

Enfoques para la Movilidad Urbana Responsiva al Género



Módulo 7a

Transporte Sostenible: Un Texto de Referencia para Diseñadores de Políticas en Ciudades en Desarrollo

Publicado por

GIZ-SUTP es un orgulloso miembro de:

SUTP.

Proyecto de Transporte Urbano Sostenible

SUTP apoya a los tomadores de decisiones alrededor del mundo para planificar e implementar soluciones de movilidad innovadoras y sostenibles. SUTP ofrece desarrollo de capacidades, consejos prácticos, oportunidades para crear contactos y una plataforma de conocimientos comprehensiva.

Durante los últimos 16 años, más de 5.000 tomadores de decisiones, planificadores y estudiantes se han beneficiado de nuestras ofertas de entrenamiento. Hemos producido una rica biblioteca de Módulos del Texto de Referencia, Documentos Técnicos, Estudios de Caso, Fichas Técnicas, Resúmenes de Políticas y Listas de Lectura. Todos los documentos están fácilmente disponibles a través de nuestra página web, junto con una comprehensiva colección de fotos y un canal de video.

¡Le invitamos a usar y distribuir todos estos recursos!

<http://www.sutp.org>

Autor (versión 2018)

Heather Allen es una consultora independiente con más de 20 años de experiencia internacional y es una muy reconocida experta sobre género, transporte urbano, desarrollo sostenible y cambio climático. Ha trabajado en UITP, la Unión Internacional de Transporte Público, y con el Grupo de Transporte Sostenible del Laboratorio de Investigación sobre el Transporte (Reino Unido). Desde que se convirtió en una consultora independiente, sus proyectos incluyen una revisión internacional sobre seguridad personal de las mujeres, género y transporte urbano y un importante estudio sobre este tema en tres ciudades de América Latina

(Buenos Aires, Quito y Santiago).

Revisión entre pares y corrección

Sylvia Chant, Escuela de Economía y Ciencia Política de Londres
Christina Jang, Institute for Transportation and Development Policy (ITDP)

Kristina Kebeck, Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP)

Laura Mark, Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

Carlosfelipe Pardo, Despacio

Sonal Shah, Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP)

Armin Wagner, Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

Versiones previas desarrolladas por

Mika Kunieda, Escuela de Salud Pública TH Chan de la Universidad de Harvard

Aimée Gauthier, Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP)

Enfoques para la Movilidad Urbana Responsiva al Género

Módulo 7a

Transporte Sostenible: Un Texto de Referencia para Diseñadores de Políticas en Ciudades en Desarrollo

2ª Edición - Agosto 2018

Descargo de responsabilidad

Los hallazgos, interpretaciones y conclusiones expresados en este documento se basan en información reunida por GIZ y sus consultores, socios y contribuyentes.

GIZ, sin embargo, no garantiza la exactitud o completitud de la información en este documento, y no puede considerarse responsable por cualquier error, omisión o pérdida que surja de su uso.

Copyright

Esta publicación puede ser reproducida total o parcialmente en cualquier forma para propósitos educacionales o sin fines de lucro sin permiso especial del propietario de los derechos de autor, siempre que se provea reconocimiento de la fuente. GIZ apreciaría recibir una copia de cualquier publicación que use esta publicación de GIZ como fuente. No se puede hacer uso de esta publicación para revender o para cualquier otro propósito comercial.

TABLA DE CONTENIDOS

Prefacio	5
1. Cómo usar este libro	6
Estructura del texto de referencia	6
2. Marco de referencia sobre políticas de género	8
3. Desafíos para la movilidad de las mujeres	10
3.1 Mujeres y pobreza	10
3.2. Diferencias en patrones de viaje	13
3.3 Cuestiones de seguridad operacional y seguridad personal	14
3.3.1 Seguridad operacional	14
3.3.2 Seguridad personal	15
3.4 Transporte público y mujeres	17
3.5 Acceso a vehículos privados	19
3.6 Uso del suelo y diseño urbano	20
4. Evaluando el género en el transporte urbano	21
4.1 Análisis de género	21
4.2 Recolección de datos	21
4.3 Midiendo la equidad de género en el transporte urbano	22
4.4 Participación	22
4.5 Auditorías de seguridad	23
5. Diseñando soluciones responsivas al género – Direcciones generales	24
5.1 Seguridad operacional y seguridad personal	24
5.2 Acceso	27
5.3 Modos de transporte y mujeres	28
5.4 Operaciones	29
6. Ejemplos de buenas prácticas	30
Herramienta de evaluación de las redes diarias	32
Digital Matatus	35
FemiBici	33
GAP BRT – Corredor Peshawar	30
Entrenamientos de Sensibilización al Género	33
Encuesta sobre Género Windhoek	31
Inversiones en espacio público en Bogotá	33
Movilidad del Cuidado	31
Rickshaw Rosa	34
#PT4ME	35
Raye7	35
SafetiPin	32
TfL: Acción para la Igualdad	30
Academia de Transporte de África Occidental	34
7. Conclusiones	36
8. Implementación	37
Lista de verificación básica para la implementación	39
Desarrollando un Plan de Acción de Género	37
Alcaldes como jugadores clave	38
Recursos	41
Referencias	41
Más recursos	43
Abreviaturas	46

Prefacio

Las ciudades crecen rápidamente: Desde el año 2000, hay más personas viviendo en áreas urbanas que en áreas rurales. Se espera que el noventa y cinco por ciento de toda la urbanización ocurra en ciudades en países en desarrollo, y allí es donde estará la mayoría de las ciudades con poblaciones por encima de 10 millones (UN Habitat 2016). Los sistemas de transporte hacen que las ciudades funcionen y proporcionen acceso a bienes y servicios. A medida que las ciudades crecen, también crece la demanda de transporte. En 2050, podrá haber tres o cuatro veces más pasajeros-kilómetros viajados que en el año 2000 (UN Habitat 2012). Mucho de este crecimiento está ocurriendo en forma de barrios bajos, o en condiciones de pobreza – y la mayoría de los pobres urbanos son mujeres.

Si bien los impactos del crecimiento urbano están bien documentados, los impactos de este crecimiento sobre los hombres y las mujeres no lo están, y aún no hay una inclusión sistemática de las necesidades de las mujeres en los proyectos de transporte. El transporte a menudo se ve como neutral con respecto al género – una calle o un sistema de buses beneficiarán a todos por igual. De hecho, ¡esto no es así! Las mujeres y los hombres tienen diferentes expectativas, necesidades y limitaciones para usar el transporte. Sin tomar esto en consideración, la planificación y los proyectos no cubren adecuadamente esta demanda, y el transporte es ineficiente e insostenible.

En 2017, el debate sobre el acoso sexual a las mujeres ha causado un clamor internacional y llevado a un aumento de la atención pública sobre las restricciones de movilidad que las mujeres enfrentan en sus movimientos diarios en la ciudad. Le ha dado impulso a un largamente atrasado debate sobre políticas, planificación y operación del transporte. Si bien las diferencias entre cómo los hombres y las mujeres usan el transporte son ampliamente sabidas y reconocidas, los enfoques sobre cómo encararlas recién se están discutiendo, investigando, probando e implementado.

Este texto de referencia también se ha desarrollado para observar la intersección entre el género y el transporte urbano, viendo el concepto de género como un tema transversal que es relevante en todas las fases de la planificación, el diseño y la implementación, y que necesita ser enfrentado urgentemente. Examina sistemas de transporte alrededor del mundo para establecer qué es importante para los usuarios del transporte en general y cómo el género afecta las maneras en las que los usuarios ven y experimentan el transporte.

Hasta la fecha mucho del trabajo actual sobre género y transporte en países en desarrollo se ha enfocado más que nada en el transporte rural y hace falta análisis de planificación y proyectos de transporte responsivo al género en áreas urbanas. Este módulo apunta a cubrir ese vacío y reunir las buenas prácticas actuales.

Recuadro 1: Definición del uso del término género en este informe.¹

Género se define como las construcciones, normas y expectativas sociales, culturales y económicas basadas en características biológicas binarias, masculinas y femeninas. Las mujeres a menudo son equiparadas con su género. Para fines de este informe, no se explorará(n) otro(s) género(s), tales como transgénero e intersex, y su acceso a la movilidad/transporte.

Equidad de género significa que hombres y mujeres son capaces de disfrutar las mismas condiciones y oportunidades para ejercitar sus derechos y alcanzar su potencial social, económico, político y cultural. Difiere de la igualdad de género, que solo significa que las mismas oportunidades existen, pero no incluye si se puede acceder a ellas.

Perspectiva de género es el proceso de evaluar las implicaciones para las mujeres y los hombres de cada acción planeada, en todas las áreas y todos los niveles. Es una herramienta para hacer que las preocupaciones y experiencias de las mujeres, así como de los hombres, sean una dimensión integral del diseño, la implementación, el monitoreo y la evaluación de políticas en todas las esferas políticas, económicas y sociales para que las mujeres y los hombres se beneficien por igual y no se perpetúe la inequidad.

Integración de género significa tomar en cuenta tanto las diferencias como las inequidades entre hombres y mujeres en la planificación, implementación y evaluación de programas. Esto debería contribuir no solo a programas de desarrollo más efectivos sino a una mayor equidad social.

Integración de género significa tomar en cuenta tanto las diferencias como las inequidades entre hombres y mujeres en la planificación, implementación y evaluación de programas. Esto debería contribuir no solo a programas de desarrollo más efectivos sino a una mayor equidad social.

A Gender Action Plan (GAP) se basa en datos de género desagregados y análisis detallados de género y sociales, que identifican inequidades y limitaciones de género claves que el proyecto apuntará a mejorar. Debería tener objetivos claros e incluir características y actividades específicas que ayudarán a alcanzarlos dentro de un período de tiempo determinado (p.ej. líneas de tiempo, autoridades responsables y asignaciones de presupuesto).

¹ Véase Chant (2016), Damyanovic, Reinwald & Weikmann (2013) y Reeves & Baden (2000) para más detalles y lectura.

1. Cómo usar este libro

Tomar en cuenta las necesidades específicas de las mujeres en el transporte tiene un amplio impacto sobre las ciudades, su economía y su gente. Muchas de las cuestiones discutidas aquí no benefician solo a las mujeres, sino también a otros grupos de la población, especialmente cuando son vulnerables de alguna manera.

Incluso si los detalles específicos difieren debido a la situación local – y esto siempre debe mantenerse en mente – hay algunos obstáculos que las mujeres enfrentan más allá de

su región o trasfondo cultural, especialmente en países en desarrollo. Las buenas prácticas en todo el mundo han evolucionado. Pueden servir como inspiración y ser parcialmente transferibles.

Los capítulos de este módulo del texto de referencia se enfocan en diferentes aspectos de las mujeres en el transporte urbano y la planificación responsiva al género.

Estructura del texto de referencia

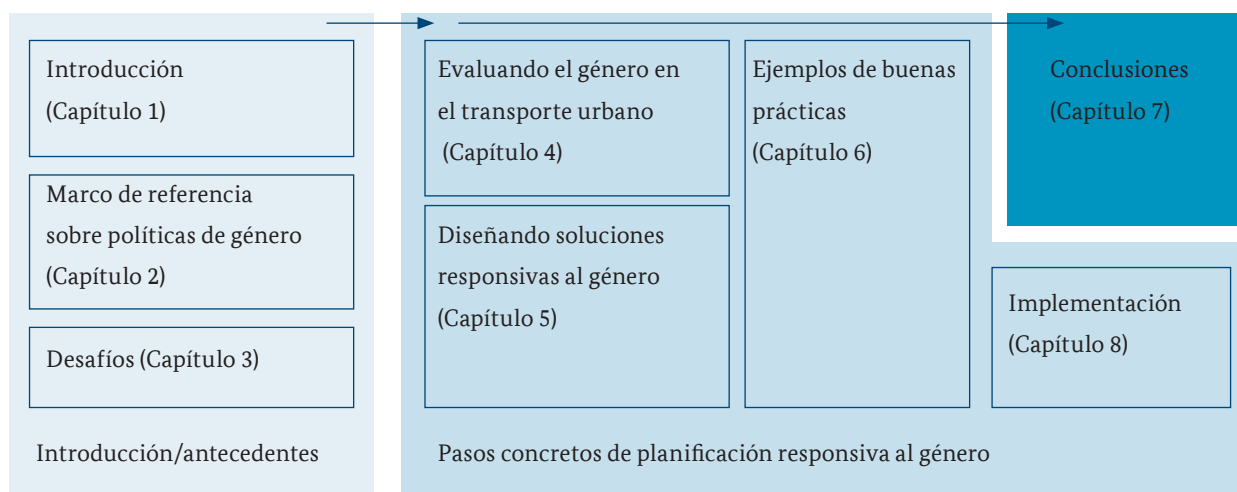


Figura 1: Estructura de este Texto de Referencia.

Después de este capítulo de orientación, el capítulo 2 resume el marco de referencia internacional actual sobre políticas de género.

En el capítulo 3, los desafíos para las mujeres con respecto al transporte urbano que se han resumido en la tabla anterior se elaborarán en más detalle, concretamente, la conexión entre género y pobreza, el impacto sobre los patrones de viaje, cuestiones de seguridad operacional y personal, requisitos específicos para el transporte público, acceso a vehículos privados, y el papel del diseño urbano y uso del terreno.

Los capítulos 4 y 5 proporcionan herramientas concretas y recomendaciones con respecto a la evaluación e implementación y posibles soluciones, seguidos por una selección de buenas prácticas en el capítulo 6.

Después de la conclusión en el capítulo 7, el capítulo final (8) proporciona recomendaciones concretas sobre implementación. Esto está dirigido principalmente a departamentos de planificación, alcaldes, y otras partes interesadas involucradas (o a involucrarse) en la planificación del transporte responsivo al género. En el apéndice se pueden encontrar recomendaciones sobre lecturas adicionales.

La siguiente tabla identifica los principales problemas para las mujeres con respecto a la movilidad y sugiere ejemplos de enfoques, los cuales se desarrollarán en el curso de este módulo. Esta tabla se puede usar para una primera visión, una orientación, o un indicio concreto de cuáles secciones del módulo son relevantes para la situación específica.

Desafío (Capítulo 3)	Posibles enfoques en el transporte (Capítulo 5)	Ejemplos (Capítulo 6)
Menos acceso a oportunidades económicas y brecha salarial de género	Transporte público asequible (tarifas sociales) Caminabilidad Incentivo al ciclismo / Ciclabilidad	Inversiones en Espacio Público en Bogotá Encuesta sobre Género Windhoek FemiBici
Destinos y tiempos de viaje dispersos, viajes frecuentes y cortos	Inversiones en reprogramación del transporte Caminabilidad Incentivo al ciclismo / Ciclabilidad Integración del uso del suelo y el transporte Infraestructura social cercana Iluminación	Inversiones en Espacio Público en Bogotá Herramienta de Evaluación de las Redes Diarias Encuesta sobre Género Windhoek FemiBici
Pobreza de tiempo, viajes en cadena	Estructura tarifaria para subsidiar los viajes más cortos Sistema tarifario integrado Incentivo al ciclismo / Ciclabilidad Proporcionar transporte escolar para los niños	Inversiones en Espacio Público en Bogotá Encuesta sobre Género Windhoek FemiBici
Viajes frecuentes con niños y/o cargas, restricciones físicas	Accesibilidad especial: evitar escalones o cordones, proveer ascensores y mantenerlos funcionando, asegurar capacidad suficiente del transporte público	Inversiones en Espacio Público en Bogotá Encuesta sobre Género Windhoek
Acoso en espacio público y mayor vulnerabilidad al crimen	Puertas solo para mujeres en transporte público Asientos reservados Servicios puerta a puerta Personal femenino Campañas de concientización y entrenamientos Diseño urbano que permita visibilidad y control social Capacitar y educar a las mujeres Asegurar capacidad y frecuencia suficientes del transporte público Proveer posibilidades de pedir ayuda	Encuesta sobre Género Windhoek
Cuestiones de orientación	Información en las paradas y online (p.ej. a través de apps)	Digital Matatus SafetiPin
Normas sociales inhiben ciertas opciones de viaje	Campañas de concientización y entrenamientos	Entrenamientos de Sensibilización sobre Género FemiBici #PT4ME

Figura 2: ¿Dónde encontrar qué?

2. Marco de referencia sobre políticas de género

La libertad de movimiento, derecho a la movilidad, o derecho a viajar es parte del concepto de los derechos humanos básicos, declarados en el Artículo 13 de la Declaración Universal de los Derechos Humanos de 1948 de las Naciones Unidas – es por lo tanto un derecho que pertenece a cada persona en el mundo, desde su nacimiento hasta su muerte. Este derecho abarca el derecho de los individuos a viajar de un lugar a otro dentro de una ciudad o país, y a dejar el país y volver a él. El derecho incluye no solo el derecho a visitar lugares, sino a cambiar el lugar donde el individuo reside o trabaja.

Ha habido un número de desarrollos dentro de la agenda política internacional durante los últimos años que deberían ayudar a acelerar la planificación e implementación del transporte sostenible y el empoderamiento de las mujeres. Estos incluyen el Acuerdo del Clima de París 2015, la Agenda de Desarrollo Sostenible 2030 y el conjunto de 11 Objetivos de Desarrollo Sostenible (SDG) y la Nueva Agenda Urbana (NUA) acordados en HABITAT III en Quito en 2016. Todos ellos proporcionan guías sobre aspectos de género para gobiernos nacionales y municipales.

Las mujeres son 20 millones de los 26 millones de personas que se estima fueron desplazadas por el cambio climático, y a menudo los desastres las afectan mucho más, por lo que se reconoce que las mujeres son afectadas desproporcionadamente por el cambio climático.

La equidad de género y la participación efectiva de las mujeres en la lucha contra el cambio climático se reconoció formalmente por primera vez en el proceso **Acuerdos de Cancún (2010) de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático (CMNUCC)** y desde entonces este tema ha crecido en importancia. La participación completa de las mujeres se considera vital para todos los aspectos de la respuesta global al cambio climático – especialmente en su adaptación. Sin embargo, hasta la fecha la conexión entre el género y el transporte sostenible y las oportunidades para acciones de mitigación desde esta comunidad no se han investigado en profundidad.

Recuadro 2: Declaración de las Naciones Unidas sobre igualdad de género y la Agenda de Desarrollo Sostenible 2030

La Declaración Transformando nuestro mundo: *la Agenda de Desarrollo Sostenible 2030*, adoptada por la Asamblea General de Naciones Unidas, declara que “Alcanzar la igualdad de género y el empoderamiento de mujeres y niñas hará una contribución crucial al progreso” (Naciones Unidas 2015). La priorización de la igualdad de género y los derechos de las mujeres se refleja de forma transversal a través de cada parte de la Agenda 2030, incluyendo la declaración; objetivos, metas e indicadores; medios de implementación; sociedad global; y seguimiento y revisión.

Los **Objetivos de Desarrollo Sostenible (SDG)** buscan cambiar el curso del siglo XXI enfrentando desafíos clave tales como la pobreza y la desigualdad con metas para los gobiernos hasta 2030.

El Objetivo 5 se relaciona específicamente con el empoderamiento de las mujeres y el fin de todas las

formas de discriminación, y la eliminación de todas las formas de violencia contra las mujeres y niñas en las esferas públicas y privadas, incluyendo tráfico de personas, sexual y otros tipos de explotación. De hecho, las mujeres tienen un papel crítico que jugar en todos los SDGs, con muchas metas reconociendo específicamente la igualdad y el empoderamiento de las mujeres no solo como el objetivo sino como parte de la solución.

Además, dentro de los SDGs, varios se relacionan con el transporte, las ciudades y el desarrollo inclusivo. En particular el Objetivo 9 – construir infraestructura resiliente, promover industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación; y el Objetivo 11, hacer a las ciudades y asentamientos humanos inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles.



Figura 3: Los objetivos de desarrollo sostenible, Fuente: WRI 2015

También hay un importante componente de igualdad de género en la **Nueva Agenda Urbana (NUA)**, un acuerdo no vinculante pero ampliamente reconocido sobre desarrollo de ciudades; el texto del párrafo 114 se refiere a la movilidad y es muy específico. El documento resultante² esquematiza los desafíos y oportunidades para las ciudades mientras que asegura que el desarrollo urbano sea sostenible, inclusivo con el género y responsivo al género; en este contexto, la NUA

apoya estratégicamente la implementación de la Agenda 2030, en particular la perspectiva de la igualdad de género y el empoderamiento de las mujeres a través de todos los objetivos de desarrollo social. Ofrece una oportunidad de responder a los desafíos y las siempre cambiantes dinámicas de las ciudades y reconoce el aspecto crucial de los derechos de las mujeres en la agenda de desarrollo urbano (ONU Mujeres 2016).

Recuadro 3: Párrafo 114 de la Nueva Agenda Urbana de HABITAT III



IMPLEMENTING
THE NEW
URBAN AGENDA

Párrafo 114:

Promoveremos el acceso para todos a una movilidad urbana y a sistemas de transporte terrestres y marítimos asequibles, accesibles y sostenibles, permitiendo la participación significativa en

actividades sociales y económicas en ciudades y asentamientos humanos, integrando los planes de transporte y movilidad a los planes urbanos y territoriales generales y promoviendo un amplio rango de opciones de transporte y movilidad, en particular a través del apoyo a:

o(a) Un aumento significativo en infraestructura accesible, segura, eficiente, asequible y sostenible para el transporte público, así como opciones no motorizadas tales como caminata y ciclismo, priorizándolas sobre el transporte motorizado privado;

o(b) “Desarrollo orientado al tránsito” equitativo que minimice el desplazamiento, en particular de los pobres, y que presente viviendas asequibles con ingresos mixtos, y una mezcla de trabajos y servicios;

o(c) Planificación mejor y coordinada del transporte y el uso del suelo, que lleve a una reducción de la necesidad de viajes y transporte, mejorando la conectividad entre áreas urbanas, periurbanas y rurales, incluyendo vías navegables; y planificación del transporte y la movilidad, en particular para estados en desarrollo en islas pequeñas y ciudades costeras;

o(d) Planificación del transporte de carga urbano y conceptos de logística que permitan un acceso eficiente a productos y servicios, minimizando su impacto sobre el ambiente y la habitabilidad de la ciudad, y maximizando su contribución a un crecimiento económico sostenido, inclusivo y sostenible.

