



# ESTUDIO SOBRE LA SEGURIDAD Y PRESENCIA DE MUJERES EN EL TRANSPORTE PÚBLICO







**ESTUDIO SOBRE LA SEGURIDAD  
Y PRESENCIA DE MUJERES EN EL  
TRANSPORTE PÚBLICO**



PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

## Estudio sobre la Seguridad y Presencia de Mujeres en el Transporte Público

© Ministerio de Transportes y Comunicaciones - Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal – Dirección de Políticas y Normas en Transporte Vial – Jirón Zorritos 1203, Cercado de Lima.

[www.gob.pe/mtc](http://www.gob.pe/mtc)

Se agradece a la cooperación alemana para el desarrollo, implementada por la Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH, a través del Proyecto de Apoyo a la NAMA de Transporte Urbano Sostenible – TRANSPerú\*, el apoyo brindado para la elaboración de este documento.

### Responsables de la Publicación:

MTC: Fernando Cerna, Eduardo Pezo

### Revisión de Contenidos:

Ofelia Soriano, Nathaly Agurto, María de los Ángeles Mestanza

### Contenidos:

Susana Osorio

R2J Sistema Integrales Tecnológicos del Transporte S.A.C.

### Revisión de estilo y diseño:

Carlos Bertello

### Fotografías:

Foto de portada Capítulo I © MTC

Foto de portada Capítulo II © GIZ / Miguel Zamalloa

Foto de portada Capítulo III © Carlosfelipe Pardo

Foto de portada Capítulo IV © Protransporte

### Ilustraciones:

© Freepik

<https://www.freepik.es/>

### Diagramación:

DIGLION E.I.R.L.: Felipe Chempén

Primera edición: Febrero 2020

(\*) Proyecto de Apoyo a la NAMA de Transporte Urbano Sostenible – TRANSPerú es financiado por el Ministerio Federal de Medio Ambiente, Conservación de la Naturaleza y Seguridad Nuclear (BMU) de Alemania y el Departamento de Estrategias Empresariales, Energéticas e Industriales del Reino Unido (BEIS, por sus siglas en inglés) a través de un fondo de la NAMA Facility.

**NAMA** Facility

On behalf of

Federal Ministry for the  
Environment, Nature Conservation,  
Building and Nuclear Safety

Department for  
Business, Energy  
& Industrial Strategy

Implementado por

**giz** Deutsche Gesellschaft  
für Internationale  
Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

Cita sugerida para este documento:

Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2020) Estudio sobre la Seguridad y Presencia de Mujeres en el Transporte Público. Lima.

# CONTENIDO

Presentación .....	8
<b>CAPÍTULO I: PAUTAS DE MOVILIDAD Y ACOSO EN EL TRANSPORTE PÚBLICO .....</b>	<b>10</b>
1.1 Seguridad y transporte en clave de género .....	12
1.2 El acoso sexual .....	13
1.3 El acoso sexual en los espacios públicos .....	15
<b>CAPÍTULO II: DIAGNÓSTICO SOBRE GÉNERO Y TRANSPORTE .....</b>	<b>16</b>
2.1 Factores específicos de género determinantes en los viajes .....	19
2.2 Pautas de movilidad diferenciada entre mujeres que sufrieron y no sufrieron acoso en el transporte público .....	20
2.3 Percepción de seguridad en el transporte público .....	21
2.4 Evaluación de la inseguridad durante el viaje .....	24
2.5 Acoso sexual en el transporte público .....	25
2.5.1 Acoso Sexual en el transporte a menores de edad .....	28
2.5.2 Modos empleados para desplazarse .....	28
2.5.3 Situaciones de acoso sexual en el transporte público .....	29
2.5.4 Reacciones emocionales de los escolares menores de edad frente a las situaciones de acoso sexual en el transporte público .....	32
2.5.5 Estrategias de afrontamiento .....	32
2.5.6 Persona que les enseñó estrategias para afrontar el acoso sexual .....	35
<b>CAPÍTULO III: MARCO NORMATIVO PARA CONTRARRESTAR EL ACOSO SEXUAL EN EL TRANSPORTE PÚBLICO .....</b>	<b>36</b>
3.1 Protocolos de atención .....	40
3.2 Campañas .....	43
3.3 La educación como estrategia preventiva del acoso sexual .....	45
<b>CAPÍTULO IV: PRESENCIA DE MUJERES EN EL SECTOR TRANSPORTE .....</b>	<b>46</b>
4.1 Brechas de participación laboral de las mujeres por sistema de transporte .....	49
4.2 ¿Cómo lograr la presencia de mujeres en el ciclo profesional del sector transporte? .....	50
<b>CONCLUSIONES .....</b>	<b>55</b>



## Presentación

El Estado peruano aprobó en mayo de 2018, la Política General de Gobierno hasta el año 2021 que establece los ejes y lineamientos prioritarios de aplicación inmediata para las entidades de todos los niveles de gobierno, y en la cual se contempla como eje el “desarrollo social y bienestar de la población”. Dentro de sus lineamientos destacan el “promover la igualdad y no discriminación entre hombres y mujeres; así como garantizar la protección de la niñez, la adolescencia y de las mujeres frente a todo tipo de violencia”.

