



Experiencias en
Género y Transporte

Memorias del evento
en Guyana



Banco Interamericano de Desarrollo

Experiencias en Género y Transporte. Memorias del evento en Guyana.

Isabel Granada
René Cortés
Andrea Monje
Paola Ortiz
Makieze Medina
Daniela Chacón
Solana Quezada
Yi Yang

Contacto:

Bidtransporte@iadb.org

Edición Diseño gráfico:

Paola Ortiz

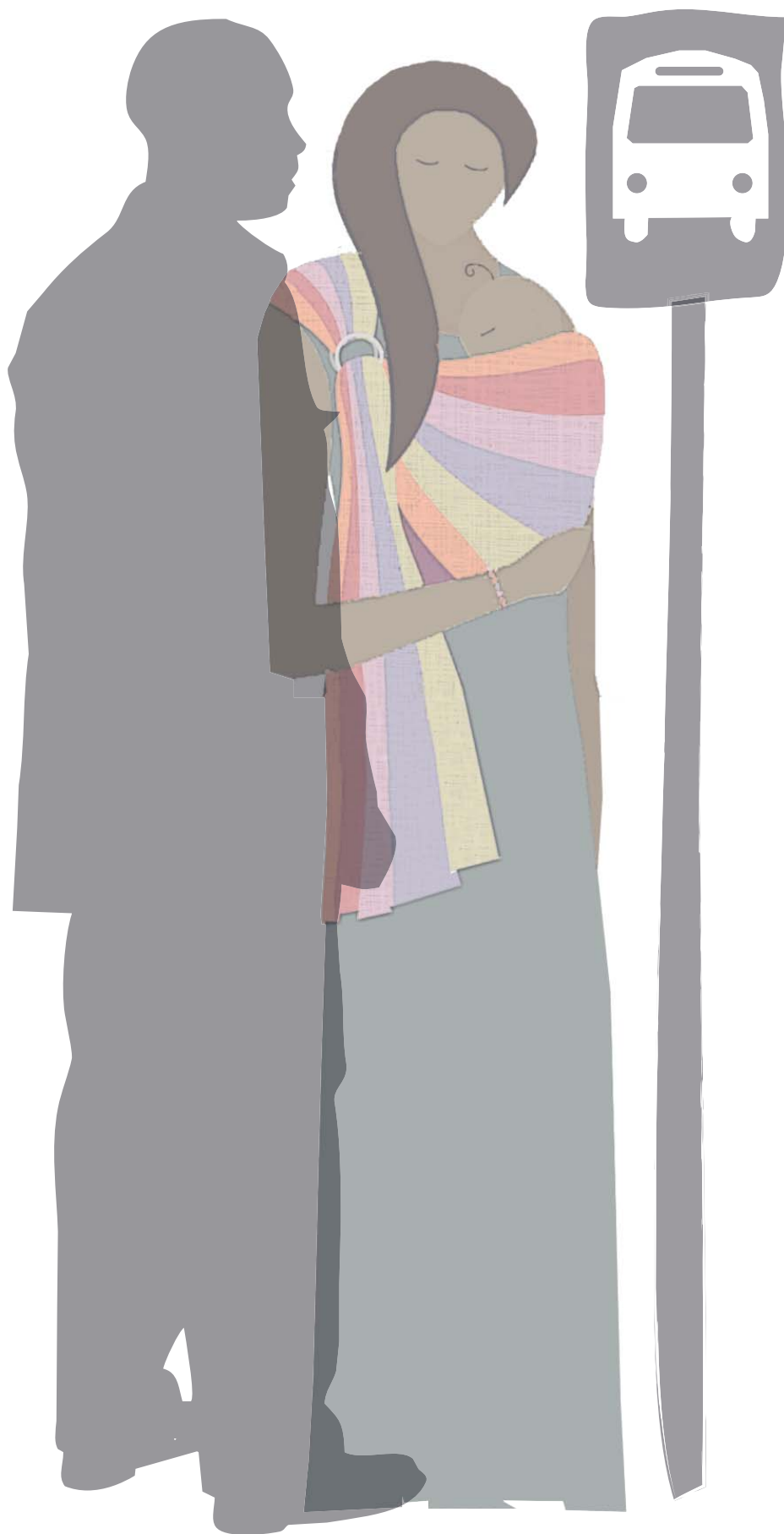
Este es un documento interno de trabajo. Se prohíbe su distribución y/o venta

Copyright © [2018] Banco Interamericano de Desarrollo. Todos los derechos reservados. No se permiten obras derivadas ni reproducciones.

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.

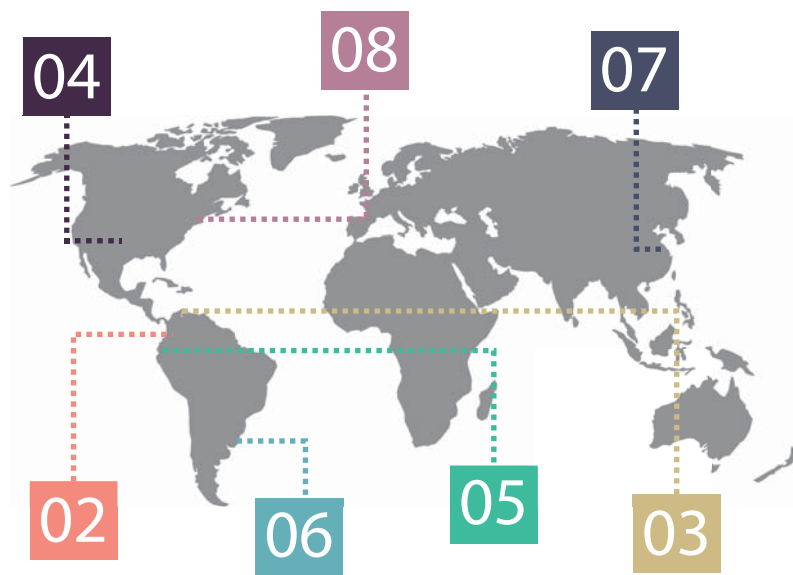
Las opiniones expresadas en esta publicación son de los autores y no necesariamente reflejan el punto de vista del Banco Interamericano de Desarrollo, de su Directorio Ejecutivo ni de los países que representa.





Experiencias en
Género y Transporte

Personas de todo el mundo...



...hablando sobre género y transporte

Contenidos

- 01** Introducción
Equipo BID
- 02** La relación entre género y transporte
Por René Cortés
- 03** La visión del BID para Guyana
Por Sophie Makonnen
- 04** Programa “Viajemos Seguras”: Ciudad de México
Por Makieze Medina
- 05** Propuestas municipales contra la violencia sexual en el sistema de transporte público: El caso Quito
Por Daniela Chacón
- 06** Movilidad e igualdad de género: La experiencia de Montevideo
Por Solana Quezada
- 07** ¿Por qué género y sistemas inteligentes de transporte (ITS)?:
La experiencia en China
Por Yi Yang
- 08** Mecanismos para promover la participación de mujeres en el sector de infraestructura y de transporte
Por Andrea Monje y Paola Ortiz

01

Introducción Equipo BID

¿Por qué un evento sobre género y transporte?

En América Latina y el Caribe, más del 50% de los usuarios del transporte público son mujeres. Por ejemplo, en Bogotá el 59,7% de los usuarios son mujeres, en Buenos Aires el 51,9% y en la Ciudad de México el 57%. Sin embargo, aunque las mujeres representan la mayoría de los usuarios en los sistemas de transporte público, estos se diseñan sin tomar en cuenta sus necesidades particulares, afectando su capacidad de movilizarse. Algunos estudios han identificado que la limitación de la movilidad de las mujeres puede tener impactos importantes en el bienestar de sus familias y comunidades. Por ejemplo, cuando el absentismo femenino aumenta -debido a una movilidad inadecuada o limitada-, esto a su vez puede resultar en la pérdida de sus empleos e ingresos.

Considerando que existe una importante conexión entre género y transporte, así como desafíos asociados, el BID ha asumido el compromiso de promover la igualdad de género en todos sus ejes de acción como un tema clave para el desarrollo de la región. En este sentido, se organizó el evento “Género y Transporte, el caso de Guyana” cuyo objetivo fue crear un espacio para el intercambio de información, entre encargados de construir política pública, investigadores y expertos en transporte, acerca de mecanismos para incorporar la perspectiva de género dentro del sector y promover una mayor igualdad de género en Guyana.

Los objetivos específicos del evento fueron:

- Destacar la importancia de incluir, desde las políticas públicas, la perspectiva de género en los proyectos de transporte.
- Hacer de la igualdad de género una prioridad dentro del sector, con base en evidencia relevante para la sustentabilidad de los sistemas de transporte.
- Debatir acerca de los mecanismos para construir un espacio de trabajo robusto e interesante a favor de la igualdad de género en el sector transporte, que incentive la participación de los actores claves (gubernamentales, operadores y academia).

- Dar a conocer experiencias regionales que permitan proveer estrategias, mecanismos y herramientas de planificación para trabajar en la reducción de las brechas de género en el sector.
- Compartir las mejores prácticas aplicables al contexto local considerando el nivel de desarrollo del sistema público en Goergetown, Guyana.

¿Por qué una memoria del evento?

La División de Transporte del BID está comprometida no solamente con el desarrollo de programas, proyectos y cooperaciones técnicas, sino también con la gestión de conocimiento, es decir, con la planificación, coordinación y control de flujos de conocimiento que se generan dentro de la División en torno a sus diversas actividades.

De manera específica, la gestión de conocimiento es entendida como la continuación de los esfuerzos que institucionalmente se realizan para apoyar a los países de la región en el proceso de planeación, ejecución y supervisión de proyectos. En este sentido y con el fin de diseminar experiencias exitosas en la inclusión de género en transporte que podrían ser replicadas en otras realidades, se presenta la siguiente memoria.



Expositores del evento

02

La relación entre género y transporte

Por René Cortés*

Históricamente el transporte ha sido visto como un elemento neutro respecto al género, asumiendo que sus beneficios son los mismos para todos los usuarios. Sin embargo, se ha comprobado que las necesidades de movilidad varían entre hombres y mujeres debido a que sus patrones de viaje y experiencias son diferentes. Ignorar estas diferencias ha provocado que los sistemas de transporte y sus servicios conexos sean poco sustentables, ya que no satisfacen la necesidad de más del 50% de sus usuarios, generando además una mayor inequidad de género y limitando la posibilidad de que las mujeres se desplacen con libertad y accedan a los mercados de trabajo y diversos servicios de la ciudad. En este sentido, mediante la incorporación de la perspectiva de género en los sistemas y servicios de transporte, podemos ayudar a superar aquellos impactos negativos y promover un transporte más inclusivo.

Para lograr este objetivo, es necesario entender la relación entre género y transporte desde dos ángulos: mujeres como usuarias y mujeres como parte de la fuerza laboral en el ámbito del transporte. Para el primer caso es necesario considerar los patrones de movilidad de manera diferenciada y las diversas exigencias para lograr un diseño de sistemas más amigables para mujeres. En el segundo caso, el enfoque estará en promover la participación de mujeres en el campo laboral mediante oportunidades equitativas.

Mujeres como usuarias

En cuanto a los roles de género, las mujeres suelen asumir tareas mayormente relacionadas con la limpieza de la casa, el cuidado familiar y la compra o preparación de alimentos, en tanto que los hombres ejecutan roles más asociados con actividades formalmente remuneradas. Esta división en las responsabilidades afecta directamente la manera en que hombres y mujeres se movilizan. Por ejemplo, las mujeres frecuentemente viajan acompañadas por niños o ancianos, realizan múltiples paradas en un solo recorrido, y recurren a diversos medios de transporte para

*Especialista de Transporte en el BID.

ello, mientras que los hombres tienden a viajar solos, proyectando recorridos pendulares casa-trabajo-casa y por lo general, movilizándose exclusivamente en vehículos privados. Por todo ello, sus necesidades de viaje son también totalmente diferentes.