² Este documento se puede encontrar en <http://www.unwomen.org/en/digital-library/publications/2016/10/gender-equality-and-the-new-urban-agenda>

3. Desafíos para la movilidad de las mujeres

Así como los sistemas de transporte definen la estructura de la ciudad, el género es parte integral del contexto social más amplio que interactúa con clase, raza, etnia, edad, ingresos, educación, religión, ubicación geográfica y movimiento físico. El género define cómo se espera que los hombres y mujeres actúen, se vistan, y se comporten; esto incluye su comportamiento y sus patrones de viajes. De hecho, los patrones de viajes son uno de los aspectos de la vida más claramente condicionados por el género (Levy 2013).

¿Por qué una planificación responsiva al género?

La movilidad es el prerrequisito para acceder a bienes y servicios, tales como salud, trabajos, educación y recreación. Las mujeres enfrentan más restricciones a la movilidad, y sus patrones de viajes difieren de los de los hombres. Esto se basa en gran parte en la doble o triple carga que llevan, haciendo malabarismos entre los papeles de cuidado y reproducción y las actividades que generan ingresos. Además, típicamente son pobres de tiempo y en general tienen menos tiempo disponible que los hombres para cumplir estos papeles. Al mismo tiempo, las mujeres tienen un riesgo más alto de ser víctimas de acoso y violencia. Por lo tanto, las mujeres tienen requisitos diferentes para los sistemas de transporte y el espacio. Adicionalmente, de hecho perciben las cosas en forma diferente a los hombres – una situación que un hombre puede sentir como segura, una mujer (dependiendo de su edad y etapa de vida) puede percibirla como insegura.

Estas diversas perspectivas deben ser integradas a la planificación. Sin esto, el transporte, la planificación y los

proyectos no enfrentarán adecuadamente la demanda y habrá ineficiencias en el sistema

Las mujeres enfrentan más restricciones a la movilidad, y sus patrones de viajes difieren de los de los hombres. Esto también se basa en el hecho de que en casi todas las sociedades todavía asumen la mayoría de las responsabilidades reproductivas y de cuidado de los niños, a veces referidas como la doble o triple carga. Debido a esto generalmente son pobres de tiempo, no tienen acceso a los mismos recursos que los hombres y tienden a ser menos capaces de ser económicamente activas.

Al mismo tiempo, las mujeres tienen un riesgo más alto de ser víctimas de acoso y violencia. Por lo tanto, las mujeres tienen requisitos diferentes para los sistemas de transporte y el espacio.

Este capítulo esquematiza los principales desafíos que se deben tener en cuenta y enfrentar en la planificación del transporte responsiva al género.

3.1 Mujeres y pobreza

Ya que es más probable que las mujeres sean pobres, pensar en el género en el transporte necesariamente incluye las implicaciones de la pobreza para la movilidad urbana – hay una alta correlación entre ambas. El transporte sirve dos importantes propósitos para los pobres urbanos. Es tanto un servicio a consumir y pagar, como una oportunidad proporcionada, especialmente para aquellos que migran por empleo desde comunidades rurales hacia áreas urbanas.



Figura 4: Mujer de bajos ingresos en Nairobi cumpliendo las tareas domésticas diarias a pie. Foto de Carlosfelipe Pardo.

La mayoría de los pobres globales son mujeres, según el Informe sobre Desarrollo Humano del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD). Esto es más pronunciado en áreas urbanas.

La Organización Internacional del Trabajo (ILO) define globalmente a un cuarto de todas las mujeres como 'trabajadoras familiares contribuyentes no remuneradas' (Organización Internacional del Trabajo 2016). Además de otras desigualdades, las mujeres realizan al menos el doble del trabajo de cuidado que los hombres, a menudo además de su trabajo pago. Esto incluye tareas tales como cocinar, limpiar y cuidar a los niños y otros miembros de la familia, incluyendo personas enfermas o ancianas. Los estereotipos de género, que a menudo ven a los hombres como proveedores y a las mujeres como cuidadoras, implican que incluso donde las mujeres son cada vez más responsables por generar ingresos, el cuidado no remunerado y el trabajo doméstico todavía recaen principalmente sobre ellas.

En América Latina y el Caribe (IADB 2013) la participación de las mujeres en la fuerza de trabajo fue de 53,6% (comparado con 79,5% para los hombres) y las tasas de desempleo fueron más altas para las mujeres (9% comparado con 5,9% para los hombres). El estudio ACEPAL/ECLAC (Comisión Económica para América Latina y el Caribe de Naciones Unidas) en 2012 estimó que más del 30% de las mujeres en las regiones no tenían ingresos, comparado con el 11% para los hombres. Los estándares de vida se han elevado y la pobreza ha caído en gran parte del mundo y considerablemente a través de África Subsahariana desde fines de la década de 1990. Un estudio del Banco Mundial sobre pobreza y jefatura de hogar en África (Milazzo y van de Walle 2015) muestra que casi uno de cada cuatro hogares en África tiene una mujer como jefa. África del Sur tiene tasas más altas comparadas con los hogares en países de África Occidental, que son los que tienen menores posibilidades de tener jefas mujeres. Usando datos de los últimos 25 años y cubriendo el 89% de la población de África³, este estudio muestra muy claramente que la probabilidad de que una mujer de 15 años o más sea jefa de hogar ha ido aumentando con el tiempo en todas las subregiones y edades, de modo que se puede sacar la conclusión de que la jefatura de hogar femenina ha estado aumentando en todos los países.

Este número creciente de mujeres como jefas de hogar es una tendencia global, especialmente en áreas urbanas del mundo en desarrollo (véase Chant y McIlwaine (2016). Parece haber un número de razones, incluyendo migración a las ciudades.

Los hogares con jefas mujeres enfrentan una mayor necesidad de trabajar horas más cortas y/o flexibles para adaptarse a los horarios de sus hijos, días de enfermedad, recesos escolares y vacaciones. La monoparentalidad es un fenómeno



Figura 5: Las mujeres a menudo se encuentran en ocupaciones de pequeña escala, informales o de emprendimientos tales como vender bienes en las calles. Fuente: SUTP 2017.

principalmente confinado a las mujeres, y se lo considera un factor subyacente central que contribuye a la persistencia de las desigualdades de género. A menudo la mejor o a veces única opción es algún tipo de trabajo informal, tal como

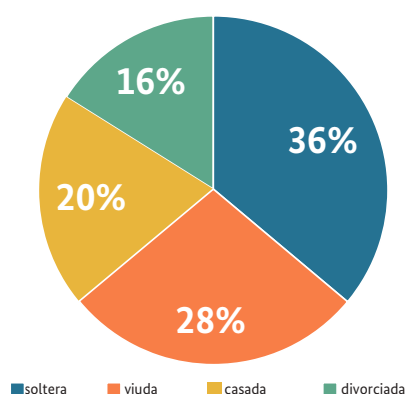


Figura 6: Estadísticas nacionales de Argentina sobre mujeres jefas de hogar y estado civil. Fuente: INDEC, 2010

comercio en mercados. Esto requiere que viajen no solo con niños sino también con los bienes que venderán.

Según el censo nacional argentino de 2010, basado en 12 millones de hogares, 44% tienen una mujer como jefa de hogar. Esto implica un crecimiento del 10% en la jefatura femenina comparado con 2001. Según su estado marital, más de un tercio de las jefas de hogar argentinas son solteras.

Refiriéndose a esta estadística de Argentina, los hogares monoparentales con jefas de hogar mujeres son los más pobres de los pobres. Las viudas (60+ años) son las segundas más pobres y las condiciones de transporte urbano en deterioro tienen un impacto particularmente severo en las personas

³ Este estudio no diferenció entre áreas urbanas y rurales.

pobres, que tienen grandes restricciones de tiempo y menos seguridad financiera. En la Ciudad de México y la República de Kirguistán, las encuestas sobre hogares revelaron que los hogares estaban gastando hasta un 25% de los ingresos diarios en transporte; en Nairobi del 14 al 30%; y en Delhi del 20 al 25%.

La pobreza es uno de los mayores desafíos que enfrentan el transporte urbano y la provisión de transporte público. Una cuestión transversal en todas las ciudades en desarrollo son los gastos. Todos deben tomar decisiones acerca de cuánto y si pagar por el transporte. Por lo tanto, a menudo sucede que los pobres pagan más por transporte menos conveniente, cómodo o agradable, mientras que los ricos pagan menos.

La pobreza complica la movilidad y la falta de opciones de transporte complica la pobreza.

Es ampliamente reconocido que los pasajeros de bajos ingresos se ven forzados a limitar el número de viajes que realizan, usar modos de transporte que no incurren en un costo directo, como la caminata y la bicicleta, o vivir en ubicaciones que minimicen sus costos de transporte. Esto es particularmente cierto donde los servicios de transporte urbano son proporcionados por operadores privados que están bajo presión para ser financieramente autosuficientes, en lugar de ciudades donde puede haber tarifas sociales o subsidios explícitos/implícitos.

Las mujeres y niñas en particular se ven afectadas en este sentido. No solo es más probable que sean pobres, sino que serán las primeras en una familia en privarse de un viaje si esto significa permitir que el hombre vaya al trabajo o los niños a la escuela.

Las mujeres a menudo deben hacerse cargo de varias cuestiones durante el día, como llevar y traer a los niños, hacer recados, comprar bienes, etc. – lo que explica la tendencia a hacer viajes encadenados: necesitan combinar varios propósitos de viajes para ahorrar tiempo y ser capaces de cumplir todas sus tareas; en algunos casos, al combinar diferentes propósitos en un viaje encadenado, se puede ahorrar dinero para el transporte. Sin embargo, en muchos casos se cobran tarifas por viaje (en contraste con un cobro basado en el tiempo), lo que puede significar un costo general de viaje más alto para las mujeres debido a sus patrones de viajes.

Es sabido que las mujeres pueden privarse de una oportunidad de trabajar fuera de sus vecindarios si perciben que las tarifas y servicios de transporte son caros y poco confiables.

Ya que se adjudica un valor más alto a los viajes que generan ingresos, a menudo los hombres están dispuestos a pagar más por el transporte, ya que usualmente está relacionado con el trabajo. Las mujeres pueden tener la capacidad de pagar por transporte motorizado, pero eligen no hacerlo si esto significa que pueden ahorrar dinero y usarlo para otras cosas. Una evaluación social en Asjabad, Turkmenistán,

encontró que las tasas de recambio de empleo eran altas y que, con el fin de evitar viajes largos, las personas trataban de encontrar trabajo cerca de sus casas. Es sabido que las mujeres rechazarán trabajos mejor pagos si las condiciones de viaje (la hora del día, el tiempo utilizado y los gastos) no son adecuados a su estilo de vida más que los hombres.

Recuadro 4: Orientación y Confianza

En un estudio cualitativo con mujeres viviendo en un barrio bajo de Buenos Aires, Argentina, se encontró que las cuestiones de orientación pueden ser una restricción relevante para mujeres con un estado socioeconómico bajo (Mark 2017). Debido a otras restricciones, muchas de las mujeres se mueven principalmente en su ambiente directo, y especialmente aquellas que no trabajan fuera de su asentamiento perciben a la ciudad como peligrosa y caótica.

Se encontró que muchas de ellas no son capaces de leer un mapa, las paradas de autobuses no proporcionan ninguna información, y aunque las mujeres tienen acceso casi universal a los teléfonos inteligentes, casi no los usan para orientarse. En lugar de esto, evitan tener que moverse fuera de sus rutas y modos conocidos.

Además de la falta de información sobre servicios públicos, un problema común en muchas ciudades, esto indica una falta de confianza en sí mismas y demuestra la importancia de enfrentar a las cuestiones de movilidad también desde un punto de vista subjetivo, permitiendo a las mujeres moverse en la ciudad con confianza (Mark 2017).



Figura 7: Un árbol en Buenos Aires funciona como “parada de autobús” sin proporcionar ninguna información. Foto de Laura Mark.

3.2. Diferencias en patrones de viaje

Naturalmente, no existe algo así como una definición universal de hombre o mujer. Dentro de la categorización de hombres y mujeres, las características varían según edad, ingresos, raza, etnia, y composición del hogar. Una mujer u hombre que están solteros, casados sin hijos, o casados con hijos, etc., tendrán diferentes necesidades de transporte y estas necesidades cambiarán a medida que entren en diferentes etapas de su vida (para una comparación véase Mark 2017). Está claro que a medida que cambia la composición del hogar, también cambian los requisitos de viajes. Este es el caso especialmente cuando llegan los niños, y los patrones de viaje tanto de los hombres como de las mujeres cambian, con las mujeres generalmente tomando la carga extra de transporte, especialmente mientras los niños son pequeños. Es el momento en que la mayoría de las familias compra un transporte motorizado de algún tipo (ya sea un automóvil, motocicleta, furgoneta, etc. según su presupuesto y necesidades).

En general, en comparación con los hombres, las mujeres muestran diferentes patrones de viaje, caracterizados como movilidad del cuidado. Las mujeres tienden a hacer más viajes más cortos, en momentos más variados. Usan el transporte público y caminan más que los hombres y tienden a hacer más viajes no relacionados con el trabajo, viajando a ubicaciones más dispersas. Muchos viajes que las mujeres deben hacer diariamente, en especial viajes para acompañar a los niños hacia y desde la escuela, están fijos en el espacio y el tiempo y por lo tanto limitan las posibilidades de las mujeres para tomar un trabajo (formal), ya que pre-estructuran su día y solo dejan ventanas de tiempo de unas pocas horas (como halló Mark, 2017 para Buenos Aires).

Muchos de estos viajes deben hacerse a pie en áreas donde hay poca infraestructura peatonal adecuada, por transporte público de baja capacidad (combi-taxis o servicios de minibús) o de baja calidad. En América Latina y el Caribe, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) declara que más del 50% de los usuarios del transporte público son mujeres (Granada I. et al, 2016). Según este informe, más de la mitad de los

viajes de las mujeres en Santiago, Chile, son para propósitos de cuidado (compras, salud y/o buscar a alguien) y los viajes al trabajo son solo el 15%, en comparación con los hombres (35%). Las mujeres también caminan más en Santiago (55,3% comparado con 39,5%) y usan menos la bicicleta (hombres 10% comparado con mujeres 3%).

Es más probable que las mujeres estén empleadas como trabajadoras a medio tiempo e informales que los hombres, especialmente como trabajadoras domésticas, por lo tanto sus destinos no están necesariamente concentrados en el Distrito Central de Negocios (CBD) o en una o dos áreas de empleo principales, sino también en las áreas residenciales. Ya que deben organizar sus días alrededor de su propio trabajo y los horarios de sus hijos, sus tiempos de viaje pueden ser mucho más temprano o más tarde que el típico día de trabajo alrededor del que se planifica la mayor parte del tránsito. Las mujeres hacen más viajes asociados con su trabajo reproductivo en el mantenimiento del hogar. También es más probable que hagan viajes encadenados, es decir que cuando viajan, tienden a tener múltiples propósitos y múltiples destinos dentro de un “viaje”. Por ejemplo, su destino final puede ser el mercado o su trabajo, pero en el camino hacia allá pueden detenerse en una guardería o escuela a dejar un niño, buscar una prescripción para ellos u otro miembro de la familia en una farmacia, etc. Por esta razón, las mujeres tienden a valorar la flexibilidad y conveniencia por sobre el ahorro de tiempo en sus elecciones de viajes. También significa que las mujeres pueden necesitar usar un número de diferentes modos de transporte público y pueden tener que pagar por cada uno de estos viajes (si no hay integración tarifaria). Las mujeres (y sus dependientes, como los niños/ancianos) tienen menos acceso y tiempo para ir al médico, hacerse revisiones anuales, etc. debido a la falta de acceso al transporte. En países en desarrollo, las niñas más grandes pueden privarse de ir a la escuela para actuar como cuidadoras de un padre enfermo o de sus hermanos más pequeños, mientras las madres obtienen ingresos.

Ya que los viajes que generan ingresos (productivos) son más valorados que los viajes basados en cuidado (reproductivos), los hombres usualmente tienen acceso al transporte motorizado – masivo e individual – antes que las mujeres, apuntalando el desequilibrio de género. Por lo tanto, la mayoría de las mujeres, especialmente en el mundo en desarrollo, debe caminar o usar transporte informal y público para cubrir sus necesidades de transporte, y típicamente esto influye sus horizontes de transporte.

Hay poca diferencia entre la forma en que las mujeres usan el transporte público en el mundo en desarrollo y el mundo desarrollado. Cuando Transporte para Londres (TfL) recolectó datos desagregados para su Plan de Género TfL (2007 – 2010), encontró que las mujeres sin hijos usaban trenes y metro más a menudo, mientras que la mayoría, especialmente aquellas con hijos, se consideraban usuarias “frecuentes” de autobuses, haciendo el 25% de sus viajes en autobús (véase el 52% 48% Esquema de Igualdad de Género TfL). Las mujeres usan más el autobús en Londres, en parte debido al costo, pero

Uso de transporte público por género

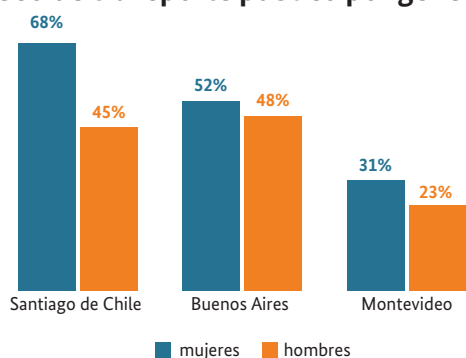


Figura 8: El uso del transporte público por género en América Latina. Fuente: Figura propia, datos del Banco Interamericano de Desarrollo 2016.

también debido a la proximidad de las paradas de autobús al principio y el final de un viaje, lo directo de las rutas, la velocidad y la conveniencia. Sin embargo, esto puede no ser por elección. Podría ser por preferencia práctica o porque una mujer tendrá menos acceso al automóvil. Tener un niño pequeño en el hogar aumentó los viajes de las mujeres en un 23%, ya que las mujeres tienen tres veces más probabilidades de llevar a los niños a la escuela y es 80% más probable que encadenen viajes, es decir, que hagan paradas en su viaje de origen y destino. Por lo tanto, las mujeres requieren un servicio de bajo costo, confiable, amigable con el consumidor, flexible y puerta-a-puerta con muchas opciones de rutas para cubrir sus necesidades.

Las diferencias socioeconómicas crean diferentes patrones de viaje.

Una mujer de bajos ingresos no tendrá mucho en común con una de altos ingresos en términos de necesidades y patrones de viajes, y esto tiene mucho que ver con las elecciones. Hay menos diferencia entre los comportamientos de viaje de hombres y mujeres en las clases socioeconómicas más altas ya que pueden hacer elecciones y permitirse viajar como desean, mientras que las pobres y especialmente las muy pobres están limitadas tanto en elección como en asequibilidad. Sin embargo, las opciones de transporte disponibles a las mujeres de todas las clases sociales varían entre países usualmente debido a otras razones tales como cultura o fe, y no ingresos. El transporte, por lo tanto, juega un papel significativo para mejorar o agravar las condiciones sociales de las mujeres, en particular de las pobres. A medida que aumentan los ingresos de las mujeres, las diferencias en comportamiento de viajes entre hombres y mujeres disminuyen.

En general, las mujeres tienen menores tasas de motorización en áreas urbanas que los hombres y muchas eligen caminar incluso si tienen la elección.

En encuestas a usuarios de transporte en Turkmenistán, el Proyecto de Transporte Urbano de Asjabad encontró que el uso de varios modos de servicios de transporte está altamente diferenciado según el género. Por ejemplo, el 28% de las mujeres camina al trabajo en comparación con el 14% de los hombres; solo 7% de las mujeres va al trabajo en automóvil en comparación con 20% de los hombres; y el 10% de las mujeres usa transporte proporcionado por el lugar de trabajo en comparación con el 20% de los hombres (Banco Mundial, 1997). Los tiempos de espera de las mujeres son más largos que los de los hombres y su tiempo total de viaje promedio es del 10 al 15% mayor. También se encontró que las mujeres tienen ingresos más bajos. Por lo tanto, se vio que las mejoras al transporte público, y en particular a los servicios de autobuses y trolebuses, servirían directamente a las necesidades de las mujeres.

3.3 Cuestiones de seguridad operacional y seguridad personal

La seguridad operacional y la seguridad personal son cuestiones primordiales para cualquier sistema de transporte. Los viajeros esperan que el transporte sea seguro y ser capaces de usarlo sin riesgos personales.

3.3.1 Seguridad operacional

La seguridad operacional significa estar protegido de peligro, riesgo, o lesiones; por otra parte, la seguridad personal es el estado de estar libre de peligro o de amenazas de daño o lesiones, en otras palabras, la libertad del peligro.

Las variables para predecir y asegurar la seguridad operacional son más fáciles de examinar, ya que usualmente dependen de una solución técnica. La seguridad personal, en cambio, es más compleja ya que también depende de interacciones humanas, que son menos predecibles, y depende en mayor grado de acciones y reacciones emocionales en lugar de racionales. Mejorar los aspectos técnicos de la seguridad operacional no



Figura 9: Dos niños en edad escolar cruzan una calle en Acra. Foto de Aimee Gauthier



Figura 10: Debido a las aceras angostas y abarrotadas, las personas tienden a caminar sobre las calles – con impactos negativos sobre su seguridad. Fuente: SUTP.

siempre tiene un impacto positivo en el mismo grado sobre la seguridad personal, pero de todas maneras hay fuertes conexiones entre las dos áreas.

La seguridad operacional es una preocupación para ambos sexos, aunque tiene un contexto más amplio para las mujeres. Tanto los hombres como las mujeres están interesados en la seguridad vial – incluyendo estándares técnicos de vehículos, gestión del tráfico, comportamientos de conducción y normas de construcción de infraestructura.