En esa línea, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) desarrolla la estrategia intersectorial y multinivel para el fortalecimiento de la seguridad de los usuarios en todas las modalidades del servicio de transporte terrestre de personas en el territorio nacional. Esto comprende el establecimiento de obligaciones para los operadores del servicio, protocolos de atención y mecanismos de prevención e información frente a actos de acoso sexual (difusión de avisos preventivos, fortalecimiento de capacidades de funcionarios y autoridades, campañas de sensibilización, entre otros).

Como parte de las acciones realizadas el MTC elaboró en el año 2018 el presente estudio de línea base sobre género y transporte urbano en Lima y Callao, con énfasis en el tema de acoso contra las mujeres, niñas, niños y adolescentes, con el apoyo de la cooperación alemana para el desarrollo, implementada por la Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH.

En éste se evidencia que siete de cada diez mujeres son acosadas sexualmente en vehículos de transporte público; y seis de diez sufrieron acoso por primera vez entre los 13 y 18 años de edad. Estas preocupantes cifras nos llevan a reafirmar el compromiso de garantizar la libre circulación de las personas, con seguridad e igualdad de condiciones, en especial para las mujeres y las niñas.

El MTC viene trabajando con diferentes sectores, instituciones públicas y privadas, cooperación internacional y con la sociedad civil, en el diseño de un marco normativo que permita a los ciudadanos que usan el servicio de transporte, contar con los mecanismos y protocolos de prevención e intervención cuando se produzcan casos de acoso sexual durante sus desplazamientos.

Como punto de partida se han implementado acciones para la atención de denuncias por acoso sexual en los servicios de transporte terrestre regular de personas de ámbito provincial. Tal es el caso de la Línea 1 del Metro de Lima, servicio en el cual existe un protocolo de atención a las víctimas de acoso sexual.



Asimismo, el MTC, como ente rector en materia de transporte y tránsito terrestre, ha incorporado un tópico sobre acoso sexual y sus consecuencias en el taller "Cambiemos de Actitud", el cual se dicta a conductores y conductoras con la finalidad de crear conciencia respecto a la gravedad de los actos de acoso sexual en espacios públicos, como son los medios de transporte, y sobre la importancia de garantizar la seguridad de usuarias y usuarios del servicio.

En esa línea, el MTC aprobó las Resoluciones Directorales N° 009 y 016-2019-MTC/18, a través de las cuales los transportistas que prestan el servicio de transporte público terrestre en el ámbito nacional y regional, están obligados a colocar un aviso en una zona visible al interior de sus unidades y en los terminales terrestres, indicando que las conductas de acoso sexual se encuentran prohibidas y son objeto de sanción y denuncia penal. La finalidad es brindar mayor información a los usuarios del servicio sobre el tema y difundir la línea de emergencia del Ministerio de la Mujer y Poblaciones Vulnerables (Línea 100) a la que pueden comunicarse. Dichas resoluciones también establecen las características, especificaciones y el formato del aviso.

Lo expuesto es la materialización de lo desarrollado en la Política Nacional de Transporte Urbano, la cual tiene como parte de sus objetivos prioritarios contar con sistemas de transporte público eficaces para el desplazamiento de las personas, considerando como lineamiento que los servicios de transporte público urbano garanticen la seguridad de mujeres, niñas, niños y adolescentes.

Teniendo en cuenta lo señalado anteriormente, la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal del MTC pone a disposición de los gobiernos locales y de la ciudadanía el presente estudio, que constituye un instrumento y punto de partida para conocer la relación entre género y transporte, así como las necesidades diferenciadas de las mujeres para lograr mejores sistemas de transportes seguros para todos y todas. Nuestra meta es lograr el desarrollo de los sistemas de transporte con una mirada de inclusión a todas las poblaciones vulnerables, en particular a las mujeres, adolescentes, niñas y niños.

Ministerio de Transportes y Comunicaciones  
Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal  
Diciembre 2019



## CAPÍTULO I

# Pautas de movilidad y acoso en el transporte público





# Capítulo 1: Pautas de movilidad y acoso en el transporte público

La conciencia a nivel global sobre cómo las mujeres usan la infraestructura pública y el transporte de manera diferente a los hombres se ha incrementado en los últimos años, por lo que se reconoce ampliamente que las mujeres tienen un acceso inferior a medios de transporte públicos y privados, mientras que al mismo tiempo asumen una mayor parte de la carga de viaje de sus hogares y realizan más viajes asociados con responsabilidades reproductivas y de cuidado. En ese sentido, las dificultades que enfrentan las mujeres con respecto a su movilidad son una forma de exclusión social que afecta todos los aspectos de sus vidas.

Debido a que las mujeres realizan más viajes asociados con las responsabilidades del cuidado del hogar y la familia, necesitan más flexibilidad para movilizarse que los hombres.

En ese sentido, al enfrentarse a una situación de acoso en el transporte público las mujeres sienten inseguridad por lo que cambian sus rutas, utilizan más transporte privado, evitan aceptar trabajos lejos de sus hogares y con ello se reducen sus opciones a acceder a mejores oportunidades.



