

GÉNERO Y TRANSPORTE



SAN SALVADOR



CIUDADES MIEMBRO TRANSPORT GENDER LAB

Género y Transporte: San Salvador

Valentina Montoya Robledo
Valeria Bernal Carvajal
Laureen Montes Calero
José Rodrigo Rendón
Connie Gabriela Lozano
Denisse Hernández
Jacqueline Johana Peña

Los autores agradecen a Julia Hollnagel y Desireé Becerra antiguas consultoras del BID, Adriana Juárez de la Alcaldía de San Salvador, Lorena Cuéllar del Instituto Salvadoreño para el Desarrollo de la Mujer, Marjorie Trigueros de Fundación Salvadoreña para el Desarrollo Económico y Social, quienes contribuyeron con sus conocimientos al desarrollo de esta publicación.

Diseño y diagramación:
Valeria Bernal

Contacto
BIDtransporte@iadb.org
genderlab@iadb.org

Copyright © 2021 Banco Interamericano de Desarrollo. Esta obra se encuentra sujeta a una licencia Creative Commons IGO 3.0 Reconocimiento-NoComercial-SinObrasDerivadas (CC-IGO 3.0 BY-NC-ND) (<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/igo/legalcode>) y puede ser reproducida para cualquier uso no-comercial otorgando el reconocimiento respectivo al BID. No se permiten obras derivadas.

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

Note que el enlace URL incluye términos y condiciones adicionales de esta licencia. Las opiniones expresadas en esta publicación son de los autores y no necesariamente reflejan el punto de vista del Banco Interamericano de Desarrollo, de su Directorio Ejecutivo ni de los países que representa.



SAN SALVADOR

GÉNERO Y TRANSPORTE
CIUDADES MIEMBRO TRANSPORT GENDER LAB



SAN SALVADOR

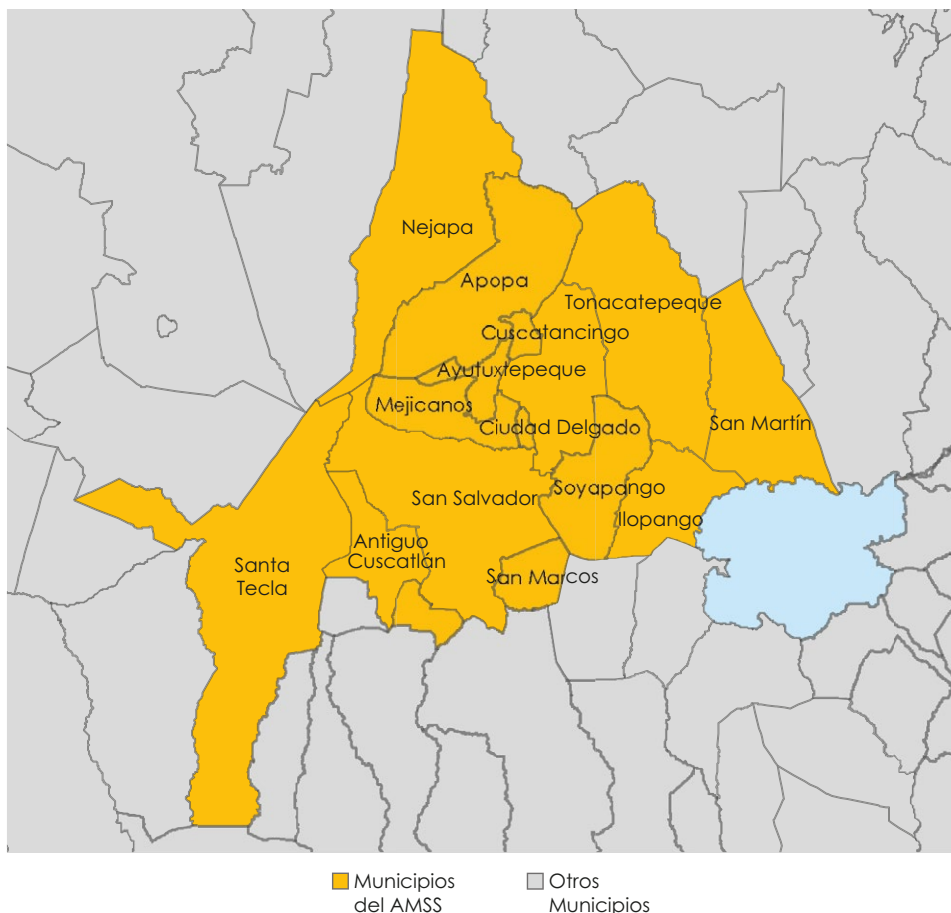
Y SUS SISTEMAS DE TRANSPORTE

El Área Metropolitana de San Salvador (AMSS) está compuesta por 14 municipios incluyendo: San Salvador, Apopa, Ayutuxtepeque, Cuscatancingo, Ciudad Delgado, Ilopango, Mejicanos, Nejapa, San Marcos, San Martín, Soyapango, Antigua Cuscatlán, Santa Tecla, y Tonacatepeque. El AMSS Cuenta con una población de cerca de 1.800.000 habitantes que representan el 27% de la población total de El Salvador (Rendón Rodríguez et al., 2020). El 54% de la población son mujeres. De éstas, un 72%, utilizan buses como su principal medio de transporte (Encuesta de Calidad de Vida 2018, El Salvador Cómo Vamos).