Es menos probable que las mujeres usen una bicicleta sin la provisión de ciclovías o áreas seguras para el ciclismo. Los carriles para bicicletas protegen a los ciclistas del tráfico, pero no proporcionan seguridad contra el robo o el acoso sexual.

3.3.2 Seguridad personal

La seguridad personal es una preocupación en todas partes y para todos, y hay un vínculo claro entre ella, el espacio público y el transporte público. La seguridad personal se diferencia de la seguridad operacional ya que es más subjetiva



Figura 11: La iluminación en un sistema de tránsito masivo como Metrovía en Guayaquil es un medio eficiente para aumentar la seguridad durante las horas de operación. Foto de la Municipalidad de Guayaquil.

y diferentes personas tienen diferentes niveles de lo que se puede considerar 'seguro'. De hecho, la percepción de seguridad entre hombres y mujeres es bastante diferente, y también varía significativamente entre diferentes mujeres de diferentes estados socioeconómicos, razas, edades, educaciones y culturas. Las personas también cambian su opinión sobre el mismo servicio a los mismos destinos según la hora del día.

Las mujeres encuentran violencia y acoso cuando están usando el espacio público en general y el transporte público en particular. La violencia de género es un término global para cualquier acto dañino perpetrado contra la voluntad de una persona. Las mujeres y niñas son afectadas más comúnmente por la violencia de género debido al estado subordinado de las mujeres en muchas sociedades, la discriminación contra ellas y su vulnerabilidad más alta a la violencia. La violencia de género toma muchas formas, incluyendo abuso sexual, físico y psicológico.

Sin embargo, la seguridad personal de las mujeres puede ser una representación de todos los grupos vulnerables, en especial niños y niñas pequeños, las comunidades LGBT (Lesbianas, Gays, Bisexuales y Transgénero) y los ancianos, y mejorar la seguridad por lo tanto puede beneficiar a todos ellos, no solo a las mujeres.

La libertad de movimiento y el acceso equitativo a la educación y empleo no solo es un derecho humano básico, sino también clave para alcanzar los Objetivos de Desarrollo Sostenible y la Nueva Agenda Urbana.

La Fundación Thomson Reuters (en sociedad con Yougov.com) encuestó a más de 6.000 mujeres en 15 de las ciudades capitales más grandes del mundo y recolectó información sobre:

- Niveles y frecuencia de acoso verbal
- Niveles y frecuencia de acoso físico
- Sentimientos de seguridad sobre viajar de noche (o después de que oscureció)
- Respuestas públicas
- Confianza en las autoridades
- Niveles de seguridad en la ciudad (en general)

El orden de clasificación de las ciudades encuestadas puso a Bogotá, Colombia, en primer lugar, es decir el lugar donde las mujeres se sienten menos seguras, seguida por Ciudad de México y Lima (Fundación Thomson Reuters 2014).

El acoso puede tomar varias formas como acoso verbal, tal como piropos o coqueteos no deseados; acoso visual, tal como miradas lascivas o fijas, y formas físicas como hombres exhibiéndose, manoseos u otras formas de tocar, etc. A menudo ocurre en lugares públicos cuando las mujeres viajan desde y hacia sitios de educación/escuelas o desde y hacia el trabajo. Parece ocurrir especialmente en relación con el transporte público. Esto puede ser en o alrededor de estaciones de autobuses de trenes, u otros nodos y paradas de transporte público y en los mismos vehículos, especialmente si están llenos.

El acoso es una ocurrencia diaria para muchas mujeres cuando usan el transporte público, tanto en el mundo desarrollado como en desarrollo.

Esto se ha confirmado en un número de estudios y fue puesto en primer plano después del alarmante evento en 2012 en que una joven estudiante fue violada y asesinada mientras intentaba volver a casa en autobús en Delhi. Este horripilante evento estimuló la acción. Antes, no se habían tomado acciones significativas a pesar de un estudio en 2010 de Jagori que demostró que 90% de las mujeres habían sufrido alguna forma de acoso sexual durante el año anterior al usar espacios públicos (incluyendo el transporte público). Un estudio suyo más reciente encontró que el 51% ha experimentado acoso dentro de los vehículos de transporte público mientras que el 42% sucedió mientras lo esperaban (en paradas o estaciones de buses). El estudio ADB de Tiflis, Karachi y Bakú encontró resultados similares (ADB 2015).

Ella se mueve segura (2017), un estudio en tres ciudades de América Latina (Buenos Aires, Argentina; Quito, Ecuador; y Santiago, Chile) muestra que un gran número de usuarios de transporte público (mujeres y hombres) experimenta acoso en el transporte público. En Santiago, 89% de las mujeres vieron y/o experimentaron tales incidentes en sí mismas y 82% de los hombres vieron incidentes, mientras que en Buenos Aires y Quito los números son algo menores.

Recuadro 5: Ejemplo – Encuesta sobre ambiente de transporte en Karachi, Pakistán

Los resultados de entrevistas con mujeres muestran que:

- Más del 70% ha experimentado acoso en el transporte público
- 75% dice que el perpetrador fue otro pasajero, 20% dice que fue el cobrador, 5% dice que fue el conductor
- En 34% de los casos, las mujeres fueron tocadas o manoseadas, 7% de los casos involucraron ser seguidas, acechadas, etc.
- Menos de 4% de las víctimas pidieron ayuda!

A partir de este mismo estudio, también se vio que el acoso en el transporte público tiene severos impactos sociales y económicos: 31% de las estudiantes, 23% de las mujeres que trabajan y 20% de las amas de casa dijeron que redujeron el uso de transporte público después del acoso – las alternativas son formas de transporte más caras.

40% de las mujeres evitan viajar después de oscurecer – limitando severamente sus oportunidades para más educación o vida social.

Fuente: Informe de Políticas ADB: Un Ambiente de Transporte Público para Mujeres y Niñas (2015), modificado por los autores.

El acoso en este contexto también incluye delitos menores. La mayoría del acoso experimentado es verbal o visual (incluyendo miradas fijas o lascivas y la toma de fotos no deseadas) pero 1 de cada 5 mujeres ha experimentado acoso severo. La mayoría de los casos no fueron reportados y en todas las ciudades hay poca confianza en una respuesta efectiva o empática de las agencias oficiales de seguridad. Esto confirma la información en otros estudios (Allen, H. & Vanderschuren, M. 2019) en los que la mayoría de los casos de acoso tampoco son informados – haciendo difícil asegurar que la ciudad y las autoridades de seguridad presten atención ya que no aparecen en las estadísticas tradicionales sobre transporte o seguridad. Una encuesta de 2015 comisionada por el Fondo de Población de las Naciones Unidas (UNFPA) incluso reveló que el 90% de las mujeres en Sri Lanka ha experimentado acoso sexual en el transporte público, mientras que solo 4% buscó ayuda de la policía.

Es más probable que se reporten los casos de robo y otros delitos menores que los casos de acoso (sexual) ya que estos son menos sencillos de explicar a los agentes de seguridad y las autoridades. Además, a menudo las mujeres se ven más alteradas emocionalmente por el acoso (sexual o de otros tipos) y este tipo de comportamiento no se ajusta a muchos códigos criminales. Ya que muchas mujeres son ‘pobres de tiempo’, usualmente no tienen tiempo de ir a una estación de policía y pasar varias horas dando una declaración (que sienten que es poco probable que marque una diferencia o lleve al perpetrador a la justicia). Además, en muchos países, las fuerzas policiales son la fuente del acoso, por lo que es menos probable que las mujeres lo informen (véase ITDP 2018).

Hay varios factores de riesgo que las mujeres identifican que están directamente conectados con la calidad del transporte público, tal como los vehículos atestados que crean más oportunidades para el acoso, pero que no haya suficiente gente viajando en el sistema también puede presentar problemas. Las áreas de espera alrededor del transporte público, las paradas y estaciones en sí mismas y los viajes fuera de las horas de luz se consideran peligrosos.

ONU Mujeres tiene un programa de Ciudades Seguras que trabaja específicamente para mejorar la seguridad operacional y personal en los espacios públicos para mujeres y niñas, pero también observa que:

La violencia en espacios públicos, en particular en sistemas de transporte público, reduce la libertad de movimiento de mujeres y niñas.

Reduce su habilidad de asistir a la escuela o al trabajo y de participar por completo en la vida pública. Limita su acceso a servicios esenciales y a disfrutar de oportunidades culturales y de recreación. También tiene un impacto negativo sobre su salud y bienestar.

Los descubrimientos de un estudio en Windhoek, Namibia (Kriek B., 2016) incluyen observaciones sobre discriminación contra las mujeres con discapacidades en la sociedad de Namibia. Un número considerable de encuestados informó actitudes y comportamientos discriminatorios contra niñas y mujeres con discapacidades, incluyendo altos niveles de violencia de género. Aunque la violencia es una amenaza real para todas las niñas y mujeres, aquellas con discapacidades visuales, intelectuales/mentales o múltiples son particularmente vulnerables. El acoso sexual y las agresiones son especialmente frecuentes en el camino hacia/desde la escuela y al usar autobuses o taxis. Aquí, los perpetradores pueden ser los mismos conductores u otros pasajeros.

“El acoso sexual es definido como cualquier acción física o no física no deseada, no bienvenida y no invitada que pone a una mujer incómoda por ser una mujer.”

3.4 Transporte público y mujeres

Después de caminar, el tránsito masivo es la forma de transporte más común para hombres y mujeres. Para los pobres urbanos en países en desarrollo, el tránsito masivo urbano usualmente significa autobuses (BRT e informales), minibuses, y varias formas de taxis compartidos, ya que hay pocos sistemas ferroviarios. En América Latina, predominan los autobuses grandes, pero los minibuses tienen una proporción creciente del mercado. En ciudades africanas, los autobuses informales representan una proporción marginal del mercado de transporte público, y los minibuses o combi-taxis son muy dominantes.



Figura 12: Los medios de transporte informales son especialmente relevantes para las mujeres pobres con el fin de transportar bienes. Foto de Carlosfelipe Pardo.

Las ciudades en el mundo en desarrollo están tratando de resolver sus problemas con la introducción de más tránsito masivo, especialmente Sistemas de Bus Rápido (BRT) o metros. Se están construyendo más sistemas BRT cada año y según evidencia anecdótica, benefician a las mujeres. En Yichang, RP China, el recientemente construido BRT proporciona mayores niveles de comodidad y frecuencia, por un precio comparable al de los buses informales previos. También se incentivó a las mujeres a trabajar como conductoras y gerentas de estaciones en el nuevo sistema. Muchos servicios están diseñados sobre carriles medios dedicados (es decir, los carriles de buses BRT están en el área central de la ruta), lo que significa que puede haber un gran número de escaleras para acceder al servicio si no hay escaleras mecánicas o si no funcionan. Esto es una barrera significativa para las mujeres, por ejemplo cuando caminan con un coche de bebé, los ancianos y las personas con discapacidades. Además, si el sistema está abarrotado, es igual de difícil de usar para las mujeres que un servicio de autobuses común.

Muchos sistemas formales de autobús y tren en el mundo en desarrollo cayeron en dificultades financieras a fines del siglo veinte, y el sector privado llenó este vacío. Actualmente en la mayoría de las ciudades y pueblos las opciones de transporte público informal (aunque regulado) tales como minibuses, yipnis, angkots u otros servicios locales,

autobuses informales, taxis y mototaxis, son operadas por el sector privado. Esto se caracteriza por un gran número de operadores pequeños, dueños de uno o dos buses o vehículos. A veces han formado asociaciones, pero en general el paisaje con el que deben lidiar la mayoría de las autoridades municipales es de numerosos individuos dispersos y altamente motivados por los ingresos que se resisten al cambio o la regulación en cualquier forma. Incluso si estos servicios a menudo son bastante caros, juegan un papel importante especialmente para mujeres en asentamientos informales, ya que en algunos casos es su única opción para acceder a modos de transporte privados (o al transporte motorizado en general), que necesitan en caso de emergencia o si necesitan transportar bienes. Esto significa que las mujeres de bajos ingresos a menudo se ven



Figura 13: Escaleras mecánicas no funcionan en una estación de BRT. Foto de Heather Allen.

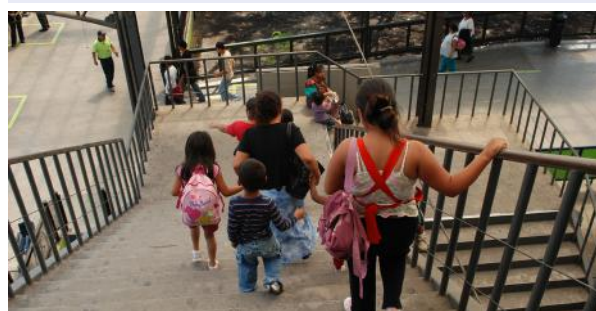


Figura 14: En algunos casos, las escaleras presentan una dificultad para las mujeres que llevan cargas o viajan con niños. Foto de Carlosfelipe Pardo.

forzadas a pagar precios altos por el transporte, aunque no puedan permitírselo. (Véase p.ej. Mark 2017)

Estudiando datos de censos de hogares de 10 ciudades en Europa y Asia, un informe del Foro de Transporte Internacional (ITF) demuestra que las mujeres usan más autobuses que servicios ferroviarios. Los hombres viajan más lejos que las mujeres: por ejemplo, los hombres viajan 42,6% más lejos en Yakarta, Indonesia; 39% más lejos en Kuala Lumpur, Malasia; 36,8% más lejos en Hanoi, Vietnam y 29,8% en Manila, Filipinas. Esto es típico si uno considera que el transporte ferroviario está diseñado para cubrir distancias más largas más eficientemente que el transporte por carretera (ITF 2017). Esto también es validado en otros informes, y en Mumbai se observó que las mujeres hacen 45% más de sus viajes en autobús que en tren, lo que aumentó a 67% para hogares con ingresos menores a R5.000 por mes (Banco Mundial, 2011). En Delhi, India, 34% de las



Figura 15: Mujeres esperando el autobús – su modo de transporte principal – en un asentamiento informal en Buenos Aires. Foto de Heather Allen.

mujeres viajan al trabajo en autobús en comparación con 25% de los hombres, y las figuras correspondientes para Chennai fueron 34% (mujeres) y 22% (hombres) (Censo de la Ciudad de Chennai, 2011).

Por otra parte, el ITF también encontró que es más probable que las mujeres usen servicios puerta-a-puerta como los taxis (compartidos e individuales) y servicios de viajes por llamada como Uber, Lyft o Grab que los hombres. En general tienen menos elección de modos que los hombres.

Posiblemente de gran importancia es el riesgo de perder a la mayoría de los usuarios del transporte público por preocupaciones sobre seguridad personal. Está claro que las mujeres evitarán usar el transporte público si lo perciben como inseguro – también pasarán este valor a sus hijos, niños y niñas. Por lo tanto, las futuras generaciones podrían evitar el transporte público por pensar que es inseguro en general, y comprar motos o automóviles.

Las mujeres no solo están más interesadas en los aspectos de seguridad sino también en los niveles de comodidad y calidad. El atestamiento en el transporte público y los bajos niveles de confiabilidad afectan a hombres y mujeres, pero afectan más a las mujeres ya que están más preocupadas por su seguridad personal y la de sus hijos. En el informe “Sanas y Salvas”⁵, se encontró que las mujeres se privarían de oportunidades de mejores trabajos o educación si sentían que las conexiones de transporte no eran seguras para ellas. (Fundación FIA 2016) En muchos países, permitir a las mujeres estar en contacto cercano con hombres sin parentesco se considera completamente inaceptable e inapropiado. Esto se puede extender a no poder compartir los mismos espacios públicos con los hombres, o estar en el mismo vehículo, y mucho menos permitir que un hombre sin parentesco las lleve en automóvil. En varios países, pueden temer tanto a ‘lo que puede pasar’ como a la realidad del nivel de seguridad. Por lo tanto, la incomodidad, el estigma social, el acoso físico y/o verbal reales y el miedo al acoso cuando o si tratan de ser independientes en el transporte, limita seriamente sus movimientos y las distancias que se sienten cómodas de viajar solas.



Figura 16: Los buses atestados son comunes en muchos sistemas de tránsito masivo. Sin embargo, es una situación incómoda, especialmente para las mujeres. Foto de Carlosfelipe Pardo.

El atestamiento se vuelve una cuestión de seguridad para las mujeres ya que facilita los manoseos y el comportamiento inapropiado. Las normas de ingeniería típicas ubican a 4 o más personas por m², y esto a menudo se usa para planificación de BRT aunque se sabe que no es cómodo para las mujeres. Sin embargo, las mujeres tampoco están cómodas viajando solas en servicios vacíos donde son objetivos fáciles.



Figura 17: Mujer con coche de bebé tratando de entrar al autobús. Foto de Carlosfelipe Pardo.

Las mujeres y las personas con discapacidad enfrentan discriminación en los servicios de transporte. Encuentran que las barreras físicas, como cordones altos y escalones, son más problemáticas que para los hombres sin discapacidades, y acceder al transporte público es difícil. Es más difícil subir y bajar, ya sea porque viajan con niños y paquetes o porque los escalones son muy empinados. Además, en muchos países las poblaciones están envejeciendo, por lo que hay más mujeres mayores que hombres ya que tienden a vivir más. Las mujeres mayores en el mundo desarrollado y en desarrollo se aislarán más si no pueden usar servicios de transporte público apropiados, especialmente ya que suelen tener ingresos fijos bajos.

⁵ Este informe se puede encontrar en <https://www.fiafoundation.org/connect/publications/safe-and-sound>.

Además, los operadores de los servicios de transporte informales mencionados más arriba suelen ser hombres. Una práctica común es que los cobradores se paren fuera de los vehículos llamando a los clientes, ya que los vehículos (especialmente minibuses) necesitan estar llenos antes de salir. En horas pico esto es un problema menor, ya que hay mucha demanda y pueden llenarse rápido, pero en horas no pico (cuando las mujeres suelen usarlos) los pasajeros pueden tener que esperar un largo tiempo antes de poder partir. Esto puede ser muy inconveniente – y si se ven obligadas a esperar demasiado bien pueden tener que renunciar al viaje, ya que las mujeres naturalmente planifican sus viajes más que los hombres y pueden preocuparse por el viaje de regreso (puede estar haciéndose demasiado tarde para ir y volver con seguridad, o pueden necesitar buscar a los niños y ver que no queda suficiente tiempo). Como ya habrán pagado por este viaje, significa dinero y tiempo perdido. Además, ya que estos servicios usualmente funcionan en rutas aproximadas sin paradas marcadas (las paradas típicamente son ‘conocidas’ para los usuarios regulares del servicio), las mujeres pueden encontrar que, si están esperando con compras o niños, el cobrador o conductor del minibus no las deje subir ya que usarán más espacio que el asignado a un pasajero. En casos extremos, ¡se las hace bajar si hay dos pasajeros adultos que pagan tarifas disponibles!

3.5 Acceso a vehículos privados

Los vehículos son un activo importante que las familias usan para elevarse de la pobreza. Una bicicleta puede reducir los costos de viaje ahorrando tarifas de autobuses, y reducir el tiempo que se usaría caminando. Incluso las familias más pobres, una vez que tienen acceso a una bicicleta a pedal, usualmente pueden cubrir los costos de su mantenimiento (Hook, 2006). Aun así, hay algunos desafíos además del acceso a bicicletas, como p.ej. aprender a usarlas y repararlas y una mayor preocupación por ambientes seguros para ir en bicicleta, junto con el acoso.

Más hombres que mujeres usan bicicletas, aunque es un modo adecuado para viajes urbanos cortos. En Chennai, incluso con mala infraestructura para bicicletas, las tasas de uso de bicicletas para hombres de bajos ingresos fueron de 8% en comparación con 1% de las mujeres (Uteng y Cresswell, 2008). Programas especiales han ayudado a aumentar esto, tal como en Santiago, Chile, donde aumentar la proporción de uso de bicicletas de las mujeres fue una meta específica. Esto se hizo no solo enseñándoles cómo usarlas sino también creando grupos de ciclismo de mujeres que ayudaron a construir confianza en un tráfico denso. Estas acciones fueron complementadas con importantes mejoras en la infraestructura para bicicletas.

Los hombres son típicamente los primeros en motorizarse – apropiándose primero de las tecnologías en el hogar



Figura 18: En la mayoría de los casos el espacio público no es adecuado para ir en bicicleta con seguridad. Foto de Manfred Breithaupt.

El primer vehículo motorizado que compra una familia usualmente es una motocicleta, y casi siempre el dueño y conductor es el hombre. Las motocicletas ahora son muy baratas para comprar, especialmente en Asia y en países en desarrollo y de rápida urbanización como Vietnam y China. Usualmente son el primer vehículo motorizado que las personas pueden permitirse y las motocicletas representan un éxito para salir del ciclo de la pobreza a través de un aumento en el movimiento y la independencia.

Las tasas de propiedad de automóviles están aumentando rápidamente pero todavía son bastante bajas en gran parte del mundo en desarrollo. Las mujeres enfrentan una restricción adicional ya que es más probable que los hombres obtengan acceso a los vehículos privados en el hogar; el vehículo que se compra puede no ser adecuado para que ellas lo conduzcan. En algunas regiones, viajar en ciertos modos como las motocicletas está restringido por las normas sociales.

Sin embargo, hay un efecto de filtración a medida que las mujeres obtienen acceso a vehículos más viejos de todo tipo, bicicletas cuando los hombres pasan a las motocicletas, motocicletas o scooters cuando los hombres pasan a los automóviles, etc. En 1990, solo 35% de los hogares tenían acceso a alguna forma de vehículos motorizados en la Ciudad de Ho-Chi Minh, Vietnam. Cuatro años más tarde, el porcentaje aumentó a 63%, principalmente debido a las motocicletas. En la capital Hanoi, la proporción de viajes hechos en motocicleta subió del 5 al 10% anual y ahora da cuenta del 37% de todos los viajes. Al mismo tiempo, la proporción de bicicletas cayó del 65 al 45%. Previamente, las mujeres eran la mitad de los ciclistas; luego, fueron la mayoría, a medida que los hombres pasan a modos de viaje motorizados. En Nairobi, Kenia, 9% de las mujeres jefas de hogar usan un automóvil privado, en comparación con 24% de los hombres. En Belo Horizonte, Brasil, 6% de las mujeres usan un automóvil para ir al trabajo, en comparación con 23% de los hombres.

