeres manifestó lo que les estaba pasando a otros pasajeros, siendo los delitos de robos los que mayor porcentaje de manifestación presentaron.

De acuerdo con la encuesta, el 36% de las mujeres no realizó la denuncia principalmente porque no cree logrará cambios, mientras que alrededor del 35% no lo hizo porque pensó que no era necesario o porque no tuvo tiempo (gráfico 16).

Gráfico 17

¿Qué medio elegiría para realizar una denuncia hoy por un acto de violencia/acoso en un medio de transporte?

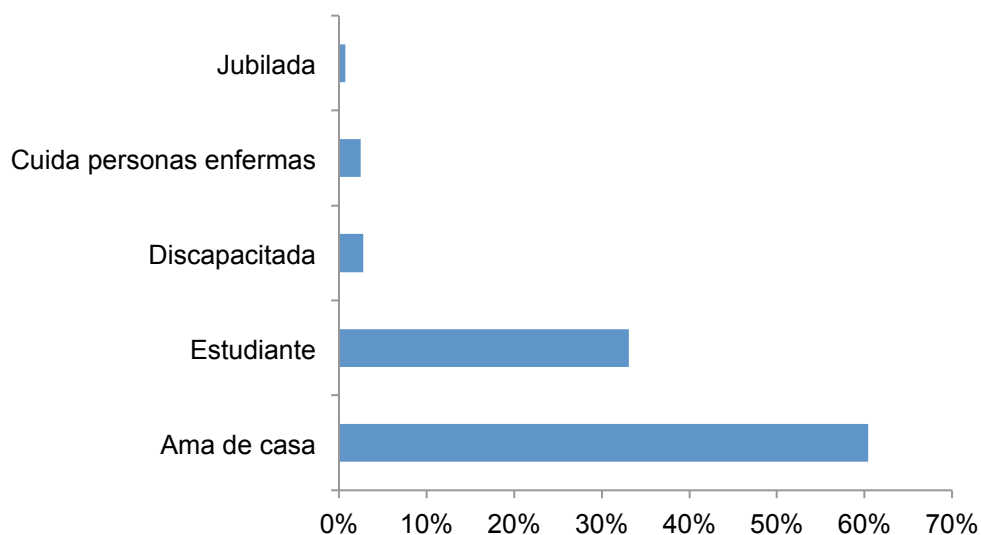


Fuente: Elaboración propia.

5.3. Perfil sociodemográfico y percepciones de mujeres que no son jefas de hogar

Las mujeres que no son jefas de hogar tienen una edad promedio de 33 años, alrededor de 10 años menos que las jefas de hogar. A su vez, aproximadamente el 35% completó como máximo la escuela secundaria y un tercio el nivel universitario o técnico. El 55% de las mujeres que no son jefas de hogar trabaja fuera del hogar, mientras que las mujeres que no trabajan son principalmente amas de casa (60%) o estudiantes (33%) (gráfico 18). En relación con las TIC, el 70% de las mujeres utiliza internet, y la mayoría (71%) de ellas accede diariamente; el 18% tres o más veces por semana, y el 8% solo una vez por semana.

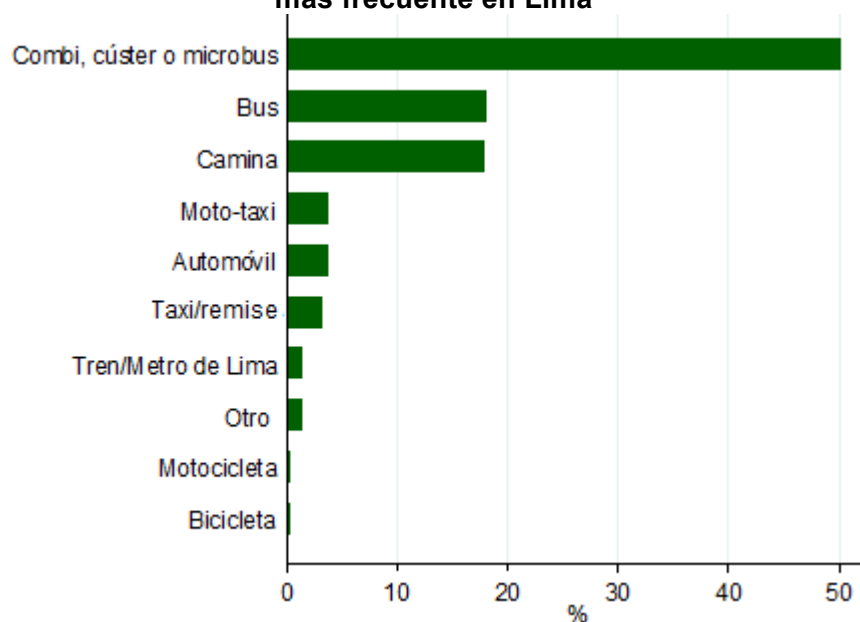
Gráfico 18
Mujeres que no trabajan fuera de su hogar en Lima



Fuente: Elaboración propia.

El principal motivo por el que alrededor de la mitad de las mujeres no jefas de hogar debe trasladarse de sus hogares es por el trabajo (50%), mientras que el 20% lo hace por compras y el 16% por estudio. Para realizar el trayecto más frecuente desde el hogar hasta el lugar de destino, el 51% de las mujeres utiliza el microbús, el 18% el bus, el 18% camina, el 7% utiliza el taxi/remise o moto-taxi, el 4% utiliza el automóvil, y el 1% utiliza el tren o el metro (gráfico 19). Es decir, la dependencia de las mujeres que no son jefas de hogar en cuanto al transporte público (77%) es similar a la dependencia de las jefas de hogar (74%). Sin embargo, el porcentaje de victimización de las mujeres primeras es considerablemente menor que el de las jefas de hogar: el 49% de las pasajeras no jefas fueron víctimas directas o presenciaron un delito en el transporte público en comparación con el 78% de las jefas de hogar.

Gráfico 19
Medio de transporte utilizado por las mujeres no jefas de hogar para el trayecto más frecuente en Lima



Fuente: Elaboración propia.