El Viceministerio de Transporte (VMT) pertenece al Ministerio de Obras Públicas y de Transporte (MOPT). El VMT coordina y regula las políticas de transporte, y específicamente regula el transporte público que incluye el sistema de buses convencionales, el transporte inter-municipal y el servicio de Bus de Rápido Tránsito (BRT por sus siglas en inglés). El marco legal por el cual se rige el sistema de transporte público esta conformado por la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (1995), el Reglamento General de Transporte Terrestre (2002), el Reglamento de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (1995) y la Ley de Adquisiciones de la Administración Pública (2000).

Gráfico 1: Municipios del Área Metropolitana de San Salvador (AMSS)

Fuente: Rendón Rodríguez et al., 2020

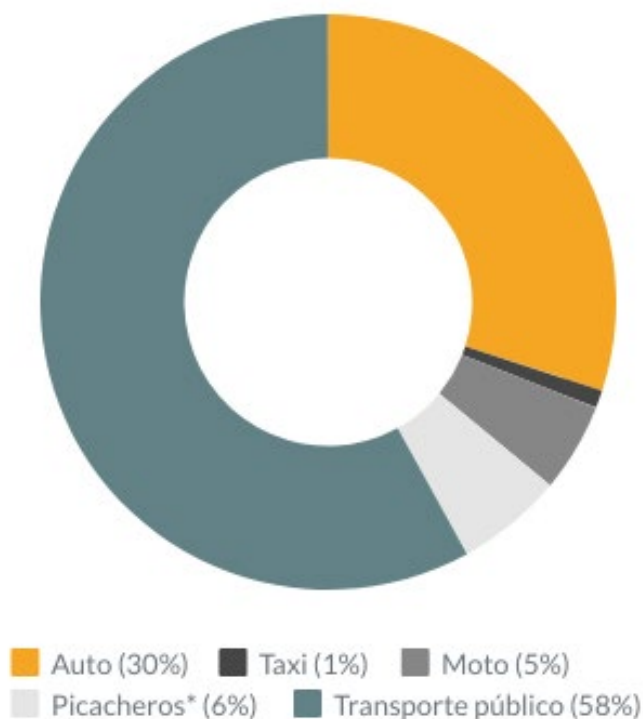


En promedio en el AMSS se realizan 2.500.000 viajes diarios (Rendón Rodríguez et al., 2020). Cerca del 58% se realizan en transporte público, el 30% se realizan en automóviles, 5% en motocicletas, el BRT representa un 2% de los usuarios y el porcentaje restante en otros modos.¹ La red vial urbana de San Salvador cuenta con 1800 km.² Por su parte, el parque automotor para 2020 era de 1.359.561 vehículos, con una tasa promedio de crecimiento del 8% anual en los últimos cinco años (SERTRACEN, 2020).

El transporte público convencional lo componen autobuses y microbuses. En el AMSS transitan 170 rutas de transporte público, las cuales tienen aproximadamente 4.412 vehículos (DGPPT, 2020). Existen tres tipos de rutas: las urbanas, que se desplazan dentro del perímetro municipal; las interurbanas, que se desplazan entre diferentes municipalidades dentro de un departamento; y las interdepartamentales, que atraviesan más de un departamento. Adicionalmente se cuenta con una subdivisión para temas de tarifa en ordinario y exclusivo. Los vehículos con tarifa exclusiva tienen características como aire acondicionado, televisión y algunos tienen servicio de internet inalámbrico. Adicionalmente, en el sistema existen microbuses “no registrados” que brindan servicios inter-municipales, cuya tarifa no está regulada y además el servicio no tiene un rol significativo dentro del sistema de la ciudad.

Gráfico 2: Distribución porcentual de viajes

Fuente: Elaboración propia



*Picacheros: transporte informal en camiones o pick ups.

El primer corredor del Sistema Integrado de Transporte del Área Metropolitana de San Salvador (SITRAMSS) tipo BRT, planeó construirse en dos etapas. El Banco Interamericano de Desarrollo realizó un préstamo para financiar la primera etapa que inició su construcción en junio de 2013, y empezó a operar en enero de 2015 (Nevo et al., 2016). Actualmente el SITRAMSS no se

• • • • •

¹ Estimaciones realizadas sobre la demanda del modelo de transporte de hora pico de día hábil típico de la mañana estructurado por Steer en el 2019. No existen datos sobre la demanda de modos activos (caminata, bicicleta, patineta etc).

² No considera la red de menor escala.