En ese contexto, existen pocas ideas sobre las necesidades y los hábitos de transporte de las mujeres respaldadas por datos confiables y consistentes que estén desagregados por sexo. Sin éstos no es posible comprender las acciones modales de las mujeres ni identificar los habilitadores y las barreras que impiden su acceso al transporte público.

## 1.1 Seguridad y transporte en clave de género

Independientemente de ser real o solo percibido, el miedo tiene algunas consecuencias importantes para las mujeres y las lleva a utilizar medidas de precaución que afectan sus patrones de viaje, los cuales van desde:

- La adopción de ciertos mecanismos de comportamiento cuando están en público, hasta la elección de rutas específicas.
- Modificación de sus rutas evitando los medios de transporte o espacios públicos que consideren más inseguros para ellas.

La situación parece ser particularmente agravante, tanto para las mujeres de bajos ingresos como para las minorías que tienden a vivir en vecindarios con un alto índice de delincuencia, que a menudo regresan a sus hogares después del trabajo y tienen menos opciones de transporte que las mujeres con mayores recursos económicos. Ya sea que viaje en autobús, automóvil u otros modos, el temor de las mujeres a usar los servicios de transporte -como estaciones, autobuses, vagones y paradas de autobuses- puede impedirle un derecho básico: la capacidad de desplazarse (movilizarse o moverse) por la ciudad sin preocupaciones, desde el origen hasta el destino.

En relación con esta problemática, prevalece la idea que la violencia sexual es un elemento inevitable en el uso del espacio público. Por otro lado, el daño psicológico en mujeres víctimas de acoso sexual es difícil de identificar, pero, sobre todo, de castigar; ya que las víctimas deben acudir a instancias de administración de justicia para solicitar el apoyo o bien para denunciar el suceso. Sin embargo, la desconfianza en el sistema de justicia lleva, en la mayoría de las ocasiones, a evadir la denuncia o no terminar con el proceso administrativo de la misma.

## 1.2 El acoso sexual

La violencia contra las mujeres puede ser perpetrada por cualquiera, particularmente personas desconocidas, aunque no se descarta que puedan ser también familiares o conocidos. Algunas formas de violencia son la violación, el abuso sexual, la violencia callejera, frases alusivas a la sexualidad de la mujer y la intimidación. También incluye la trata de personas, la prostitución forzada, el acoso y el hostigamiento sexual. En ese sentido, los espacios pueden ser variados, como centros de recreación, medios de transporte, vía pública, entre otros.

Diversos estudios que han abordado el acoso sexual muestran que se trata de un fenómeno presente, pero escasamente denunciado. Una de las razones es que, tanto la víctima, como su entorno cercano, no reconocen ciertas conductas como abusivas, debido a que están naturalizadas en la cultura y pueden ser percibidas como actos comunes no reprochables.

Por ello, es fundamental desnaturalizar hechos que atenten contra la dignidad de las personas y contribuir a que la comunidad identifique con precisión aquellas situaciones que constituyen el acoso sexual, las cuales deben ser denunciadas y sancionadas.



## ¿Cuáles son las condiciones para definir un hecho como acoso sexual?

Si bien no hay consenso absoluto, existe un acuerdo respecto a las condiciones que son constitutivas de acoso sexual y diferencian claramente a este fenómeno de otras fuentes de vulneración de derechos.

**Existe una conducta de naturaleza o connotación sexual**  
Son hechos que necesariamente aluden o involucran de manera implícita o explícita el cuerpo, la sexualidad, o la intimidad de una persona.

**Es un hecho no bienvenido o no consentido**  
El consentimiento debe ser explícitamente expresado, no se puede deducir de la falta de resistencia o silencio de la víctima.

**Es una situación que genera consecuencias negativas para la víctima.**  
Transgreden el derecho de participar en actividades públicas, y perturban el desarrollo personal de las víctimas, pudiendo expresarse en secuelas emocionales, cambios en las condiciones y uso de los espacios públicos, y se genera un ambiente hostil, ofensivo o amenazador.

### Manifestaciones no verbales presenciales

- Miradas persistentes o sugestivas de carácter sexual.
- Sonidos relativos a actividad sexual, suspiros, silbidos y gestos de carácter sexual.

### Manifestaciones verbales presenciales

- Comentarios, palabras o chistes sexuales, humillantes, hostiles u ofensivos (incluye referencias a cuerpos femeninos o ciclos reproductivos con el fin de avergonzar).
- Comentarios relativos al cuerpo o apariencia de una persona.

### Manifestaciones físicas

- Contacto físico innecesario (abrazos, tocamientos en la cintura o piernas, caricias, intentos de dar besos en la boca, besos en manos o cabeza, entre otros).
- Acercamientos, arrinconamientos y persecuciones.
- Tocamientos sexuales contra la voluntad.
- Obligación a presenciar exhibicionismo.
- Intento forzado de relaciones sexuales.