Siguiendo el patrón encontrado anteriormente, de acuerdo con el cuadro 12, el mayor grado de victimización se presenta en los delitos de robo/hurto, robo con violencia, insultos o peleas sin golpes y ofensas sexuales (6%). En promedio estos delitos se presentaron 2,2 veces y sucedieron en su mayoría en el bus durante la tarde. De forma similar al caso de las mujeres jefas de hogar, se observa que el resto de las mujeres del hogar tiende a no denunciar el hecho que sufrió puesto que la tasa de denuncia es nula para gran parte de los delitos. En los casos de robos/hurtos sin armas y sin violencia solo el 6% de las víctimas que respondieron la encuesta declaró haber denunciado el hecho, mientras que el 17% de víctimas de robos sin armas pero con violencia realizó la denuncia y el 22% de las víctimas de robos con armas lo hizo. Por otro lado, para algunos delitos de carácter sexual la tasa de denuncia alcanza el 17%. Finalmente, solo en los casos de robos y de insultos o peleas las víctimas les manifestaron lo que estaba sucediendo a los otros pasajeros.

Cuadro 12
Experiencias de delitos en el caso de mujeres no jefas de hogar en Lima

Delito	Víctimas (% en relación con usuarios del transporte público)	Cantidad de veces promedio que vio o presencié el delito	Sucedió en el transporte, vs. en la parada (%)	Lo presencié a la mañana (%)	Lo presencié a la tarde (%)	Dio aviso a la policía sobre lo que le sucedió a usted (%)	¿Manifestó lo que le estaba pasando a ud. a otros pasajeros? (%)
Robo/hurto sin armas y sin violencia o intimidación	11.11	1.85	91.78	34.76	36.89	6.25	12.5
Robo sin armas con violencia o intimidación	10.47	2.04	69.57	21.18	42.21	16.7	33.3
Robo con armas	6.86	1.84	54.72	25.63	9.9	22.2	16.7
Peleas con golpes	4.56	1.79	100	25.07	33.1	0.0	0.0
Insultos o peleas con gritos (sin golpes)	7.47	2.41	86.30	10.3	33.7	0.0	100.0
Un pasajero diciendo palabras obscenas	3.33	4.23	93.65	25.5	50.0	0.0	0.0
Un pasajero realizando manoseo y/o apoyo sobre el cuerpo de carácter sexual	2.31	2.80	100	50.0	37.5	16.7	.
Un pasajero tocándose o exhibiendo genitales	0.58	0.87	31.86	0.0	100.0	.	.
Un pasajero haciendo gestos o ruidos obscenos	1.36	3.80	41.07	40.0	60.0	.	.
Sintió que otro pasajero/a la/lo perseguía	1.32	1.50	41.07	0.0	50.0	.	.

Fuente: Elaboración propia.

Nota: La encuesta indaga sobre más delitos, pero el cuadro muestra solo aquellos donde hubo al menos una víctima o persona que haya presenciado el mismo. La primera columna muestra la distribución de delitos entre las mujeres que usan el transporte público. No totaliza 100% debido a que la proporción no se calcula en relación a la cantidad total de delitos cometidos sino en relación a las mujeres que usan el transporte público.

6. Intervenciones de política pública

Las evaluaciones de políticas de prevención de delitos cometidos en diferentes espacios públicos, tales como el transporte público, son escasas. Por un lado, gran parte de las intervenciones para combatir la violencia contra la mujer se han concentrado más bien en generar acciones de manera prioritaria en torno a la violencia intrafamiliar o en el ámbito privado,¹⁶ lo que ha implicado que el temor y la inseguridad de las mujeres en los

¹⁶ En relación con la violencia contra las mujeres en el ámbito privado, diversos ensayos aleatorios controlados encontraron que la prevención y los centros de atención femenina logran reducir la probabilidad de violencia doméstica (Kiely et al., 2010 en Washington; Tiwari et al., 2005 en Hong Kong; Agüero, 2013 en Perú). Hay cierta promesa en las intervenciones de capacitación y entrenamiento de habilidades para la vida

espacios públicos durante mucho tiempo sea un tema menos investigado (Soto Villagrán, 2015; Massolo, 2006). Por otro lado, existe un sesgo de género en los instrumentos que miden los problemas de inseguridad, pues dejan que la violencia en los espacios públicos quede como una realidad invisibilizada; la inseguridad con la que conviven las mujeres está más bien relacionada con las “cifras negras” de la criminalidad, es decir: con todos aquellos actos de violencia que no son objeto de denuncia oficial (Soto Villagrán, 2015).

La principal respuesta institucional implementada para hacer frente al problema de la victimización e inseguridad de las mujeres en el sistema de transporte público ha sido evitar el hacinamiento en los medios de transporte masivos mediante la disposición de vagones, rutas y horarios exclusivos para mujeres. Este esquema de transporte solo para mujeres se ha adoptado en distintos países. Más específicamente, el tren "Ladies Special" se introdujo en el sistema de ferrocarril suburbano de Mumbai ya en 1992. En 2004 se implementaron vagones solo para mujeres en casi todas las líneas de ferrocarril en Tokio. En Rio de Janeiro en 2006 se introdujeron vagones solo para mujeres durante horarios pico en el metro. En Londres, también en 2006, comenzó a operar "Pink Ladies", una compañía de taxis solo para mujeres (Loukaitou-Sideris, 2009). La Ciudad de México se unió a estas iniciativas con el programa “Viajemos Seguras” que separa los vagones entre hombres y mujeres en el Sistema de Transporte Colectivo Metro (STCM). Otros ejemplos de segregación por género en el transporte público se han observado en Beirut-Líbano, Nueva Delhi-India, El Cairo-Egipto, Yakarta-Indonesia, entre otros (Soto Villagrán, 2015).