Es importante mencionar que las mujeres son las principales usuarias del transporte público, por lo tanto son más susceptibles a las eficiencias o ineficiencias de estos sistemas. En este contexto, los principales temas que afectan a las mujeres en los sistemas públicos son:

Seguridad. Diferentes encuestas y estudios en América Latina y el Caribe muestran que el porcentaje de mujeres que han sido víctimas de acoso sexual o tienen una percepción negativa de los sistemas de transporte público, es muy alta. Por ejemplo, en Quito, el 67% de las mujeres han sido víctimas de acoso sexual en el sistema de transporte, el 60% en Lima y el 64% en Bogotá.

Infraestructura. La falta de pasos a nivel en las estaciones de metro, las plataformas en las aceras y estaciones de transporte o los asientos reservados dentro de los trenes y autobuses, son algunos de los ejemplos de infraestructura de transporte con diseño ineficiente, que no está diseñado a partir de las necesidades de las mujeres y que por ello afectan la calidad de la experiencia durante su viaje.

Accesibilidad. Debido a la complejidad de los patrones de viaje de las mujeres (viajes encadenados, acompañados con niños o ancianos, etc.), la fluctuación de los costos de transporte puede afectar considerablemente su movilidad.

Considerando que las mujeres son los principales usuarios del transporte público, la falta de integración de sus necesidades y prioridades genera menores beneficios para los operadores de transporte, por lo tanto es esencial incluir la perspectiva de género en el diseño e implementación de los proyectos de transporte público. Al respecto se recomienda avanzar primero en la recolección de datos desagregados por sexo, en la identificación de brechas de género y en el involucramiento de los beneficiarios a través de consultas y grupos focales. Posteriormente se puede trabajar en la implementación efectiva de infraestructura más inclusiva, así como en el desarrollo de programas e iniciativas concretas para reducir las brechas de género. Un buen referente podría ser el proyecto de mejoramiento del transporte urbano en Santo André (Brasil), financiado por el BID. Este proyecto incluye varios componentes de género, como la capacita-

ción sobre cómo tratar a las víctimas de violencia en los sistemas de transporte y la construcción de baños separados para mujeres y hombres en terminales de autobuses, entre otros.

Mujeres en el campo laboral

Los sectores de transporte e infraestructura tienen bajas tasas de participación femenina en puestos técnicos. A nivel regional, las mujeres representan menos del 15% de la fuerza laboral del sector. Consecuentemente, las mujeres están ausentes durante el diseño, construcción y operación de sistemas de transporte, resultando en sistemas que no logran traducir adecuadamente ni incluir sus necesidades y perspectivas.

Un estudio del BID llevado a cabo en 10 países, con el objetivo de analizar la participación de las mujeres en la cadena de valor del transporte, comprobó que en trabajos de campo las mujeres suelen ocupar puestos menor calificados y con una remuneración más baja. Por otro lado, en los trabajos de oficina las mujeres tienden a trabajar en puestos más administrativos y menos técnicos.

En este contexto, ¿qué podemos hacer para promover la participación de la mujer en el campo laboral del transporte? A continuación algunas recomendaciones con base en la experiencia del BID en este ámbito: En primer lugar, es importante asegurar que los lugares de trabajo sean más inclusivos (dormitorios y baños separados, etc.); también se puede proporcionar capacitaciones para mujeres en trabajos no tradicionales de transporte y construcción (un buen ejemplo es el caso de Haití, donde el BID trabajó en la capacitación y certificación de 106 mujeres en operación de maquinaria pesada y otras 176 mujeres fueron capacitadas en tareas de mantenimiento vial); y finalmente, se puede desarrollar estrategias de género dentro de las diferentes entidades de la cadena de valor del transporte.

En conclusión, incluir la perspectiva de género tanto en la implementación de proyectos como en los nichos de trabajo técnico y de influencia, generará sistemas de transporte que respondan a las necesidades de todos los usuarios, apoyando así a reducir las desigualdades de género.

03

La visión del BID en Guyana

Por Sophie Makonnen*

Anualmente, cada 08 de marzo se conmemora el Día Internacional de la Mujer. Un día en que mujeres y hombres de todo el planeta celebran y se adhieren simbólicamente a la lucha por mayores derechos e igualdad para la mujer.

Este año, para conmemorarlo en los Estados Unidos, millones de mujeres utilizaron prendas rojas a manera de protesta contra las brechas de género aun existentes en su país. En Irlanda, se realizó una huelga a favor de los derechos sexuales y reproductivos de las mujeres. En El Salvador algo particular sucedió también: las mujeres organizaron una marcha que comenzó en un monumento que honraba a la mujer pero, en vez de terminar frente a la Casa Presidencial u otro edificio gubernamental, terminó en una de las estaciones de bus de San Salvador. ¿Por qué sucedió esto? Esta estación fue elegida como un lugar simbólico para exigir que todo lugar público sea un espacio libre de violencia contra la mujer.

Es pertinente mencionar dicha marcha en el marco de este evento sobre género y transporte, ya que aquella fue un claro símbolo de que las necesidades de las mujeres y sus demandas respecto a las cualidades del transporte público, han llegado a ser temas prioritarios. Las mujeres han reconocido que, sin la posibilidad de moverse libremente y de manera segura por la ciudad, ninguno de sus otros derechos básicos pueden llegar a cumplirse y las brechas de género permanecerán inmutables.

¿Cuál es la situación de estas brechas de género en Guyana?

En los últimos años se han realizado importantes progresos en temas de igualdad de género:

- La tasa de matrícula femenina en educación terciaria, ha llegado a duplicar a la de hombres, con un 16,8% versus 8,2%.

*Representante del BID en Guyana.

- Los partos atendidos por personal de salud calificado han aumentado del 85,6% en 2000 al 92,4% en 2015.
- En 2015, las mujeres llegaron a tener una representatividad del 31% dentro del Parlamento.

Sin embargo, pese a estos importantes progresos en términos de igualdad de género, todavía existen brechas por atender. Por ejemplo:

- La tasa de matriculación femenina en educación primaria sigue siendo menor a la masculina (79,9% versus 82,8%).
- La participación femenina en la fuerza laboral sigue siendo baja (43%) en comparación al porcentaje masculino (80%). Además es una de las más bajas del Caribe, cuya media es del 54%.
- La tasa de desempleo de las mujeres (14%) sigue siendo mayor que la de los hombres (9%).

Para reducir estas brechas de género es necesario, por un lado, seguir mejorando y expandiendo servicios sociales, pero también se requiere invertir en infraestructura de transporte que permita el acceso a esos servicios. Como las mujeres que marcharon en El Salvador, el BID entiende que los proyectos de transporte necesitan ser diseñados, implementados y operados tomando en cuenta las necesidades tanto de hombres como de mujeres, para garantizar proyectos más sostenibles e inclusivos.

Por este motivo, la organización de espacios para el debate y la generación de conocimiento dentro del sector transporte son clave para comenzar a definir: i) cómo adaptar la infraestructura de transporte a las diferentes necesidades de género y hacerla más inclusiva, ii) cómo mejorar la seguridad de las mujeres en el transporte público y iii) cómo promover una mayor participación femenina en el sector.

En conclusión, es necesario asumir un *lente de género* que nos permita ver con mayor claridad las necesidades diferenciadas de la población y de esta manera, encontrar mecanismos inclusivos para la implementación de nuevos proyectos de transporte.

04

Programa “Viajemos Seguras” México

Por Makieze Medina*

Múltiples motivos para incorporar el tema de género en el transporte en la Ciudad de México (CDMX)

La Ciudad de México presenta patrones diferenciados de movilidad en el transporte para hombres y mujeres, desigualdad en su acceso, disfrute, tiempo y espacio, así como condiciones de inseguridad profundamente marcadas hacia las mujeres. Es importante reconocer estas desigualdades puesto que abren o cierran condiciones de traslado de las mujeres, permitiéndoles acceder a destinos que les representan un mejoramiento en su calidad de vida en general o en su educación, recreación, salud, sociabilidad, movilidad política u otros en particular.

Actualmente existen condiciones de inequidad y desigualdad en el acceso a la movilidad que se profundizan por múltiples razones, entre las que destacan las de género, tal como lo evidencia el “Diagnóstico sobre la violencia contra las mujeres y las niñas en el transporte público de la Ciudad de México”, diseñado bajo la Metodología del Programa Global ONU Mujeres y con un enfoque participativo que incluyó las necesidades de las mujeres para que formaran parte central del Programa Ciudades y Espacios Públicos Seguros para Mujeres y Niñas en la Ciudad de México.

Dicho diagnóstico presenta, entre otros elementos, datos sobre las actividades desempeñadas por las mujeres capitalinas respecto a su vida cotidiana, y sobre el panorama de violencia de género en el espacio urbano y el transporte público. Algunos temas sobresalientes en este documento revelan que:

- En general las mujeres usan más el transporte público. Del total de mujeres que viajan diariamente, el 76,6% lo hace en transporte público y el 23,4% en transporte

*Coordinadora de Políticas de Prevención a la Violencia en el Inmujeres de la Ciudad de México.

privado, en contraste con el 63,7% del total de hombres que viajan en transporte público y 36,3% en transporte privado.

- **El perfil de las usuarias del transporte público.** 25% fluctúa entre los 15 a 24 años, 25% tiene instrucción secundaria y 22% únicamente primaria; 51% trabaja fuera de casa y 25% lo hace dentro de casa; 19% estudia, 19% ejecuta servicios personales y otro 19% es personal administrativo; 46% labora en sectores de servicio y 21% en comercio.

- **Las mujeres tienen importantes diferencias en la movilidad con respecto a los hombres.** Ellas desarrollan trayectos numerosos y complejos con rutas variadas y concentradas alrededor de su hogar, se acompañan de hijos/hijas mientras cargan con bultos, compras o carritos de bebé y son más vulnerables al acoso sexual, por lo que valoran altamente la flexibilidad horaria y la iluminación. Por el contrario, los hombres tienen trayectos alejados del hogar, más simples y repetitivos, rara vez llevan carga consigo o sufren acoso sexual y su percepción de inseguridad es baja.

- **Los motivos de viaje para hombres y mujeres son diferentes.** Aunque ambos comparten el ir al trabajo como su primer motivo de viaje sus porcentajes son muy diferentes: 39% en mujeres y 61% en hombres. De igual manera, mientras que para el 19% de las mujeres su tercer motivo de viaje es llevar o recoger a alguien, éste lo es solo para el 8% de los hombres. Esta situación sugiere que los modelos de transporte deben integrar los patrones diferenciados de movilidad como criterio de diseño, y no sólo atender las lógicas marcadas por el mercado de trabajo.

- **Las mujeres son víctimas de acoso, abuso y violencia sexual en los transportes públicos.** Las formas más frecuentes son los piropos o frases ofensivas de carácter sexual (73%) y los tocamientos impropios (58%). Además, 13% asegura que han sentido miedo a ser atacadas sexualmente.

De las agresiones sexuales registradas, el 43% ocurre en la calle y el 11% en el transporte público, siendo 45% ejercido por agresores desconocidos. Los manoseos sin consentimiento suceden el 47% de las veces en enclaves callejeros y el 42% en el transporte, siendo el 88% de estos ejercido por desconocidos.

- **La violencia sexual contra las mujeres en el transporte público se presenta mayormente cuando circulan solas, durante horarios y zonas específicas.** Los horarios de mayor incidencia de violencia sexual se concentran entre las 12:00 y 18:00 horas (38%) y las 0:00 y 6:00 horas (31%). De las mujeres que fueron afectadas por hostigamiento, manoseo, exhibicionismo o tentativa de violación, el 78% se encontraba sola, mientras que el restante 22% estaba acompañada. En CDMX, los delitos de violación experimentan su mayor frecuencia en seis distritos: San Pedro Mártir (2,5%), Jacarandas (2,3%), Santa Martha Acatitla (2,2%), Nativitas (2,1%), San Miguel Teogongo (2%) y Tláhuac (2%).

- **Los delitos sexuales contra mujeres en los transportes públicos tienen patrones de georeferencia y correlación espacial.** Las violaciones se registran mayormente en la periferia sur de la CDMX, y en porciones de la periferia este y norte de la ciudad. En la zona centro las violaciones tienden a ocurrir en la cercanía de las líneas del metro, mientras que en la periferia del sur y norte, tienden a alejarse de ellas.