### 1.3 El acoso sexual en los espacios públicos

El Instituto de Opinión Pública de la Pontificia Universidad Católica del Perú (PUCP) realizó un estudio que aborda no sólo el acoso en el transporte público, sino el acoso callejero en términos más amplios (Macassi, 2013), en el cual se documentó que el grupo de mujeres más afectado por la violencia en espacios públicos es el de las jóvenes entre 18 y 29 años de edad, y que en el Perú siete de cada diez mujeres entrevistadas en ese grupo declararon haber sufrido al menos una modalidad de acoso sexual callejero en los últimos seis meses. En la región Metropolitana de Lima, esa relación aumenta a nueve de cada diez mujeres.

El acoso sexual en el transporte y en los espacios públicos tiene un fuerte impacto en las posibilidades de las mujeres de desarrollarse con libertad, ya que limita su ejercicio de otros derechos y restringe de un modo cotidiano sus oportunidades de desarrollo. De acuerdo al estudio de la PUCP, 15% de las mujeres entrevistadas ha sido blanco de roces incómodos y frotamientos en el transporte público o espacios congestionados, frente a una notable menor cantidad reportada por los varones (7%).

Asimismo, la encuesta de Lima Cómo Vamos identifica que más del 32% de mujeres encuestadas en Lima Metropolitana y más del 31% en Callao, ha sido víctima de silbidos, miradas persistentes e incómodas, ruidos de besos o gestos vulgares en el transporte público, mostrando una brecha significativa con los varones (14% y 18%, respectivamente).

Tabla 1: Acoso sexual en espacios públicos a nivel nacional

FORMA DE ACOSO SEXUAL	MUJERES	HOMBRES
Miradas persistentes e incómodas	34.40%	18.50%
Recibió silbidos	38.30%	13.40%
Le hicieron ruidos de besos	31.80%	16.0%
Le hicieron gestos vulgares	23.30%	13.10%
Recibió comentarios e insinuaciones de tipo sexual	16.00%	11.70%
Fue blanco de roces incómodos y frotamientos en transporte público y /o espacios congestionados	15.00%	7.60%
Fue tocada/o manoseada/o sin su consentimiento	6.00%	3.60%
Fue blanco de exhibicionismo (mostrar partes íntimas del cuerpo)	4.90%	2.40%
Ninguno	47.2%	68.40%

Fuente: Instituto de Opinión Pública de la PUCP

Tabla 2: En los últimos 12 meses, ¿usted o alguien de su hogar ha sido víctima de alguno de los siguientes hechos? Lima Metropolitana y Callao, 2017

	LIMA	MUJER	HOMBRE	CALLAO	MUJER	HOMBRE
Ha recibido silbidos, miradas persistentes e incómodas, ruidos de besos o gestos vulgares en el transporte público	23.5%	32.8%	13.4%	22.5%	31.9%	12.8%
Sufrido de maltrato en el transporte público	21.7%	23.9%	19.4%	20.5%	22.6%	18.4%
Sufrido de un accidente de tránsito	8.5%	8.3%	8.7%	9.5%	10.3%	8.7%

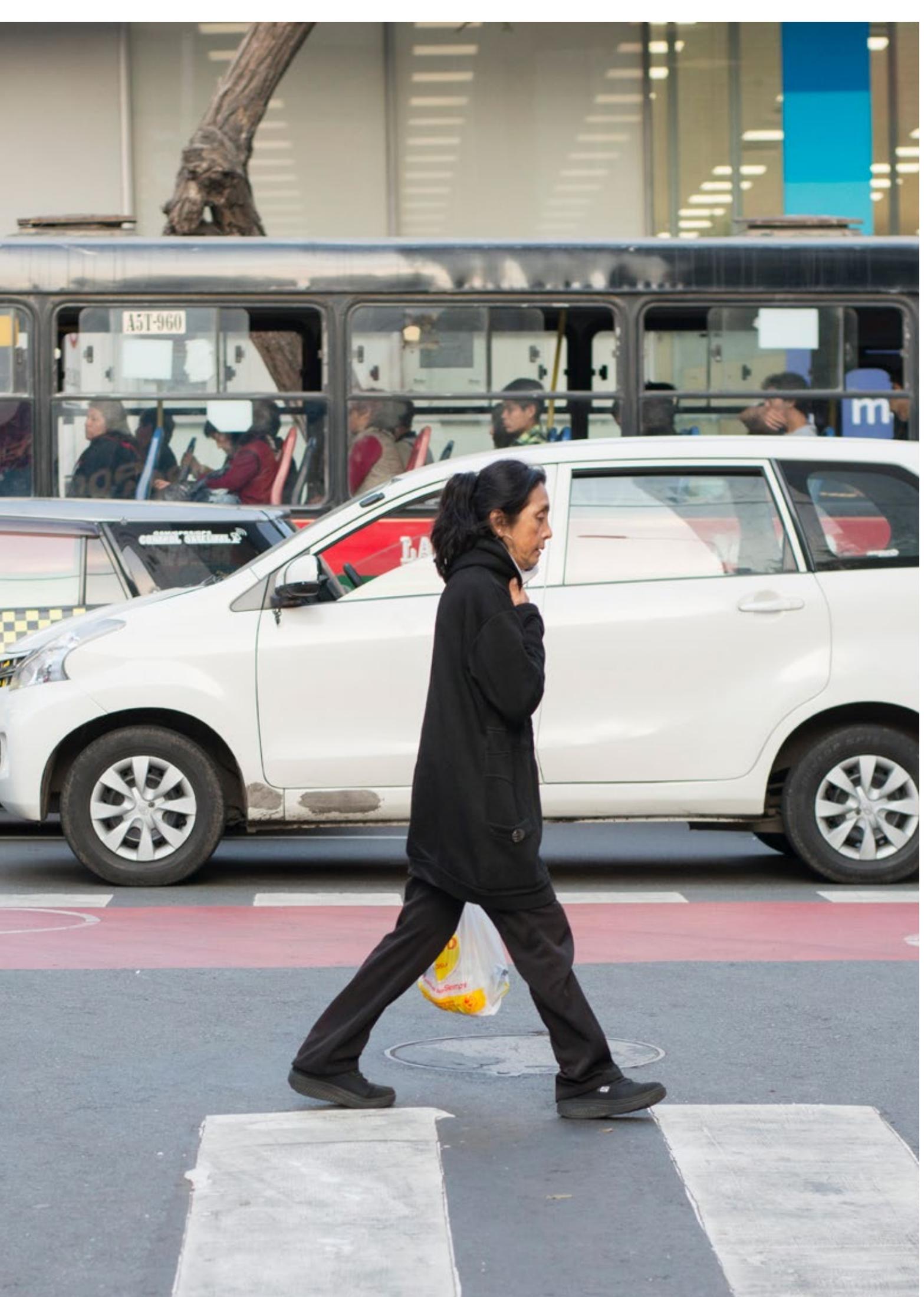
Fuente: Encuesta Lima Como Vamos (Informe 2017)