¿Cuán efectiva es esta clase de programas? Muy pocos estudios han evaluado estas intervenciones utilizando metodologías robustas. Soto Villagrán (2015) utilizó una estrategia cuasi-experimental de regresión discontinua para evaluar el impacto del programa “Viajemos Seguras” en México en la incidencia de la violencia sexual y la percepción de inseguridad de las mujeres. Los principales resultados indican que la separación de vagones es ampliamente valorada por las usuarias como una medida para

para reducir la violencia sexual (véanse, por ejemplo, Bandiera et al., 2012; Sarnquist et al., 2014; Hidrobo, Peterman y Heise, 2013). Kim et al. (2007) observaron que las mujeres sudafricanas que participaron de un programa de microfinanzas que incluía un componente de capacitación sobre género y violencia tenían un 55% menos de probabilidades de sufrir violencia física o sexual por parte de una pareja vis-à-vis los grupos de comparación. Por otro lado, incentivos económicos tales como las transferencias de dinero, parecen ser efectivos en reducir la violencia doméstica, pero en cierta medida (véanse, por ejemplo, Haushofer y Shapiro, 2013; Angelucci, 2008). Para un análisis detallado de la literatura sobre los programas de violencia contra la mujer en el ámbito privado, véase Jaitman y Guerrero Compeán (2015).

viajar más seguras en el transporte y efectivamente logra reducir la incidencia de actos de violencia sexual hacia las mujeres en 11 puntos porcentuales. Sin embargo, también se encuentra un aumento de la violencia física de al menos 30 puntos porcentuales en los vagones solo para mujeres. Es difícil, entonces, concluir si dicho programa incrementa el bienestar agregado de las mujeres.

Por otro lado, evaluaciones menos robustas y basadas en encuestas, indicaron que en Tokio el número de casos reportados de agresiones contra las mujeres disminuyó un 3% un año después de la introducción de los vagones exclusivos para mujeres. Sin embargo, el número de detenciones se incrementó en dos líneas entre un 15% y un 20%, lo cual puede ser el resultado de mayores incidentes de acoso sexual en los vagones mezclados (es decir, los que utilizan mujeres y hombres) o también puede significar mayores tasas de reporte de las mujeres víctimas (Loukaitou-Sideris, 2009).

En segundo lugar, se encuentran las políticas tendientes a lograr una mayor presencia de personal de seguridad en los autobuses y estaciones del metro, así como tener un mayor número de empleados de ambos sexos trabajando como oficiales de transporte (Kunieda y Gauthier, 2007; Uittenbogaard y Ceccato, 2014). En tercer lugar, se ubican las campañas de sensibilización realizadas con el fin de concientizar al público respecto de las barreras específicas de género que se experimentan en el transporte público (Soto Villagrán, 2015).¹⁷ Sin embargo, al momento de este informe, no se encuentran disponibles evaluaciones robustas del impacto de estas intervenciones.

Por otro lado, el uso TIC para combatir la violencia contra las mujeres llama cada vez más la atención de investigadores y expertos. Las iniciativas que han sido realizadas hasta la fecha son por lo general de pequeña escala, en su mayoría se limitan a países desarrollados y en general no han sido evaluadas rigurosamente, aunque estudios observacionales apuntan a que su resultado es prometedor. En ese sentido, las TIC pueden ser una herramienta útil para los usuarios del transporte público, particularmente las mujeres, para documentar y reportar casos de violencia, áreas inseguras y solicitar

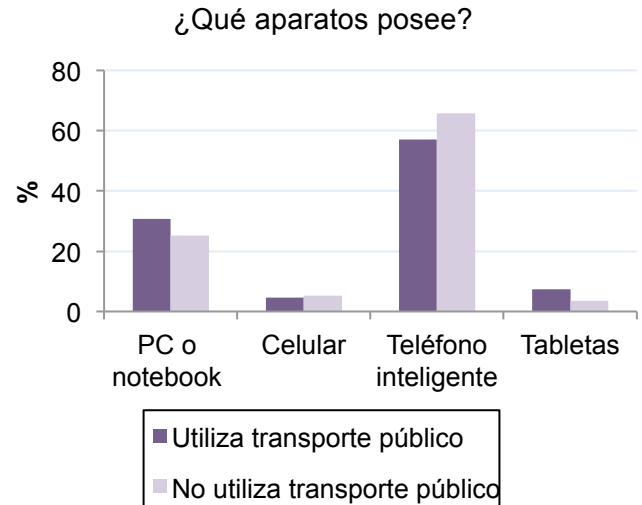
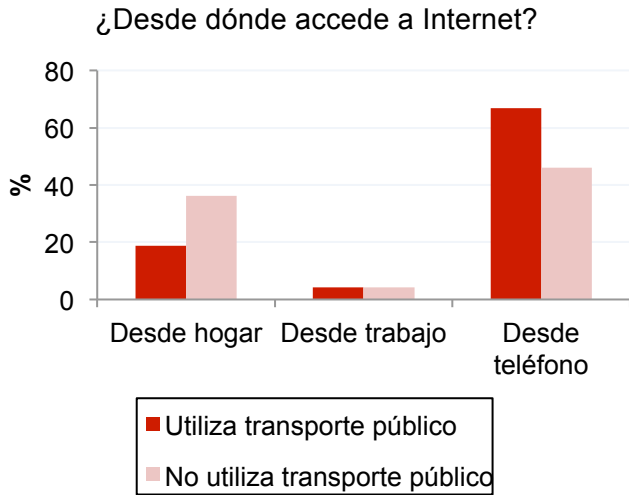
¹⁷ De esta forma, podemos mencionar la campaña realizada en la ciudad de Rosario, Argentina, denominada "No queremos ese apoyo" (2008), que a través de afiches en los colectivos de Rosario muestra situaciones abusivas en los colectivos urbanos y que apunta a sensibilizar sobre las diferentes formas que puede adoptar la violencia de género. Esta campaña es parte del programa "Ciudades seguras para las mujeres, ciudades seguras para todos y todas", que desarrollan la oficina de Naciones Unidas para la Mujer (UNIFEM), CICSA y la Municipalidad de Rosario (Soto Villagrán, 2015).

ayuda. Por ejemplo, en un programa piloto, Solymosi (2014) utilizó una aplicación de celular para recopilar datos acerca de cuándo y dónde las personas experimentaron miedo a la delincuencia, y a manos de quién. Los resultados preliminares demuestran que esta metodología es efectiva para recoger datos espaciales y temporales a nivel individual sobre el miedo a la delincuencia en la vida cotidiana, lo cual permite tener una comprensión holística de las percepciones de seguridad. En la misma línea, están ganando popularidad las auditorías relacionadas con la seguridad en zonas urbanas en un intento por crear un mapa de las zonas más fiables. En India, la organización sin fines de lucro Jagori comenzó las auditorías de seguridad en 2007 utilizando una aplicación de teléfono inteligente (Safetipin) y tiene previsto extender el proyecto a Bogotá y Yakarta. El HarassMap promueve una iniciativa semejante en diversas ciudades de Egipto (Sur, 2015).