3.6 Uso del suelo y diseño urbano

Típicamente, las políticas de transporte y de uso del suelo se consideran por separado, lo que a menudo resulta en un uso ineficiente de los recursos, incluyendo tiempo y dinero, y un mayor daño ambiental. El resultado tiende a llevar a la dependencia del automóvil y la expansión urbana. La estructura y ubicación del hogar influye sobre los patrones de viaje y la elección de modo de transporte. Los viajes de las mujeres típicamente son más cortos, por lo que el número de oportunidades disponibles dentro de una caminata corta o viaje en transporte público es más importante para ellas que para los hombres, por lo tanto valoran más la proximidad.

La realidad es, sin embargo, que la mayoría de las ciudades en países en desarrollo pueden no tener planes de uso del suelo y si los tienen, pueden no ser capaces de ejecutar los planes y/o no integran el uso del suelo y el transporte. Además, la red vial secundaria muy a menudo está desarrollada inadecuadamente, lo que resulta en mayores distancias de viajes. Al integrar la planificación de uso del suelo y del transporte, mejora la eficiencia, se reducen los efectos ambientales negativos y los costos de inversión en infraestructura, y se asegura el acceso a los trabajos y servicios. Este tema se discute extensamente en el Módulo del Texto de Referencia de GIZ 2a: Planificación del Uso del Suelo y Transporte Urbano.

Las infraestructuras de transporte tales como autopistas urbanas también dividen a las comunidades y causan muchos problemas sociales, ya que las personas pueden necesitar caminar varios kilómetros extra solo para cruzar la autopista en un puente o paso elevado construido especialmente. Típicamente, las personas intentarán correr a través de la ruta en lugar de caminar la distancia extra, esperando evitar los vehículos con consecuencias obvias. Los ancianos y las mujeres con compras, niños pequeños y coches de bebé a menudo están limitados por el gran número de escalones en el paso elevado – creando exclusión social y dificultades.



Figura 19: Las calles amplias pueden convertirse en barreras y situaciones de cruces peligrosos (aquí en Bután). Foto de Carlos Felipe Pardo.



Figura 20: Infraestructura peatonal de muy baja calidad en Buenos Aires. Foto de Heather Allen.

En muchas ciudades, el ambiente natural en sí mismo constituye una barrera. Las calles arenosas y la falta de aceras dificultan que los usuarios de sillas de ruedas se muevan y las personas con discapacidades visuales tienen problemas orientándose. Por lo tanto, la movilidad fuera del transporte motorizado individual es todo un desafío tanto para hombres como para mujeres. Las personas con discapacidades físicas que usan sillas de ruedas enfrentan barreras específicas. En Namibia, y muchas otras ciudades similares, hay profundas zanjas de drenaje para evacuar las fuertes lluvias, pero casi no hay rampas u otra infraestructura para ayudar a los discapacitados a superar estas barreras (Kiek et al. 2016). Debido a la falta de aceras en la mayoría de las ciudades, los usuarios de sillas de ruedas se ven forzados a conducir sobre la calle, lo que puede llevar a accidentes severos o incluso fatales. Especialmente en asentamientos informales, el espacio público deteriorado y la falta de servicios a menudo llevan a situaciones peligrosas e incómodas. Las mujeres y niñas pueden tener que hacer viajes por agua e instalaciones sanitarias y enfrentar acoso sexual.

El espacio público en los barrios bajos a menudo no permite una buena visibilidad e incluye muchos pasajes y esquinas angostos. Incluso durante el día, se crean espacios oscuros y alarmantes, y de noche usualmente no hay iluminación (ver el capítulo sobre seguridad operacional y personal). Tanto la baja caminabilidad como el sentimiento de inseguridad llevan a que muchas mujeres eviten partes de su asentamiento por completo, no solo de noche (Mark 2017).

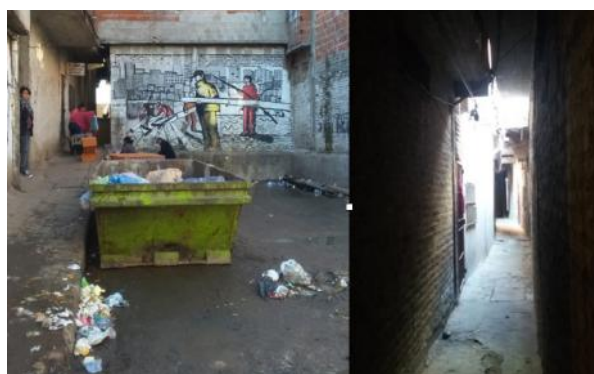


Figura 21: Malas condiciones para caminar en un barrio bajo en Buenos Aires: escalones empinados, contaminación con basura y pasajes angostos, que no permiten moverse fácilmente llevando cargas y crean espacios atemorizantes, incluso con luz de día. Fotos de Laura Mark.

4. Evaluando el género en el transporte urbano

Proporcionar servicios de transporte sensibles al género y atractivos solo puede tener éxito si los contextos culturales específicos y el comportamiento de movilidad se entienden mejor y se toman en cuenta en el diseño y planificación del transporte urbano. Antes de que comience el proceso de planificación y se implementen medidas, los desafíos basados en el género se deben entender en detalle. Por lo tanto, los siguientes enfoques y herramientas deberían reconocerse y aplicarse.

4.1 Análisis de género

El análisis de género comienza por reconocer que vivimos en sociedades llenas de diferencias y desigualdades de género y que toda intervención tiene implicaciones de género.

Un análisis de género busca revelar las diferencias y desigualdades examinando las situaciones y relaciones entre mujeres y hombres en un contexto en particular. Proporciona un entendimiento informado de los potenciales efectos diferenciados que los programas o proyectos propuestos tienen sobre hombres y mujeres. Tal información facilita identificar estrategias efectivas.

El proceso es lo que hace del análisis de género una herramienta de perspectiva de género poderosa y esencial.

Hay varios marcos de referencia y enfoques diferentes para el análisis de género – cada uno adecuado para un contexto y/o situación particular, por ejemplo el Marco Analítico de Harvard, la Matriz de Análisis de Género y el Marco de Relaciones Sociales, entre otros. Se pueden generar diferentes tipos de estadísticas, p.ej. estadísticas desagregadas por género que simplemente proporcionan números de hombres y mujeres en una población dada y estadísticas de género que revelan las relaciones entre hombres y mujeres debajo de los números.

4.2 Recolección de datos

El primer paso para proporcionar un sistema de transporte urbano equitativo es recolectar datos sobre todos los usuarios para entender cómo usan los servicios existentes y qué necesitan – en otras palabras, entender la demanda desagregada. Hay diversas formas de obtener estos datos.

El punto importante aquí es que los datos deben estar desagregados según los diferentes grupos y ser sensibles a cuestiones de género. Las encuestas de transporte convencionales no cuentan o cuentan menos a los viajes no motorizados, ya que son viajes cortos, de recreación, hechos por niños, o se consideran como los vínculos caminando

entre viajes motorizados. Estos viajes no contados incluyen caminatas, bicicletas y rickshaws.

El enfoque tradicional para entender el comportamiento de viajes es a través de las encuestas en hogares – usando el hogar como unidad de análisis apropiada. Sin embargo, las encuestas en hogares asumen que un hombre y una mujer en un hogar tienen acceso a los mismos recursos, tienen necesidades de transporte similares, y tomarán las mismas decisiones de viaje. El problema principal con esto es que ignora la división de labores dentro de un hogar y el impacto diferente que tiene sobre el individuo en las necesidades de transporte en un hogar.

La forma en que se define un viaje estructurará la información que entra al modelo de tráfico y el resultado principal del modelo de tráfico – el plan de transporte.

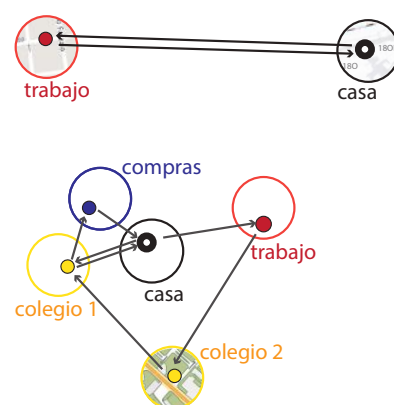


Figura 22: Las mujeres tienden a hacer viajes encadenados en lugar de viajes de un solo propósito. Los viajes mostrados arriba muestran el día típico de una mujer entrevistada en un barrio bajo de Buenos Aires. Fuente: Mark, 2017.

Normalmente se considera que un viaje tiene un origen, un destino, un modo de viaje específico, un propósito específico. Esto oscurece los patrones complejos de los viajes multipropósito vinculados entre sí (viajes encadenados), que son típicos de lo que usan muchas mujeres.

Encadenar viajes es reconocer que los “viajes” a menudo no son solo orígenes y destinos, sino una cadena de viajes relacionados. Están definidos por anclas (hogar, trabajo) y se observa lo que sucede entre estas anclas. Además, los viajes usualmente se prescriben y priorizan como viajes “para obtener ingresos”. Por lo tanto, los viajes no pagos no son tan tomados en cuenta. Un enfoque alternativo a la recolección de datos que haga más visible a los viajes de cuidado es, por ejemplo, el concepto de Movilidad del Cuidado de la arquitecta española Inés Sánchez de Madariaga (ver ejemplos en el capítulo 6).

4.3 Midiendo la equidad de género en el transporte urbano

Una medida de la equidad de género en el transporte urbano debería evaluar los impactos diferenciales sobre hombres y mujeres; hasta qué punto las mujeres han sido capaces de aprovechar por completo los mecanismos de apoyo y las oportunidades ofrecidas; y qué tan apropiada ha sido la asistencia del proyecto para las personas con desventajas sociales (incluyendo mujeres). Las cuestiones a tratar en un proyecto incluyen oportunidades de entrenamiento, crédito, y otros mecanismos de apoyo.

Los indicadores del proyecto deberían evaluar el diferente papel y naturaleza de las consultas y participación entre hombres y mujeres, y sugerir cuáles serían las mejores formas de organización para mejorar los roles y beneficios para las mujeres a través del proyecto. Se debe tener en cuenta la ponderación de las personas con desventajas múltiples, como las mujeres con discapacidades, para que también se beneficien del proyecto, y finalmente de los beneficios del transporte a través de movilidad y accesibilidad mejoradas.

Algunos indicadores que ayudarían a medir el grado de integración de género en el transporte urbano son:

- Las unidades de pasajeros-kilómetro por sexo y edad reflejan una perspectiva de movilidad que valora el viaje en automóvil y transporte público, pero da menos valor a los modos no motorizados porque suelen usarse para viajes cortos.
- Los datos desagregados por sexo, edad y propósito del viaje son más significativos que los de pasajeros-kilómetro, que solo reflejan qué tan móviles son las personas, y tienden a estar al tanto de las distancias (p.ej. viajes en automóvil y tránsito masivo) pero dan menos valor a los modos no motorizados que pueden ser el principal modo de viajes para muchas mujeres (véase también movilidad del cuidado).
- La planificación de la accesibilidad usando centros de interés relacionados con el género tales como guarderías, escuelas, centros de salud/cuidado diario, es útil para una planificación responsiva al género. Solo recolectar datos de unidades por viaje por sexo y edad refleja una perspectiva de acceso, pero no da el mismo valor al automóvil, el transporte público, las bicicletas, las caminatas y el teletrabajo.
- Proporción modal desagregada por género para incluir no solo qué porcentaje de hombres y mujeres usa cada modo, sino también qué porcentaje de caminatas, uso de bicicletas, y viajes en transporte público son hechos por
- hombres y mujeres. Esto también puede dar metas claras para aumentar las proporciones modales de las mujeres.

- Los gastos relacionados con el transporte según sexo y edad a nivel individual en hogares de bajos ingresos deberían costar una proporción más pequeña de sus ingresos, o ganar una proporción mayor de beneficios, que los de los hogares de ingresos más altos, y los modos de transporte deberían ser asequibles.
- Las unidades de tiempo de viaje y distancias por género y edad reflejan una perspectiva de acceso que da una prioridad más alta a los viajes por caminata, uso de bicicletas y transporte público, ya que tienden a representar a una porción relativamente grande del tiempo de viaje e indican pobreza de tiempo.
- Existencia y mecanismos de descuentos especiales para servicios de transporte basados en ingresos y necesidad económica, independientemente del sexo.

4.4 Participación

La participación de los usuarios de transporte, hombres y mujeres, puede ser el elemento más importante para asegurar la intervención y monitoreo rigurosos de la integración de género en el transporte urbano. La equidad de género y el transporte inclusivo para todos pueden alcanzarse a través de una planificación apropiada, usando el hecho de que la población urbana está más concentrada que en áreas rurales, y que hay mejor infraestructura de comunicación. Además, la planificación participativa aumenta la conciencia tanto de los residentes urbanos como del gobierno urbano municipal o local, lo que lleva a una mejor transparencia en diferentes etapas de la toma de decisiones y a una gobernanza apropiada del transporte urbano.

Incluir a las mujeres en el proceso de planificación es un elemento importante, ya que puede revelar sus necesidades de viaje. Se debe tener cuidado de asegurar que los grupos de mujeres locales sean consultados e incluidos en los procesos de involucramiento públicos sobre nuevos desarrollos y proyectos de transporte. Una estrategia común de involucramiento es asegurar que se proporcione cuidado parar los niños en estas reuniones.



Figura 23: Las mujeres necesitan estar representadas en la toma de decisiones. Fuente: SUTP 2017.

Si las consultas solo tienen lugar de noche es poco probable que las mujeres participen, ya que a esa hora están cuidando a su familia y no habría posibilidades de encontrar guarderías, y las mujeres en gran parte del mundo en desarrollo no salen de noche.

Las mujeres también pueden dar aportes importantes sobre la ubicación de rutas y servicios. En Bangladesh, algunas rutas de transporte público sirviendo a un área de fábricas (donde la mayoría de las trabajadoras son mujeres) fueron revisadas después de consultar con mujeres locales usuarias de transporte público y las paradas de autobús se pusieron más cerca de las fábricas. Esto significó que más mujeres pudieron tomar empleos y que los empleadores no necesitaron agregar personal de transporte extra, mientras que en otras ubicaciones las fábricas frecuentemente proporcionan su propio personal de transporte para que las mujeres puedan trabajar.

Un ejemplo similar viene de MiCiti, servicios de BRT en Ciudad del Cabo. Aquí, las paradas de autobús se reubicaron y se alejaron de un grupo de bares y casas de apuestas, y se acercaron a una iglesia. Antes de la reubicación de la parada, las mujeres se bajaban en una parada menos conveniente y caminaban más para acceder a la iglesia.

4.5 Auditorías de seguridad

Las auditorías son una forma de incorporar las cuestiones de seguridad operacional y personal combinadas con una evaluación de la infraestructura del transporte y las calles. Esto es posible en cualquier fase desde la planificación, al diseño, a la implementación. Las auditorías de seguridad no solo ayudan a prevenir accidentes, sino que también son una iniciativa de prevención del crimen que apunta a reducir las oportunidades para el crimen, en particular el crimen violento, en espacios públicos.

Las auditorías de seguridad permiten que las personas locales proporcionen información precisa y útil a los planificadores, diseñadores y proveedores de servicios y que participen en la mejora del ambiente a través de consultas. Tratan sobre la mejora del ambiente físico de maneras que reduzcan las oportunidades para el crimen, haciendo que los espacios públicos como parques, paradas de autobús y calles sean más seguros para todos. Finalmente, una auditoría de seguridad permite que se hagan recomendaciones a los diseñadores de políticas y planificadores dirigidas a eliminar o reducir las oportunidades para el crimen, y permite el monitoreo.



Figura 24: Ejemplo de un taller participativo. Foto de Encuentro Laboratorio Cambio Social, Santiago.

ONU Mujeres usa y recomienda el uso de auditorías de seguridad operacional y personal en el contexto de la iniciativa Ciudades Seguras y Espacios Públicos Seguros. La auditoría en general consiste en caminatas exploratorias en el campo por grupos de 3 a 6 personas. También puede involucrar a planificadores municipales, arquitectos y consejeros municipales para sensibilización, construcción de conciencia y procesos de toma de decisiones. En cada sitio específico, los participantes identifican dónde es alto el potencial para un crimen o dónde las mujeres, u otros, pueden sentirse inseguras.

Las auditorías tienen el propósito de aumentar la conciencia sobre el crimen y la violencia contra grupos vulnerables y de ayudar a los tomadores de decisiones a entender cómo los hombres y las mujeres experimentan sus ambientes. Legitiman las preocupaciones de las mujeres y son una herramienta útil para construir la seguridad de la comunidad. “Women in Cities International” publicó un informe detallado con recomendaciones concretas y buenas prácticas, que puede encontrarse online (http://mirror.unhabitat.org/downloads/docs/7381_86263_WICI.pdf).

5. Diseñando soluciones responsivas al género – Direcciones generales

Proporcionar soluciones de transporte responsivas al género es posible, pero necesita basarse en las diferencias que enfrentan hombres y mujeres viviendo en áreas urbanas. Los diseñadores de políticas deberían buscar mejoras en el transporte que beneficien a los pobres urbanos, aumentando la equidad social mientras mejoran la movilidad de hombres y mujeres y el ambiente urbano.

Las políticas que apuntan a alcanzar la equidad de género incluyen, pero no se limitan, a:

- Asegurar estipendios geográficos para que las inversiones en transporte y las mejoras de servicios favorezcan a las áreas de bajos ingresos y grupos que incluyen a las mujeres;
- Crear una sociedad urbana más diversa y menos dependiente del automóvil, y un transporte urbano que sirva efectivamente a los no conductores, de los cuales la mayoría son mujeres;
- Enfatizar el acoso sexual y cómo se puede enfrentar como un componente de un plan de movilidad equitativo.
- Mejorar la accesibilidad no motorizada como las bicicletas, que las mujeres pueden usar para viajes cortos o encadenados;
- Incorporar un diseño universal que dé lugar a las necesidades no solo de las personas con discapacidades sino a las necesidades especiales de mujeres con cargas (transportando bienes al mercado), los ancianos o las madres con coches de bebé en los servicios e infraestructura de transporte;
- Proporcionar los servicios necesarios de movilidad especial para personas con necesidades de movilidad especiales; y
- Combinar los centros de viajes urbanos con otros servicios, tales como servicios médicos, escuelas, oportunidades de empleo y otras actividades básicas.

Las políticas deberían apuntar a reducir la contaminación del aire y por ruido a través de un cambio modal hacia el tránsito masivo limpio y el transporte no motorizado, ya que esta mejora en el ambiente urbano finalmente beneficia a los pobres urbanos, de los cuales un número desproporcionado son mujeres. Sin embargo, se debe tener en mente que uno de los mayores desafíos en áreas periurbanas es la falta de disponibilidad del transporte público y un transporte público informal (no regulado), por lo tanto, es muy relevante que exista una red de transporte público frecuente y adecuado.

Las políticas y el diseño del transporte deberían enfatizar el acceso y la equidad. La información estática – con señalización neutral al género – puede incluir señalización sobre direcciones, mapas con los principales destinos, y ubicación de instalaciones públicas. La información estática y en tiempo real también puede ayudar a reducir el tiempo de espera.

Debajo se incluyen algunas sugerencias para tratar estas cuestiones, y todas las sugerencias se han detallado más extensamente en otros módulos del Texto de Referencia de GIZ.

5.1 Seguridad operacional y seguridad personal

Seguridad vial

Cambiar la infraestructura con el fin de aumentar la seguridad vial debería ser un elemento clave en un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (SUMP) que trate más temas estratégicos tales como reducir el tráfico, mejorar los sistemas de transporte público e incentivar la caminata y el uso de bicicletas. Implementar infraestructura segura incluye señales de tráfico, señalización vial y delineación, así como la mejora de las superficies viales.



Figura 25: Una mujer anciana no puede cruzar la calle en Kuala Lumpur. Kuala Lumpur no tiene cruces peatonales a nivel de la calle porque su paisaje urbano está dominado por vías peatonales elevadas. Las vías peatonales elevadas presentan soluciones para los automóviles, no las personas. Foto de Christina Jang, Febrero de 2018, Kuala Lumpur, Malasia.

La mejor manera de mejorar la seguridad vial es disminuir la velocidad del tráfico. Una forma de ayudar a reducir las velocidades y aumentar la seguridad es usando medidas de calmado del tráfico tales como lomadas y amortiguadores

de velocidad, cruces peatonales elevados, reducción de las líneas de visibilidad, carriles en el medio y giros obligados, para nombrar algunos. Son soluciones de bajo costo, basadas en el diseño y de auto cumplimiento, que usan el diseño físico para forzar a los conductores a cumplirlas. La forma en la que una calle está diseñada da indicios físicos y visuales a los usuarios – qué tan rápido conducir, dónde caminar, y dónde ir en bicicleta. Esto es especialmente crítico en ambientes de recursos limitados donde típicamente la implementación de medidas ha sido permisiva.

Una infraestructura peatonal y para bicicletas apropiada es necesaria para la seguridad vial. Los peatones pueden tener que cruzar la calle en la oscuridad en áreas no designadas, y se ven forzados a caminar en la calle principal con vehículos que vienen desde atrás de ellos debido a la falta de cruces demarcados, iluminación y señales de tráfico. El transporte no motorizado que usa las calles, tal como las bicicletas, también debe competir en calles que ya son limitadas, mientras que la infraestructura peatonal a menudo también es usada por vendedores ambulantes o conductores para estacionar sus automóviles/motocicletas. La seguridad vial mejoraría mucho con una mejor infraestructura para el transporte no motorizado.