## CAPÍTULO II

# Diagnóstico sobre género y transporte





# Capítulo 2: Creando una línea base sobre género y transporte

El objetivo de este estudio es analizar, desde el enfoque de género, el levantamiento de información cuantitativa como cualitativa, recabada durante abril de 2018, sobre la violencia contra las mujeres en el espacio urbano, en particular el transporte público en Lima Metropolitana y el Callao. La finalidad es contar con una línea de base sobre la problemática que aporte en la elaboración de políticas públicas que garanticen condiciones igualitarias y libres en el uso del transporte público.

Gráfico 1: Ubicación de las estaciones de control

ESTACIONES DE CONTROL	
1	Panamericana - Los Héroes
2	Arequipa - Angamos
3	Evitamiento - Javier Prado
4	Aviación - Javier Prado
5	Salaverry - Sanchez Carrión
6	Universitaria - La Marina
7	La Marina - Faucett
8	Evitamiento - Santa Anita
9	Aviación - Grau
10	Plaza Bolognesi
11	Faucett - Colonial
12	Próceres de la independencia - Los jardines
13	Túpac Amaru - Tomás Valle
14	Panamericana Norte - Mega Plaza
15	Néstor Gambeta - La Playa

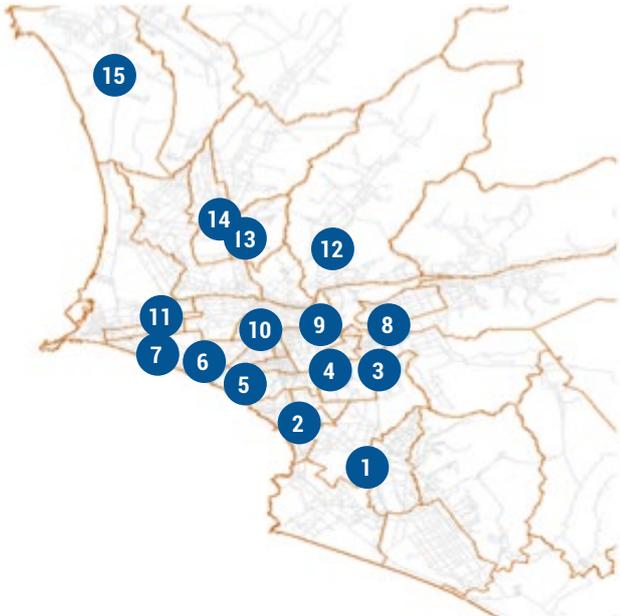
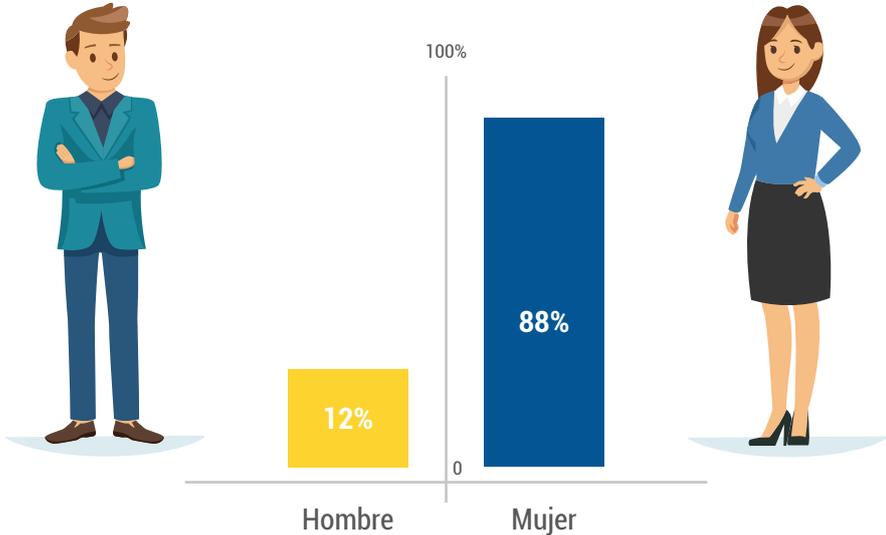