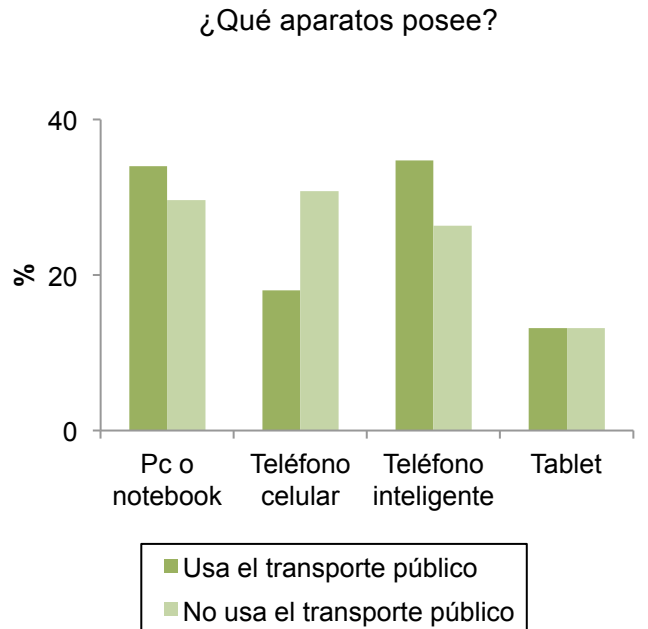
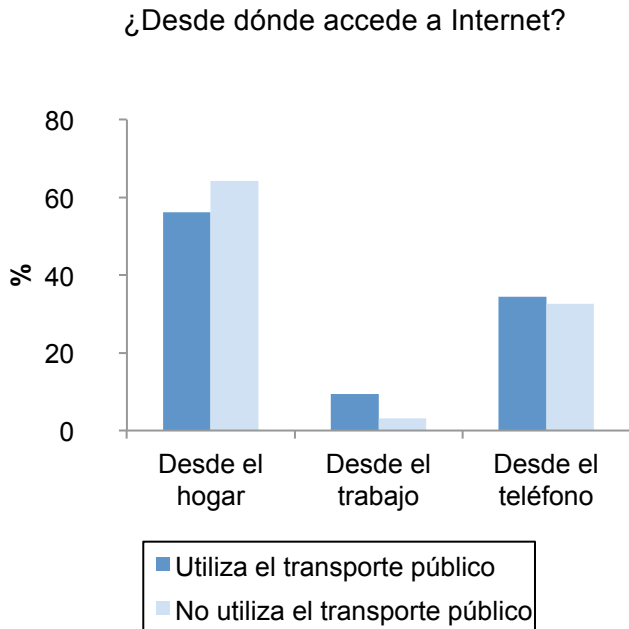
Los resultados de la encuesta realizada para este estudio demuestran que una intervención que utilice TIC es a priori viable tanto en Asunción como en Lima. Por un lado, como se observa en el gráfico 20, en ambas metrópolis las TIC forman parte de la vida cotidiana de las mujeres: el 58% (60,4%) de las mujeres que utilizan habitualmente el transporte público tiene acceso a Internet y el 52% (57%) de las usuarias lo utiliza en Asunción (Lima). Además, la frecuencia de utilización es alta, puesto que el 84% (48%) de las usuarias en Asunción (Lima) accede diariamente a Internet y el 11% (29%) tres o más veces por semana. El teléfono celular es el medio a través del cual las mujeres en Asunción tienen mayor acceso (67%); por su parte, las mujeres en Lima acceden principalmente desde su hogar (57%) y desde el teléfono (34%). Se observa también que las mujeres poseen principalmente teléfonos inteligentes o PC/notebooks, un patrón que también se presenta en ambas ciudades. Por último, las mujeres que se sirven del transporte público declararon utilizar en mayor proporción Facebook y WhatsApp respecto de otras aplicaciones en Lima y Asunción metropolitana (cuadro 13).

Gráfico 20
Desde dónde acceden a Internet las mujeres
y qué aparatos electrónicos poseen

A. Asunción



B. Lima



Cuadro 13
Acceso de las mujeres a distintas aplicaciones y frecuencia del mismo

Medio	Porcentaje que utiliza	Menos de una vez por semana (%)	Solo una vez por semana (%)	Tres o más veces por semana (%)	Diariamente (%)
<i>Asunción</i>					
Facebook	43.2	0.7	14.8	20.0	64.5
Twitter	7.1	28.0	24.0	.	48.0
WhatsApp	47	.	2.9	12.2	84.9
Skype	3.1	54.5	9.1	18.2	18.2
<i>Lima</i>					
Facebook	77.7	11.2	11.24	32.1	44.08
Twitter	18.6	37.0	15.0	21.8	21.8
WhatsApp	53.1	8.1	4.4	16.2	70.6
Skype	14.6	43.5	19.6	6.14	28.5

Fuente: Elaboración propia.

Nota: La distribución de la frecuencia del uso no totaliza 100 debido a que un porcentaje corresponde a quienes no respondieron.

7. Conclusiones

La evidencia presentada en este documento señala la importancia del transporte público como modo de locomoción predominante para las mujeres en Lima y Asunción. Específicamente, se distinguen el bus y el minibús como medios públicos dominantes en dichas zonas metropolitanas.

Las mujeres que usan habitualmente el transporte público se diferencian principalmente en cuanto a los niveles de ingreso y educación con respecto a las no usuarias del transporte público. Sin embargo, una característica que comparten es el alto nivel de acceso y uso de las TIC, pues alrededor del 60% de las mujeres tiene acceso a Internet y el 84% y 62% lo utiliza diariamente en Asunción y Lima, respectivamente. Además, alrededor del 80% de dichas mujeres posee teléfonos inteligentes o PC/notebooks.