La seguridad vial también se puede mejorar cambiando el paradigma en el que se proporciona el tránsito masivo. A la mayoría de los operadores privados de paratransito se les paga por pasajero y el incentivo es llevar a la mayor cantidad de pasajeros posible. Los operadores de buses esencialmente pelean en las calles, compitiendo para obtener pasajeros, desviándose hacia el cordón rápidamente para obtener un centavo más, adelantándose unos a otros para obtener un pasajero. Los conductores trabajan 12 – 16 horas por día y operan vehículos inseguros, contaminantes, antiguos. Al construir una industria competitiva en lugar de una industria que compite consigo misma, el incentivo entonces se vuelve proporcionar un buen servicio. Después de que TransMilenio, el sistema de bus rápido en Bogotá (Colombia), fue construido, los accidentes fatales a lo largo del corredor disminuyeron en un 93% después de un año de operación.

En muchos países del mundo en desarrollo, los exámenes de conducir se pueden pasar fácilmente sin preparación apropiada y los conductores pueden obtener licencias, en especial para conducir minibuses, sin conocer las leyes viales y de tráfico.

La educación es otro medio hacia la reducción de lesiones y accidentes fatales – tanto para aumentar la concientización como para enseñar conducción segura. Una campaña pintó más de 1.500 estrellas negras en las calles de Bogotá, Colombia, como un duro recordatorio de cada muerte de un peatón causada por accidentes automovilísticos durante los últimos cinco años. La campaña educativa promovida por el gobierno le preguntó a Bogotá: “Nos estamos acostumbrando a esto; ¿cuál es nuestro problema?” La campaña apuntó a reducir la tasa de mortalidad en un 10 por ciento. La educación a los conductores sobre seguridad vial es otra forma de mejorar la seguridad en las calles. Esto se puede conseguir ofreciendo



Figura 26: Personal femenino en el subterráneo de Tokio supervisa la llegada del tren. Foto de Mika Kunieda.

entrenamientos formales y clases educativas, o a través de campañas de concientización, por ejemplo, sobre uso de cinturones de seguridad. Estas y otras estrategias se discuten en detalle en el Documento de Entrenamiento de GIZ sobre Conciencia Pública y Cambio de Comportamientos en el Transporte Sostenible. Se puede obtener más información sobre seguridad vial y transporte urbano de publicaciones de GIZ como el Módulo de SUTP 5b – Seguridad Vial Urbana o el informe de iNUA #4 – Mejorando la Seguridad Vial.

Seguridad personal

La seguridad personal abarca un número de aspectos, no solo violencia sino también acoso físico y verbal, agresiones, hurtos, robos, violaciones y asesinatos.

Algunas formas de resolver esta cuestión en el tránsito son una mayor presencia de personal en buses y estaciones, una presencia mayor y de ambos géneros de personal de oficiales de transporte, un esfuerzo concertado para que los vagones y buses no estén abarrotados. En algunos países se han introducido vagones solo para mujeres en servicios ferroviarios, se segregó parte de los autobuses y/o se pusieron servicios de autobús o taxi solo para mujeres. El éxito de estas medidas depende en gran parte del contexto local y de cómo se implementen. Como muchos ejemplos de éxito o fracaso, es difícil evaluarlo como solución, pero donde es realmente necesario sí parece ayudar a las mujeres a usar el transporte público si de otra forma no podrían hacerlo, y solo cuando es parte de un mayor rango de políticas y medidas.



Figura 27: Vagón de tren solo para mujeres en Mumbai. Foto de Manfred Breithaupt.

Servicios solo para mujeres

La segregación de hombres y mujeres es vista por algunas personas como una solución; sin embargo, no trata con la cuestión subyacente de que hombres y mujeres deberían poder acceder a las mismas elecciones y servicios de transporte. Tampoco trata con el hecho de que sentarse en el autobús o tomar el metro es solo una parte del viaje de una mujer; hay grandes preocupaciones de seguridad relacionadas con caminar y esperar en las estaciones. Los vagones solo para mujeres en el metro o tren se han introducido en, entre otros, Brasil, Bangladesh, Egipto, Japón, India, Irán, Indonesia, Israel, Malasia, México, Taiwán y Filipinas, y varias ciudades han introducido servicios de autobús solo para mujeres.

Algunos ejemplos incluyen Ciudad de México, donde un número de buses, con señales rosas al frente para distinguirlos, sirven a diversas rutas concurridas. Pakistán introdujo hace unos años un servicio de autobuses ‘solo para mujeres’ para ayudar a enfrentar el problema del acoso físico a las mujeres. El ‘autobús solo para mujeres’ se puede identificar por una banda rosa a lo largo del autobús. Los autobuses tienen conductores hombres, pero cobradoras mujeres, y no se los consideró un éxito. Dhaka, Bangladesh, tuvo una prueba sin éxito de servicios solo para mujeres e intentó ubicar secciones en los autobuses. La prueba solo tuvo éxito parcial, ya que las mujeres que usaron el servicio estuvieron más cómodas y satisfechas, pero ya que la sección de asientos reservados para mujeres no siempre se llenaba, causó resentimiento de los hombres en la sección abarrotada para hombres del autobús. Las mujeres usualmente prefieren tener una cobradora mujer y declararon que sería mejor proporcionar conductoras y cobradoras mujeres para el servicio de autobuses ‘solo para mujeres’. Los vagones solo para mujeres en el Metro de Dubái no están separados físicamente, sino por una cuerda. Este servicio de metro todavía no está abarrotado y hay un respeto cultural por esta segregación. Sin embargo, muchos turistas y personas occidentales usan este servicio e informan que no hay estigma si, siendo mujeres, no se sientan en el vagón para mujeres.

Típicamente, las diferencias entre los servicios segregados ferroviarios y por carretera también indican su éxito. En muchos casos, la demanda de servicios solo para mujeres no es suficientemente alta como para que sean financieramente viables, ya que duplican los niveles operacionales del servicio. Las mujeres en general ya son más pobres que los hombres, así que hay pocas oportunidades de aumentar las tarifas para que las mujeres paguen el servicio. También crea tensiones ya que las mujeres, que deben esperar más por ‘su’ autobús, se frustran al no poder subir al primer autobús que llega si va hacia su destino. Por otro lado, designar algunos vagones para las mujeres les permite disfrutar del mismo nivel de servicio que los hombres pero en condiciones menos abarrotadas.

Los servicios de taxi solo para mujeres están operando en un número de ciudades, por ejemplo en Rusia, el Reino Unido, Egipto, India y Dubái. Estos pueden ser operados por diferentes tipos de vehículos y también incluyen servicios solo para mujeres en rickshaw (ver los ejemplos del capítulo 6).

En la mayoría de los casos los vagones separados o asientos especiales establecidos por seguridad y no por razones culturales se ven como soluciones temporales que no tratan con el problema subyacente. De hecho, hasta cierto punto parece confirmar y puede reforzar la noción de que a las mujeres no se les debería permitir viajar libremente y que necesitan atención especial.

En todos los contextos, no deberían verse como una solución al acoso sino como un ‘arreglo’ temporal que al menos permite a las mujeres viajar con ciertos niveles de libertad mientras se implementan otros paquetes de medidas.

La seguridad operacional y personal en el transporte público son consideraciones importantes para asegurar el uso continuado del transporte público. Esto incluye iluminación para estaciones y vehículos, y el acceso a la estación. Es igualmente importante pensar en la seguridad puerta-a-puerta. Algunas áreas potencialmente peligrosas son calles oscuras, entradas en recovecos y espacios oscuros, edificios descuidados o abandonados. Una buena iluminación y un buen paisajismo son extremadamente importantes en las calles y alrededor de estaciones y terminales de transporte público. Al alinear fuertemente las políticas de uso mixto del suelo con el transporte, se crean espacios activos donde las mujeres no se sentirán aisladas y más vulnerables a ataques. Teniendo espacios comerciales abiertos y cerca del tránsito, hay una constante presencia pública que ayuda a reducir las posibilidades de crímenes. Como lo llamó Jane Jacobs, los “ojos en la calle” son uno de los mejores disuasivos al crimen. Cuando los espacios están muertos, como los edificios abandonados y los frentes de tiendas clausurados, es más probable que las actividades que sí ocurren sean de naturaleza violenta o criminal.

Hay un número de soluciones inteligentes para las mujeres y el transporte

Hay un número de ‘aplicaciones’ que ayudan a las mujeres a acceder mejor al transporte a través de su teléfono inteligente y también aumentan su seguridad – estas deberían ser usadas y promovidas. Algunas apps que indican áreas más seguras de la ciudad son, por ejemplo, SafetiPin (ver ejemplos en el capítulo 7), India, o Harassmap, Egipto. Las apps que proporcionan información sobre dónde obtener transporte (por ejemplo, Digital Matatu, Nairobi, ver ejemplos en el capítulo 6) o apps para viajes o automóviles compartidos también pueden aumentar la seguridad y hacer el viaje más sencillo. En ciudades donde los servicios de viajes por llamada como Uber, Lyft o Grab taxi tienen permitido operar, las mujeres pueden cambiar rápidamente desde el uso de transporte público y taxis regulares hacia ellos. Existe un gran número de aplicaciones móviles, pero la comunicación para alcanzar a las comunidades que más se beneficiarían de ellas es insuficiente.

5.2 Acceso

“Un país desarrollado no es un lugar donde los pobres tienen automóviles. Es donde los ricos usan el transporte público.”

-Enrique Peñalosa, Alcalde de Bogotá, Colombia



Figura 28: Infraestructura peatonal inapropiada cerca de las Torres Petronas en Kuala Lumpur, a pesar del gran espacio dedicado a los automóviles. Foto de Carlosfelipe Pardo.

La mayoría de las mujeres no tiene otra elección que caminar a la escuela, el mercado, el trabajo. La distancia para caminar juega un papel importante ya que afecta a las mujeres más que a los hombres. Sin embargo, hay muy poca infraestructura peatonal para proteger a los peatones. Cuando hay aceras, a menudo están ocupadas por automóviles estacionados u obstruidas por vendedores. Esto significa que muchos peatones caminan sobre las calles, cruzándolas donde sea conveniente, pero arriesgándose a ser atropellados por un automóvil que viene a gran velocidad. Se debería considerar crear redes densas de calles o caminos para transporte no motorizado que mejoren la red peatonal.

La primera consideración de hecho es proporcionar aceras con ancho suficiente para adaptarse a la demanda. Los cruces elevados, cruces peatonales y señalización vial son parte de mejorar el ambiente para los peatones. Los bolardos funcionan bien para proteger a las aceras de los automóviles, pero se requiere atención especial para los vehículos de dos ruedas ya que deben ser capaces de pasar. Las aceras deben ser accesibles para todos los usuarios, tales como mujeres con coches para bebés y personas con discapacidades.



Figura 29: En Johannesburgo, una mujer con un coche para bebé no usa la mediana de seguridad en la calle ya que no hay rampas para acceder a ella. Se queda en la calle, compitiendo con grandes camiones. Foto de Aimée Gauthier.

Hay una mayor cantidad de transporte no motorizado, desde carritos hasta vehículos de tres ruedas, en uso en ciudades en países en desarrollo. Estos tienden a operar en la calle a velocidades mucho menores que los vehículos motorizados, causando conflictos inherentes que llevan a accidentes. Estos, también, deben incorporarse a los planes y diseños, tales como carriles para bicicletas que sirvan para vehículos anchos de tres ruedas.

Los proyectos de tránsito masivo presentan una oportunidad para mejorar los ambientes alrededor de las estaciones principales. Para una planificación del transporte adecuadamente sensible al género se debería considerar la experiencia de viaje completa – no solo el viaje con transporte público. Las estaciones nuevas pueden crear nuevas áreas sociales y espacio público diseñado y adaptado para ser usado por mujeres. Esto incluye crear áreas amplias para caminar, buenos niveles de iluminación y líneas de visibilidad claras. Con tales mejoras, las mujeres también estarán más dispuestas a usar los nuevos servicios, ya que los percibirán como más seguros. Otro problema es que la gran mayoría de la población urbana vive en áreas de bajos ingresos donde no hay muchas calles, estas no están asfaltadas, y la mayoría de los accesos son a través de caminos de tierra – al mejorar el espacio público, estas áreas deberían ser un foco especial, como sucedió en Bogotá (ver ejemplos en el capítulo 6).



Figura 30: Las mujeres cargando a sus bebés en el transporte son una vista frecuente. Foto de Carlosfelipe Pardo.

Más a menudo que los hombres, las mujeres viajan con otros y pueden cargar niños o paquetes cuando viajan. Los escalones dificultan subir o bajar de los autobuses fácilmente, y los subterráneos deberían tener escaleras mecánicas o ascensores.

Los asientos reservados y las puertas solo para mujeres, con las que las mujeres pueden subir y bajar por el frente mientras que los hombres bajan por el medio y el fondo, también pueden ayudar. Los espacios para bienes, coches para bebés o sillas de ruedas en los autobuses también pueden ayudar, además de los pasillos más amplios y manijas para sujetarse más bajas.

Un buen diseño consciente puede mejorar todas estas cuestiones, incluyendo acceso prepagado y a nivel en las estaciones. Las terminales y estaciones son críticas para la experiencia del consumidor, tanto mujeres como hombres, incluyendo la integración de otros servicios en ellas. Los baños públicos son una infraestructura a menudo ignorada pero muy necesaria. Otros servicios que se pueden encontrar en las paradas de tránsito incluyen tiendas y almacenes, así como instalaciones de cuidado infantil, como “Kid Stops”, centros diarios de cuidado de niños que se ubican en estaciones ferroviarias en Maryland, EE. UU., y Tokio, Japón. Permiten a los padres dejar y buscar a sus hijos fácilmente camino al trabajo.

5.3 Modos de transporte y mujeres

Los Medios de Transporte Intermedios (IMTs) son de especial relevancia para las mujeres. Los vehículos IMT van desde carretillas y carritos hasta bicicletas, vehículos de tres ruedas, carros llevados por animales, ciclomotores y motocicletas, y tienden a ser ignorados como un medio de transporte eficiente. Sin embargo, hay evidencia de que los IMTs proporcionan beneficios económicos para las mujeres, en particular aquellos que pueden verse involucrados en huertos o pequeñas actividades en terrenos en las afueras de pueblos y ciudades.

Un informe del Banco Mundial describe una situación en Ghana. Las mujeres transportan naranjas sobre su cabeza a pueblos 15 kilómetros fuera de la ciudad capital de Acra. En Acra, la oferta de naranjas es baja y los precios son altos. Una distancia como esta se cubre fácilmente en bicicleta. Si estas mujeres tuvieran bicicletas, podrían aumentar considerablemente sus ingresos. Además, tendrían más tiempo y energía para cultivar sus tierras y aumentar su producción. La bicicleta aumentaría tanto su esfera de actividad como su capacidad de transporte. Una bicicleta puede transportar hasta aproximadamente 50 kilos de bienes a una velocidad de 8 a 10 km/h con menos esfuerzo, mientras que caminando, es posible transportar alrededor de 25 kilos a una velocidad de 3 a 4 km/h (la mitad de la carga a menos de la mitad de la velocidad). La capacidad de

carga de la bicicleta es, por lo tanto, alrededor de 5 veces mayor que a pie, además de la energía física y el tiempo ahorrados. (Banco Mundial 2008)

Cada vez más, las mujeres se están volcando hacia las bicicletas como forma de obtener un ingreso ya que les proporcionan acceso al mercado, como se ve en el caso de Vietnam y Uganda, donde pequeños taxis-bicicleta (un asiento acolchado en la parte trasera de una bicicleta común) se usan para transportar mujeres hacia y desde el mercado. El uso de bicicletas por mujeres en Tailandia (India) ha aumentado, debido a una campaña de educación, su potencial para ingresos, y la capacidad de acceder a bienes y servicios incluyendo educación y asistencia médica para ellas y sus hijos. En un distrito, 50.000 mujeres aprendieron a andar en bicicleta en un año (ver ejemplos en el capítulo 6).

Las mujeres que viven en Santiago, Chile, han comenzado a usar más la bicicleta dentro de la ciudad gracias a una mejor infraestructura. Además, la creación de una academia de bicicletas para mujeres, donde aprenden lo básico sobre conducir bicicletas y también pueden viajar en grupo, construyó confianza sobre el uso de bicicletas.

Además, las bicicletas deberían diseñarse para ambos géneros y diferentes contextos. Las mujeres tienden a tener torsos más cortos y anchos de hombros más angostos, lo que afecta el diseño de la estructura. Las bicicletas también se pueden diseñar para las actividades típicas que hacen hombres y mujeres. En Japón, por ejemplo, las bicicletas usadas sobre todo por madres y amas de casa se llaman “mamachiri” o “bicicletas para mamás”. Las bicicletas son livianas, tienen canastas en el frente y a veces detrás para transportar mercadería, o asientos para niños unidos a ellas, y tienen un soporte estable. En un contexto diferente, las mujeres parecen preferir las bicicletas para hombres ya que las perciben como más sólidas que las bicicletas para mujeres. El mercado de bicicletas se ha desarrollado en gran medida en el diseño de diferentes tipos de bicicletas para todos los usos, pero la mayoría de estas bicicletas especializadas son demasiado caras para las personas de bajos ingresos.



Figura 31: La bicicleta puede jugar un papel esencial para el transporte de bienes. Fuente: Manfred Breithaupt.

5.4 Operaciones

Básicamente, cuando el gobierno decide que es importante tratar con el género en el transporte, es fácil tomar medidas para hacerlo. Con respecto a la operación, el gobierno puede incentivar ciertas prácticas, tales como proporcionar entrenamientos y contratar a mujeres conductoras y demandar una mezcla de géneros en el personal en estaciones, autobuses e incluso en la gerencia. En muchos países, pocas mujeres pueden beneficiarse directamente del empleo en la provisión de transporte, ya que la conducción es un sector del empleo tradicionalmente dominado por hombres. Si se benefician en otros aspectos ya que los nodos de transporte y a veces el viaje en sí mismo (en especial los viajes largos ferroviarios) proporcionan oportunidades de mercado para el comercio a pequeña escala.

Al requerir explícitamente y proporcionar medios para que las mujeres sean parte del sistema de transporte e incentivar su representación económica y política, el gobierno establece un claro mandato de sus objetivos de equidad social. Las mujeres se pueden incorporar a trabajos desde planificación, construcción, operaciones, hasta aplicación del tráfico, limpieza de las calles y agentes de tráfico.

En Perú, se encontró que las mujeres policías a menudo son más efectivas al implementar leyes y gestión del tráfico, ya que tienen reputación entre los conductores de ser incorruptibles. Alrededor de un cuarto de los oficiales de tráfico de Lima son mujeres, y Buenos Aires ahora tiene paridad de género en su fuerza municipal de agentes de tráfico. Las mujeres están jugando un papel cada vez mayor en Sudáfrica, donde tienen posiciones líderes en los departamentos de planificación, y forman una fuerza cada vez mayor de planificadoras del transporte mujeres en todos los niveles del gobierno.



Figura 32: Mujer agente de transporte en Buenos Aires. Foto de Sebastián Anapolsky.

. A menudo las mujeres no tienen incentivos o no pueden entrar a la industria – debido a varias razones que van desde falta de capital hasta falta de aceptación. Hay, sin embargo, ejemplos prometedores, donde las mujeres están siendo entrenadas y contratadas como conductoras de autobuses. Como la industria está formalizada y regulada, ahora las mujeres tienen un espacio para acceder a estos trabajos y

más oportunidades de obtener ingresos. Emplear mujeres en el transporte hará a las mujeres más visibles en el sector del transporte y contribuirá a reducir la pobreza urbana a medida que estas mujeres con empleo obtengan un ingreso.

Hay un número creciente de ejemplos donde las mujeres entran a este mercado de trabajo y disfrutan de múltiples beneficios – no solo aquellas que han podido asegurarse un empleo pago, sino también en términos de beneficiarse de una base de empleos más amplia y diversa.

Al proporcionar entrenamientos, las mujeres están más dispuestas a aplicar por posiciones de conductoras de autobús y tren. Los empleadores han tomado en cuenta cómo las mujeres tienden a obedecer las reglas de tránsito más que los hombres (con menos ejemplos de exceso de velocidad y por lo tanto menos multas y accidentes), conducen de forma más constante, lo que usa menos combustible, y tienen más interacciones positivas con los pasajeros.



Figura 33: Conducción de autobús. Foto de Carlosfelipe Pardo.

Depende del gobierno, las municipalidades locales y las autoridades viales que las necesidades y comportamientos de viajes urbanos de las mujeres sean considerados adecuadamente en la planificación e implementación de políticas y programas de transporte urbano sensibles al género y que las mujeres se beneficien de la infraestructura y servicios de transporte. La gobernanza de transporte debería ser transparente y accesible para que las mujeres se interesen y tal vez se involucren en la mejora de la infraestructura y los servicios de transporte. Una buena gobernanza de transporte será especialmente importante donde los servicios de transporte público estén en un estado de crisis como resultado de una urbanización acelerada, una crisis económica y financiera o la falta de una autoridad regulatoria a cargo de organizar y coordinar los modos de transporte, que impactará la vida de las mujeres urbanas, en particular las mujeres de bajos ingresos y los hogares con una madre soltera.

6. Ejemplos de buenas prácticas

TfL: Acción para la Igualdad

País: Londres

Fase: Todas las fases

Partes interesadas: Público

Descripción: Transporte para Londres, la autoridad integrada de transporte para Londres, emitió este plan en 2016, estableciendo compromisos para promover la igualdad para sus clientes, personal y partes interesadas. Se divide en las categorías Accesibilidad, Seguridad Operacional y Personal, Asequibilidad, Información y Empleo.

El informe se basa en datos desagregados sobre patrones de viajes y se elaboró con participación del personal y diferentes grupos de interés como estudiantes, grupos de interés de personas con discapacidades, varios grupos de mujeres, etc.

Trabaja hacia una visión clara e integral, subdividida en 11 categorías, para cada una de las cuales se formulan objetivos y acciones concretos refiriéndose a todos los modos de transporte. Por ejemplo, una categoría de

objetivos es “Viajando con Seguridad Operacional y Personal”. Las medidas incluyen un programa LED, entrenamiento del personal, talleres en escuelas, límites de velocidad más bajos, etc. Otras medidas son asientos con prioridad, campañas en cooperación con grupos de jóvenes y diversidad en la fuerza de trabajo, entre muchos otros. El plan también incluye un sistema para medir el progreso anualmente. (TfL 2016)

El documento completo se puede descargar desde <http://content.tfl.gov.uk/action-on-equality-tfls-commitments-to-2020.pdf>.