encuentra en operación. En su momento, la Unión de empresas SITRAMSS operaba el sistema, y estaba integrada por la empresa privada SUBES; conformada por SIPAGO y SI99. En este sentido, el BRT operaba en un esquema de concesión a privados controlado y coordinado por el MOPT. El subsidio en el caso del BRT era pagado por pasajero. En la concesión se establecían los parámetros de rutas y las frecuencias. Los pasajeros usaban la tarjeta SUBES, que es una tarjeta inteligente y recargable, para ingresar al sistema. El SITRAMSS tenía un horario establecido de funcionamiento de todos los días de 5 am a 9 pm. El SITRAMSS inició su funcionamiento de forma parcial con 37 unidades: 21 padrones (buses cortos) y 16 articulados. Inicialmente, los sondeos mostraron un alto grado de satisfacción con el sistema: de 75.000 usuarios diarios iniciales, el 87% lo señalaba como el modo de transporte más eficiente, y para el 37% de los actores viales hubo una reducción de tiempo de 30 minutos (Serebrisky et al., 2017). Además, el sistema introdujo conceptos de inclusión como la accesibilidad universal y campañas de concientización contra los asaltos y la violencia basada en género (Serebrisky et al., 2017). La encuesta de satisfacción del 2018 también arrojó información con respecto a los y las usuarias del BRT: se evidenció que el 51% de los usuarios del BRT eran hombres, el 70% de los usuarios residían en San Salvador y el 30% en municipios vecinos. Además, el 89% de los usuarios se sentían satisfechos con el servicio, 4% más que el año anterior (Encuesta de Satisfacción de Usuarios del SITRAMSS 2018).

El BRT ha sufrido una serie de inconvenientes tras la decisión judicial que eliminó el carril exclusivo. Antes de la pandemia ya no contaba con un carril exclusivo, sino que otros vehículos compartían el carril con los buses del SITRAMSS. Mientras en 2017 viajaban 40,000 pasajeros por día, antes de la pandemia por el COVID-19 habían disminuido a cerca de un tercio, y con la pandemia la reducción fue más drástica. El operador suspendió operaciones en el mes de abril de 2020 argumentado problemas financieros derivados de la pandemia. Por su parte, el Estado salvadoreño suspendió la operación general del transporte público en el período comprendido entre el 7 de mayo de 2021 y el 23 de agosto de 2021. A pesar de la reapertura del transporte público el 23 de agosto, el operador del SITRAMSS ha indicado que funcionar bajo las condiciones establecidas por el protocolo de bioseguridad no es viable financieramente, por lo que no ha restablecido el servicio. Por su lado, el Viceministerio de Transporte se encuentra siguiendo un proceso sancionatorio, para lograr el restablecimiento del mismo.



En 2019 la partición modal de pasajeros del transporte público contabilizado en el promedio de un día laboral para San Salvador era la siguiente: 46% se movían en microbús registrado, y 52% en autobús, el 2% restante en el SITRAMSS.

El VMT subsidia a los transportistas que reciben una compensación por unidad vehicular de microbús o autobús diferente al subsidio al SITRAMSS que va directamente al usuario. De acuerdo con la Encuesta de Ingresos y Gastos de Hogares 2005 -2006, en El Salvador, el transporte constituía 11,6% del presupuesto familiar, incluyendo el transporte aéreo, terrestre y marítimo de los hogares, sin incluir transporte por motivos de negocio (Dirección General de Estadística y Censos- Ministerio de Economía, 2016).

El sistema de transporte convencional opera bajo el esquema de dueños con sus respectivas unidades que se aglutinan bajo una figura conocida como caja única³. Es así como los usuarios pagan unas tarifas reguladas para autobús y microbús según las categorías de ordinario y exclusivo.

Tarifa mínima en el Área Metropolitana de San Salvador. (No aplica a nivel Nacional)

Fuente: Viceministerio de Transporte (DGTT, 2021)

	AUTOBÚS	MICROBÚS REGISTRADO
ORDINARIO	\$0.20	\$0.25
EXCLUSIVO	\$0.35	\$0.35

Existen casos excepcionales cuya tarifa es \$0.59 en dos rutas para microbús y en una para autobús \$0.56.

● ● ● ● ● ● ● ● ● ●

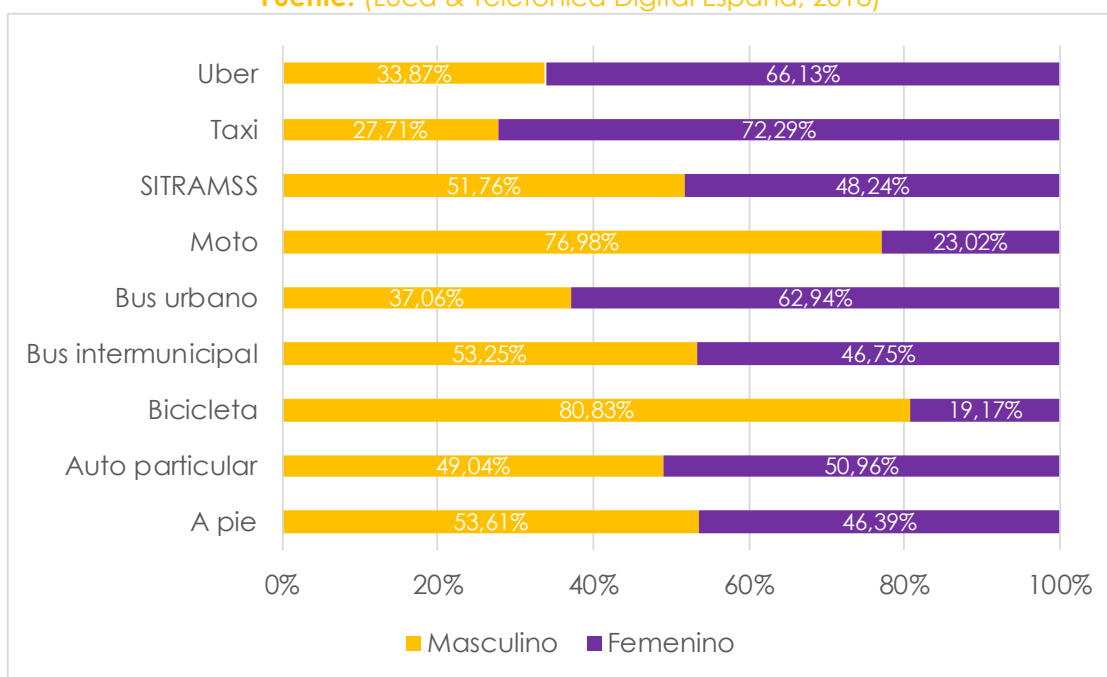
3 "La caja única es un sistema de funcionamiento del transporte colectivo de pasajeros que busca organizar, controlar y ordenar la operatividad de una o varias rutas, distribuyendo equitativamente, entre los prestadores o concesionarios, la recolección del recaudo diario en un periodo determinado de acuerdo al número de viajes." (Ministerio de Obras Públicas y de Transporte, 2009)