Estas son algunas de las cifras que evidencian la especificidad de las necesidades que en materia de movilidad presentan las mujeres, cuyo aprovechamiento del transporte y espacios públicos son asimétricos con respecto al de los hombres, pero que no hacen otra cosa sino revelar la desigualdad económica y social subyacente entre ellas y ellos.

Antecedentes de la atención gubernamental

Sistemas de transporte que no responden a los patrones de viaje diferenciados y la probabilidad de sufrir violencia sexual, limitan la movilidad de las mujeres en la ciudad y su derecho de acceso a oportunidades laborales y servicios culturales, recreativos o de salud. Por ello, es fundamental abordar estos temas desde una visión integral, con enfoque de derechos humanos y de género, tomando como referencia para la creación de nuevas políticas, programas y acciones de movilidad y transporte, las normas jurídicas nacionales e internacionales más avanzadas.

Pese a que en la vinculación de las políticas de género y transporte aún restan importantes retos por ejecutar, existen algunas ciudades en México que pueden servir como referentes para el resto del país. Una de ellas es la CDMX, que entre el 2008 y 2016 implementó el **“Programa Viaja Segura”**, y que desde el 2017 con una visión más integral de política pública impulsa el **“Programa CDMX Ciudad Segura para Mujeres y Niñas”**.

1. Programa Viaja Segura (2008-2016)

El “Programa Viaja Segura” que comenzó en 2008 respaldado por la firma del Convenio de Colaboración Interinstitucional firmado por once instituciones públicas y el INMUJERES. Incluye los componentes de prevención, de atención y de acceso a la justicia.

- En su componente preventivo consideró: i) unidades de transporte exclusivas para mujeres, niñas, niños y personas con discapacidad (Programa “Atenea” y “Trolebús”); ii) medidas de seguridad en hora pico a través de vagones exclusivos para mujeres, adolescentes y niñas en el metro, metrobús y tren ligero; y iii) campañas de difusión en todos los medios de transporte.

- En su componente de atención, INMUJERES-CDMX y el Consejo Ciudadano de Seguridad Pública y Procuración de Justicia, instalaron cinco módulos de atención para casos de abuso sexual en el metro, en los que se proporcionan los servicios de: primera intervención en crisis, asesoría jurídica, traslado de las víctimas hacia las instituciones especializadas, acompañamiento y seguimiento de la resolución jurídica.

- En su componente de procuración de justicia se contemplaron tres Centros de Justicia para Mujeres que atienden casos de abuso y violencia sexual, mediante la colaboración entre el Sistema de Transporte Colectivo Metro, la Procuraduría General de Justicia y el INMUJERES-CDMX.

2. “Programa CDMX Ciudad Segura para Mujeres y Niñas” (a partir de 2017)

Los antecedentes de este programa se remontan al 2010, cuando ONU Mujeres en conjunto con ONU-Hábitat y los gobiernos de cinco ciudades (Quito, El Cairo, Nueva Delhi, Port Moresby y Kigali) pusieron en marcha el programa “Ciudades Seguras”, configurando la primera iniciativa global de prevención y respuesta al acoso sexual y otras formas de violencia, al que posteriormente se adhirieron diversas ciudades que a la fecha suman más de 25.

La inserción de la CDMX a la iniciativa “Ciudades Seguras” se dio en 2015, a partir del Memorándum de Entendimiento firmado en 2013 por el Gobierno de la Ciudad de México y ONU Mujeres. Ya como su integrante, fue la primera ciudad en crear su propio programa independiente, el “Programa CDMX Ciudad Segura y Amigable para Mujeres y Niñas”, en colaboración con la Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo (AECID), que incluyó un proceso de consulta hacia todas las instituciones públicas, organizaciones sociales y expertos de la academia.

El diseño del Programa contempla 5 objetivos, 39 políticas públicas y 209 acciones específicas a ser ejecutadas por 45 instituciones públicas, así como la recuperación de las principales acciones que el “Programa Viajemos Seguras” ejecutó hasta 2015; todo con el fin de fortalecer los derechos de mujeres y niñas, erradicando la violencia sexual en los espacios y transportes públicos e incorporando perspectiva de género en la planeación urbana y de servicios de transporte.

Los objetivos del programa son:

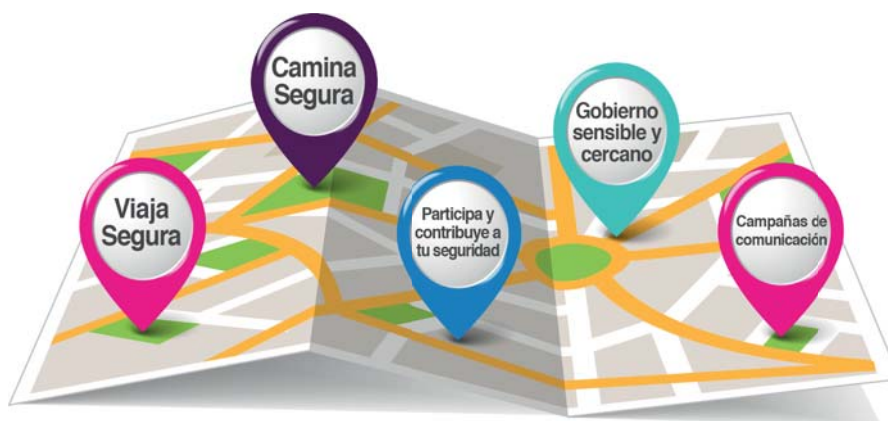
1. Viaja Segura, que promueve la movilidad segura de mujeres y niñas e incorporará sus usos y necesidades en el Sistema de Transporte Público (STC) y concesionado.

2. Camina Segura, que promueve acciones para garantizar la seguridad en los espacios públicos y los trayectos hacia los transportes públicos, así como el mejoramiento de las condiciones urbanas, incorporando la perspectiva de género en el modelo de movilidad.

3. Participación comunitaria para la creación y sostenibilidad de la seguridad para mujeres y niñas en los espacios públicos, que fomenta la participación de mujeres y hombres en la planeación urbana y en puntos específicos de recuperación de barrios y colonias desde un enfoque de igualdad de género y el respeto a los derechos humanos.

4. Fortalecimiento institucional de las acciones, que robustece, reorienta y crea políticas públicas y mecanismos coordinados para la prevención y atención de las víctimas de violencia sexual, garantizando su acceso a la justicia.

5. Comunicación y difusión del derecho de mujeres y niñas a una vida libre de violencia, que posiciona en la sociedad, a través de diversas campañas de comunicación, las acciones desarrolladas en el marco del programa, a la vez que promueve contextos de cero tolerancia hacia la violencia sexual informando acerca de los mecanismos disponibles para su denuncia.



A fin de ejecutar y coordinar las líneas de acción entre los participantes del programa se constituyó la "Comisión Interinstitucional para la implementación del Programa CDMX Ciudad Segura y Amigable para Mujeres y Niñas", integrada por 45 instituciones públicas y organismos de la sociedad civil, a los que les corresponde ejecutar actividades específicas en cada uno de los cinco objetivos del programa, en función de sus atribuciones.

Las siguientes son algunas de las actividades que se diseñaron para los objetivos del programa "Viaja Segura" y "Camina Segura", ambos con una fuerte relación entre género y transporte:

- Instalación de mamparas de madera dentro de los vehículos para reservar espacios de uso exclusivo para mujeres.
- Señalización adherible en asientos reservados con la leyenda "Sólo mujeres, personas adultas mayores y menores de 12 años" durante todo el horario de servicios.
- Sustitución de autobuses por unidades de nueva tecnología con aditamentos y señalamientos en color rosa para los espacios reservados para mujeres.
- Fortalecimiento del servicio de las unidades exclusivas para mujeres denominadas "Atenea", en sus 138 unidades y 50 rutas.
- Canalización a las usuarias en los Centros de Transferencia Modal (CETRAM) para el abordaje del Servicio Atenea.
- Instalación de botones de seguridad conectados al Centro de Control, Comunicaciones, Cómputo y Mando (C5), en todas unidades del parque vehicular.
- Introducción de nuevas unidades con cinturones de seguridad para niñas y niños en los asientos reservados para mujeres embarazadas, personas adultas mayores y personas con discapacidades.
- Señalización en vagones y asientos exclusivos del Sistema de Transporte Colectivo Metro.
- Incremento del número de asientos reservados para mujeres embarazadas, personas adultas mayores y personas con discapacidad, en las líneas de los sistemas de transporte.
- Promoción de la señalización de lugares especiales para personas con discapacidad en el Sistema Metrobús, que cuentan con espacios de sujeción para las sillas de ruedas y asientos abatibles para personas ciegas acompañadas por perros guía.
- Fomento del respeto a los espacios exclusivos para mujeres, niñas, niños y personas con discapacidad en las estaciones y unidades de transporte.

- Incorporación de señalización adecuada, lactarios, cambiadores de pañales, sanitarios y otros mobiliarios amigables al interior de los Centros de Transferencia Modal (CETRAM), en función de las necesidades de mujeres, adolescentes y niñas.
- Instauración de patrullajes en paraderos y paradas de los transportes públicos y CETRAMs, con énfasis en zonas de riesgo por violencia contra mujeres y niñas.

Una de las herramientas diseñadas para la prevención y atención de la violencia contra las mujeres en el marco del programa “CDMX Ciudad Segura y Amigable para Mujeres y Niñas”, es la App “Vive Segura CDMX”, que facilita tanto el reporte de infraestructura urbana potencialmente riesgosa, como la recepción de ayuda frente a situaciones de violencia en el transporte o espacios públicos.

Esta App tiene cinco funciones que permiten:

- 1) Identificar violencia**, al reportar los eventos violentos que experimenten las usuarias en el transporte público. Se registran el número y rango de edad del agresor, el tipo de transporte y el lugar específico en donde ocurrió.
- 2) Calificar el lugar mediante una escala**, particularmente las condiciones de la infraestructura pública por donde transitan mayormente las mujeres en la CDMX.
- 3) Elaborar reportes** escritos, gráficos y georeferenciados sobre el mal estado de la infraestructura urbana, a fin de que INMUJERES pueda gestionar su corrección en las instituciones competentes.
- 4) Percibir la seguridad subjetiva**, por medio de la calificación que del entorno urbano realizan las usuarias en base a una escala fija de percepción. Cada registro puede ser visualizado por otras usuarias que buscan opiniones de una determinada zona.
- 5) Solicitar auxilio inmediato**, mediante el botón de alarma 066 que al activarse, en situaciones de riesgo, demanda la intervención inmediata tanto de una patrulla como de otros equipos de atención interinstitucional.

El gobierno de la CDMX está comprometido con el diseño y la implementación de políticas de transporte desde una perspectiva intersectorial, ya que entiende que las condiciones de movilidad impactan en la calidad de vida de todos los usuarios pero de una manera particularmente inequitativa en la de las mujeres y otros grupos sociales. La intersectorialidad permite que las

políticas públicas integren y atiendan las particularidades de los grupos sociales que hoy son excluidos debido a su condición, como por ejemplo la de ser mujer, adulta mayor, indígena o presentar alguna discapacidad; cuyos riesgos asociados al desplazamiento son mucho mayores que los del resto en el campo de la movilidad y el transporte.

Resta señalar que el binomio de género y transporte también puede pagar otras deudas sociales históricas, por lo que se necesita que su formulación favorezca el acceso de los grupos socioeconómicos de menores ingresos, sin descuidar el mejoramiento de la experiencia de viaje de los usuarios regulares. Por ejemplo, el perfeccionamiento de la accesibilidad, el confort, la seguridad y la regularidad del transporte público, favorece su uso por parte de los sectores con mayores ingresos, que a su vez, reducen su consumo de transportes privados disminuyendo los índices de motorización en las ciudades. Todo ello es posible si aspiramos a contar con buenos y cada vez más accesibles sistemas públicos de transporte, pero también, a que éstos se generen en el marco de ciudades sustentables y con ciudadanías movilizadas frente a todo tipo de desigualdad.