TfL 2016



Ejemplos Similares: TfL *Plan de Acción de Género 2007-10* & *Plan de Perspectiva de Género para la Ciudad de Viena*

GAP BRT – Corredor Peshawar

País: Pakistán

Fase: Todas las fases

Partes interesadas: Público

Descripción: El GAP detalla medidas específicas para asegurar una operación de BRT inclusiva a la sociedad y el género. Cada medida se especifica con respecto a un objetivo, responsabilidad y período de tiempo específicos (ver

resumen ejemplo abajo). En este proceso, se ha contratado a un especialista social y de género de tiempo completo como parte del personal y se realizan reuniones de consulta regulares con varias partes interesadas para asegurar la implementación a tiempo del GAP. El progreso se monitorea e informa regularmente, con una sección separada que provee datos desagregados por sexo, mostrando la extensión de la implementación de actividades de género y describiendo los desafíos enfrentados y las acciones que se tomaron para superarlos. (ADB, 2017)

Actividad	Objetivo	Responsabilidad	Periodo de tiempo
Asegurar que todas las estaciones de BRT sean inclusivas a la sociedad y al género	Cada estación de BRT esta Iluminada adecuadamente y tiene (i) baños separados para hombres y mujeres, (ii) ventanillas de e-ticketing de prioridad para ancianos y discapacitados, y ventanillas separadas para mujeres, (iii) instalaciones de CCTV, (iv) tableros de instrucciones con números de líneas de ayuda y señales direccionales codificadas por color, en idiomas locales, y (v) recepciones de denuncias visibles para tratar con incidentes de acoso y otros crímenes	Líder de Trans Peshawar, Especialista Social/de Género, Director del Proyecto, y personal relevante de consultores locales	A través de toda la etapa de construcción hasta el primer año de operación
Conducir un estudio sobre el impacto del BRT sobre la vida de los residentes de Peshawar, con impactos específicos sobre hombres, mujeres, niños, ancianos y personas con discapacidades	a) Informe sobre el impacto del BRT en la ciudad de Peshawar en general, y en los residentes en particular, presentado a Trans Peshawar con una copia a ADB b) Al menos 1 video documental capturando las experiencias pre y post BRT y las percepciones de un número igual de entrevistados hombres y mujeres	Compañía Trans Peshawar, Director del Proyecto, Personal Social y de Género, consultores locales	a) Año 2 de operaciones de BRT b) Video pre-BRT T3 de 2018; Video post-BRT: Año 2 de operaciones
Contratar personal femenino	Al menos 20% del personal son mujeres	Compañía Trans Peshawar, Director del Proyecto y personal relevante	Año 1 de implementación del proyecto

Ejemplo de elementos de un Plan de Acción de Género para el Corredor de BRT Peshawar. Fuente: ADB 2017, modificado por los autores

Estudio de Género en el Sector del Transporte en Namibia (a publicarse en 2018)

Región: Namibia

Fase: Evaluación // Monitoreo

Partes interesadas: Público

Descripción: La primera parte del estudio de género apunta a identificar cuestiones de género existentes y potenciales en el sector del transporte de Namibia. En particular, el estudio presenta el statu quo y análisis de brechas de las partes interesadas que participan en el sector del transporte – considerando políticas de transporte, servicios de transporte, logística, educación sobre transporte, infraestructura vial y obras civiles.

La segunda parte del estudio está investigando varias cuestiones alrededor de las necesidades de viajes urbanos. El estudio captura temas de patrones de viajes; modos de transporte usados; confiabilidad de uso del tiempo del transporte; acceso a recursos para viajar; seguridad, discriminación y acoso; diferencias en acceso y uso del transporte a través de estratos sociales; barreras al transporte; discapacidades y uso y acceso al transporte. Además, el estudio de género explora cómo el transporte está respondiendo a la integración de las necesidades de los grupos vulnerables, y cómo la infraestructura permite el uso de modos de transporte alternativos tales como caminar y usar bicicletas – así como el uso del automóvil privado.

Movilidad del Cuidado

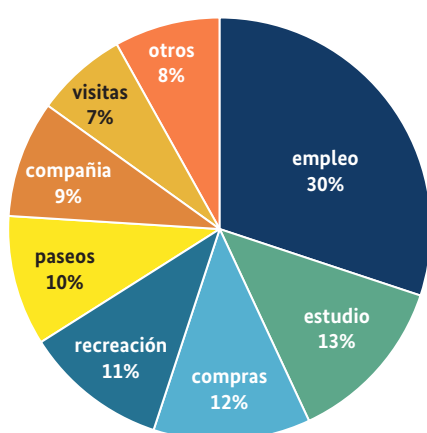
Región: Todo el mundo (desarrollado en España) Fase: Evaluación // Monitoreo

Partes involucradas: Público

Descripción: El concepto innovador de “movilidad del cuidado”, desarrollado por la arquitecta urbana Inés Sánchez de Madariaga, proporciona una perspectiva para “reconocer y reevaluar la labor de cuidado” – y ayuda a apreciar mejor los viajes que las mujeres y hombres hacen al cuidar a otros, ya que los datos revelan patrones de viajes significativos que de otra forma están ocultos en variables de recolección de datos (Sánchez de Madariaga, 2009; Sánchez de Madariaga, 2013). La figura de abajo representa los viajes en transporte público realizados en España en 2007, y el gráfico de la izquierda muestra los datos de transporte como se recolectan

e informan tradicionalmente. Privilegia el empleo pago presentándolo como una única categoría grande. El trabajo de cuidado (mostrado en rojo) está dividido en numerosas categorías pequeñas y oculto bajo otros títulos, tales como compañía, compras y recreación. El gráfico de la derecha reconceptualiza los viajes en transporte público recolectando los viajes de cuidado en una sola categoría. Visualizar los viajes de cuidado en una categoría dedicada reconoce la importancia de la labor de cuidado y permite a los ingenieros de transporte diseñar sistemas que funcionen bien para todos los segmentos de la población y mejoren la eficiencia urbana. En todos los países de la UE estudiados, las mujeres pasan significativamente más tiempo cuidando niños que los hombres.

Arreglo de Datos Tradicional



Arreglo de datos usando el concepto de “Movilidad del Cuidado”

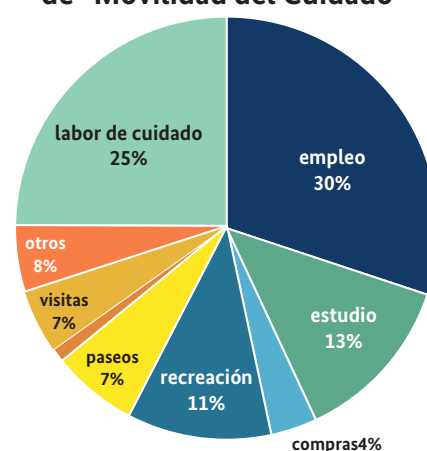


Figura 34: Viajes en transporte público según propósito en España (2006 – 2007). Los datos para España son similares a los datos promedio a través de la UE (15). En la recolección de datos tradicional, los viajes para labor de cuidado están ocultos en varios propósitos de viajes, y presentados por ejemplo como parte de “compras”, “paseos” o “compañía”. Los mismos viajes se clasifican de forma diferente en el segundo gráfico

Herramienta de Evaluación de las Redes Diarias

Región: España/América Latina

Fase: Evaluación/Monitoreo

Partes interesadas: Público/Privado

Descripción: Esta herramienta ha sido desarrollada por el colectivo de planificación español Col·lectiu Punt 6. Involucra el mapeo de destinos y servicios frecuentes, así como los problemas y necesidades y el ambiente de vida directo de las mujeres. Los mapas usualmente se hacen en un grupo comunitario, basados en caminatas y discusiones, y pueden ayudar a entender los problemas específicos de una comunidad. (Ortiz Escalante & Gutiérrez Valdivia 2015)



Figura 35: Mapa colectivo realizado por Col·lectiu Punt 6. Fuente: punt6.org

SafetiPin

País: India

Fase: Evaluación/Monitoreo

Partes involucradas: Privado

Descripción: SafetiPin es una aplicación para teléfono basada en mapas, diseñada para hacer más seguras a las comunidades y ciudades proporcionando información relacionada con la seguridad recolectada por usuarios y auditores entrenados. En el núcleo de la app está la Auditoría de Seguridad de Mujeres (WSA), una herramienta participativa para recolectar y evaluar información sobre las percepciones de la seguridad urbana en espacios públicos. La auditoría está basada en nueve parámetros:

- Nivel de iluminación
- Amplitud (líneas de visibilidad)
- Visibilidad (árboles sobresalientes, paredes altas, etc.)
- Nivel de multitudes o vacío
- Seguridad (agentes)
- Caminos/ aceras
- Disponibilidad de transporte público
- Uso del espacio público (por ejemplo, si es dominado por los hombres o mixto) y
- Sensación / respuesta emocional al espacio (a veces también llamada “ojos en la calle”).

SafetiPin condujo auditorías para evaluar la seguridad de la ciudad de Delhi desde agosto de 2013 y recolectó más de 7.000 puntos de datos que la ciudad puede usar para mejorar la seguridad, tales como reemplazar la iluminación que ya no funciona, reparar las aceras rotas o cortar los árboles sobresalientes. Se concentraron especialmente en la

Conectividad de Última Milla, es decir, el entorno inmediato de las estaciones de metro, y las calificaron según nueve parámetros. SafetiPin ha sido usado en muchas ciudades como Bogotá, Colombia; Manila, Filipinas; y Ciudad de México. (Shah et al. 2017)

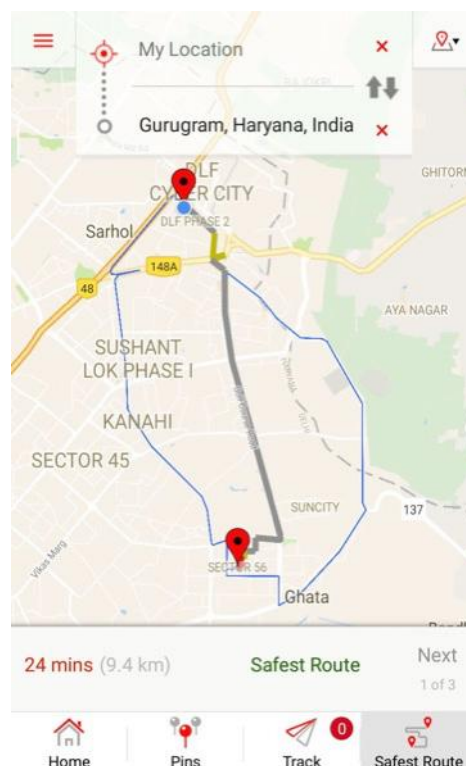


Figura 36: La app SafetiPin puede, entre muchas otras cosas, mostrar la ruta más segura para alcanzar un destino específico. Fuente: SafetiPin.

FemiBici

País: México

Fase: Implementación, Concientización

Partes interesadas: Privado

Descripción: FemiBici es una cooperativa feminista en Guadalajara que ve a la bicicleta como una herramienta para la emancipación. Ofrece diferentes talleres, por ejemplo, un taller sobre bicicletas para mujeres o clases sobre cómo usar la bicicleta para mujeres, que a menudo no están acostumbradas a este

modo de transporte. También organiza viajes en bicicleta para mujeres a través de la ciudad, lo que aumenta la visibilidad y la alegría de moverse, y ayuda a reclamar la ciudad, especialmente de noche. Junto con una inversión en infraestructura para bicicletas, este enfoque sobre la emancipación y la educación es esencial para incentivar a las mujeres a usar bicicletas. (FemiBici 2018)

Se pueden encontrar iniciativas similares en varios lugares, especialmente en América Latina, por ejemplo la iniciativa Macleta en Santiago de Chile (descrita por ITDP 2017).

Entrenamientos de Sensibilización al Género

País: India

Fase: Implementación, Concientización

Partes interesadas: Público

Descripción: La sensibilización sobre los problemas de las mujeres en el transporte público juega un papel esencial para el cambio de comportamientos.

Un ejemplo, descrito por ITDP (2017), es el entrenamiento conducido con la Cooperación de Transporte de Delhi que incluye juegos de rol como base para discusiones sobre cuestiones de género en el transporte, así como Apoyo Después de los Entrenamientos. Desde 2012, una organización sobre salud mental en Delhi conduce estos entrenamientos y ya ha entrenado a más de 100.000 empleados de transporte. Para más información, véase ITDP (2018, p.45).

Inversiones en espacio público en Bogotá

País: Colombia

Fase: Implementación, Concientización

Partes interesadas: Público

Descripción: La introducción del Sistema BRT TransMilenio en Bogotá fue parte de un programa de desarrollo urbano más amplio, comenzado por el alcalde Enrique Peñalosa, que buscó alterar radicalmente la imagen de la ciudad a través del desarrollo del espacio público. Estuvo dirigido específicamente a vecindarios de bajos ingresos: reconociendo el acceso limitado a las calles para las personas que viven en barrios bajos, y que la mayoría de estos habitantes no son dueños de automóviles, el gobierno decidió enfocar sus inversiones en infraestructura en ciclovías, caminos peatonales, espacio abierto y parques, escuelas y bibliotecas. Las alamedas con aceras son adyacentes a las calles sin pavimentar y llevan a las estaciones de TransMilenio. (Crawford, 2012)



Figura 37: Las alamedas en Bogotá se construyeron al lado de las calles polvorientas, mostrando que los peatones son más importantes que los automóviles. Fuente: Por el País que Queremos.

Pink Rickshaw

Región: Sur y Sudeste de Asia

Fase: Implementación

Partes interesadas: Público

Descripción: Por razones de seguridad, en el Sur y Sudeste de Asia las mujeres a menudo eligen viajar en modos alternativos como rickshaws o qingqis (rickshaws en motocicletas). Muchas mujeres de clase media y media-baja en India y Pakistán, por ejemplo, dependen de sus hermanos, padres y esposos para ir al trabajo, la escuela, el hospital u otros recados. El transporte público a menudo no está disponible, y donde lo está, las mujeres son frecuentemente acosadas mientras esperan en las esquinas por un taxi, en las paradas de autobuses y sobre los autobuses. Los rickshaws son populares en Dhaka, Bangladesh, y en gran parte de Asia, ya que proporcionan transporte puerta a puerta, permitiendo a mujeres, niñas y personas con discapacidades viajar al trabajo, la escuela y otras áreas sin sufrir acoso ni sentir incomodidad en autobuses abarrotados y aceras inadecuadas. En India y Pakistán (Lahore, Punjab Chakwal) han comenzado varios servicios de ‘rickshaws rosas’ que son para mujeres y conducidos por

mujeres. Convertirse en conductoras de rickshaw a menudo no solo les da ingresos a las mujeres, sino que ayuda a otras mujeres a empoderarse al proporcionarles viajes seguros.

Es mucho más probable que usen estos modos que los hombres, y frecuentemente coordinan con otras mujeres de sus vecindarios y comparten gastos de rickshaw para viajar hacia y desde el trabajo o visitar el mercado. Sin embargo, encontrar otras mujeres que vivan cerca y trabajen en la misma área puede ser difícil.

Ejemplos Similares: Otros servicios privados solo para mujeres incluyen, por ejemplo: en Rusia, el llamado ‘Taxi Rosa’ en servicio desde 2006, en el Reino Unido (llamado ‘Damas Rosas’) desde 2006, en Dubái desde enero de 2007, y en Egipto. En Delhi, ha habido servicios de taxis únicamente para mujeres tales como ForShe Taxis y Sakha Cabs desde hace muchos años.

Academia de Transporte de África Occidental

País: Ghana

Fase: Operaciones, Concientización

Stakeholders: Public and Private

Descripción: La introducción del Sistema BRT en Acra contó con el apoyo de la compañía Scania a través de la entrega de buses, apoyo en la planificación y gestión, un sistema de billeteaje electrónico, un modelo financiero y construcción de capacidades de los operadores. La construcción de capacidades, organizada en cooperación con GIZ, incluyó un entrenamiento intensivo sobre mecánica así como entrenamiento para conductores de BRT. Ya que las mujeres eran casi inexistentes entre los conductores, se estableció un objetivo de 10% de conductoras mujeres con una campaña llamada “Mujeres moviendo la ciudad”. Se crearon 120

trabajos para conductoras y se ofreció un curso gratuito de 6 meses. A través de campañas y modelos a seguir, el interés por participar fue y es muy alto entre las mujeres – y el objetivo del 10% seguramente se superará.

Entrenar y emplear conductoras lleva a un ahorro de combustible, una conducción menos agresiva y una mayor sensación de seguridad para las pasajeras, y también tiene un efecto positivo sobre sus colegas hombres. Como dice Fredrik Morsing, director de Scania de África Occidental, refiriéndose a los perfiles de conducción individuales que usaron para monitorear el proyecto: “La Gerencia del BRT está segura de que los conductores hombres, aunque son la mayoría, se adaptarán a un estilo de conducción más ‘femenino’ con el efecto de una reducción de costos significativa



Figure 38: La concientización juega un papel esencial en la iniciativa de construcción de capacidades. Fuente: giz. Foto de A. Kwesi

Digital Matatus

País: Kenia

Fase: Implementación (Información)

Partes interesadas: Privado

Descripción: Usando datos abiertos y de GPS de los usuarios de teléfonos, se desarrolló un mapa de la red de tránsito de la ciudad en cooperación con universidades de Kenia y EE. UU. y del sector tecnológico en Nairobi. Permitiendo a los usuarios ver las rutas de transporte informal, el mapa fue reconocido oficialmente por la ciudad de Nairobi. Los datos y el mapa proporcionan la primera visualización comprehensiva del sistema matatu y crean una nueva herramienta de planificación para la ciudad. Con datos abiertos, la comunidad desarrolló cinco aplicaciones móviles que proporcionan información sobre las rutas al público.

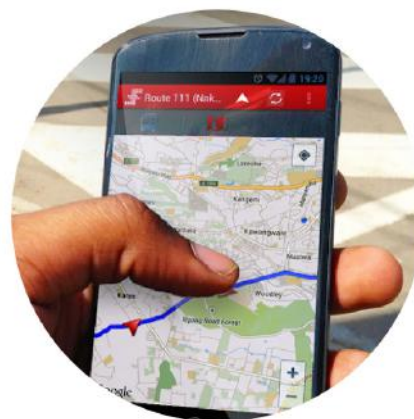


Figura 39: Ahora los viajes en transporte informal se pueden planificar por teléfono inteligente. Fuente: Digital Matatus.

Raye7

Región: En países seleccionados (originalmente de Egipto)

Fase: Implementación

Partes interesadas: Privado

Descripción: Raye7 es una aplicación de viajes compartidos urbanos culturalmente sensible combinada con un elemento de red social. La aplicación une viajes para usuarios que pertenecen a comunidades sociales predeterminadas tales como colegas o amigos. Con este mecanismo, es mucho más fácil tener control e información sobre la otra persona y se pueden ajustar las preferencias (por ejemplo, para viajar solamente con mujeres).

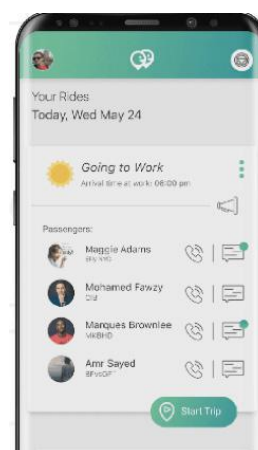


Figura 40: Ejemplo de cómo usar la app. Fuente: Raye7, 2017.

Ejemplos Similares: Caronetas, Brasil; Jump.In.Jump.Out, India; Gett, Israel; She taxi, India

#PT4ME

Región: Todo el mundo

Fase: Implementación, Concientización

Partes interesadas: Privado/Público

Descripción: La campaña global #PT4ME, lanzada oficialmente en el Día Internacional de la Mujer, 8 de marzo de 2018, fue desarrollada por el Banco Mundial y UITP. Responde a cómo hoy en día, el 80% de las mujeres todavía teme al acoso en el transporte público. Consiste de varios elementos (videos, posters, folletos, etc.) en diferentes idiomas, y fue transmitida en el Día Internacional de la Mujer a más de 100 Operadores y Autoridades de transporte público alrededor del mundo, que mostraron el video en sus sistemas (estaciones, pantallas a bordo, etc.), la difundieron con posters/folletos y a través de las redes sociales. (UITP 2018)

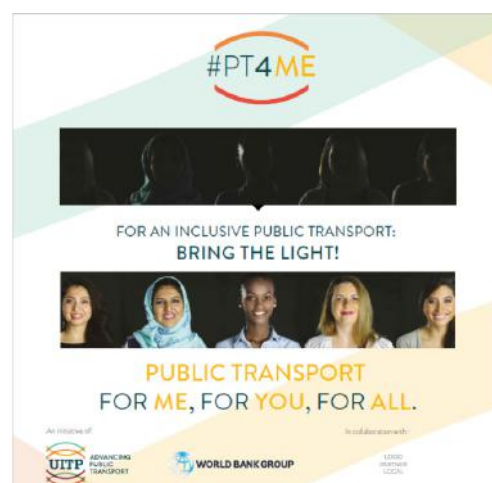


Figura 41: Poster en un autobús para la Campaña PT4ME; Fuente: UITP 2018.

7. Conclusiones

El transporte no es neutral al género y es hora de que los diseñadores de políticas y expertos en transporte dejen de asumir que lo es.