MUJERES Y MOVILIDAD EN SAN SALVADOR

Siendo la mayoría de la población de San Salvador, las mujeres son un actor fundamental en la movilidad de la ciudad. Datos de la encuesta sobre movilidad, realizada a través de SMS en el AMSS, muestran que mientras las mujeres tenían una tasa de movilidad⁴ del 94,9%, la tasa de los hombres era del 96,9% (Luca & Telefónica Digital España, 2018). El mismo estudio evidencia que, frente a la movilidad para trabajar, el 49% eran mujeres y el 51% eran hombres. Respecto de la movilidad para estudiar, 56% eran mujeres y 44% eran hombres. Frente a la movilidad para motivos diferentes al trabajo o estudio, el 70% eran mujeres y el 30% eran hombres (Luca & Telefónica Digital España, 2018). Respecto del modo de transporte por porcentaje por género, es clave anotar que porcentualmente, los hombres son los mayores usuarios de la bicicleta (81%) y la motocicleta (77%), mientras las mujeres son la gran mayoría de quienes usan el bus urbano (63%), el taxi (72%) y el Uber (66%). El gráfico a continuación detalla el porcentaje de hombres y mujeres por modo de transporte.

Gráfico 3: Modos de viaje en San Salvador segregados por género

Fuente: (Luca & Telefónica Digital España, 2018)



Las mujeres representan un importante porcentaje de las conductoras de San Salvador, con un 21,57% de las licencias de conducción (SERTRACEN, 2021). En sectores como el transporte escolar, las mujeres son la mayoría de las conductoras de microbuses escolares. Adicionalmente, servicios privados como la línea rosa, una empresa de servicio de taxi operada 100% por mujeres, ha posicionado la labor de las conductoras como un servicio seguro para el público en general, pero especialmente para mujeres, niños y adultos mayores.

En cuanto al tema de seguridad, información sobre denuncias de hechos de violencia contra las mujeres revela que ellas la sufren a lo largo de todo su ciclo de vida. De manera general, 67% de las mujeres en El Salvador reportó haber sufrido algún tipo de violencia en su vida, pero solo el 6% denunció el hecho o buscó ayuda (Informe sobre el estado y situación de la violencia contra las mujeres en El Salvador, 2018).

A pesar de considerar el acoso sexual un delito penal con condenas de 3 a 5 años, se estima que 40% de las mujeres han experimentado violencia sexual a lo largo de su vida (Ministerio de Economía, 2018).

Específicamente en el transporte, el 54% de las mujeres ha sido víctima de violencia. De ese porcentaje, las violencias más frecuentes son la física (34%) y la verbal (30%) (Encuesta Sobre Violencia Contra Las Mujeres En El Transporte Público Tradicional y SITRAMSS, 2016).

Un estudio de Fusades del 2015 reveló que el hacinamiento de las paradas de buses constituye una fuente importante de inseguridad para las mujeres. Además, en los grupos focales desarrollados en este estudio, se evidenció que el sistema de transporte público convencional es desordenado y allí las mujeres, los niños, y los adultos mayores son los pasajeros más vulnerables. Los grupos focales también mostraron que las mujeres constantemente sufren victimización sexual a manos de pasajeros de sexo masculino, y en ocasiones de conductores y de los ayudantes que cobran el tiquete, principalmente en horas pico. Los participantes expresaron que las mujeres solo reportan los incidentes esporádicamente, dado que o bien no los consideran un delito, o la burocracia dificulta el reporte (Fusades, 2015).

No obstante, existen diversas normativas que amparan a las mujeres. Algunas de ellas son la Ley de la Igualdad, Equidad y Erradicación de la Discriminación contra las mujeres (2011), la Ley Especial Integral para una Vida Libre de Violencias para las Mujeres, la Política Nacional para el Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia(2013), la Política de Igualdad y Equidad de Género del Ministerio de Obras Públicas y de Transporte(2015).



INICIATIVAS

DE GÉNERO EN EL TRANSPORTE

El MOPT, como eje rector en materia de transporte y tránsito nacional, tiene como objetivo garantizar la movilidad de bienes, servicios y personas, y humanizar los servicios que presta a la ciudadanía. Por ello, ha promovido acciones para visibilizar la necesidad de un transporte libre de violencias para las mujeres, niñas y adolescentes. Existe una necesidad en San Salvador y su Área Metropolitana de dar respuesta a los compromisos que requiere la Ley de Igualdad, Equidad y Erradicación de la Discriminación contra las Mujeres (2010) y a la Ley Especial Integral para una Vida Libre de Violencia para las Mujeres (LEIV) (2011) y la Política de Igualdad y Equidad de Género (2015).