Más información en:

- Colmex (2017). Diagnóstico sobre la violencia contra las mujeres y las niñas en el transporte público de la Ciudad de México. Programa Global Ciudades y Espacios Públicos Seguros para Mujeres y Niñas. México, Ed.
- Colmex, ONU-Mujeres, Inmujeres-CDMX.
- Inmujeres-CDMX (2017). "Programa CDMX Ciudad Segura para Mujeres y niñas".

05

Propuestas municipales contra la violencia sexual en el Sistema de Transporte Público: El caso Quito

Por Daniela Chacón*

Contexto urbano y de movilidad

Quito, capital del Ecuador, es una ciudad de 2,7 millones de habitantes, asentada sobre la cadena montañosa de Los Andes a 2.800 metros sobre el nivel del mar, con una longitud de casi 70 km y un ancho de 4 km.

El sistema de movilidad más utilizado en la ciudad de Quito es el transporte público: 76,5% de los viajes diarios se realizan por este medio. De estos viajes, el 40% corresponde a aquellos en el Sistema de Transporte Público Metropolitano que consiste principalmente en líneas Bus Rapid Transit (BRT) y sus respectivas líneas de alimentación. Este sistema es operado a través de una empresa pública municipal que recibe recursos del presupuesto municipal y de la tarifa del pasaje (USD 0,25) cobrada a los usuarios. El otro 60% de los viajes en transporte público se realiza a través de un sistema operado por compañías de transporte privadas que trabajan mediante un modelo de concesión y que funciona con la misma tarifa. Actualmente, también se está construyendo la primera línea del metro que tendrá una influencia importante en la movilidad de la ciudad.

Quito está avanzando para implementar alternativas no motorizadas de transporte a través de un sistema de ciclovías y de bicicletas públicas. La primera ciclovía fue implementada en el año 2004 y actualmente ya se cuenta con más de 60 kms de ciclovías.

La encuesta de movilidad realizada en el año 2011 para la construcción del proyecto Metro de Quito determinó que las mujeres utilizan más el transporte público debido a los roles tradicionales que las sociedades asignan a las mujeres, tales como el cuidado del hogar, de los niños, adultos mayores, entre otras. Esto implica que la planificación de la movilidad en una ciudad debe contar con una política de género que atienda las necesidades específicas de las mujeres, niñas y adolescentes, cuyos patrones de viaje, necesidades y riesgos difieren a las de los hombres.

*Concejala del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. Gestora del Programa: Cabinas Cuéntame.

Transporte público y mujeres, en Quito

En el año 2011, la ciudad de Quito fue seleccionada por ONU Mujeres para ser la segunda ciudad en implementar el programa “Ciudades Seguras para Mujeres”. A través de este programa, el Municipio de Quito ha dado varios pasos para brindar seguridad a las mujeres en los espacios públicos y el transporte público.

En este contexto, Quito cuenta con una ordenanza municipal que reconoce a la violencia de género en la ciudad como un problema que debe ser atendido y establece la obligación de tomar acciones para reducir el acoso sexual en el sistema de transporte público. Asimismo, la legislación penal ecuatoriana sanciona el delito de abuso sexual a mujeres con una pena de 3 a 5 años, y si la víctima es menor de edad, de 7 a 10 años. En todos los casos, la ocurrencia de actos de abuso sexual en el transporte público es un agravante.

Para la implementación de una política pública de género es fundamental contar con una línea base que permita entender la raíz del problema para que cualquier intervención sea exitosa y sostenible en el tiempo. Por ejemplo, en Quito, en el año 2014, se realizó una encuesta de percepción de violencia en el sistema de transporte público la misma que arrojó datos preocupantes de violencia de género:

- El 80% de las mujeres tiene miedo de utilizar el transporte público por estar expuesta tarde o temprano a actos de violencia sexual.
- Una de cada tres mujeres ha sido tocada de manera inadecuada dentro del transporte público.
- Y lo más impactante es que del total de mujeres agredidas, **el 67% no lo denuncia**. Las principales razones por las cuales la víctima no denuncia son: miedo, vergüenza, indiferencia de los otros usuarios del transporte público y que, finalmente, la denuncia no trae ninguna consecuencia concreta para el agresor.

Entender que el problema es la naturalización de la violencia a la mujer, que la sociedad considere normal que las mujeres sean acosadas sexualmente o que es su culpa por vestir “provocativamente”, es fundamental para atender la raíz de las causas de inseguridad de las mujeres en los sistemas de transporte público e implementar soluciones sostenibles y efectivas. En el caso de Quito se determinó que el problema a ser tratado es la falta de denuncias sobre casos de acoso sexual, estableciendo un procedimiento para recibir denuncias y acercando a la víctima al sistema judicial en caso que ésta desee iniciar un proceso penal.

Programa: Cabinas Cuéntame

En tal virtud se creó el programa Cuéntame, a través del cual se implementaron 5 cabinas de atención exclusiva a casos de acoso sexual ubicadas en las 5 estaciones de transferencia del Sistema de Transporte Público Metropolitano a lo largo y ancho de la ciudad. En estas cabinas se encuentra personal que ha sido debidamente capacitado por ONU Mujeres para brindar apoyo psicológico y acompañamiento legal a la víctima en caso que decida realizar una denuncia penal por el delito de abuso sexual.

El programa busca alentar a las víctimas para alzar su voz y denunciar casos de acoso sexual, incentivar a los usuarios a apoyar a una víctima que denuncia y dar una respuesta efectiva a estas denuncias acercando a la víctima al sistema judicial a fin de asegurar que durante el proceso judicial no se revictimice a quien ha realizado una denuncia. Este acompañamiento ha sido clave, pues en varias ocasiones la misma Policía Nacional, que debe dar acompañamiento a la víctima y apresar al infractor, es quien desincentiva a las víctimas a realizar las denuncias.

A través del programa Cuéntame se han recibido alrededor de 500 denuncias desde diciembre del 2014 y se han judicializado 20 casos que constituyen las primeras sentencias judiciales que reconoce al acoso sexual como una forma de abuso sexual y por tanto un delito que debe ser sancionado, más aún cuando los jueces han considerado que la ocurrencia de estos actos en el transporte público es un agravante. Existen sentencias desde un mes hasta 8 años de prisión dependiendo de la gravedad del caso.

Y por supuesto que no se trata de que la respuesta al acoso sexual el transporte público sea la judicial, sino que estos casos sirvan como un ejemplo para generar una conciencia de que no es natural ni normal que las mujeres no podamos viajar seguras y tranquilas en los buses porque por el sólo hecho de ser mujeres nos acosan sexualmente. Cuando una sociedad ha naturalizado la violencia a las mujeres, la respuesta a los problemas de acoso sexual no puede ni debe ser únicamente judicial, sino que debe ser complementada con campañas de sensibilización a conductores, recaudadores y demás operadores del servicio de transporte público, así como campañas de educación a la ciudadanía. Al ser un problema cultural, es preciso que la respuesta sea integral y sobretodo sostenible.

Conclusiones y cierre

Considero que el éxito que el programa Cuéntame ha tenido en sus primeros años de implementación se debe a varios factores: voluntad política para incluir el acoso sexual como un problema a ser resuelto en el marco del servicio de transporte público municipal; el contar con recursos suficientes para una adecuada implementación; el haber incluido el programa Cuéntame como parte de los servicios que debe prestar la empresa pública municipal que opera el transporte público ya que ello asegura su sostenibilidad programática y financiera; la continua coordinación con las entidades del gobierno nacional y la función judicial que forman parte de la cadena de respuesta a los delitos de violencia sexual a mujeres; y, las campañas para llamar la atención sobre la problemática.

Me permito contar una anécdota personal de por qué también es importante que las mujeres estemos presentes en la política y en la mesa de toma de decisiones a fin de que las vivencias nuestras sean incorporadas en la política pública. En el caso específico de Cuéntame, yo, como Vicealcaldesa de la Ciudad, era la única mujer presente en los espacios de toma de decisión sobre cómo mejorar el servicio de transporte público. Y gracias a ello, los tomadores de decisiones conocieron que el acoso sexual es un problema serio que vivimos las mujeres quiteñas y que afecta a la convivencia ciudadana y a un adecuado servicio de transporte público. Y así se resolvió implementar un programa para erradicar el acoso sexual en este medio. Si no me encontraba presente en esa mesa de toma de decisiones, u otra mujer, simplemente no se hubiera discutido acerca de esta problemática. De allí que las mujeres debemos estar presentes en los espacios de decisión, de lo contrario nuestra voz y nuestras vivencias, que no son las mismas que las de los hombres, serían ignoradas.

Quedan varias cosas por hacer por supuesto, fortalecer la difusión del servicio y de qué constituye acoso sexual, continuar con la sensibilización a todos los operadores del sistema de transporte público y realizar campañas masivas de educación continuas. Por ahora, los resultados son positivos pero el objetivo final es que el programa Cuéntame no exista pues los casos de acoso sexual en transporte público ya no serán la norma, sino la excepción.

06

Movilidad e igualdad de género: La experiencia de Montevideo Por Solana Quesada*

¿Por qué pensar las políticas de movilidad desde la igualdad de género?

Al diseñar las políticas públicas en general -las de movilidad incluidas- se piensa en toda la población sin distinción de sexo, clase social o edad, ya que son servicios básicos de la ciudad. Pensar en términos “universales” no se contraponen con la importancia de considerar las diversas motivaciones, experiencias y necesidades de distintos sectores de la población. La movilidad pone en el centro del análisis y de las políticas a las personas en toda su diversidad.

Pensar las políticas de movilidad desde la igualdad de género, invita a dejar de lado la neutralidad y poner el foco en las distintas motivaciones, experiencias y necesidades que mujeres y hombres (de distinto origen étnico-racial, edades, clases sociales, barrios de pertenencia, con o sin discapacidades) tienen al moverse en la ciudad y que condiciona no sólo cómo se mueven y cómo acceden o no a los servicios de transporte, sino el acceso a derechos, a bienes y servicios que están en la ciudad.

Partimos por reconocer que existen diferencias sustantivas entre hombres y mujeres en relación a la movilidad, uso de transporte público y privados y motivos de viajes.

¿Cómo estamos trabajando en movilidad y género en Montevideo?

Montevideo se encuentra implementando el 3er Plan de Igualdad de Género (2014-2020), y uno de sus lineamientos estratégicos es “Mejorar las condiciones para el uso, disfrute y apropiación sin exclusiones de los espacios públicos de Montevideo”. En él se proponen medidas para jerarquizar la perspectiva de género en la planificación urbana y que aseguren que las personas circulen en un espacio público amigable, garantizando así el acceso a servicios de variado tipo y también a la recreación.

*Coordinadora del 3er Plan de Igualdad de Género, Intendencia de Montevideo.

Incorporar la perspectiva de género a las políticas de movilidad, es una de las acciones priorizadas. El transporte público y las calles constituyen también el espacio público y son lugares privilegiados para promover una convivencia respetuosa.

El 3er Plan brinda:

- Un marco político y técnico: compromisos quinquenales para lograr la igualdad en diversos temas, incluida la movilidad y el transporte.

- Una red institucional de trabajo: cada departamento de la Intendencia de Montevideo tiene un equipo de igualdad. El área de movilidad cuenta con un equipo de trabajo integrado por representantes de cada área (Tránsito, Transporte, Vialidad y Plan de Movilidad) que trabaja para la orientación de las políticas del departamento hacia la igualdad de género.

¿Cómo se vinculan movilidad y género en Montevideo?

Montevideo realizó en 2009 la Encuesta Origen - Destino a partir de la cual se hizo un análisis desde una perspectiva de género, a cargo de Diego Hernández en 2012*. Éste evidenció que en Montevideo:

- Mientras que el 38% de los viajes realizados por hombres fueron en automóvil o moto, esta cifra descendió al 25% para las mujeres. Las mujeres presentan porcentajes mayores de uso de ómnibus —31% de los viajes, contra 23% de los hombres— y en los viajes a pie de 10 cuadras o menos.
- Los viajes de las mujeres se relacionan con las tareas de reproducción social del hogar en mayor proporción que los de los varones (20% en lugar de 15%).
- Las mujeres tienen menor proporción de viajes, respecto de los hombres, destinados a actividades de trabajo remunerado (14% de los viajes de mujeres son laborales versus 21% de hombres).
- Las mujeres concentran 60% de todos los viajes por concepto de fines domésticos, de los cuales el 70% se realiza en ómnibus o caminatas/bicicleta.