Se necesita tratar con el género en el transporte urbano porque:

- Las mujeres tienen menos acceso a recursos y están en desventaja económica con respecto al control de las finanzas del hogar; por lo tanto, la asequibilidad del transporte es especialmente relevante para mujeres y niñas. El acceso limitado al transporte también puede exacerbar la pobreza de género. Es más probable que las mujeres usen modos de transporte baratos y por lo tanto más lentos. Por esta razón, es esencial mejorar las condiciones generales de viaje para permitir que las mujeres también cubran sus necesidades y aspiraciones.
- Las mujeres tienen diferentes patrones de viaje, y usan el transporte público y caminan más que los hombres. Hacen más viajes encadenados y también dependen de viajes fuera de horas pico y de rutas principales. Esto debe entenderse y tomarse en cuenta en la planificación para que las mujeres puedan cumplir con sus necesidades y tareas.
- Las mujeres usan el transporte público más que los hombres y dependen de su accesibilidad. Además del transporte masivo, las mujeres dependen principalmente de las caminatas. Muchas mujeres viajan con niños o llevan cargas. Las barreras físicas, como cordones altos y escalones, presentan más problemas para mujeres cuidadoras (como las que acompañan a niños o ancianos) que para hombres sin discapacidades. Además, las cuestiones de calidad o capacidad afectan más a las mujeres debido a cargas de seguridad y de labor de cuidado.
- Las cuestiones de seguridad operacional y personal afectan más a las mujeres. Las mujeres a menudo encuentran violencia y acoso cuando usan el espacio público, en particular en el transporte público. Esto reduce la libertad de movimiento de mujeres y niñas, su capacidad para asistir a la escuela o el trabajo y participar completamente en la vida pública.

Desarrollar e implementar un transporte responsivo al género requiere recursos en términos de financiación y capacidad de la administración de la ciudad. Sin embargo, al considerar los riesgos, los costos y los recursos desperdiciados de construir infraestructura y servicios que no atraen a las

mujeres a usarlos (o dificultan que las mujeres los usen), la inversión en recolección de datos desagregados y el aumento de la capacidad se consideran valiosos. Integrar las cuestiones de género a la planificación del transporte urbano tiene un apoyo eficiente cuando se establece un **Plan de Acción de Género (GAP)** para toda la ciudad como parte del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la ciudad – y no como una entidad separada.

Incluir aspectos de género en la planificación del transporte urbano ya no es una opción, sino que es probable que sea decisivo para el éxito o fracaso de muchas redes. Los riesgos de no hacerlo son ahora muy grandes ya que para que las economías se desarrollen, se necesitará que más mujeres se unan a la fuerza de trabajo. Actualmente las mujeres dependen más del transporte público y lo usan más que los hombres, y será importante mantener su alta proporción modal para que las ciudades se puedan desarrollar en forma sostenible.

Se puede ganar mucho usando a las mujeres como representantes de una comunidad más amplia de usuarios como jóvenes, niños, ancianos y personas con discapacidades.

También está claro que si las mujeres no pueden depender del transporte público, la caminata y el uso de bicicletas como modos seguros, tienen menos acceso a la educación, que es clave para encontrar oportunidades de trabajo y contribuir al desarrollo del PIB local y nacional. Aumentar el número de mujeres en la economía formal también ayudará a sacar a más familias de la pobreza y aumentar la estabilidad social. Lo contrario también es cierto – si no pueden acceder a estas oportunidades, el desarrollo se ralentizará. Además, a medida que las mujeres estén más empoderadas, cambiarán rápidamente a formas personales de transporte motorizado si el transporte público no cubre sus necesidades, y al ser las usuarias mayoritarias, esto reduciría el impacto positivo de las inversiones actuales para expandir el transporte público y mejorar las instalaciones para bicicletas y peatones.

Integrar el género al transporte urbano no requiere un esfuerzo extra; solo se trata de ver más allá de la perspectiva masculina.

Es hora de pensar en cómo hacer al transporte urbano responsivo al género, sostenible y asequible, dando a las personas elecciones reales y acceso real a las oportunidades. Los beneficios no serán solo para las personas de la ciudad – mujeres y hombres – sino para la ciudad entera a medida que se vuelva más competitiva en el mercado global y más eficiente para proporcionar servicios a sus ciudadanos. Un mayor acceso al transporte contribuye a una calidad de vida más alta.

El transporte y la forma en que se usa son complejos. Opera en un espacio social que está altamente afectado por el género – y en la actualidad, nadie puede permitirse no considerar esto en todas las etapas del proceso de planificación.

8. Implementación

Desarrollar e implementar un Plan de Acción de Género (GAP) es un proceso dinámico, que requiere apoyo activo, así como recursos, pero también coincide con la ambición de habitabilidad y justicia social de cualquier pueblo o ciudad.

Desarrollar un Plan de Acción de Género

Un GAP es una herramienta integrada de planificación para incluir la igualdad de género dentro de un proyecto, programa y política. Se basa en análisis detallados, que identifican desigualdades de género y limitaciones clave que el proyecto, programa y política deberían buscar mejorar. El período de un GAP debería ser un plan de 10 años con monitoreo anual y una revisión después de 5 años.

Algunas preguntas generales que deberían tratarse antes o en el proceso de elaborar un GAP son:

Roles & Responsabilidades	• ¿Quién hace qué? • ¿Cómo? • ¿Cuándo? • ¿Con quién?
Acceso & Control	• ¿Quién tiene qué? • ¿Quién decide por quién? • ¿Quién se beneficia? • ¿Quién pierde?
Contexto	• ¿Cuáles son las influencias culturales y sociales? • ¿Cuáles son los factores económicos? • ¿Por qué es desigual?

Figura 41: Preguntas típicas para construir un GAP. Fuente: Elaboración propia, basado en H. Allen, 2017.

Dentro de un GAP se deben priorizar las acciones y programar la implementación de medidas, incluyendo campañas de conciencia pública. Se debe integrar en un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (SUMP). Los Indicadores Responsivos al Género juegan un papel para establecer puntos de referencia y monitorear los resultados para todas las fases (véase por ejemplo ITDP 2017). (Para un ejemplo de GAP véase el capítulo 6)

Definir Objetivo

- Priorizar áreas y comunidades, así como a las partes interesadas, y proporcionar un marco de referencia para la acción local / municipal / regional.
- Establecer el punto de referencia, definir objetivos claros e incluir actividades específicas e indicadores que ayudarán a conseguirlas dentro de un período de tiempo definido y por un departamento o agencia específicos.

Revisar el Marco de Referencia (para más detalles ver el capítulo 2)

- Revisar el marco de referencia institucional.
- Construir programas que permitan la acción local, incluyendo apoyo financiero y construcción de capacidades, e introducir el género en la agenda de planificación de la ciudad.
- Fomentar el equilibrio de género en los departamentos internos responsables del transporte. Establecer objetivos para el cambio si es necesario e influenciar positivamente el reclutamiento.
- Revisar los marcos legales para la protección de las mujeres para asegurar que las mujeres tengan protección legal contra la violencia en espacios públicos y en el transporte público. Empoderar y proveer entrenamiento para las fuerzas de seguridad con líneas de ayuda y equipos dedicados para la violencia sexual y el acoso.

Recolectar datos (ver más detalles en el capítulo 4)

- Establecer mecanismos de cooperación con departamentos relevantes dentro y más allá de los límites administrativos de su área o ciudad.
- Co-crear acciones y planes con un amplio número de partes involucradas. Involucrar a las universidades locales, expertos en género y transporte y grupos de mujeres para monitorear la implementación y conducir evaluaciones de terceros.
- Identificar e involucrar a las partes interesadas relevantes, identificando a los ciudadanos influyentes y organizaciones comunitarias que estén trabajando sobre género en su ciudad y construir un mejor entendimiento de las necesidades de las mujeres en las diferentes comunidades.
- Construir confianza.

Recolectar datos (ver más detalles en el capítulo 4)

- Usar metodologías de encuesta de última generación para proporcionar datos sobre transporte precisos y más completos sobre los diferentes patrones de movilidad de hombres y mujeres y sus costos. Utilizar encuestas, diarios de uso del tiempo y grupos focales para determinar las diferencias locales y las normas culturales/sociales entre hombres y mujeres.
- Recolectar datos desagregados según el sexo y datos sobre transporte no motorizado, además de sobre modos motorizados. Las mujeres y niños hacen una gran cantidad de viajes caminando y el número de viajes hecho caminando o en bicicleta en una ciudad a menudo se subestima. Tomar en cuenta la 'primera y última milla'.

- Recolectar datos sobre la frecuencia y naturaleza del acoso sexual y conducir entrevistas con proveedores/operadores de servicios de transporte y gerentes de departamento sobre su conciencia sobre la frecuencia y naturaleza del acoso, y su papel para prevenirlo o enfrentarlo. Evaluar la información sobre quejas existente y corregir los sistemas dentro de las autoridades de transporte público.

Implementación y Monitoreo (ver más detalles en el capítulo 5)

- Considerar el género en el diseño y las operaciones. Esto también implica el empleo de mujeres en el campo del transporte.
- Monitorear el proceso de implementación anualmente y evaluar, revisar y actualizar el GAP. Después de las medidas de implementación, se recomienda fuertemente monitorear con un foco específico en el género. Ayuda a evaluar qué tan bien un proyecto cumple con las necesidades de las mujeres, y a ver cuáles medidas fueron exitosas y en qué puntos se necesitan cambios para futuros proyectos.
- Reajustar si es necesario y actualizar el plan regularmente (cada 4-7 años).
- Empoderar y proveer entrenamientos para los proveedores de servicios de transporte – especialmente cobradores y conductores, gerentes de departamento y personal en las estaciones.
- Empoderar y proveer entrenamientos para las fuerzas de seguridad con líneas de ayuda y equipos dedicados para violencia sexual y acoso.

Alcaldes como jugadores clave

Hay varias partes interesadas que pueden influenciar al transporte urbano responsivo al género. El gobierno nacional puede definir una estrategia general para involucrar el género en políticas y programas nacionales y, p.ej., hacer obligatorio que haya un GAP.

A nivel municipal, **los alcaldes son partes interesadas clave para hacer al transporte responsivo al género**. Que un alcalde reconozca la necesidad de tratar las cuestiones de género envía un importante mensaje político. Los departamentos relevantes dentro de e incluso más allá de los límites administrativos de las ciudades y áreas administrativas pueden tomar acción para implementar un transporte urbano responsivo al género. Incluir a los ciudadanos, universidades locales, expertos en género y transporte y grupos objetivo en la planificación de nuevos proyectos y programas de transporte a nivel comunitario y municipal ayuda a cumplir con los requisitos y la efectividad del sistema.

El género se debe considerar en todas las etapas del proceso de planificación: recolección de datos, planificación y diseño, implementación y monitoreo. Algunas cuestiones clave a enfrentar son el apoyo de la participación de las mujeres en la toma de decisiones, las mejoras en la accesibilidad, seguridad y comodidad de los modos de transporte y la planificación de servicios de transporte como respuesta a las necesidades de género.

¿Qué pueden hacer los alcaldes por la planificación de transporte responsivo al género?

- Consultar con jefes de departamentos de planificación urbana y movilidad sobre sus enfoques actuales hacia la inclusión del género en la planificación de la movilidad urbana.
- Establecer un comité de múltiples partes interesadas bajo su presidencia que dirija el desarrollo de un Plan de Acción de Género (GAP).
- Consultar con universidades locales, expertos en género y transporte y grupos de mujeres para establecer mejor las necesidades de las mujeres en su ciudad.
- Evaluar si los programas nacionales de apoyo o iniciativas internacionales pueden apoyar sus ambiciones y asignar recursos para la preparación estratégica e implementación de un GAP.
- Establecer responsabilidades claras y asignar los recursos y mandatos necesarios a su administración. Asegurarse de que los distritos y consejos locales tengan acceso a fondos limitados para acciones comunitarias, tales como talleres participativos, auditorías de seguridad operacional y personal, campañas locales de conciencia pública.
- Implementar el plan y establecer procesos para monitorear la implementación del plan de acción de modo que mantenga su naturaleza dinámica y las personas le presten atención a la cuestión en todos los aspectos de la planificación urbana y de transporte. Evaluar los resultados del GAP para informar el repaso y la revisión del plan. (Véase por ejemplo Shah, Viswanath, Vyas, Gadepalli, 2017)
- Revisar el número de mujeres en sus departamentos de transporte y planificación urbana para asegurar que también haya un buen balance de género en el proceso interno de toma de decisiones.

Para más información e inspiración sobre cómo tratar con los diseñadores de políticas para promover el transporte sostenible, véase también el Módulo 1e de este Texto de Referencia, “Movilidad Sostenible: Trayendo Personas a Bordo”, actualizado en 2018.

Lista de verificación básica para la implementación

Planificación

- ☐ ¿El programa o proyecto de transporte urbano ha identificado a participantes, clientes y partes interesadas hombres y mujeres?
- ☐ ¿Se ha facilitado la participación de varias partes interesadas en la planificación del transporte y la toma de decisiones?
- ☐ ¿Se ha dado una ventaja comparativa a las personas tradicionalmente en desventaja social y para el transporte aplicando un cobro de costo completo al viaje en automóvil, peajes, cobros por estacionamiento, e impuestos a los combustibles y cargos basados en la distancia?
- ☐ ¿Se ha pensado detenidamente en la cuestión de la movilidad personal y el acceso de los no conductores, de los cuales la mayoría son mujeres y ancianos?
- ☐ ¿Se han evitado políticas, planificación o prácticas de inversión que favorezcan al viaje en automóvil por sobre otros modos o que lleven a una dependencia del automóvil?

Monitoreo y Evaluación

- ☐ ¿El programa o proyecto de transporte urbano ha desarrollado un indicador que mida resultados específicos para el género y evalúe la efectividad del componente o medida diseñado para tratar con dicha cuestión de género?
- ☐ ¿Se han considerado las implicaciones de políticas y proyectos que degradan las condiciones para peatones y ciclistas, tales como nuevas autopistas que dividen comunidades existentes o eliminan caminos peatonales?
- ☐ ¿Se han implementado medidas para controlar el volumen y la velocidad del tráfico vehicular, particularmente en vecindarios urbanos?

Datos

- ☐ ¿Se han recolectado y analizado datos de punto de referencia sobre relaciones de género, papeles e identidades dentro del ambiente urbano y el uso del transporte?
- ☐ ¿El programa o proyecto de transporte urbano ha tomado en consideración el análisis de relaciones de género, papeles e identidades e introducido un componente o medida de transporte para tratar con la cuestión de género?
- ☐ ¿La planificación del transporte se ha basado en condiciones locales y necesidades específicas de hombres, mujeres, jóvenes, ancianos y personas con discapacidad?
- ☐ ¿Las estadísticas y situaciones en países desarrollados se han referenciado y adaptado para reflejar las necesidades y recursos en países en desarrollo?

Empoderamiento

- ☐ ¿Se ha observado la oferta de trabajadoras mujeres en el campo del transporte?
- ☐ ¿Se han acercado los trabajos y servicios sociales a hombres y mujeres desarrollando patrones accesibles de uso del suelo?
- ☐ ¿Se ha integrado el género en la educación sobre ingeniería?
- ☐ ¿Se han establecido medidas para formar liderazgo de mujeres en la planificación del transporte?
- ☐ ¿Se han realizado procesos de consultoría sobre transporte y se ha provisto información sobre las elecciones de transporte disponibles?



SUTP- Proyecto de Transporte Urbano Sostenible — SUTP apoya a tomadores de decisiones de todo el mundo para planificar e implementar soluciones innovadoras y de movilidad sostenible. SUTP ofrece una plataforma

SUTP.
Sustainable Urban
Transport Project

comprehensiva de conocimientos, desarrollo de capacidades, consejos prácticos y oportunidades para crear redes de contactos. Durante los últimos 16 años, más de 5.000 tomadores de decisiones, planificadores y estudiantes se han

beneficiado de nuestras ofertas de entrenamiento. Hemos producido una rica librería de Módulos del Texto de Referencia, Documentos Técnicos, Estudios de Caso, Fichas Técnicas, Resúmenes de Políticas y Listas de Lectura. Todos los documentos son accesibles a través de nuestra página web, junto con una colección comprehensiva de fotos y un canal de video. ¡Le invitamos a usarlos y distribuirlos!

<http://www.sutp.org>

<https://www.facebook.com/sustainableurbantransportproject>

https://twitter.com/_SUTP



**Transformative
Urban Mobility**
INITIATIVE

TUMI – La Iniciativa de Movilidad Urbana Transformativa

Transformativa permite a los líderes en países en desarrollo y economías emergentes crear una movilidad urbana sostenible. Ofrece apoyo técnico y financiero para ideas innovadoras. En TUMI el Ministerio Federal de Cooperación Económica y Desarrollo (BMZ) ha reunido a algunas de las instituciones líderes mundiales que trabajan en movilidad sostenible con redes de ciudades y “think tanks” para implementar proyectos in situ donde más se los necesita.

Los socios incluyen a ADB, CAF, WRI, ITDP, UN-Habitat, SLoCaT, ITDP, ICLEI, GIZ, KfW y C40. Una transición hacia la movilidad urbana sostenible requiere un cambio en el diseño de políticas y las decisiones sobre inversiones. TUMI apoyará a proyectos, desarrollo de liderazgo y construcción de carrera para líderes urbanos, tomadores de decisiones, planificadores y estudiantes; eventualmente conectando a 1.000 líderes en todo el mundo. Creemos en la construcción de capacidades, la movilización de inversiones y el apoyo a enfoques sobre el terreno como las medidas más efectivas para seguir los objetivos establecidos y alcanzar un futuro más sostenible.

<http://transformative-mobility.org/>



**German Partnership
for Sustainable Mobility**
Sustainable Mobility – Made in Germany

GPSM – Sociedad Alemana para la Movilidad Sostenible

— GPSM sirve como guía para la movilidad sostenible y las soluciones de logística verde en Alemania. Como una

plataforma para intercambiar conocimientos, pericia y experiencias, GPSM apoya la transformación hacia la sostenibilidad en países en desarrollo y emergentes. Más de 170 amigos del área académica, comercial, sociedad civil y asociaciones están participando en la red y encantados de compartir sus conocimientos.

<http://www.german-sustainable-mobility.de>

<https://www.facebook.com/germansustainablemobility>

<https://twitter.com/GermanMobility>



**GIZ INTERNATIONAL
FUEL PRICES**

Precios Internacionales de Combustible proporciona a los tomadores de decisiones datos sobre los precios de combustibles en una escala global. GIZ, con su red global de proyectos en 135

países, oficinas regionales y representaciones en 64 países en desarrollo, publica un estudio bienal sobre “Precios Internacionales del Combustible” en el sector global del

combustible desde 1999. Con una base anual, estamos convocando a reguladores de combustibles para discutir precios apropiados y esquemas impositivos para los precios de combustibles.

<http://www.giz.de/fuelprices>

https://energypedia.info/wiki/International_Fuel_Prices

Recursos

Referencias

- Abidemi, A. (2002): *Diferencias de género en comportamientos de viaje intraurbano: una encuesta preliminar en Ibadán, Nigeria en Movilidad Urbana para Todos*- En La Mobilité Urbaine pour Tous, Godard & Fetonzoun (eds) Swets & Zeitlinger.
- Allen, H. & Vanderschuren, M. (2016): *Sanas y Salvas. Investigación Internacional sobre la seguridad personal de las mujeres en el transporte público*. Serie de Investigación de la Fundación FIA, Informe 6. Consultado de: <https://www.fiafoundation.org/media/224027/safe-and-sound-report.pdf> [15.02.2018].
- Anand, A. & Geetam T. (2006): *Una Perspectiva de Género del Vínculo Refugio-Transporte-Sustento: El Caso de las Mujeres Pobres en Delhi*. En Transport Reviews, 26, 2006, p. 63-80.
- Astrop. 1996. Capítulo 12 en Procesos de la Segunda Conferencia Nacional en Octubre de 1996. Departamento de Transporte de EE. UU., Administración Federal de Autopistas, Oficina de Gestión de la Información sobre Autopistas, HPM-40.
- Bamberger, M. & Peters, D.. 1998. Perspectiva de Género en Proyectos de Transporte: Un Kit de Herramientas. Primer borrador. Banco Mundial, Unidad de Género PREM.
- Banco Asiático de Desarrollo (ADB) (2017): Proyecto de Corredor de Sistema de Bus Rápido Sostenible Peshawar – Manual de Administración del Proyecto. Consultado de <https://www.adb.org/sites/default/files/project-documents/48289/48289-002-pam-en.pdf>; [15.02.2018].
- Banco Inter-Americano de Desarrollo IADB (2013): Informe Anual del Banco Inter-Americano de Desarrollo 2012: Revisión del Año - Consultado de <https://publications.iadb.org/handle/11319/3399#sthash.lwzPNmjz.dpuf>; [07.09.2017].
- Banco Mundial (2008). Ghana – Proyecto de Transporte. Washington, DC: Banco Mundial. Consultado de <http://documents.worldbank.org/curated/en/204831468029348137/Ghana-Transport-Project>; [11.09.2017].
- Banco Mundial. 1997. *Turkmenistán – Proyecto de Transporte Urbano* (Inglés). World Development Sources, WDS 1997-1. Washington, DC: Banco Mundial. Consultado de <http://documents.worldbank.org/curated/en/900361468781788671/Turkmenistan-Urban-Transport-Project>; [11.09.2017].
- Beavon, Kevin S.O. 1997. "Johannesburgo: Una Ciudad y Área Metropolitana en Transformación" en C. Rakodi (ed.). *El Desafío Urbano en África: Crecimiento y Gestión de sus Grandes Ciudades*. Universidad de las Naciones Unidas, Tokio, pp.150-91.
- Censo de la Ciudad de Chennai (2011): Consultado de <http://www.census2011.co.in/census/city/463-chennai.html>; [08.09.2017] □ Chant y McIlwaine (2016): *Ciudades, Barrios Bajos y Género en el Sur Global: Hacia un Futuro Urbano Feminizado*.
- Chaudhuri Zohir, S. (2003): Integrando el género en los programas de financiación del transporte del Banco Mundial. Estudio de caso Bangladesh. Proyecto de Transporte Urbano Dhaka. Banco Mundial. Consultado de <http://documents.worldbank.org/curated/en/451771468206959040/pdf/344920BD0Integrender0Dhaka01PUBLIC1.pdf>; [08.09.2017].
- Crawford, G. (2012): Transporte Sostenible en Colombia: Bogotá y el Transmilenio. Estudio de Caso IDS 05. Consultado de <https://www.ids.ac.uk/files/dmfile/LHcasestudy05-BogotaBRT.pdf>; [15.02.2018].
- Damyanovic, D., Reinwald, F. & A. Weikmann (2013): *Manual para una Perspectiva de Género en la Planificación Urbana y el Desarrollo Urbano*. Viena: Desarrollo Urbano Viena.
- DeGroat, B. (2012): *Más mujeres conductoras, pero los hombres conducen más*. En: Futurity.org. Rochester: Universidad de Rochester. Consultado de <http://www.futurity.org/more-women-drivers-but-men-drive-more/>; [08.09.2017].
- FemiBici (2018): Inicio. Consultado de <https://fembici.wordpress.com/>; [19.02.2018].
- Fjellstrom, K. (2002): *Texto de Referencia de GTZ: Visión General y Cuestiones Transversales del Transporte Urbano*. Módulo Introductorio de GTZ.
- Foro Internacional de Transporte ITF (próximamente): *Comprendiendo el Comportamiento de Viaje Urbano según el Género para Políticas de Transporte Eficientes y Equitativas*. Informe de Discusión, OECD Publishing, París.
- Fouracre, P R y Jeff Turner.1992. Características de viaje en ciudades en desarrollo. En: *Procesos de la 6ª Conferencia Mundial sobre Investigación de Transporte*. Lyon. Junio 1992.