El Transport Gender Lab junto a las autoridades de la ciudad identificaron iniciativas de género en transporte a escala metropolitana y municipal. Las iniciativas identificadas, según sus líneas de acción, se han clasificado en las siguientes dimensiones:



**SENSIBILIZACIÓN
Y EDUCACIÓN**



CONOCIMIENTO



PREVENCIÓN



**NUEVAS
HERRAMIENTAS
TECNOLÓGICAS**



**OPORTUNIDADES
LABORALES**



ACCESO A JUSTICIA



**INFRAESTRUCTURA
CON ENFOQUE DE
GÉNERO**





POLÍTICA DE GÉNERO DENTRO DEL MOPT⁵

La política de género dentro del Ministerio está dividida en tres partes:

- 1) Fortalecimiento institucional por medio de la transversalización del género en todas las áreas del MOPT.
- 2) Promoción de la igualdad de género dentro del Ministerio, que incluye una campaña y sensibilización en género. Se ha vinculado con el tema de la familia: salarios, hijos con discapacidad, entre otros.
- 3) El tema de empleabilidad femenina en áreas no tradicionales, violencia en transporte público, y asistencia y respuesta para víctimas de violencia.



Taller de Design Thinking, 2019

Fuente: Equipo BID

Durante la misión de inclusión de San Salvador al TGL se realizó taller de Design thinking con el objetivo de identificar nuevas líneas de acción para ser incorporadas dentro la perspectiva de género hacía lo interno y externo del MOPT



APLICACIÓN SMART 912- MUJER

Se trata de una aplicación digital desarrollada por el gobierno local para que las municipalidades de El Salvador se conecten de manera directa con los y las ciudadanas, con el fin de facilitar la atención y centralizar la información oficial. Permite al gobierno conocer las situaciones que reportan los y las usuarias de forma georreferenciada, respecto de problemas en las calles, como el mal estado de las vías, falta de iluminación, fugas de agua, problemas con el alcantarillado y recolección de basuras, entre otras.

Además, incluyó la funcionalidad para realizar denuncias ciudadanas en materia de violencia doméstica y acoso sexual en el espacio público. El AMSS con el apoyo de Unimujer ODAC (la Unidad Institucional de Atención Especializada a las Mujeres en Situación de Violencia de la Oficina de Denuncia y Atención Ciudadana) y la Policía Nacional Civil (PNC) desarrollaron esta iniciativa.

Por otra parte, la Secretaría de la Mujer y la Familia, y la Colectiva Feminista han venido realizando campañas de sensibilización contra violencia y acoso hacia la mujer y prestando atención (especificaría que tipo de atención psicológica, legal, etc) ante casos de denuncia. Mientras la Secretaría orienta a las víctimas, la policía deberá seguir las denuncias de oficio. Por su parte, los miembros de la policía han recibido capacitación en temas de género y violencia contra las mujeres para prestar una respuesta efectiva. Además, se ha sensibilizado al personal operativo del Cuerpo de Agentes Metropolitanos (CAM) en cursos de tres meses de clases, el primero teórico y los dos siguientes prácticos.

Sumado a lo anterior, se busca emplear la tecnología de la aplicación SMART 912 para hacer un mapa de zonas de riesgos en el espacio público, parques y paradas de buses, en los cuales se identifiquen mayores índices de violencia contra las mujeres, para brindar actividades de prevención y respuesta oportuna.