El boleto 1hr y 2hr impulsados por la Intendencia han sido ahorros actuales y/o potenciales para las mujeres, en particular de sectores populares, por lo que cualquier inversión en transporte público tendrá un efecto progresivo y de género.

*Más información en: http://www.montevideo.gub.uy/sites/default/files/concurso/materiales/politicas_de_tiempo_y_movilidad_y_transporte_publico.pdf

Asimismo, incluir la dimensión de la corresponsabilidad en los cuidados es clave para garantizar la igualdad de género. Esto implica que las personas, en su mayoría mujeres, que realizan esas tareas domésticas y de cuidados viajan cargadas y/o acompañadas de niños/as o personas dependientes. En este sentido, la arquitectura peatonal de las terminales y paradas que favorezca la accesibilidad es central, como son la existencia de rampas, escalones de poca altura, entre otras.

En el análisis de la encuesta, Hernández (2012) también mostró que existe un uso diferencial de los transportes privados:

- En 9 de cada 10 viajes realizados en automóvil por hombres, estos lo hacen en calidad de chofer. Esta cifra se reduce a 6 de cada 10 para las mujeres. En el caso de las motos motocicletas la situación es similar.

La disponibilidad de transporte privado en los hogares no necesariamente implica un acceso igualitario a este recurso a la interna del hogar. Existen condicionamientos de género a la hora de utilizar un medio de transporte u otro.

Según datos de la Primera Encuesta Nacional de Prevalencia sobre Violencia Basada en Género y Generaciones (VBG)* realizada en Uruguay en 2013 por Instituto Nacional de Estadística (INE):

- Casi 7 de cada 10 mujeres mayores de 15 años han manifestado haber vivido en su vida alguna situación de violencia de género en diversos ámbitos tanto públicos como domésticos.

Si bien un gran porcentaje de estos datos se relaciona a VBG en los ámbitos domésticos, le siguen en orden de prevalencia los acontecimientos en ámbitos públicos.

- Casi el 20% de las mujeres de 15 años o más reportan haber vivido situaciones de violencia en el último año en espacios públicos como la calle y el transporte público, entre otros. La situación se agrava entre las adolescentes de 15 a 18 años, donde la cifra sube a 41%.
- Entre las mujeres de 15 a 29 años, casi un 35% declara haberse sentido en el espacio público "ofendida o denigrada con frases o palabras obscenas de tipo sexual por ser mujer", mientras que aproximadamente el 10% "sintió miedo de sufrir un ataque o abuso sexual". Entre las mujeres de 30 a 49 años estos porcentajes descienden pero siguen siendo significativos.

*Más información en: http://www.inmujeres.gub.uy/innovaportal/file/33876/1/triptico_violencia_version_web.pdf

La seguridad es una dimensión importante del acceso de las mujeres al transporte colectivo. En este sentido, la iluminación de las paradas, las calles y las terminales, la frecuencia de los buses para reducir los tiempos de espera, así como la existencia de puntos de información o ayuda, son claves.

De acuerdo con el informe de Siniestralidad 2015* de UNASEV (Unidad Nacional de Seguridad Vial), casi 8 de cada 10 personas fallecidas en accidentes de tránsito fueron hombres, es decir que la mujer participa muy poco en las peores situaciones del tránsito. Cuando se analizan las conductas, las faltas más graves y complicadas -como el conducir luego de consumir alcohol, exceder la velocidad permitida o cruzar con luz roja- son cometidas por varones. Hay estudios a nivel internacional que indican que, a igual distancia recorrida y en igualdad de condiciones, la mujer tiene una conducta más prudente, racional y empática en el tránsito, saludable para la convivencia.

En este sentido la incorporación de la perspectiva de igualdad de género en campañas de seguridad vial y de prevención de la siniestralidad permite promover la deconstrucción de los estereotipos de género.

En cuanto a la igualdad de género entre trabajadores y trabajadoras del transporte público:

- Si bien cada vez más las mujeres se incorporan como trabajadoras en el transporte público: ómnibus y taxis, aún siguen siendo minoría.

Esta dimensión también debe ser abordada desde las políticas de movilidad para el logro de la igualdad de género.

“La seguridad, la asequibilidad, los empleos generados, los diseños arquitectónicos de las estaciones, entre otros, son características del sistema de transporte que moldean las decisiones de viajar de los hombres y las mujeres. Por ejemplo, las posibilidades de sufrir violencia, la infraestructura peatonal deficiente o la falta de buses fuera de horas punta preocupan tanto a hombres como a mujeres, pero afectan de manera decisiva la decisión de desplazarse de éstas últimas” (Guía para la Integración de la Perspectiva de Género en los Sistemas de Transporte Urbano que Optimizan la Movilidad. BID, 2013).

*Más información en: http://unasev.gub.uy/inicio/sinatran/informes_siniestralidad_vial_uruguay/

¿Qué acciones estamos desarrollando en el marco del 3er Plan de Igualdad de Género?

Instrumentos:

- Incorporar la perspectiva de género en la revisión del plan de Movilidad.

Uso y accesibilidad:

- Vincular los horarios del transporte al horario de las personas.
- Vincular el sistema de transporte con las necesidades de cuidado de la población.

Infraestructura:

- Promover los intercambiadores, paradas y terminales como pequeñas centralidades donde resolver trámites o gestiones cotidianas.
- Garantizar que la infraestructura vinculada a la movilidad urbana favorece corresponsabilidad de los cuidados entre mujeres y varones, así como uso y apropiación de los espacios públicos.

Campañas:

- Promover la deconstrucción de los estereotipos de género en las campañas de seguridad vial y de prevención.
- Sensibilizar en concientización y prevención del acoso sexual callejero y en el transporte.

Sensibilización:

- Sensibilizar al funcionariado de la Intendencia de Montevideo vinculado a la temática.
- Sensibilizar a las empresas de transporte, en particular en la prevención de situaciones de violencia de género en el espacio público, principalmente en relación al acoso sexual callejero y las situaciones de explotación sexual comercial.
- Favorecer la participación del movimiento de mujeres en el Consejo de Transporte, a través de la creación de un movimiento de usuarios/as del transporte público.

Ejes claves la desigualdad en relación a la movilidad y género:

- Prevención de violencia de género: acoso sexual callejero, explotación sexual comercial.
- Promoción de la corresponsabilidad de los cuidados entre mujeres y hombres y uso del tiempo: desde la infraestructura (cambiadores de bebé en baños públicos de terminales de ómnibus tanto para hombres como para mujeres, señalética de asientos preferenciales en ómnibus y accesibilidad).
- Remoción de la segmentación vertical y horizontal del mercado laboral: inserción de las mujeres como trabajadoras en el transporte colectivo.

Para ello se trabaja en los compromisos de movilidad del 3er Plan de Igualdad de Género (PDIG):

LINEAMIENTO ESTRATÉGICO 3: Consolidar una cultura organizacional sin discriminación y con igualdad de oportunidades y derechos			
Objetivo específico 3.1 Fortalecer una carrera funcional igualitaria			
3er. PDIG	Compromisos Movilidad 2016-2020		
ACCIONES	OBJETIVOS	METAS	REPARTICIÓN
3.1.2 Profundizar y desarrollar programas de sensibilización y capacitación continua en igualdad de género.	Sensibilizar a inspectores/as de la División de Tránsito sobre igualdad de género.	80% de los funcionarios/as capacitados.	Tránsito
	Sensibilizar a examinadores/as de instancias prácticas de la obtención de la libreta de conducir sobre igualdad de género.	80% de los funcionarios/as capacitados.	Tránsito
	Sensibilizar a funcionarios/as de la División Transporte sobre género y diversidad sexual, en particular a quienes realizan tareas de atención al público.	80% de los funcionarios/as capacitados.	Transporte
	Capacitar a obreros/as y cargos de jefatura de la División Vialidad sobre igualdad de género, con énfasis en violencia basada en género.	80% de los funcionarios/as capacitados.	Vialidad

LINEAMIENTO ESTRATÉGICO 4: Mejorar las condiciones para el uso, disfrute y apropiación sin exclusiones de los espacios públicos de Montevideo			
Objetivo específico 4.1 Mejorar la accesibilidad, seguridad y apropiación del espacio público por parte de las mujeres			
3er. PDIG	Compromisos Movilidad 2016-2020		
ACCIONES	OBJETIVOS	METAS	REPARTICIÓN
4.1.1 Adecuar la infraestructura y el equipamiento de la ciudad favoreciendo la inclusión universal.	Garantizar que la infraestructura vinculada a la movilidad urbana favorece corresponsabilidad de los cuidados entre mujeres y varones, así como uso y apropiación de los espacios públicos.	El 100% de las obras nuevas incorporan las recomendaciones definidas por el equipo en relación a la igualdad de género.	Tránsito y Transporte
		Al menos 1 campaña en el quinquenio da cuenta del impacto de los estereotipos de género en laeg . vial.	Tránsito
4.1.2 Incorporar la perspectiva de género a las políticas de movilidad.	Promover la deconstrucción de los estereotipos de género en las campañas de seguridad vial y de prevención.	El Centro de Educación Vial incorpora contenidos de género e imágenes no sexistas en las herramientas educativas.	Tránsito
		Promover la igualdad de género en el transporte público de Montevideo.	Transporte
		Informe de género sobre el uso de los boletos 1 hora y 2 horas.	Transporte

ACCIONES	OBJETIVOS	METAS	REPARTICIÓN
	Sensibilizar a la ciudadanía sobre temas clave para la igualdad de género en el transporte colectivo.	Al menos 1 campaña en el quinquenio.	Transporte
	Incorporar la perspectiva de igualdad de género en los estudios sobre movilidad urbana de Montevideo.	Un informe de género sobre la 2da Encuesta de Movilidad con recomendaciones de acción para los actores involucrados en el Sistema de Transporte Metropolitano	Plan de Movilidad
		Un plan de acción elaborado en base a recomendaciones.	Plan de Movilidad
		Un informe de género sobre el Programa Movete.	Plan de Movilidad
4.1.3 Realizar actividades de prevención de la violencia de género en los espacios públicos.	Promover la igualdad de género en el transporte público de Montevideo.	Un informe de sistematización y análisis sobre las denuncias relativas a discriminación y violencia de género en el transporte público	Transporte
	Sensibilizar a la ciudadanía sobre el acoso sexual en el espacio público, en particular en el transporte.	Una campaña realizada en el quinquenio.	Transporte
4.2.1 Integrar una perspectiva de igualdad en los procesos de planificación territorial, de los espacios públicos y de la ciudad en su conjunto.	Instalar un proceso de reflexión sobre los vínculos entre la planificación urbana y la igualdad de género para el desarrollo de políticas públicas.	El 50% de los cargos de conducción y técnicos del departamento son sensibilizados durante el quinquenio.	Vialidad, Plan de Movilidad, Tránsito y Transporte

LINEAMIENTO ESTRATÉGICO 5: Mejorar las condiciones para el ejercicio de una vida libre de violencia de género en Montevideo

Objetivo específico 5.3: Visibilizar la trata de personas con fines de explotación sexual y laboral con énfasis en mujeres y niñas

3er. PDIG	Compromisos Movilidad 2016-2020		
ACCIONES	OBJETIVOS	METAS	REPARTICIÓN
5.3.1 Sensibilizar a operadores turísticos y a otros actores relevantes vinculados a programas de la Intendencia de Montevideo para la prevención de situaciones de trata.	Sensibilizar a actores de las empresas y cooperativas de transporte colectivo de Montevideo sobre explotación sexual comercial de niños (as) y adolescentes.	Al menos una instancia de sensibilización y reflexión realizada con cada empresas o cooperativa de transporte colectivo de Montevideo.	Transporte
5.3.2 Sensibilizar a la población sobre la trata de personas con fines de explotación sexual y laboral.	Realizar una campaña de sensibilización a la población y a las y los trabajadores del transporte en relación a la explotación sexual de niñas, niños y adolescentes.	Una campaña de sensibilización en las terminales y los ómnibus de Montevideo realizadas.	Transporte

A modo de cierre

Montevideo es una hermosa ciudad para vivir, pero para que todas las personas puedan disfrutarla hay que continuar democratizando el uso y goce del espacio público. Esto supone poder circular libremente por la ciudad con la tranquilidad de disfrutar calles, plazas y cualquier otro espacio sin temor a ser agraviado(a) por razones de sexo, identidad de género, raza, clase social, generación, discapacidad, entre otros. Un Montevideo sin exclusiones es una ciudad cuya arquitectura pública, infraestructura urbana y transporte colectivo cubren las diversas necesidades de quienes la habitan, ofreciendo protección y vínculos de respeto, así como espacios lúdicos y recreativos propios de una ciudad abierta a sus habitantes. Una ciudad inclusiva fomenta la construcción y el uso de espacios colectivos y desincentiva la reducción de las personas a sus ámbitos privados y/o espacios públicos segregados. Además promueve la seguridad de las personas que transitan por sus calles, avenidas, plazas y parques e incluso por los centros comerciales de mayor envergadura.