Gráfico 2: Distribución de la muestra

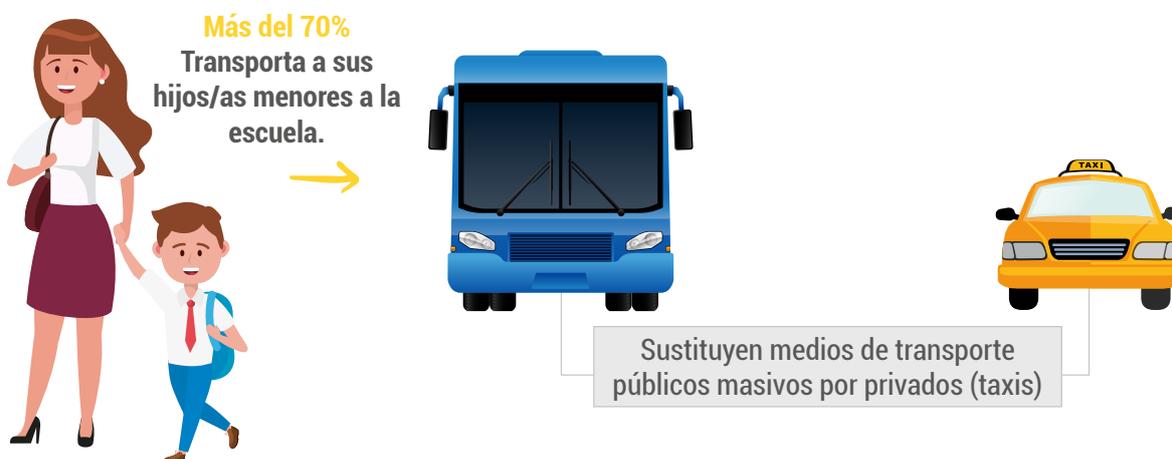


## 2.1 Factores específicos de género determinantes en los viajes

En relación a las participantes de la muestra, se identificaron las siguientes características de sus decisiones de viajes y uso de transporte público:

### Tareas de cuidado asociadas al rol reproductivo de las mujeres

Del grupo de las participantes que son madres, más del 70% manifestó ser encargada de transportar a sus hijos/as menores a la escuela. Asimismo, se observan patrones de sustitución de medios de transporte públicos masivos por privados (taxis) cuando están acompañadas de sus hijos/as menores, ya sea por comodidad y/o seguridad de sus acompañantes.



### Percepción cualitativa de seguridad específica para las mujeres en el transporte

Más del 80% de las participantes manifestó haber padecido alguna de las formas de acoso sexual en espacios públicos, y en particular en el transporte durante sus traslados cotidianos. De acuerdo con esto, ellas cambian o determinan sus medios de transporte frente a la percepción de inseguridad. Asimismo, es interesante ver cómo la vestimenta es un factor determinante. Además de ello:



La actitud en su desplazamiento es de constante alerta, considerándola una estrategia reiterada frente al acoso sexual en espacios públicos y en el transporte en particular.

Muchas de ellas concuerdan que mantener una actitud "de molesta" crea una barrera de protección.

En tanto, en relación al impacto de ser víctimas de acoso sexual en espacios públicos, en particular en el transporte, las participantes reportan una serie de emociones, que se resumen en vergüenza, impotencia y temor.

## 2.2 Pautas de movilidad diferenciada entre mujeres que sufrieron y no sufrieron acoso en el transporte público

Respecto a los casos en los que las usuarias compartieron sus experiencias de acoso en el transporte público y en donde el 74% declaró haberlo sufrido, se puede apreciar lo siguiente:



En suma, se observa que, tanto mujeres que han sufrido acoso, como aquellas que no lo sufrieron, presentan algunas diferencias en sus pautas de movilidad; así como en el caso de los motivos de sus viajes (ir al trabajo e ir a casa, respectivamente) y en el tipo de vehículo empleado para realizar su viaje (ómnibus y camioneta rural, respectivamente).

## 2.3 Percepción de seguridad en el transporte público

Se encontró que a la mayoría de las usuarias de transporte público les preocupa el factor de seguridad en relación con los accidentes, robos y acoso sexual.

**En un análisis según sexo, el tener un accidente es la principal preocupación, tanto para hombres (44%), como para mujeres (33%). Del mismo modo, en segundo lugar les preocupa que las/los asalten o roben en el transporte público (hombres 31% y mujeres 27%).**

No obstante, existe una diferencia significativa frente al acoso sexual físico, en donde el 19% de mujeres lo identifica como primer factor de mayor preocupación en una primera mención y 21% como segundo factor en una segunda mención. Mientras que para los hombres representa el 6.3% en la primera mención y el 5.5% en una segunda.