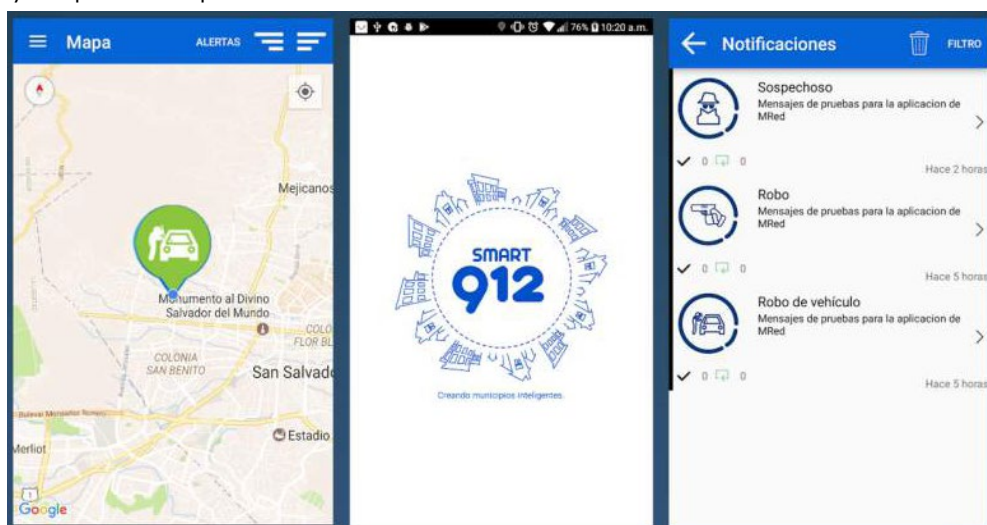


Imagen aplicación SMART 912

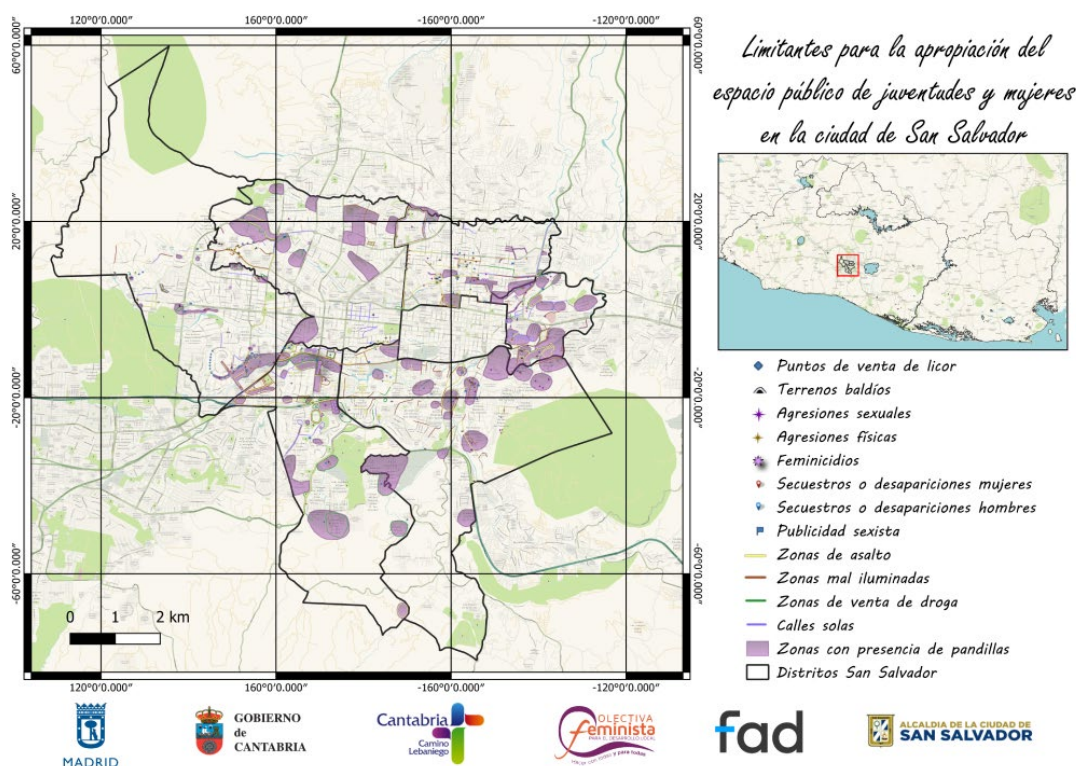
Fuente: <https://www.estrategiaynegocios.net/>



LEVANTAMIENTO DE MAPAS DE RIESGO

En el marco del convenio de cooperación entre el AMSS y la organización de la sociedad civil Colectiva Feminista, con la agencia de Cooperación para el Desarrollo y Educación para la Ciudadanía Global (FAD) de España, el Ayuntamiento de Madrid y Barcelona, se está llevando a cabo un proyecto para hacer de San Salvador una ciudad segura para las mujeres, inclusiva y sostenible. Para lograrlo, se pretende realizar mapas de riesgo de las mujeres de los distritos 1, 2 y 5 de las zonas de San Salvador para identificar los lugares por los cuales ellas tienen mayor temor de transitar, con el fin de brindar herramientas a la municipalidad para tomar decisiones basadas en la movilidad segura para las mujeres.

Inicialmente, se han realizado diagnósticos y auditorías para ver cómo usan las mujeres el espacio público, el transporte, y los espacios de recreación en distritos con condiciones socioeconómicas menores. El diagnóstico se ha realizado a partir de una encuesta de percepción a mujeres de los tres distritos, incorporando información sobre la movilidad y sus dificultades, el uso de espacios públicos y los roles y actividades de cuidados. Igualmente, se está realizando un proceso de formación con lideresas y jóvenes para diagnosticar cómo usan los espacios y qué problemáticas ven, para actuar a partir de los resultados.



Ejemplo Mapa de Riesgo

Fuente: <https://www.fad.es/planetajoven/fad-y-la-colectiva-feminista-nos-unimos-para-convertir-a-la-juventud-salvadorena-en-artesana-y-creadora-de-su-propia-ciudad/>



CAMPAÑA CONTRA EL ACOSO SEXUAL EN EL TRANSPORTE PÚBLICO

La Mesa de Atención de Víctimas del Comité Municipal de Prevención de la Violencia (CMPV) de San Salvador, como parte de una iniciativa interinstitucional, lanzó una campaña contra el acoso sexual en los buses. El objetivo central de la campaña es concientizar a la población sobre el acoso sexual y sobre su caracterización como delito, además de orientarlas hacia la PNC para la denuncia. La campaña también utilizó pegatinas en la parada "Salvador del Mundo" y las unidades de transporte en el área, haciendo un llamado a la consentización del acoso como delito e invitando a la denuncia de actos de acoso a través de los números de la PNC. La Colectiva Feminista, el Instituto Salvadoreño para el Desarrollo de la Mujer (ISDEMU), la fiscalía, entre otras entidades, apoyaron la campaña.