La encuesta demuestra que la percepción de inseguridad y el nivel de victimización en el transporte público de Lima y Asunción se encuentran entre los más altos de América Latina. El 75%-80% de las mujeres en ambas ciudades sintió inseguridad al viajar solas de noche en la ciudad y aproximadamente el 64% percibe que el transporte público es inseguro o muy inseguro. A pesar de que en ambas metrópolis las mujeres presentan

niveles relativamente similares de inseguridad, la victimización en Lima es el triple (78%) que en Asunción (24%). La mayor victimización tiene lugar en los delitos de robos. No obstante, las ofensas sexuales representan un problema cotidiano en la vida de las mujeres. Por un lado, alrededor del 36% (50%) de las mujeres fue acosada verbalmente, físicamente o mediante gestos por un hombre alguna vez en el transporte público en Asunción (Lima), y el 10% (22%) lo fue en el último año. En promedio, las pasajeras fueron víctimas o testigos entre dos y tres veces de este delito en dicho periodo de tiempo. En comparación con otras encuestas, los delitos sexuales tienen mayor prevalencia en el transporte público que en los espacios privados, y si bien Asunción se encuentra alineada al promedio regional en su nivel de victimización de delitos sexuales, Lima se halla entre los países que tienen un sistema de transporte público más riesgoso para las mujeres.

Utilizando técnicas cuantitativas, encontramos que el nivel de seguridad personal que perciben las mujeres en el transporte público aumenta cuanto mayor es la confianza en las instituciones y cuanto más seguras son las zonas donde residen. Tanto en Asunción como en Lima, la percepción de seguridad en el transporte público es mayor entre las usuarias del transporte público que entre las no usuarias y entre las mujeres de estrato socioeconómico más bajo, controlando por una serie de factores demográficos. Esto resalta el diseño innovador de nuestra encuesta, que utiliza como muestra tanto a usuarias como no usuarias del transporte público, y en proporciones iguales según su estrato socioeconómico. Por otro lado, las experiencias de victimización en el transporte público inciden negativamente en la percepción de seguridad en Asunción al 90% y 95% de confianza, pero no resultan significativas en Lima, lo cual refleja un resultado paradójico: la percepción de inseguridad de las mujeres en Lima no parece estar influenciada por las experiencias de victimización a pesar de que la victimización real es casi el triple que en Asunción. Esto puede señalar que las pasajeras de Lima se sienten tan vulnerables que el hecho que hayan sido víctimas de un delito en el transporte público (o lo hayan presenciado) no es determinante del nivel de inseguridad que perciben. Estos resultados son robustos a distintas especificaciones.

También encontramos que la victimización puede verse afectada por una serie de factores. Específicamente, cuanto mayor es el tiempo de viaje y cuanto más joven es la pasajera, mayor es la probabilidad de que una mujer sea víctima o presencie un delito en el transporte público, luego de aislar una serie de factores demográficos. Además, ciertas

características del transporte público, como el espacio disponible para viajar cómodamente y el cumplimiento del horario del recorrido también inciden en la probabilidad de victimización. Como es de esperar, mientras más espacio hay disponible y mejor se cumple el horario, de forma que las pasajeras esperen menor tiempo la llegada del transporte, menor es la probabilidad de victimización. Tal como las investigaciones muestran, observamos que tanto la percepción como la victimización condicionan las opciones de transporte de las mujeres y alteran sus rutinas de viaje, lo cual afecta la movilidad femenina, y probablemente cause una mayor pérdida de tiempo (por ejemplo, al tener que usar otra línea de bus que puede no ser la más rápida, o dejar pasar buses relativamente llenos) e incremente los costos del viaje (al sustituir el bus por el taxi/remise o el automóvil).

El nivel de subreporte de delitos cometidos contra la mujer en el transporte público de Lima y Asunción asciende a alrededor del 70%, una cifra significativamente alta. En ambas ciudades, las mayoría de las mujeres argumentó que si tuvieran que denunciar un delito elegirían hacerlo en la comisaría o por teléfono, pero menos del 10% lo haría por Internet y o mediante una aplicación móvil. Esto sugiere que el teléfono (aunque no en la forma de una aplicación telefónica) representa un elemento importante para el diseño de políticas públicas, puesto que la mayoría de las mujeres que usan habitualmente el transporte público posee teléfonos inteligentes y el 30% elegiría ese medio para denunciar un acto de violencia o acoso.

Gran parte de las intervenciones para combatir la violencia contra la mujer se han concentrado en generar acciones de manera prioritaria en torno a la violencia intrafamiliar o en ámbitos privados, dejando en un segundo plano a la violencia en ámbitos públicos, como en el transporte público. En términos generales, las políticas de prevención de delitos cometidos en el transporte público se concentraron en: i) evitar el hacinamiento en los medios de transporte masivos mediante la disposición de vagones, rutas y horarios exclusivos para mujeres; ii) lograr una mayor presencia de personal de seguridad en el transporte público; iii) concientizar al público con respecto a las barreras específicas de género que se experimentan en el transporte público; y iv) utilizar TIC para documentar y reportar casos de violencia, áreas inseguras y solicitar ayuda. Muy pocas de estas intervenciones se han evaluado de forma robusta; la evidencia señala, por un lado, que las políticas tendientes a asignar vagones exclusivos a mujeres logran reducir la agresión sexual contra las mismas, pero pueden tener efectos adversos en otros tipos de violencia,

y por otro lado, posiciona a las políticas que utilizan TIC como promisorias para combatir la violencia en el transporte público.

Finalmente, como se ha demostrado en este trabajo, el generar información sobre el perfil, la utilización, la percepción de inseguridad y la victimización de las mujeres en el transporte público a través de encuestas metodológicamente robustas es sumamente relevante para comprender los niveles de victimización e inseguridad en el transporte público y su incidencia en los patrones de viaje, en especial para las mujeres. Esto cobra mayor importancia en vista de la escasez de información sobre victimización e inseguridad en el transporte público en la región, en especial si se considera que las encuestas de victimización regionales como LAPOP o Latinobarómetro –que son las más regulares– no incluyen módulos de victimización en el transporte público, lo cual ha limitado la investigación y el diseño de intervenciones.