Gráfico 3: Principales preocupaciones de usuarios de sistemas de transporte

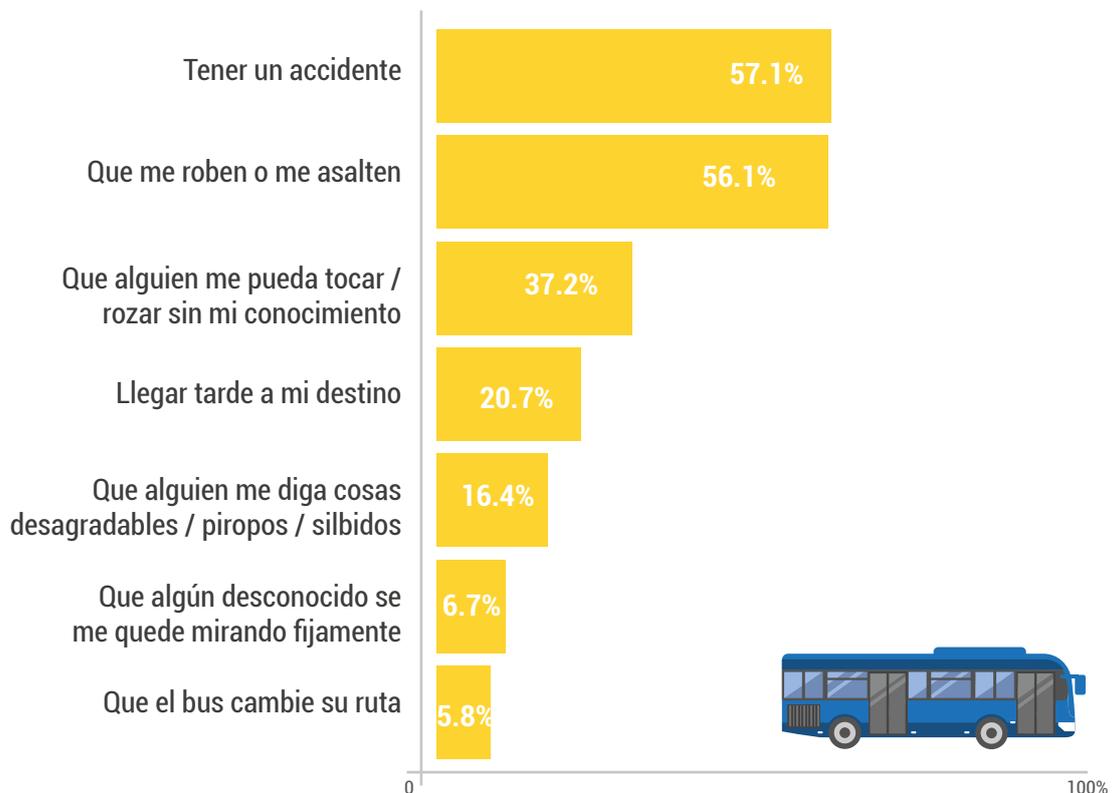
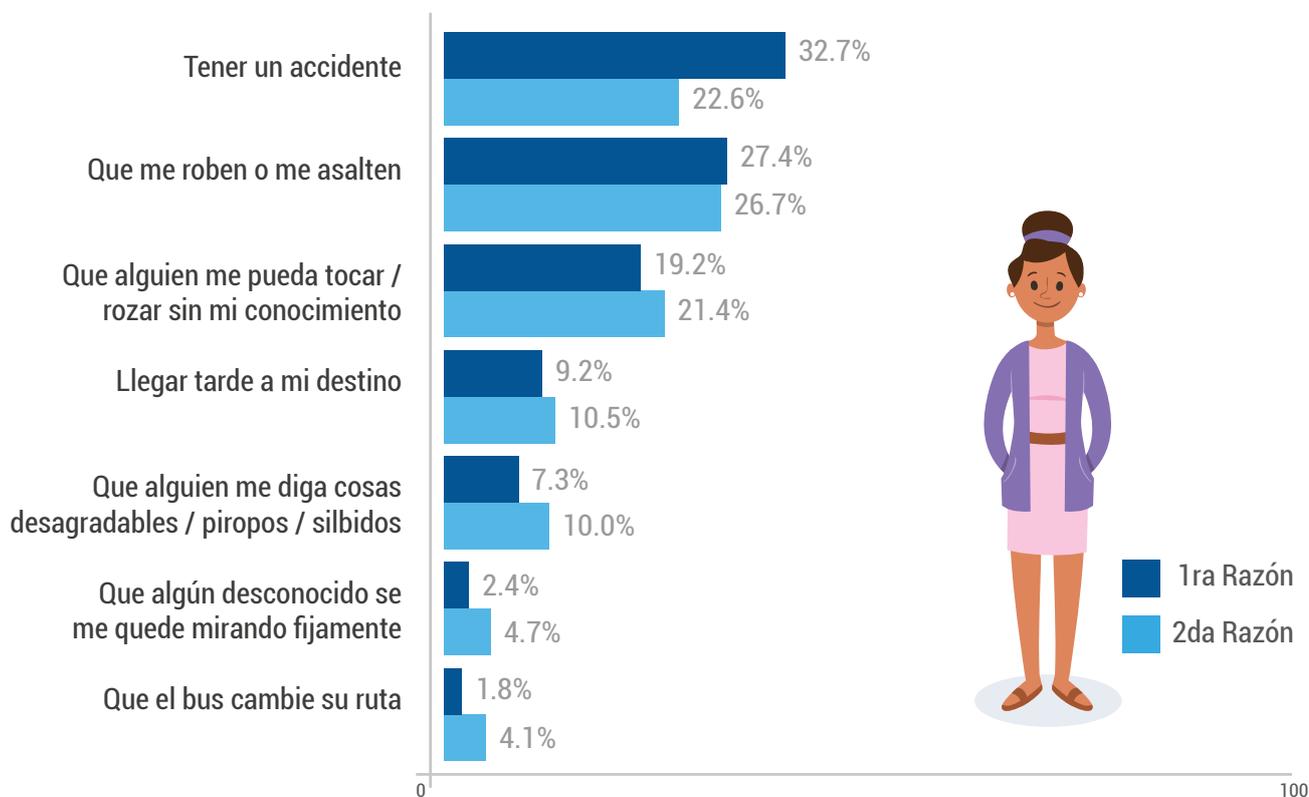