SITRAMSS COMO TRANSPORTE LIBRE DE VIOLENCIA PARA MUJERES, NIÑAS Y ADOLESCENTES

El VMT, con apoyo de la Gerencia de Género Institucional y el SITRAMSS declararon el sistema de transporte como uno libre de violencias contra las mujeres, las niñas y las adolescentes. Esta declaración ha ido de la mano de acciones concretas para visibilizar la violencia que sufren las mujeres en el transporte público. Entre las acciones se incluyen campañas dirigidas a los y las usuarias del SITRAMSS. Además, se han realizado procesos de formación con las y los gestores del tráfico, motoristas del SITRAMSS y funcionarios del MOPT. El objetivo principal es crear conciencia entre la ciudadanía sobre la necesidad de construir y adoptar nuevos patrones para disminuir la violencia de género dentro del SITRAMSS. Igualmente, se han desarrollado una serie de actividades enmarcadas en la iniciativa, como ferias multi-servicios, que brindan asistencia a los y las usuarias.



TRÁNSPORTE Y GÉNERO: FONDO DE CONSOLIDACIÓN PARA LA PAZ

El proyecto busca reducir el acoso sexual y otras formas de violencia en las mujeres usuarias de los sistemas de transporte público, promoviendo acciones en tres dimensiones:

- Involucrar a la sociedad civil para generar soluciones
- Fortalecer a las instituciones nacionales y municipales para que cumplan su deber
- Sensibilizar a los y las usuarias que brindan y utilizan el servicio de transporte para que sean actores de cambio.

El proyecto incluye tres acciones concretas:

1) Crear un programa piloto para mejorar la convivencia en rutas de los buses tradicionales y que el piloto pueda replicarse. Se identificó la ruta de buses 101B que ha mostrado interés en constituirse como una ruta segura para las mujeres y que ha mostrado algunas buenas prácticas. Además, tiene un gran volumen de pasajeros, con más de 17,000 por día. Esta ruta se caracteriza por un alto número de asaltos. Las personas directamente beneficiadas de esta intervención son las mujeres, jóvenes y adolescentes usuarias, así como los transportistas de la ruta. Las soluciones y propuestas para el piloto emanarán de las usuarias del transporte público, con base en el mismo diagnóstico descrito en la iniciativa del levantamiento de mapas de riesgo.

2) Fortalecer el VMT mediante capacitaciones en materia de género que se impartirán por medio de cursos virtuales, apoyando a la policía, a la entidad e instruyendo a los conductores. El fin es que las instituciones del gobierno, que son responsables del cumplimiento de las leyes del transporte público y la seguridad, como la PNC y el VMT, generen condiciones y normas que propicien entornos seguros y de respeto de los derechos humanos.

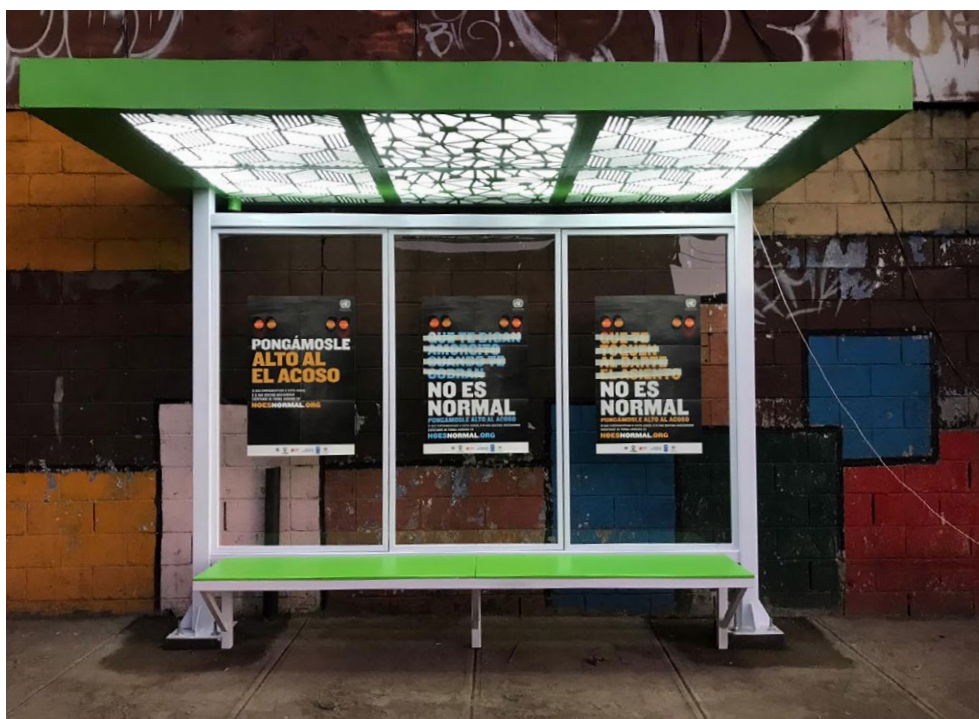
3) Promover que la sociedad salvadoreña participe activamente en mecanismos para promover la cultura de paz, ligada con los derechos de las mujeres para prevenir el acoso sexual y la violencia contra las mujeres en el espacio público.