Referencias

- Agüero, J. 2013. "Causal Estimates of the Intangible Costs of Violence against Women in Latin America and the Caribbean." Documento de trabajo del BID Núm. 414. Washington, D.C.: BID.
- Angelucci, M. 2008. "Love on the Rocks: Domestic Violence and Alcohol Abuse in Rural Mexico." *The B.E. Journal of Economic Analysis and Policy* 8(1).
- Babinard, J. 2011. "Transport Note 43 - Gender Transport Survey: An Overview." Washington, D.C.: Banco Mundial.
- Bandiera, O., N. Buehren, R. Burgess, M. Goldstein, S. Gulesci, I. Rasul y M. Sulaiman. 2012. "Empowering Adolescent Girls: Evidence from a Randomized Control Trial in Uganda." Washington, D.C.: Banco Mundial.
- Box, S., C. Hale y G. Andrews. 1988. "Explaining Fear of Crime." *British Journal of Criminology* 28(3): 340-356.
- Brennan, S. 2009. "Canadians' Perceptions of Personal Safety and Crime." Statistics Canada. Disponible en: <http://www.statcan.gc.ca/pub/85-002-x/2011001/article/11577-eng.htm>.
- CAF (Corporación Andina de Fomento). 2010. *Observatorio de Movilidad Urbana para América Latina*. Caracas: CAF.
- Cozens, P., R. Neale, J. Whitaker y D. Hillier. 2003. "Managing Crime and Fear of Crime at Railway Stations: A Case Study in South Wales (UK)." *International Journal of Transport Management* 1: 121-132.
- Crime Concern. 2004. "People Perceptions of Personal Security and Their Concerns about Crime on Public Transport: Research Findings." Londres: Department for Transport.
- Currie, G., A. Delbosc y S. Mahmoud. 2013. "Factors Influencing Young Peoples' Perceptions of Personal Safety on Public Transport." *Journal of Public Transportation* 16(1): 1-15.
- Gallup. 2010. Encuesta Gallup. Disponible en: <http://www.gallup.com/home.aspx>.
- Feltes, T. 2003. "Public Safety and Public Spaces: The Citizen's Fear of Strangers." En *Vandalism, Terrorism and Security in Urban Public Transport*, mesa redonda 123 (editado por la European Conference for Ministers of Transport, Economic Research Centre).

- Fundación Thomas Reuters. 2014. "Most Dangerous Transport Systems for Women." Trust.org. Disponible en: <http://news.trust.org/spotlight/most-dangerous-transport-systems-for-women/?tab=results>.
- Haushofer, J. y J. Shapiro. 2013. "Household Response to Income Changes: Evidence from an Unconditional Cash Transfer Program in Kenya." Disponible en: http://www.princeton.edu/~joha/publications/Haushofer_S Shapiro_UCT_2013.pdf.
- Hidrobo, M., A. Peterman y L. Heise. 2013. "The Effect of Cash, Vouchers and Food Transfers on Intimate Partner Violence: Evidence from a Randomized Experiment in Northern Ecuador." Washington, D.C.: International Food Policy Research Institute.
- Jaitman, L., y R. Guerrero Compeán. 2015. "Closing Knowledge Gaps: Toward Evidence-Based Crime Prevention Policies in Latin America and the Caribbean." Washington, D.C.: BID.
- Kearl, H. 2015. *Stop Global Street Harassment: Growing Activism around the World: Growing Activism around the World*. Santa Barbara, CA: ABC-CLIO.
- Kennedy, B. 2011. "Hackney Local Implementation Plan. Equalities Impact Assessment Report." Londres: London Borough of Hackney.
- Kennedy, D. M. 2008. "Personal Security in Public Transport Travel in New Zealand: Problems, Issues & Solutions." *Land Transport New Zealand Research Report* 344. Disponible en: <https://www.nzta.govt.nz/assets/resources/research/reports/344/docs/344.pdf>.
- Kiely M., A. A. El-Mohandes, M. N. El-Khorazaty, S. M. Blake y M.G. Gantz. 2010. "An Integrated Intervention to Reduce Intimate Partner Violence in Pregnancy: A Randomized Controlled Trial." *Obstetrics & Gynecology* 115: 273-283.
- Kim, J. C., C. H. Watts, J. R. Hargreaves et al. 2007. "Understanding the Impact of a Microfinance-based Intervention on Women's Empowerment and the Reduction of Intimate Partner Violence in South Africa." *American Journal of Public Health* 97: 1794-1802.
- Kunieda y Gauthier. 2007. *Género y transporte urbano: inteligente y asequible*. Eschborn: Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit (GTZ).
- López Prieto, M. 2015. "Indicadores y políticas sobre la situación de las mujeres en Bogotá". Disponible en: <http://www.carlosvicentederoux.org/?apc=l-xx4-&x=12244>.
- Loukaitou-Sideris, A. 2009. "How to Ease Women's Fear of Transportation Environments: Case Studies and Best Practices." *Research Report* Vol. 09-01, Mineta Transport Institute. San Jose, CA: San Jose State University.

- Massolo, A. 2006. "Análisis y propuestas para la acción de los gobiernos locales en la seguridad de las mujeres en las ciudades". Ponencia presentada en el panel "Gobiernos locales, seguridad ciudadana y género", llevado a cabo en el marco del Seminario Internacional "Ciudades Seguras para las Mujeres, Ciudades Seguras para Todas", Santiago, Chile.
- Mawby, R. y M. Gill. 1987. *Crime Victims: Needs, Services and the Voluntary Sector*. Londres: Routledge Kegan & Paul.
- OCAC (Observatorio de Acoso Callejero). 2014. Primera Encuesta de Acoso Callejero en Chile. Informe de Resultados. Disponible en: <http://www.ocacchile.org/wp-content/uploads/2014/05/Informe-Encuesta-de-Acoso-Callejero-2014-OCAC-Chile.pdf>.
- PNUD (Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo). 2013. "Seguridad ciudadana con rostro humano: diagnóstico y propuestas para América Latina". En: *Informe Regional de Desarrollo Humano 2013-2014*. Nueva York: PNUD.
- Reed, T. B., R. Wallace y D. Rodríguez. 2000. "Transit Passenger Perceptions of Transit-Related Crime Reduction Measures." *Transportation Research Record* 1731: 130-141.
- Rozas, P. y L. S. Arredondo. 2015. "Violencia de género en el transporte público: una regulación pendiente". Santiago de Chile: CEPAL. Disponible en: http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/38862/S1500626_es.pdf?sequence=1
- Sarnquist, C., B. Omondi, J. Sinclair et al. 2014. "Rape Prevention through Empowerment of Adolescent Girls." *Pediatrics* 133: e1226.
- Solymosi, R. 2014. *Mapping Fear of Crime Dynamically on Everyday Transport*. JDIBrief Series. Londres: UCL Jill Dando Institute of Security and Crime Science. ISSN: 2050-4853. Disponible en: www.jdibrief.com.
- Soto Villagrán. 2015. *Evaluación de Impacto del Programa "Viajemos Seguras en el Transporte Público en la Ciudad de México"*. Documento mimeografiado.
- Sur, P. 2015. "¿El año 2015 será más seguro para las mujeres?" En el blog "Voces perspectivas del desarrollo". Washington, D.C.: Banco Mundial. Disponible en <http://blogs.worldbank.org/voices/es/el-anio-2015-sera-mas-seguro-para-las-mujeres>.
- Tiwari, A., W. C. Leung, T. W. Leung, J. Humphreys, B. Parker y P. C. Ho. 2005. "A Randomised Controlled Trial of Empowerment Training for Chinese Abused Pregnant Women in Hong Kong." *An International Journal of Obstetrics and Gynaecology* 112: 1249-1256.