- Fundación FIA (2016): Publicaciones. Sanas y Salvas. Londres: Fundación FIA. Consultado de <https://www.fiafoundation.org/connect/publications/safe-and-sound>; [08.09.2017].
- Fundación Thomson Reuters (2014): *Los sistemas de transporte más peligrosos para las mujeres*. Consultado de <http://news.trust.org/spotlight/most-dangerous-transport-systems-for-women/> [11.09.2017].
- Global BRT Data (2017): Indicadores Clave por Región. Consultado de www.brtdata.org; [07.09.2017].
- Godard, X. & Cusset, J.-M. (1996): *Motorización en Vietnam / "Des Systèmes de transport urbain au Vietnam à la recherche de la modernité."* Cahiers Sciences Humaines 32 (3) 96:555-575
- Gwilliam, K. (2002): *Ciudades en movimiento: una revisión de estrategias de transporte urbano del Banco Mundial*. Washington, D.C. Banco Mundial. Consultado de <http://documents.worldbank.org/curated/en/928301468762905413/Cities-on-the-move-a-World-Bank-urban-transport-strategy-review>; [07.09.2017].
- Hook, W. (2006): *Transporte urbano y los Objetivos de Desarrollo del Milenio*. Global Urban Development Magazine, Marzo 2006, Vol 2 Número 1. Consultado de: <http://www.globalurban.org/GUDMag06Vol2Iss1/Hook.htm>.
- Instituto Mundial de Recursos WRI (2015): *Objetivos de Desarrollo Sostenible: Estableciendo un Nuevo Rumbo para las Personas y el Planeta*. Consultado de <http://www.wri.org/blog/2015/09/sustainable-development-goals-setting-new-course-people-and-planet>; [11.09.2017].
- Instituto Nacional de Estadística y Censos Argentina INDEC (2012): *Censo nacional de población, hogares y viviendas 2010: censo del Bicentenario : resultados definitivos, Serie B n° 2. - 1a ed. - Buenos Aires*.
- Instituto de Políticas de Transporte & Desarrollo (ITDP India) (2017): *Mujeres y Transporte en Ciudades Indias. Un Informe de Políticas*. Consultado de: http://www.itdp.in/wp-content/uploads/2017/12/171215_Women-and-Transport-in-Indian-Cities_Final.pdf [18.04.2018].
- Instituto de Políticas de Transporte & Desarrollo (ITDP Brasil) (2018): *O acesso de mulheres e crianças à cidade*. Consultado de <http://2rps5v3y8o843iokettbxnya.wpengine.netdna-cdn.com/wp-content/uploads/2018/01/>
- ITDP-Brasil-_-O-Acesso-de-Mulheres-e-Crianças-a-Cidade_-JAN-2018.pdf; [18.04.2018].
- Kieck, B., Ayeh, D., Beitzer, P., Gerdes, N., Günther, P. & Wiemers, B. (2016): *La Inclusión Crece. Desarrollando un manual sobre perspectivas de discapacidad para la Cooperación Alemana de Desarrollo – Estudio de Caso Namibia*. Berlín: Humboldt Universität zu Berlin.
- Levy, C. (2013): *Elección de viajes reformulada: distribución y género en el transporte urbano*. Ambiente & Urbanización. (25), 47–63.
- Litman, T. (2017): *Evaluando la Equidad en el Transporte: Guía para Incorporar Impactos de Distribución en la Planificación del Transporte*. Instituto de Políticas de Transporte. Consultado de <http://www.vtpi.org/equity.pdf>. [07.09.2017].
- Mark, L. (2017): *(In)movilidad Diaria en Barrios Bajos. Una Perspectiva Femenina desde la Villa 20 en Buenos Aires*. Tesis de Maestría. Technische Universität Berlin/Universidad de Buenos Aires.
- Naciones Unidas (2015): *Transformando nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible*. Consultado de <https://sustainabledevelopment.un.org/post2015/transformingourworld/publication>[07.09.2017].
- Neumayer, E. & Plümper, T. (2007): *La Naturaleza de Género de los Desastres Naturales: El Impacto de los Eventos Catastróficos en la Brecha de Género en la Expectativa de Vida 1981-2002*. Anales de la Asociación de Geógrafos Americanos.
- ONU Mujeres (2015a): *Informe Resumen: La Declaración y Plataforma para la Acción de Beijing Cumple 20 Años*, Consultado de http://www2.unwomen.org/~media/headquarters/attachments/sections/library/publications/2015/sg%20report_synthesis-en_web.pdf?v=1&d=20150226T215547. [18.04.2018].
- ONU Mujeres (2016): *Igualdad de Género y la Nueva Agenda Urbana*. Nueva York. Consultado de www.unwomen.org/en/digital-library/publications/2016/10/gender-equality-and-the-new-urban-agenda; [18.04.2018].
- Organización Internacional del Trabajo ILO (2016): *Mujeres trabajando: Tendencias 2016*. Consultado de http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---dgreports/---dcomm/---publ/documents/publication/wcms_457317.pdf [18.04.2018].
- Ortiz Escalante, S. & Gutiérrez Valdivia, B (2015): *Planificando desde abajo: Uso de métodos de participación feministas para aumentar la participación de las mujeres en la planificación urbana*. Género & Desarrollo, 23(1), 113-126.
- Pendakur, V. S. (2005). *Transporte No Motorizado en Ciudades Africanas Lecciones de la Experiencia en Kenia y Tanzania*. Documento de Trabajo No.80, Programa de Políticas de Transporte de África Sub-Sahariana (SSATP).

- Programa de Políticas de Transporte de África Sub-Sahariana (2004): *Pobreza y Movilidad Urbana en Douala: Informe Final*. Informe SSATP No 09/04/Dla.
- Programa de Políticas de Transporte de África Sub-Sahariana (SATP) (2009): Informe Anual de SSATP. Banco Mundial.
- Reeves, H. & Baden, S. (2000): *Género y Desarrollo. Conceptos y Definiciones*. Preparado para el Departamento de Desarrollo Internacional (DFID) para su recurso intranet sobre perspectiva de género.
- Samir, D. (2012): *Las congestiones de tráfico crónicas de El Cairo: El precio de la mala planificación pública*. En ahramonline. Cairo: [Al-Ahram](http://english.ahram.org.eg/NewsContent/1/0/56444/Egypt/0/Cairos-chronic-traffic-jams-The-price-of-bad-publi.aspx). Consultado de <http://english.ahram.org.eg/NewsContent/1/0/56444/Egypt/0/Cairos-chronic-traffic-jams-The-price-of-bad-publi.aspx>; [07.09.2017].
- Sánchez de Madariaga, I. (2009): *Vivienda, movilidad y urbanismo para la igualdad en la diversidad: ciudades, género y dependencia*, en *Ciudad y Territorio*, XLI (161-162), 581-598.
- Sánchez de Madariaga, I. & Roberts, M. (Eds.) (2013): *Ciudades compartidas con justicia. El impacto de la planificación de género en Europa*. Abingdon: Routledge Chapman Hall.
- Transport for London (TfL) (2016): *Acción para la Igualdad: Compromisos de TfL para 2020*. Consultado de <http://content.tfl.gov.uk/action-on-equality-tfls-commitments-to-2020.pdf>, [15.02.2018].
- Transport for London (TfL) (dos años): *Esquema de Igualdad de Género. 2007 – 2010*. Consultado de <http://content.tfl.gov.uk/gender-equality-scheme-2007-2010.pdf> [25.04.201].
- UITP (2018): *Fomentando la seguridad de las mujeres en el transporte público: UITP lanza la Campaña #PT4Me*. Consultado de <http://www.uitp.org/advancing-safety-women-public-transport-UITP-launches-PT4ME-campaign>, [19.02.2018].
- UN-Habitat (2008): *Perspectiva de género en autoridades locales – Buenas Prácticas*. Consultado de <http://www.un.org/womenwatch/ianwge/member-publications/gender-mainstreaming-in-local-authorities.pdf>; [11.09.2017].
- UN-Habitat (2012): *Movilidad*. Ort: Verlag. Consultado de <https://unhabitat.org/urban-themes/mobility>; [07.09.2017].
- UN-Habitat (2016): *Urbanización y desarrollo: futuros emergentes*. Informe World Cities 2016. Nairobi, Kenia.
- Vasconcellos, E.A. (2001): *Transporte urbano, ambiente y equidad: el argumento a favor de los países en desarrollo*, Earthscan.

Otros recursos

- *Women in Cities International* se enfocó en la equidad de género y la participación de las mujeres en el diseño de políticas en un evento para creación de redes de contactos. Se tuvo varias discusiones sobre los problemas que enfrentan las mujeres en áreas urbanas, especialmente con respecto al transporte y las instalaciones sanitarias; la importancia de implementar legislación para la igualdad de género; y el papel de los programas de entrenamiento y educación para niñas pobres para proporcionarles habilidades de trabajo y la capacidad de protegerse a sí mismas contra el abuso y la violencia. Los delegados también destacaron la importancia de la voluntad política, los planes de acción y la rendición de cuentas.
- GLZ, Transporte Sostenible: Un Texto de Referencia para Diseñadores de Políticas en Países en Desarrollo, (www.sutp.org/), por Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (www.giz.de). Muchos de estos documentos están ahora disponibles en diversos idiomas incluyendo español, francés, chino, indonesio, rumano, tailandés y vietnamita.
- La Sección de Transporte de City Mayors Transport Section (<http://www.citymayors.com/sections/transport-content.html>) trata con cuestiones de transporte urbano en países desarrollados y en desarrollo y presenta los sistemas de metro del mundo.
- Practical Action (www.practicalaction.org), anteriormente Intermediate Technology Development Group, cree que una de las principales causas de la pobreza es el aislamiento y que mejorar el acceso y la movilidad de los pobres aislados abre el camino para el acceso a mercados, servicios y oportunidades y es importante, pero que los sistemas viales no resuelven los problemas de transporte de los pobres urbanos y rurales.
- Access Exchange International (www.globalride-sf.org) es una organización sin fines de lucro que promueve el acceso costo-efectivo al transporte público para personas con discapacidades en países en desarrollo.
- El Centro de Recursos Urbanos Karachi (<http://www.urckarachi.org>) es un grupo de apoyo de profesionales relacionados con la planificación urbana, representantes de ONGs y organizaciones comunitarias y maestros en institutos profesionales. Las descripciones situacionales del transporte de Karachi, la gestión del transporte público y del sistema de tránsito masivo son detalladas.

- La Lista de Discusión Sustran (www.geocities.com/sustranet/) es una lista de discusión por email dedicada al transporte equitativo, sostenible y centrado en las personas, con un foco sobre los países en desarrollo.
- Centro de Investigación de Desarrollo Global Transporte Sostenible (<http://www.gdrc.org/uem/sustran/sustran.html>) tiene un gran punto de entrada para material sobre transporte sostenible en la web, pero sin un ángulo de género.
- El Instituto de Políticas de Transporte y Desarrollo (www.itdp.org) promueve políticas y proyectos de transporte ambientalmente sostenible en todo el mundo. ITDP publica un newsletter online trimestral, Transporte Sostenible, disponible en forma gratuita en su sitio web, y fue una de las primeras organizaciones en reconocer las cuestiones de género en el transporte (1999, disponible en el sitio web de ITDP > sección de publicaciones).
- El Foro Internacional de Transporte y Desarrollo Rural (IFRTD) (www.ifrtd.org) es una red global de organizaciones e individuos trabajando para mejorar la accesibilidad y movilidad en comunidades rurales, funciona como webmaster/secretaría de GATNET, la red sobre género y transporte, y en el pasado ha publicado un newsletter dedicado al género y el transporte.
- El Journal de la Sociedad de Asia Oriental para Estudios de Transporte (http://www.easts.info/on-line/journal_06.htm) tiene 314 informes sobre diversos temas tales como encuestas de transporte, análisis de la demanda del transporte, sistema vial urbano, recolección de datos, uso del suelo y análisis espacial, evaluación de proyectos, para nombrar algunos.
- El Journal de Políticas y Prácticas de Transporte Mundial (http://www.ecoplan.org/wtpp/wtj_index.htm) es un journal electrónico independiente sobre transporte, ambiente, economía y ecología y el desarrollo de un mejor sistema de transporte. Todos los artículos se pueden descargar en forma gratuita.
- Mobility in the Developing World and Sustainable Transportation Live (www.movingtheeconomy.ca), de Moving the Economy y la Agencia Canadiense de Desarrollo Internacional, es un sitio web que proporciona información sobre cómo las ciudades en países en desarrollo están aplicando principios de transporte sostenible para ayudar a reducir la congestión del tráfico, los costos de instalaciones, la contaminación y otros problemas del transporte.
- El Instituto de Políticas de Sostenibilidad y Tecnología de la Universidad Murdoch (<http://www.sustainability.murdoch.edu.au/>) tiene una colección única de informes y estudios de caso sobre transporte urbano.
- Transport Links- Sitio web de Transport for Development (www.transport-links.org), Departamento para el Desarrollo Internacional del Reino Unido, proporciona recursos extensivos de información y vínculos a investigación sobre el transporte en regiones en desarrollo.
- Cuestiones de Viajes para las Mujeres, del Departamento de Transporte y la Administración Federal de Autopistas de EE.UU.: procesos de la Segunda Conferencia Nacional, octubre de 1996 (<http://www.fhwa.dot.gov/ohim/womens/wtipage.htm>) tiene vínculos a informes que no se encuentran en otros sitios y fueron presentados en esta conferencia.
- El Instituto de Políticas de Transporte de Victoria (<http://www.vtpi.org/>) es una organización de investigación independiente dedicada a desarrollar soluciones innovadoras y prácticas a problemas de transporte. Una variedad de recursos recientes está disponible en forma gratuita desde el sitio web para ayudar a mejorar la planificación del transporte y el análisis de políticas.
- Banco Mundial, Recursos de Materiales de Referencia sobre Transporte y Pobreza, Banco Mundial (www.worldbank.org/transport/pov&tra_resources.htm), actualizado ocasionalmente.
- El grupo temático sobre Transporte y Responsabilidad Social del Banco Mundial (www.worldbank.org/responsibletransport) incluye información sobre varias cuestiones de equidad.
- UN-Habitat, Base de Datos de Buenas Prácticas sobre Mejora de las Condiciones de Vida, Prácticas de Empoderamiento de las Mujeres (<http://www.bestpractices.org/bpbriefs/women.html>).
- Banco Mundial. Ciudades en Movimiento: Una Revisión de Estrategias de Transporte Urbano, 2001. (<http://www.worldbank.org/transport>).
- Transporte Público Internacional (UITP bimensual): (<http://www.uitp.com/publications>) El CD-ROM de la base de datos Mobility in Cities publicado en julio de 2006 contiene los resultados principales de un importante proyecto de investigación de UITP sobre la economía de la movilidad urbana. Se recolectó un total de 120 indicadores en una muestra de 52 ciudades en todo el mundo para el año 2001, pero ninguno de los datos parece estar desagregado por género.
- La Comisión para el Transporte Integrado del Reino Unido (<http://www.cfit.gov.uk/factsheets/05/index.htm>)

enumera a Barcelona, Múnich, Stuttgart y Graz en Austria como ciudades de referencia en términos de transporte urbano, aunque las cifras enumeradas no están desagregadas por género.

- Global Transport Knowledge Partnership: <http://gtkp.com/Index.aspx> es una iniciativa para promover y difundir el conocimiento sobre transporte sostenible, fomentando una mayor participación del mundo en desarrollo. Las actividades de gTKP se enfocan alrededor de 1) Transporte & Salud, 2) Transporte & Exclusión, 3) Gestión de la Demanda, 4) Empleo & Oportunidades de Ingresos, y mantiene un sitio web sobre conocimientos relacionados con el transporte relevantes para países en desarrollo y emergentes.
- Asociación Nacional de Transporte Público de Brasil <http://portal.antp.org.br/default.aspx>.

Género

- Guía de Recursos sobre Género y Transporte: Una Introducción <http://web.worldbank.org/WBSITE/EXTERNAL/COUNTRIES/AFRICAEXT/EXTAFRREGTOPTRA/XTAFRSUBSAHTRA/0contentMDK:20625633~MENU PK:1532073~pagePK:64168445~piPK:64168309~theSitePK:1513930,00.html>.
- GENDERSTATS: La Base de Datos sobre Estadísticas de Género del Banco Mundial <http://genderstats.worldbank.org/home.asp> da estadísticas básicas sobre género por país.
- Instituto Internacional de Investigación y Entrenamiento para el Avance de las Mujeres (INSTRAW) – Sitio de Perspectiva de Género <http://www.un-instraw.org/en/index.php?option=content&task=category...lists>.
- Col·lectiu Punt 6, un colectivo de planificación feminista con base en Barcelona; en su sitio web, han publicado diversos recursos sobre planificación, diseño y participación desde una perspectiva de género y orientada a la comunidad: <http://www.punt6.org/>.
- Mujeres y Transporte en Ciudades Indias: Un Resumen de Políticas <https://www.itdp.org/women-and-transport-indian-cities/> Publicación de ITDP y SafetiPin en 2017, incluyendo una variedad de

ejemplos internacionales de Buenas Prácticas, así como un conjunto de indicadores con estándares de referencia.

Seguridad vial

- <http://www.trafficcalming.org/>
- <http://www.ite.org/traffic/>
- <http://www.trafficcalming.net/>
- <http://www.fhwa.dot.gov/environment/tcalm/index.htm>
- <http://www.estrellasnegras.com/2005/index.htm>
- <http://www.grsroadsafety.org/>

Seguridad personal

- <http://www.adopt-a-light.com/aboutus.php>
- Foro de Transporte Internacional OECD 2018: diversos artículos sobre transporte seguro para las mujeres: <https://2018.itf-oecd.org/safe-secure-transport-women>.

Auditorías de seguridad

- <http://ww2.unhabitat.org/programmes/safercities/tools.asp>
- <http://www.roadwaysafetyaudits.org/>
- <http://www.police.qld.gov.au/programs/crimePrevention/audit/>

Abreviaciones

BID	Banco Inter-Americano de Desarrollo
BRT	Sistema de Bus Rápido
CAFSU	Comité d'Action Femmes et Sécurité Urbaine
CEPAL/ ECLAC	Comisión Económica para América Latina y el Caribe de la ONU
CERP	Centro de Investigación Económica en Pakistán
CMNUCC	Convención Marco de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático
DUTP	Proyecto de Transporte Urbano de Dhaka
GAP	Plan de Acción de Género
ILO	Organización Internacional del Trabajo
IMTs	Medios de Transporte Intermedios
NUA	Nueva Agenda Urbana
PIB	Producto Interno Bruto
SDG	Objetivos de Desarrollo Sostenible
SSA	África Sub-Sahariana
SUMP	Plan de Movilidad Urbana Sostenible
TfL	Transport for London
TORs	Términos de Referencia
WSA	Auditoría de Seguridad de Mujeres

Publicado por

Deutsche Gesellschaft für
Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

Oficinas registradas

GIZ Bonn y Eschborn, Alemania

Sector de Proyecto 'Movilidad Sostenible'

Grupo 310 – Energía, Agua, Transporte

Dag-Hammarskjöld-Weg 1-5

65760 Eschborn, Alemania

Tel. +49 (0) 6196 79-2650

Fax +49 (0) 6196 79-80 2650

transport@giz.de www.giz.de/transport

Gerente

Armin Wagner

Traducción al Español:

Laura Varano

Crédito de las fotos

Foto de cubierta © Carlosfelipe Pardo.

GIZ es responsable por el contenido de esta publicación. En nombre de

Ministerio Federal de Cooperación Económica y Desarrollo (BMZ)

División 412 – Agua; Desarrollo Urbano; Movilidad

Direcciones de las oficinas de BMZ

BMZ Bonn BMZ Berlín

Dahlmannstraße 4 Stresemannstraße 94

53113 Bonn, Alemania 10963 Berlín, Alemania

Tel. +49 (0) 228 99 535 – 0 Tel. +49 (0) 30 18 535 – 0

Fax +49 (0) 228 99 535 – 3500 Fax +49 (0) 30 18 535 – 2501

poststelle@bmz.bund.de www.bmz.de



Deutsche Gesellschaft für Internationale
Zusammenarbeit (GIZ)
GmbH

Oficinas registradas
Bonn y Eschborn

Friedrich-Ebert-Allee 36 + 40
53113 Bonn, Alemania
T +49 228 44 60-0
F +49 228 44 60-17 66

E info@giz.de
I www.giz.de

Dag-Hammarskjöld-Weg 1 - 5
65760 Eschborn, Alemania
T +49 61 96 79-0
F +49 61 96 79-11 15

En nombre de



Federal Ministry
for Economic Cooperation
and Development