PARADAS DE BUSES SEGURAS E INCLUSIVAS

Como parte del proyecto “Mujeres libres de violencia en el transporte público” que financia el Fondo de Naciones Unidas para la Consolidación de la Paz, y que desarrolló el Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo y ONU Mujeres, en diciembre de 2020 se inauguró la parada de buses segura e inclusiva en el municipio de Santa Tecla del AMSS (Fusades, 2020). La parada cuenta con iluminación eléctrica en el techo, una pieza transparente en el fondo en la cual están pegados avisos con comunicación concreta que desnormaliza las conductas de acoso, un espacio para sentarse, un mapa con las rutas que prestan servicios en la zona, piso táctil para las personas con discapacidad visual, y tiene los lados libres de obstáculos de visibilidad. Algunos de los socios de esta Iniciativa por un Transporte Público Seguro (ITPS) fueron Fusades, y la alcaldía de Santa Tecla.

A lo largo de 2020, se realizaron seis talleres, en los que participaron 80 mujeres, entre ellas niñas, adolescentes, adultas, personas con discapacidad y jóvenes de la población LGBTQ+. Estos talleres fueron realizados en San Salvador y en Santa Tecla, con el formato de laboratorios de co-creación, para consultar y validar una propuesta de diseño de paradas de buses libres de violencia basada en género (PNUD, 2020). Las cuatro áreas prioritarias de consulta fueron seguridad, infraestructura, accesibilidad y propuestas para el VMT. Las mujeres contribuyeron en el diseño de esta parada segura que busca que todas puedan sentirse más seguras y alcanzar una movilidad libre de violencia basada en género .



Primera parada inaugurada

Fuente: <https://fusades.org/>



CAPACITACIÓN PARA CONDUCTORAS DE UBER

La organización internacional Voces Vitales capacitó 30 mujeres conductoras de UBER, a través de un taller de plan de vida. El taller tuvo una duración de 2,30 horas, en las cuales abordaron sus vivencias a través de un análisis de Fortalezas, Oportunidades, Debilidades, Amenazas (FODA) de cada una de las conductoras. El objetivo central fue asesorarlas sobre cómo enfrentar los problemas diarios en su trabajo. Junto con UBER, se planea realizar capacitaciones en violencia de género, tanto frente a los riesgos que enfrentan las conductoras, como al respeto que merecen los y las usuarios. Es importante aclarar que UBER no es una modalidad autorizada de transporte público dentro de la Ley de Transporte Terrestre de El Salvador.



SIGLAS

Área Metropolitana de San Salvador -AMSS

Bus Rapid Transit -BRT

Cuerpo de Agentes Metropolitanos -CAM

Fortalezas, Oportunidades, Debilidades, Amenazas -FODA

Instituto Salvadoreño para el Desarrollo de la Mujer -ISDEMU

Iniciativa por un Transporte Público Seguro -ITPS

Ley Especial Integral para una Vida Libre de Violencia para las Mujeres -LEIV

Ministerio de Obras Públicas y de Transporte -MOPT

Policía Nacional Civil -PNC

Sistema Integrado de Transporte del Área Metropolitana de San Salvador -SITRAMSS

Viceministerio de Transporte -VMT

BIBLIOGRAFÍA

Dirección General de Estadística y Censos- Ministerio de Economía. (2016). El Salvador- Encuesta de Ingresos y Gastos de los Hogares 2005-2006.

Encuesta sobre Violencia contra las Mujeres en el Transporte Público Tradicional y SITRAMSS. (2016).

Fusades. (2015). Prevención del crimen en el transporte público en El Salvador.

Fusades. (2020). Inauguración de paradas de buses seguras e inclusivas.

Luca, & Telefónica Digital España. (2018). Estudio de Movilidad Urbana en Área Metropolitana de San Salvador.

Ministerio de Justicia y Seguridad Pública, & Dirección General de Estadísticas y Censos. (2018). Informe sobre hechos de violencia contra las mujeres.

Ministerio de Obras Públicas y de Transporte. (2009). VMT explica a empresarios del transporte proceso de conformación de caja única.

Ministerio de Economía. (2018) Encuesta De Victimización Y Percepción De Inseguridad / Encuesta De Cultura De Paz.

Nevo, M., Granada, I., & Ortiz, P. (2016). SITRAMSS Mejorando el Transporte Público del Área Metropolitana de San Salvador. Banco Interamericano de Desarrollo.

PNUD. (2020). Usuaris de transporte participan en co-creación de paradas de buses seguras.

Rendón Rodríguez, J. R., Hernández, E., & Del Rio, H. (2020). Nueva generación de modelos de transporte a través del uso de Big Data: Caso San Salvador. 33.

Serebrisky, T., Ramírez, M. C., & Suárez-Alemán, A. (2017). Cómo movilizar San Salvador. Infraestructura Para El Desarrollo, 1 (4).

Encuesta de Satisfacción de Usuarios del SITRAMSS. (2018)

Servicios de Tránsito Centroamericanos S.A. de C.V. SERTRACEN, 2021

Viceministerio de Transporte, Dirección General de Política y Planificación de Transporte, 2021.

Viceministerio de Transporte, Unidad Técnica de Transporte, 2021.

¿Quieres saber más de estas iniciativas?

Búscalas en:

www.tglab.iadb.org