- Toseland, R. W. 1982. "Fear of Crime: Who is Most Vulnerable?" *Journal of Criminal Justice* 10: 199-209.
- Transport for London. 2015. *Safety and Security Annual Report 2014*. Londres: Transport for London. Disponible en: <http://content.tfl.gov.uk/safety-and-security-annual-report-2014-15.pdf>.
- Uittenbogaard, A. y V. Ceccato. 2014. "Safety in Stockholm's Underground Stations: An Agenda for Action." *European Journal on Criminal Policy and Research* 20(1): 73-100.
- Vilalta, C. 2011. "Fear of Crime in Public Transport: Research in Mexico City." *Crime Prevention and Community Safety* 13: 71–186.
- , 2014. "Does the Mexican War Organized Crime Mediate the Impact of Fear of Crime on Daily Routines?" *Crime & Delinquency* 20: 1-17.
- Wallace, R., D. Rodríguez, C. White y J. Levine. 1999. "Who Noticed, Who Cares? Passenger Reactions to Transit Safety Measures." *Transportation Research Record* 1666: 133-138.
- Zermeño, M. y E. Plácido. 2009. "La discriminación y violencia contra las mujeres en el transporte público de la ciudad de México". Documento de trabajo Núm E-18-2009. Ciudad de México: Conapred, Dirección General Adjunta de Estudios, Legislación y Políticas Públicas. Disponible en: http://www.equidad.scjn.gob.mx/biblioteca_virtual/publicacionesRecientes/BrechasDeGenero/03.pdf.

Anexo

A1. Recolección de datos

Antes de recolectar los datos se llevó a cabo el reclutamiento de encuestadoras con el fin de incrementar su confianza, especialmente en las preguntas relacionadas con violencia de género, y así aumentar la tasa de respuesta. Asimismo, se realizó una capacitación de cuatro días al equipo de encuestadoras en ambas ciudades donde se abordaron los aspectos generales del proyecto, las funciones para cada uno de los puestos, las preguntas incluidas en la encuesta y los protocolos de abordaje a las mujeres jefas de hogar. Se exploraron también guías para preguntas relacionadas con violencia de género y se dieron las instrucciones generales para la salida a campo. Luego, se realizó un piloto de la encuesta en cada ciudad donde se hicieron entre 80 y 90 encuestas distribuidas en zonas de ingreso alto, medio y bajo, con la finalidad de corroborar la pertinencia, el correcto entendimiento y la duración de las preguntas incluidas en este instrumento.

La muestra objetivo fue de 600 mujeres en Lima y 600 en Asunción, estratificadas por nivel económico. Para ello se aplicó una metodología de muestreo en la que se eligieron aleatoriamente seis barrios de Asunción o zonas de Lima, dos de los cuales corresponden a hogares de ingreso alto, dos a hogares de ingreso medio y dos a hogares de ingreso bajo.

En el caso de Lima, la clasificación por estrato se basó en los datos del Sistema de Focalización de Hogares (SISFOH). Este es el instrumento fundamental que utiliza el gobierno peruano para responder a las necesidades de información social, ya que cuenta con las características socioeconómicas de los hogares. El SISFOH utiliza un índice para estratificar los hogares en siete diferentes categorías,¹⁸ las cuales se reagruparon para obtener tres niveles de ingresos: bajo (menores ingresos o bienestar del hogar, ingresos muy bajos e ingresos bajos), medio (ingresos medio bajos e ingresos medio altos) y alto (ingresos altos y mayores ingresos o bienestar del hogar). A partir de ello, se realizó un promedio por zona de la clasificación de los hogares y, posteriormente, se eligieron dos zonas por estrato.

¹⁸ Menores ingresos o bienestar del hogar, ingresos muy bajos, ingresos bajos, ingresos medio bajos, ingresos medio altos, ingresos altos y mayores ingresos o bienestar del hogar.

En el caso de Asunción, no existe una clara clasificación de barrios por niveles de ingreso, debido a la gran variación dentro de cada barrio. Por ello, para poder clasificar los barrios de forma similar que en Lima, se llevó a cabo un proceso utilizando múltiples fuentes. Se preparó una base de datos geo-referenciada de los barrios de Asunción con la base de datos a nivel distrital y de manzana, obtenidas en el censo 2012 por la Dirección General de Estadística, Encuestas y Censos (DGEEC). Esta base se complementó con datos de las necesidades básicas insatisfechas (NBI) desagregados por barrio, como calidad de la vivienda, acceso a educación, nivel de subsistencia, y datos de ingreso, pobreza, desigualdad y severidad de la pobreza del censo 2002.

Para la clasificación de barrios, se creó el índice de NBI por barrio juntando los estratos 1, 2 y 3 (2+3) y 4 y 5 (4+5). Una vez compuestos los índices, se obtuvo el nivel promedio de los NBI (se sumaron los estratos asignados pro NBI y el resultado se dividió por el número de variables NBI) utilizando la función de redondear al número entero de 1 dígito más cercano. Esto nos dio una clasificación general del barrio. Para terminar, se realizó una regresión de las variables independientes ingreso, pobreza y severidad de la pobreza de acuerdo con los estratos formados.

Luego se inició el trabajo de campo siguiendo los protocolos establecidos (que se detallan en la sección 2) y cumpliendo el requisito de que las encuestas por barrio y por estrato reflejen una distribución del 75% (450 encuestas) de participantes que utilizaban el transporte público y de un 25% (150 encuestas) de participantes que no lo utilizaban. En Lima Metropolitana se logró este resultado; sin embargo, en Asunción la distribución fue de 45:55 por ciento en promedio sin un patrón específico para cada estrato. Por ejemplo, la proporción de participantes que sí usan y no usan transporte público es similar en el Barrio San Cayetano, perteneciente al estrato de ingreso bajo, que en el barrio San Jorge, clasificado como de ingreso alto. Por lo tanto, alcanzar la distribución deseada tenía implicancias importantes en el trabajo de campo. En vista de ello, se decidió seguir con la estrategia de selección aleatoria hasta alcanzar las 100 observaciones por barrio en detrimento de obtener la distribución deseada. Los cuadros A1 y A2 muestran los barrios incluidos y el tamaño de la muestra por estrato.