Incorporar la perspectiva de igualdad de género contribuye a mejorar la movilidad de las y los habitantes, en tanto busca ajustarse a las necesidades de las personas y por eso mismo, hace a la política más eficiente y eficaz, ya que los recursos ejecutados logran un mayor impacto.

07

¿Por qué género y sistemas inteligentes de transporte (ITS)?

Por Yi Yang*

Introducción

En China, el Banco Mundial tiene una enorme cartera de proyectos de transporte urbano, con 18 proyectos en preparación o en ejecución, por un total de USD 2,63 mil millones en préstamos del Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento (BIRF). Entre estos 18 proyectos, 14 incluyen inversiones en Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS por sus siglas en inglés), que van de USD 5 a 30 millones por proyecto. En este sentido, el Banco Mundial está apoyando a las ciudades chinas para desarrollar ITS, con el fin de administrar el transporte urbano de manera más efectiva y ofrecer mejores servicios al público en general. Estos sistemas incluyen: monitoreo de Circuito Cerrado de Televisión (CCTV), servicio de información de pasajeros, despacho de autobuses, recolección de peaje electrónico, control de tráfico de área, policía electrónica, letreros de mensajes variables, tarjeta inteligente de transporte público, guía de estacionamiento, entre otros.

Sabemos que el transporte urbano no es neutral en función del género. Los hombres y las mujeres tienen diferentes comportamientos y patrones de viaje, necesidades para transportarse y diferentes niveles de acceso al transporte. La pregunta ahora es: ¿los ITS son neutrales al género? Y si no, ¿cómo se diferencian? y ¿qué se puede hacer para maximizar sus beneficios tomando en cuenta estas diferencias de género?

Un buen ejemplo son las siguientes fotografías tomadas al azar de la búsqueda en internet: "*smartcard* de transporte público". De la observación, se puede encontrar que los hombres viajan ligeramente mientras las mujeres viajan con una o varias bolsas. Por lo tanto, a menudo vemos a las mujeres tratando de localizar su tarjeta inteligente en la bolsa al abordar los autobuses. Esto, por un lado, mantiene la cola detrás de ellas, pero lo más importante, es que exponen sus pertenencias personales al robo. Una simple modificación al lector de tarjetas puede salvar su día, mediante la amplificación de la señal que podría permitir la lectura de tarjetas a través de la bolsa.

*Analista de Transporte en el Banco Mundial.



Con el fin de ampliar la base de conocimientos y la comprensión de las dimensiones de género de los ITS en el contexto urbano, e identificar enfoques para maximizar sus beneficios mediante la incorporación de necesidades específicas de género durante las etapas de planificación, diseño, implementación y operación, especialistas realizaron un estudio sobre las dimensiones de género en los ITS, que fue financiado por el Fondo Umbrella Facility of Gender Equality. A continuación se presentan los principales hallazgos de este estudio.

Enfoque del estudio

El equipo del estudio utilizó Wuhan y Urumqi como dos estudios de caso. Ambas ciudades han desarrollado algunos ITS a través de proyectos anteriores financiados por el Banco y su propia inversión, y ahora solicitan nuevos fondos para ampliación, mejorar e integración de los sistemas.

En estas dos ciudades, el equipo realizó encuestas de cuestionarios de usuarios para comprender los patrones de viaje, las necesidades de transporte, las necesidades de ITS y la retroalimentación sobre los ITS. El equipo también llevó a cabo discusiones de grupos focales entre conduc-

tores de autobús, residentes locales, así como profesionales del transporte. Finalmente, el equipo realizó consultas con las agencias municipales pertinentes, incluyendo la compañía de autobuses, policía de tráfico, agencia de transporte, centro de datos de transporte, etc.

Principales hallazgos

Necesidades y comportamientos de viaje

Debido a las diferencias fisiológicas y psicológicas y la división del trabajo, hombres y mujeres tienen diferentes necesidades y comportamientos de viaje, en términos de espacio, tiempo, costo y necesidades psicológicas. El estudio analizó los datos de viaje en ambas ciudades para verificar tales diferencias y para entender las razones detrás.

En términos de **propósito del viaje**, el trabajo es el propósito principal del recorrido para hombres y mujeres. En comparación, los hombres viajan más por trabajo y negocios mientras que las mujeres viajan más para cuidados de la casa y para dejar a los niños de la escuela. En Wuhan, hombres y mujeres viajan uniformemente para el entretenimiento, mientras que en Urumqi, los hombres viajan más para entretenerse que las mujeres, lo que puede tener algo que ver con las características de las minorías étnicas. También se encuestaron personas con niños en edad escolar (que requiere que se los lleve a la escuela). De los encuestados en Wuhan y Urumqi, solamente el 21% y 19% de los hombres dejaban/recogían a sus hijos de la escuela, mientras que en el caso de las mujeres el porcentaje era mayor, 35% y el 33%, respectivamente.

En términos de **horarios de viaje**, evidencia ha demostrado que las mujeres viajan más que los hombres durante las horas valle. En Urumqi, por ejemplo, el 35,1% de los viajes realizados por mujeres ocurren durante las horas valle versus un 30,6% en el caso de los hombres.

En términos de **frecuencia y duración del viaje**, los hombres en general realizan menos cantidad de viajes pero estos son más largos, mientras que las mujeres realizan viajes más cortos, lo que da como resultado que el tiempo total gastado en viajes por persona al día sea substancialmente mayor en el caso de los hombres.

En términos de **modo de viaje**, los hombres viajan más en automóvil y taxi, mientras que las mujeres viajan más en transporte público y caminan. Cuando un hogar tiene un automóvil, los hombres suelen tener la prioridad de usarlo. Por ejemplo, en Wuhan, el 78% de los encuestados indicaron que usaban el automóvil en casa, en comparación al 16% de mujeres.

En términos de **costo de viaje**, en Wuhan, los hombres gastan 15 RMB/día en transporte, mientras que las mujeres 8 RMB/día. En Urumqi, los hombres gastan 11 RMB/día en el transporte y las mujeres 6 RMB/día. No importa si usan el transporte público o conducen un vehículo privado, los hombres siempre gastan mucho más en viajes diarios que las mujeres.

En cuanto a las **necesidades y preocupaciones de viaje**, se incluyeron seis opciones en el cuestionario: seguridad, eficiencia, comodidad, confianza, ecología y economía. "Seguridad" parece ser el factor más importante tanto para hombres como para mujeres. Sin embargo, en comparación, los hombres están más preocupados por la eficiencia, mientras que las mujeres están más preocupadas por la seguridad. Cruzando esta información con los datos de accidentes de tránsito, se puede concluir que los hombres son más propensos a arriesgar su seguridad por eficiencia.

Desempeño de los ITS

Varios transportes urbanos con ITS se han implementado en Wuhan y Urumqi. El estudio evaluó las dimensiones de género de cada aplicación de ITS en términos de su efecto, tasa de utilización y retroalimentación de los usuarios. En conclusión, los ITS mejoran la eficiencia de las operaciones de transporte y la calidad de los servicios. La aplicación de la tecnología contribuye a reducir las diferencias de género en el transporte urbano. En particular, las aplicaciones ITS relacionadas con el transporte público y la seguridad personal tienen un importante peso para las mujeres.

Sistema de Control de Autobuses. En el marco del proyecto financiado por el Banco Mundial, Urumqi Bus Company introdujo este sistema en 2007. Mediante el monitoreo en tiempo real de autobús, también se regula el comportamiento de conducción y esto redujo significativamente las lesiones causadas por frenos de emergencia (la mayoría de las víctimas eran ancianos y mujeres). Otro aspecto interesante encontrado durante la investigación fue que cuando se introdujo el sistema, ya que este reemplazaría al anterior, los controladores (que en muchos casos eran mujeres de mediana edad), se oponían a este nuevo sistema debido a su desconocimiento. Sin embargo, la compañía proporcionó capacitación y los ayudó a convertirse eventualmente en operadores y operadoras del sistema.

Sistema de información a pasajeros. Cuando se trata de servicios de información a los pasajeros, se observa que la información relacionada con el transporte público es más frecuentemente utilizada por las mujeres, mientras que la información relacionada con vehículos privados o taxi son más frecuentemente utilizados por hombres. Además, para el servicio de información sobre transporte público, las mujeres tienen necesidades adicionales. Por ejemplo, quieren conocer qué tan llenos vienen los próximos autobuses para decidir en cual subir.

Tarjeta inteligente. Las tarjetas inteligentes son ampliamente utilizadas en las ciudades chinas. El 85% en Wuhan y 60% en Urumqi de los residentes poseen una tarjeta inteligente y las mujeres las usan más que los hombres en ambas ciudades. Una característica interesante del sistema de tarjetas inteligentes en Wuhan es que la recarga se puede realizar en el supermercado, altamente visitado por las mujeres, por ello, casi el 40% de las mujeres recargan la tarjeta en el supermercado. Esto es muy conveniente para ellas, ya que pueden reducir destinos y organizar mejor sus viajes. Este mecanismo debería promoverse en otras ciudades.

Según las conclusiones expuestas en los grupos focales, existe la necesidad de registrar nombres reales en las tarjetas inteligentes debido a dos razones: (i) puede ayudar a la gente a reclamar su valor almacenado de nuevo en caso de pérdida de la tarjeta. En la actualidad, los usuarios de tarjetas inteligentes, especialmente las mujeres, recargan una pequeña cantidad de dinero por temor a perder la tarjeta; y (ii) con el registro de nombres reales, los datos de las tarjetas inteligentes incluyen información de edad, de género y otra información social, que puede utilizarse para realizar análisis desagregados por edad y sexo y, a su vez, contribuir a la planificación y diseño del transporte urbano.

Por último, pero no menos importante, el sistema de tarjetas inteligentes puede apoyar la adopción de tarifas flexibles, por ejemplo: (i) reduciendo el costo de viaje de las mujeres durante las horas pico; o (ii) aplicando un descuento en caso de viajes múltiples, realizados comúnmente por mujeres.

Sistema de monitoreo de CCTV. La instalación de cámaras de vigilancia CCTV en las paradas de autobús o a bordo del autobús hace que los usuarios se sientan mucho más seguros. A pesar de la preocupación por la privacidad, se encontró que el sistema de monitoreo de circuito cerrado de televisión tiene una alta aprobación tanto de hombres como mujeres. Sin embargo, el GPS del teléfono móvil es mayormente inhabilitado por las mujeres, por ejemplo, en Wuhan el 43% de las mujeres desactivan la función GPS en el teléfono celular de vez en cuando, versus solo el 28% en el caso de los hombres.