Cuadro A1.1
Encuestas realizadas en Lima Metropolitana según distrito

Estrato	Distrito	Transporte público		Total
		Sí	No	
Alto	La Perla	86	20	106
	Santiago de Surco	65	40	105
Medio	Villa María del Triunfo	80	21	101
	El Agustino	72	30	102
Bajo	Villa El Salvador	80	20	100
	San Juan de Miraflores	75	30	105
Total		458	161	619

Fuente: Elaboración propia.

Cuadro A1.2
Encuestas realizadas en el Área Metropolitana de Asunción según distrito

Estrato	Distrito	Transporte público		Total
		Sí	No	
Alto	Recoleta	51	49	100
	San Jorge	61	42	103
Medio	Barrio Jara	69	57	126
	Mcal. Carlos Antonio López	48	52	100
Bajo	Ita Enramada	64	31	101
	San Cayetano	55	74	129
Total		367	292	659

Fuente: Elaboración propia.

A2. Aclaraciones del trabajo de campo

La mayor dificultad en el trabajo de campo en Lima fue la desactualización de las direcciones de algunas viviendas en la base del SISFOH. Es por ello que se realizó un cambio en la estrategia de muestreo planteada inicialmente, el cual no implicó la modificación de las zonas previamente seleccionadas, sino únicamente la forma de elegir las viviendas. En lugar de elegir aleatoriamente las viviendas de la base del SISFOH en cada zona, se pasó a seleccionar un punto geográfico en el mapa de la zona a partir del cual el equipo de campo se movía en cuatro direcciones (norte, sur, este y oeste) y realizaba entrevistas cada tercera casa. Específicamente, el protocolo consistía en entrevistar cada tercera casa de las líneas indicadas; si la estructura seleccionada no era utilizada como vivienda, se pasaba a la estructura inmediatamente siguiente. Asimismo, si la estructura era un edificio de apartamentos, se elegía el del tercer piso. En caso de

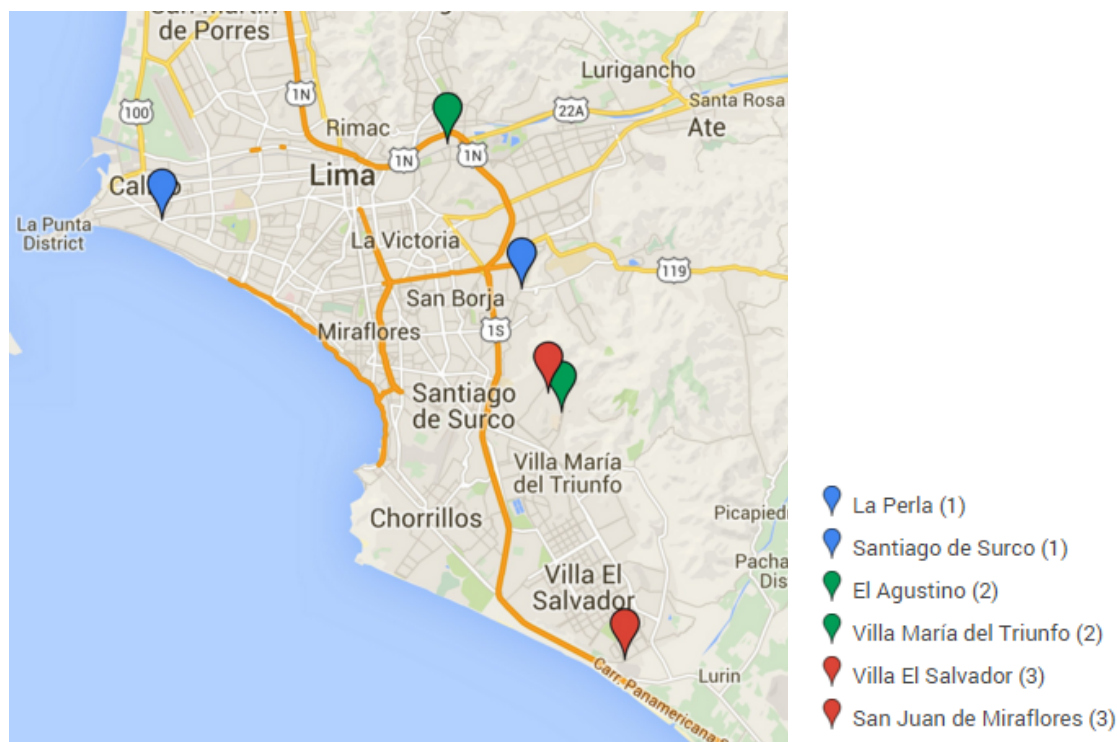
que hubiera más de un apartamento por piso, se encuestaba el primero a mano derecha de la entrada de ese piso.

Además, se estableció un protocolo con respecto a la revisita de los hogares. Estos se visitaban hasta tres veces en caso de que las veces anteriores no hubiese nadie en la vivienda o no se encontrara la jefa de hogar. En caso de rechazo directo, se descartaba la vivienda. Al tomar en cuenta los rechazos de la zona, se optó por elegir varios puntos geográficos en cada zona. Esta estrategia fue suficiente para finalizar la meta de encuestas en las zonas bajas, dado que suelen presentar una menor tasa de rechazos.

En el caso de las zonas medias y las zonas altas, al ostentar una mayor tasa de rechazo, se entrevistó cada tercera casa de todas las calles de la zona, partiendo de las líneas y los puntos geográficos establecidos previamente. Esta estrategia fue suficiente para completar la meta de las zonas medias. En las zonas altas, dada la gran tasa de rechazos, se encuestaron todas las viviendas de la zona.

A3. Mapas correspondientes al trabajo realizado en Lima y Asunción

A3.1 Mapa de las zonas encuestadas de Lima



A3.2 Mapa de las zonas encuestadas de Asunción