Sistema de control de tráfico. El sistema de control de tráfico moderno puede realizar muchos esquemas de control automatizados tales como control de tráfico de área, onda verde, etc. Sin embargo, los problemas comunes identificados son muy básicos: (i) la fase peatonal es demasiado corta, especialmente para los ancianos, niños y mujeres embarazadas o en tacones altos; y (ii) los giros a la derecha en rojo crean riesgos de seguridad para peatones y ciclistas. Hay una necesidad urgente por promover un diseño orientado a la movilidad de las personas por sobre los automóviles y de la seguridad por sobre la eficiencia.

Sistema e-Police. La policía electrónica consiste en una cámara de vigilancia del tráfico que captura automáticamente el exceso de velocidad, cruce en luz roja e invasión de carril. Este sistema es ampliamente utilizado en toda China. Por ejemplo, en Wuhan, en 2014, sólo una cuarta parte de las infracciones de tráfico fueron capturadas por los policías en el lugar, los otros tres cuartos fueron capturados por el sistema de policía electrónica. A partir del análisis, se encontró que un mayor porcentaje de mujeres son atrapadas por la policía electrónica en comparación con los hombres, por dos probables razones: (i) los conductores masculinos usan más los automóviles y por lo tanto memorizan las ubicaciones de las cámaras de vigilancia; y (ii) cuando los conductores masculinos son atrapados, sus esposas pueden asumir la penalidad a su nombre. En primer lugar, es necesario entender que el propósito de las multas no es crear ingresos adicionales, sino disuadir comportamientos peligrosos. Por lo tanto, se recomienda revelar la ubicación de estas cámaras y combinar la penalización con la educación. En segundo lugar, para evitar el engaño, se recomienda cámaras de alta resolución para capturar la imagen de la cara del conductor.

Sistema de guía de aparcamiento. El estudio encontró que las mujeres tienen una necesidad mucho mayor de información relacionada con disponibilidad de estacionamiento, especialmente antes de hacer el viaje. Actualmente, la mayor parte de la información hace referencia a un solo lugar, es decir, si ninguna de las plazas de estacionamiento está disponible y en ese caso, los conductores no pueden hacer, sino esperar. Al proporcionar información sobre la disponibilidad de espacio de estacionamiento puede influir en la toma de decisiones de los conductores. Las mujeres suelen elegir lugares alternativos si no disponen de espacio para estacionar.

Recomendaciones

Construir iniciativas gubernamentales y aumentar la conciencia de igualdad género. El gobierno debe asumir una mayor responsabilidad en la promoción de la igualdad de género y lograr que se consideren los intereses de ambos sexos por igual, satisfaciendo sus necesidades de manera diferenciada.

Entender a los principales actores y sus funciones en el desarrollo de ITS. Ello incluye al gobierno, los departamentos asociados relacionados, los operadores de transporte y los residentes.

Publicidad en los medios de comunicación y participación pública. Los ITS siguen siendo una nueva tecnología para los grupos vulnerables (como los ancianos, las personas de bajos ingresos) en China. Medios de comunicación a través de tableros en estaciones de autobuses y

publicidad en televisión es una manera eficaz para educar a los usuarios sobre el uso de varias aplicaciones ITS. Además, con el compromiso de los residentes, especialmente con la voz de las mujeres, el desarrollo de los ITS podría evolucionar hacia un mejor servicio para las personas y proporcionar un sistema de transporte más eficiente e igualitario.

Privacidad personal. La privacidad es una de las principales preocupaciones cuando se usa sistemas ITS, especialmente para las mujeres. Para garantizar la privacidad y la seguridad de los usuarios sugerimos que los departamentos pertinentes creen leyes y reglamentos sobre el uso de la información personal en el contexto de los datos de transporte.

Recomendaciones específicas para la implementación de ITS

- Análisis de género: utilice los datos de las encuestas existentes para identificar las posibles necesidades específicas de género en los ITS.
- Proporcione la información de llegada de los próximos dos autobuses en las pantallas electrónicas en las paradas de autobús.
- Proporcione información de estacionamiento a través de aplicaciones móviles, internet, etc. antes de que el usuario haga el viaje.
- Organice concursos de datos abiertos para solicitar soluciones innovadoras que soporten aplicaciones ITS respetuosas con el género.
- Configure el lector de tarjetas inteligentes de tal manera que se pueda leer la tarjeta sin sacarla de la cartera o mochila.
- Añada una etiqueta de género a las tarjetas inteligentes para que los datos recopilados puedan ser desagregados por género.
- Permita que la tarjeta se recargue en tiendas cercanas y supermercados.
- Aplique tarifas flexibles de transporte público, de horas pico y de multiviajes.
- Utilice un lenguaje sencillo en los servicios de información de transporte y ofrezca capacitación de nuevos sistemas/aplicaciones a usuarios.
- Añada cámaras de vigilancia en lugares de alto riesgo como calles vacías, pasos subterráneos y paradas de autobuses remotas.

- Asegúrese de que la señal de peatones en los semáforos sean lo suficientemente larga para que grupos especiales como ancianos, embarazadas y niños puedan cruzar la calle.
- Difundir las ubicaciones de las cámaras de control de tráfico y fortalecer la educación vial.
- Adoptar cámaras de alta resolución para evitar el engaño.
- Proporcionar capacitaciones vocacionales, especialmente a las mujeres para que puedan asumir posiciones relacionadas con la operación de ITS.

Mecanismos para promover la participación de mujeres en el sector de infraestructura y de transporte

Por Andrea Monje* y Paola Ortiz**

Introducción

La División de Transporte del BID, comprende que la promoción de la igualdad de género requiere ser abordada y gestionada necesariamente desde dos frentes:

- 1. Mujeres como usuarias**, donde nuestros proyectos toman en consideración los patrones de movilidad de las mujeres y sus requerimientos relacionados con la seguridad en el transporte.
- 2. Mujeres como parte de la fuerza laboral**, donde nuestros proyectos promueven y fomentan la inclusión, por medio de una mayor representación laboral de las mujeres en el sector transporte.

El desafío de diseñar proyectos enfocados en el primer frente ha sido relativamente sencillo, debido a la existencia de varios estudios y proyectos que abordan este tema. Sin embargo, la amplitud de estudios y programas que atienden la incorporación de mujeres en el sector transporte es mínima, lo que merma nuestra propia capacidad de diseñar proyectos en este frente. Por ello, el BID decidió llevar a cabo un estudio que identifique los mecanismos usados para promover la participación de las mujeres en los sectores tradicionalmente dominados por hombres, como energía, infraestructura y transporte. Esta presentación da cuenta de sus principales hallazgos.

Participación de mujeres en el mercado laboral, la situación en América Latina y el Caribe

Desde 1980, en América Latina y el Caribe, más de 70 millones de mujeres han ingresado al mercado laboral. Este aumento de mujeres en la fuerza de trabajo es excepcional por no tener precedentes en el mundo, ser mayor que otras tasas regionales y crecer sostenidamente en el tiempo, pasando de 47% en 1990 a 58% en 2015.

*Consultora del BID en la División de Género y Diversidad. **Consultora del BID en la División de Transporte.

GÉNERO E INFRAESTRUCTURA EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE

RUBROS DE MAYOR Y MENOR REPRESENTACIÓN LABORAL FEMENINA



Sector económico con mayor representación femenina



Representación femenina en sector transporte



Representación femenina en sector construcción

Proporción femenina en ocupación en sectores* como servicios sociales, turismo, hotelería y restaurantes varía entre: **56% 76%**

La proporción femenina en la ocupación del sector transporte varía entre: **8% 21%**

La proporción femenina en la ocupación del sector construcción varía entre: **1% 6%**

*La representación laboral femenina es mayor en estos sectores.

Actualmente, las mujeres en nuestra región contribuyen entre el 30% y 60% a los ingresos familiares, dependiendo del país. Y su reconocimiento económico no solo diversifica los ingresos de las familias y aumenta su autonomía, sino que contribuyó en 30% a disminuir la pobreza extrema en la región entre los años 2000 y 2010.

No obstante lo señalado, 5 de cada 10 mujeres en edad laboral (+15 años) siguen sin integrarse a la fuerza de trabajo remunerado, cifra que contrasta con la de los hombres, de quienes son excluidos únicamente 1,6 de cada 10. Además, el 30% de mujeres no reciben remuneración por su trabajo y más de la mitad de las mujeres en nuestra región tiene empleos precarios (desde el punto de vista salarial, estabilidad, seguridad social e informalidad).

De igual manera, la región sigue caracterizándose por una fuerte concentración de mujeres en los sectores de menor productividad como los de servicio y turismo. Es decir que la segregación ocupacional por género sigue siendo un problema presente en ALC.

Las mujeres siguen teniendo una baja representación en campos de trabajo que han sido históricamente dominados por hombres, entre ellos, la infraestructura y el transporte. En el estudio que el BID elaboró sobre rubros de mayor y menor representación laboral femenina en ALC, se puede observar que menos del 14,5% y 3% del total de empleados en el sector de transporte y construcción respectivamente, son mujeres.

Es necesario subrayar que en ALC, el acceso de mujeres a centros educativos de todo nivel es -en promedio-, más alto que el de hombres, y aunque la participación en campos como la ciencia, tecnología, ingeniería y matemáticas (STEM por su siglas en inglés) a nivel universitario sigue siendo relativamente baja, ha ido aumentando gradualmente durante los últimos años, lo que significa que la baja representación de mujeres en sectores tradicionalmente dominados por hombres no se explica únicamente por ausencia de profesionalización entre las mujeres.

En este contexto, este estudio realizó una rápida evaluación de posibles barreras que las mujeres enfrentan para poder participar y permanecer en estos sectores:

Las barreras

De los resultados del estudio se encontró que:

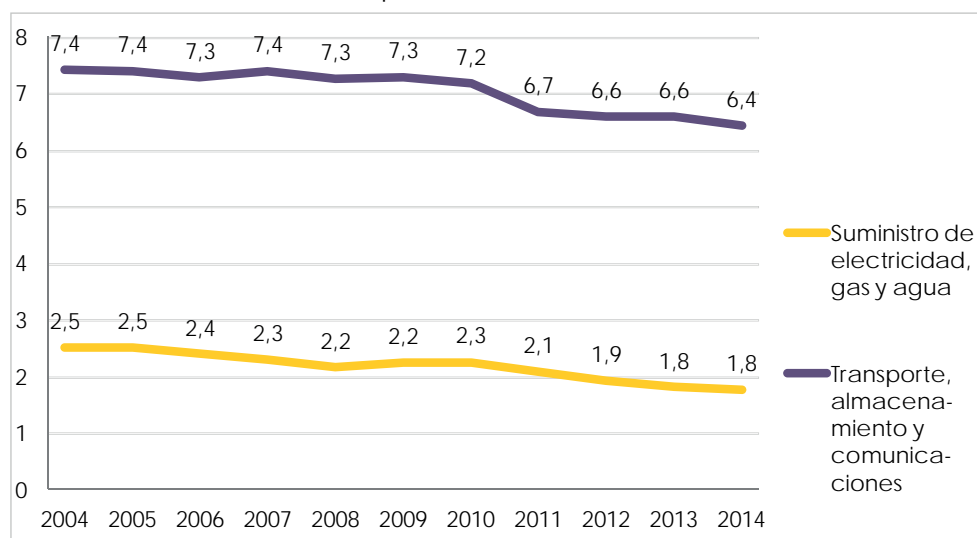
- Los prejuicios y estereotipos de género, tanto de hombres como mujeres, siguen siendo una de las principales barreras para la incorporación de mujeres en estos campos.
- Las prácticas relacionadas con el proceso de contratación son también una barrera. El lenguaje utilizado para ofertar un trabajo no es inclusivo y muchos empleadores toman decisiones basados en prejuicios sobre el desempeño laboral de las mujeres anclados a los roles de maternidad y el cuidado familiar, asuntos que se visualizan como obstáculos al compromiso laboral femenino.
- ALC carece de oportunidades de capacitación para trabajos que demandan entrenamiento técnico dentro de los sectores de infraestructura y transporte, como por ejemplo la operación de maquinaria pesada. Pocas de las habilidades requeridas en estos trabajos se enseñan en la universidad o programas de capacitación, la mayoría de ellas son transmitidas de manera informal por compañeros de trabajo, lo que limita aún más la participación de las mujeres en estas labores.
- Finalmente, debido a que las mujeres suelen ser una minoría dentro de estos sectores es frecuente que se sientan aisladas y rodeadas por un ambiente de trabajo agresivo. Ello resulta particularmente cierto para los temas de flexibilidad horaria, tratamiento sexista y eventos de acoso sexual dentro del espacio de trabajo.

En términos extraídos de la sociología del trabajo, estas barreras organizacionales son “sesgos androcéntricos institucionalizados”, porque constituyen mecanismos enraizados en la estructura y modelo de gestión empresarial, así como en la cultura organizacional, que favorecen la presencia de trabajadores masculinos. A menos que se logre remover estos sesgos, será difícil contar con un mayor número de mujeres en los mencionados sectores de infraestructura y transporte.

¿Por qué promover la participación femenina en sectores dominados por hombres?

Dada la relevancia económica que tiene el sector infraestructura en la región, medida por su contribución al Producto Bruto Interno (PIB) (Gráfico 1), son varios los argumentos respecto de los beneficios que acarrea una mayor presencia femenina en este sector.

Gráfico 1
Participación del sector en el PIB



Primero, el fortalecimiento de la economía de las mujeres es uno de los pilares claves para alcanzar tanto igualdad de género como los objetivos centrales de desarrollo, por lo que promover su participación en todos los sectores económicos (en particular aquellos con mayor productividad, estabilidad y mejores condiciones de trabajo) es un requerimiento no solo para consolidar el bienestar de las mujeres sino también el de la región.

Segundo, los gobiernos en todo el mundo reconocen el tema género como una prioridad para el desarrollo y por esta razón, la mayoría de ellos han firmado y ratificado los principales acuerdos y convenciones internacionales (como el CEDAW Convention on the Elimination of All Forms of Discrimination Against Women o La Agenda de Desarrollo 2030 y sus 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible [ODS]) que promueven, entre otras cosas, el empoderamiento económico de la mujer.

Tercero, a nivel regional cada vez más países están incluyendo disposiciones, en sus Constituciones y Planes de Género, exclusivamente enfocadas en la generación de oportunidades económicas para mujeres dentro de los sectores tradicionalmente dominados por hombres, lo que evidencia que la participación económica femenina es un componente que va tornándose relevante para el desarrollo económico de la región. En 2015 McKinsey publicó un estudio en que se demostraba que si corregíamos las brechas de género relacionadas con las oportunidades laborales, el PIB mundial crecería 26% para el año 2025.

Finalmente, las economías más innovadoras y competitivas descansan en una distribución más igualitaria del trabajo entre mujeres y hombres. De hecho, los países de mayor desarrollo económico como los de Europa Occidental, Estados Unidos, Canadá, Australia, Nueva Zelanda y Japón, promueven la presencia de mujeres en los sectores industriales de mayor valor agregado mediante incentivos inscritos en políticas públicas.

Un mayor número de mujeres supone capitalizar en nuevos talentos con diversas visiones y modalidades de trabajo. En efecto, diferentes estudios han observado que las empresas que incorporan mujeres dentro de sus sectores masculinizados experimentan mejoras notables tanto en su clima laboral y en la eficiencia productiva como en el bienestar general de la empresa. Es decir, la incorporación de mujeres trae beneficios tangibles para todo tipo de industria en el corto, mediano y largo plazo.

Objetivo y Metodología

El principal objetivo del estudio fue identificar mecanismos para incrementar la participación femenina en sectores tradicionalmente dominados por hombres en los sectores de infraestructura y transporte, y conocer las estrategias que están siendo usadas por las empresas para incorporar más mujeres.

La metodología se centró en la identificación de empresas comprometidas fuertemente con el mejoramiento de la igualdad de género; organizaciones premiadas por su compromiso con la igualdad, altamente posicionadas en rankings de diversidad e igualdad de género, o bien, destacadas por sus buenas prácticas en foros y encuentros empresariales.

Se identificaron un total de 122 empresas, de las que 41% están situadas en ALC, privilegiando la identificación de experiencias en la región que puedan ser replicadas, y aunque se priorizó el sector de transporte, más de la mitad de las experiencias se encontraron en el sector de energía.

Resultados

Se identificaron 4 tipologías de mecanismos que impulsan una mayor participación de las mujeres en el sector de transporte, así como un promedio de 2,5 mecanismos incorporados en cada empresa u organización para el mismo fin.

En América Latina y el Caribe, la mayoría de las empresas son públicas o mixtas con un capital estatal superior al 50%, o entidades estatales que promueven medidas de igualdad en la provisión de servicios, como ministerios y gobiernos locales, a diferencia de lo que ocurre fuera de la región donde las empresas privadas tienen un mayor protagonismo. Este es un hallazgo relevante dado que valida y robustece los esfuerzos colaborativos de la División de Transporte con los gobiernos en la difusión de su conocimiento y el fortalecimiento de sus capacidades en este ámbito.

A continuación se describen los principales mecanismos utilizados para promover la participación femenina dentro de nuestro sector.

Igualdad de oportunidades:

Uno de cada tres mecanismos identificados están relacionados con la igualdad de oportunidades. Este mecanismo incluye todas las políticas, programas y medidas referentes a la remoción de barreras para el acceso de mujeres al espacio laboral e incluye:

- **Utilización de lenguaje inclusivo en convocatorias laborales.** Por ejemplo, en lugar de mencionar ingenieros únicamente, se puede formular la profesión incluyendo ambos sexos: ingenieros e ingenieras. De igual manera ayuda utilizar lenguaje visual inclusivo -como mujeres manejando buses-, dentro de lugares frecuentados por mujeres e incluso en revistas con mayor público femenino.
- **Creación de una imagen empresarial con una nueva identidad que indique claramente la intención de la empresa de incluir más mujeres y promover la diversidad entre sus equipos.** Por ejemplo, a través de la reconfiguración de sus sitios web con un lenguaje más inclusivo, del tipo mencionado líneas arriba.
- **Estableciendo paneles de selección mixtos.** Ello debe hacerse a lo largo de todo el proceso, pero fundamentalmente durante la selección de los candidatos al cargo ofertado.

Un excelente caso en donde se puede apreciar la puesta en escena de los mecanismos descritos anteriormente es el llevado a cabo por Transport for London (TFL) que, celebrando el trabajo femenino, diseñó e implementó la iniciativa denominada "100 años de Mujeres en el Transporte". Esta iniciativa incluye la producción de un video que recoge la experiencia de mujeres que trabajan en diversos cargos técnicos dentro de la empresa, así como la creación de un portal de convocatorias pensado exclusivamente para mujeres, donde se puede encontrar información sobre el compromiso de TFL con la igualdad de género, los beneficios que involucra ingresar en dicha empresa, y datos para contactar con trabajadoras del TFL que están dispuestas a compartir detalladamente su experiencia laboral.

Acciones afirmativas:

Las acciones afirmativas representan el 20% del total de mecanismos identificados durante el estudio. Esta categoría incluye varios tipos de políticas, medidas y programas, como se describe a continuación:

- El tipo de acción afirmativa más conocida son las **cuotas de género**, debido a que han sido frecuentemente utilizadas por los gobiernos para incrementar la participación de mujeres en cargos de liderazgo público como en los órganos legislativos, ministerios y organizaciones políticas. Sin embargo, en el sector de infraestructura y transporte, las cuotas de género son menos comunes.
- Por el contrario, la mayor parte de empresas analizadas han decidido establecer **metas de género sin cuotas**. Por ejemplo, algunas de las compañías establecen metas para incrementar el porcentaje de mujeres en posiciones administrativas hasta cierta fecha, y con el objetivo de alcanzar esta meta, las acciones afirmativas vienen de la mano con otros mecanismos como el de "iguales oportunidades" u otros.
- Otro tipo de acción es la implementación de **programas de pasantías para mujeres ingenieras**, por medio de los que mujeres jóvenes tienen la oportunidad de forjar experiencia práctica en el sector y desarrollar redes profesionales que les ayudarán, una vez que se hayan graduado, a encontrar trabajo dentro del sector.
- Como se mencionó anteriormente, uno de los mayores limitantes para la incorporación de mujeres en el sector es el prejuicio de género. En este sentido, varias

empresas han desarrollado **programas de capacitación con mentores**, donde empleadas trabajan a la par con personal de alto rango (sea hombre o mujer) de tal manera que puedan aprender de sus experiencias, recibir ayuda para expandir sus redes y escalar laboralmente.

- Finalmente, otra acción afirmativa en el sector es la **selección priorizada de mujeres para programas de capacitación y entrenamiento técnico**; de manera que puedan expandir su conocimiento y lograr habilidades más competitivas que les ayuden a alcanzar posiciones de mayor responsabilidad y remuneración.

Un ejemplo destacado en este ámbito es la empresa francesa ENGIE (de energía), la cual ha establecido una ambiciosa política de igualdad de género que busca garantizar en un plazo de 4 años que 1 de cada 3 directivos, 30% de nuevos empleados, 20% de administrativos y 35% de gerentes de alto potencial sean mujeres. Para lograr este objetivo han establecido dos programas: uno de capacitación con mentores para el personal femenino y otro de redes para expandir colectivamente el empoderamiento hacia más mujeres.

Medidas de conciliación trabajo / familia

Las medidas de conciliación trabajo/familia, representan el 16% de los mecanismos identificados e incluyen las siguientes prácticas:

- Políticas de licencia por maternidad y paternidad -probablemente el ejemplo más extendido dentro de esta categoría-, que suelen incluir tiempo de permiso extendido más allá de lo que la norma legal impone.
- Aunque menos frecuente, la incorporación de infraestructura para el cuidado de hijos/as como parte de los beneficios institucionales otorgados a los y las trabajadoras, es otra de las prácticas identificadas.
- Finalmente, la incorporación de esquemas de trabajo flexible, reducción horaria y teletrabajo, acompañan y fortalecen los efectos de otras medidas paralelas.

La empresa chilena de electricidad, ENEL, representa uno de los mejores ejemplos en la implementación de este mecanismo, ya que ha incluido una política de "reintegra-

ción progresiva" para mujeres que acaban de llegar de su licencia de maternidad, que permite que mujeres con bebés de entre 85 y 115 días trabajen 14 en lugar de 40 horas semanales.

Conclusiones y recomendaciones

Aunque la evidencia demuestra la existencia de mejorías estadísticas en su situación laboral, las mujeres en ALC siguen siendo un grupo subrepresentado al interior de los sectores de transporte e infraestructura. En este contexto, varias empresas han adoptado medidas correctivas de forma voluntaria en respuesta a las agendas internacionales de desarrollo y derechos humanos, con el fin de aportar en la construcción de sociedades con una mayor igualdad de género.

Las medidas más comúnmente implementadas se orientan a lograr la igualdad de oportunidades por medio de la eliminación de sesgos sexistas, la remoción de barreras de entrada y el incremento del número de mujeres trabajadoras.

Dado que el público es el sector que lidera la mayor parte de iniciativas de igualdad de género en ALC, se puede afirmar que incluso dentro del sector empresarial es el Estado el eje fundamental en la disminución de las brechas de género, en tanto son sus empresas públicas o mixtas las que a través de gestión interna implementan las prácticas más innovadoras, lo que trae apareado un importante "efecto demostración" que permite modelar comportamientos en otras empresas dentro de los sectores de transporte e infraestructura, y por medio de estos, influir en otros tradicionalmente masculinos como el de telecomunicaciones o servicios financieros.

Finalmente, sin contradecir lo arriba señalado, el Estado aún podría empalmar mejor los debates nacionales entre autonomía económica de las mujeres e incentivos empresariales para los sectores de infraestructura y transporte, además de perfeccionar sus marcos regulatorios para provocar, fomentar y fortalecer la responsabilidad e involucramiento del sector privado.



female

women

she

Para más información, por favor contactar a: [BIDtransporte@iadb.org](mailto: BIDtransporte@iadb.org)