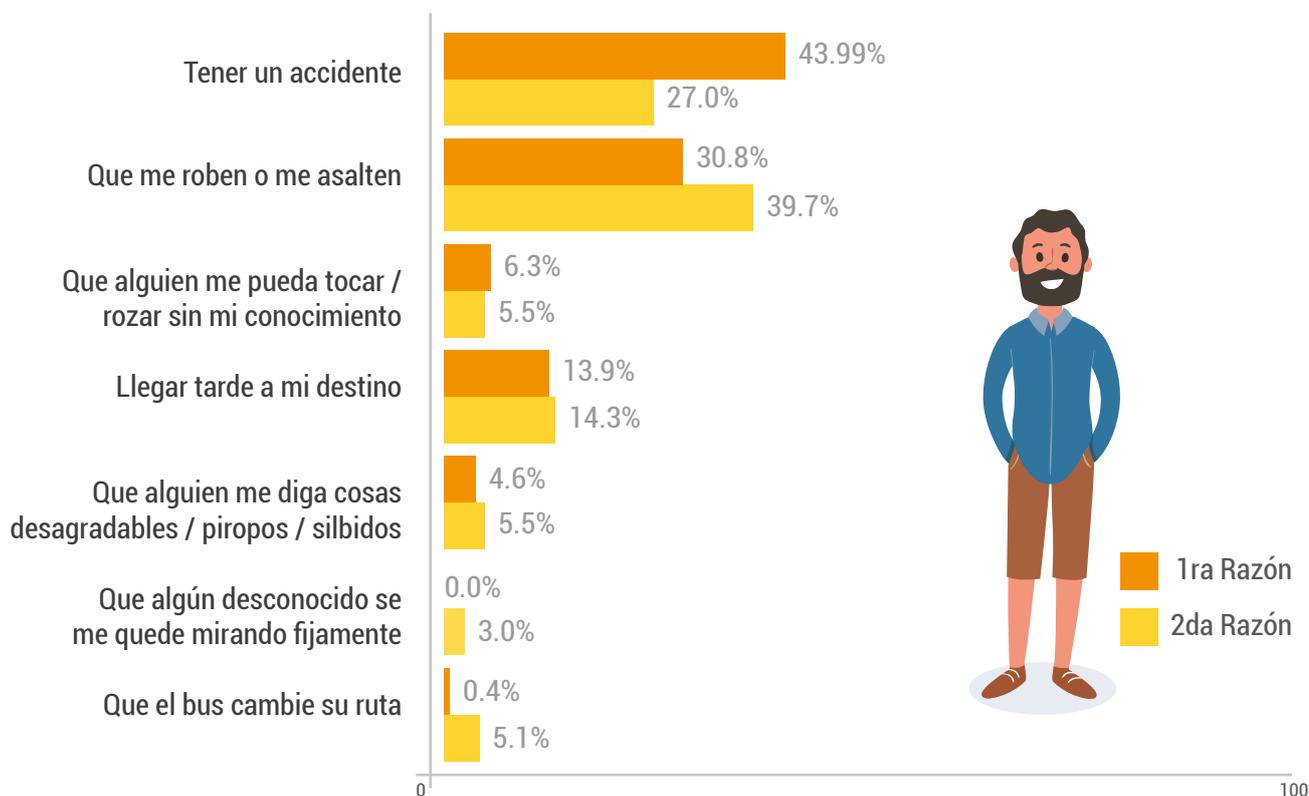


Gráfico 4: Factor más importante respecto a la seguridad en el transporte público<sup>1</sup>



■ 1ra Razón  
■ 2da Razón



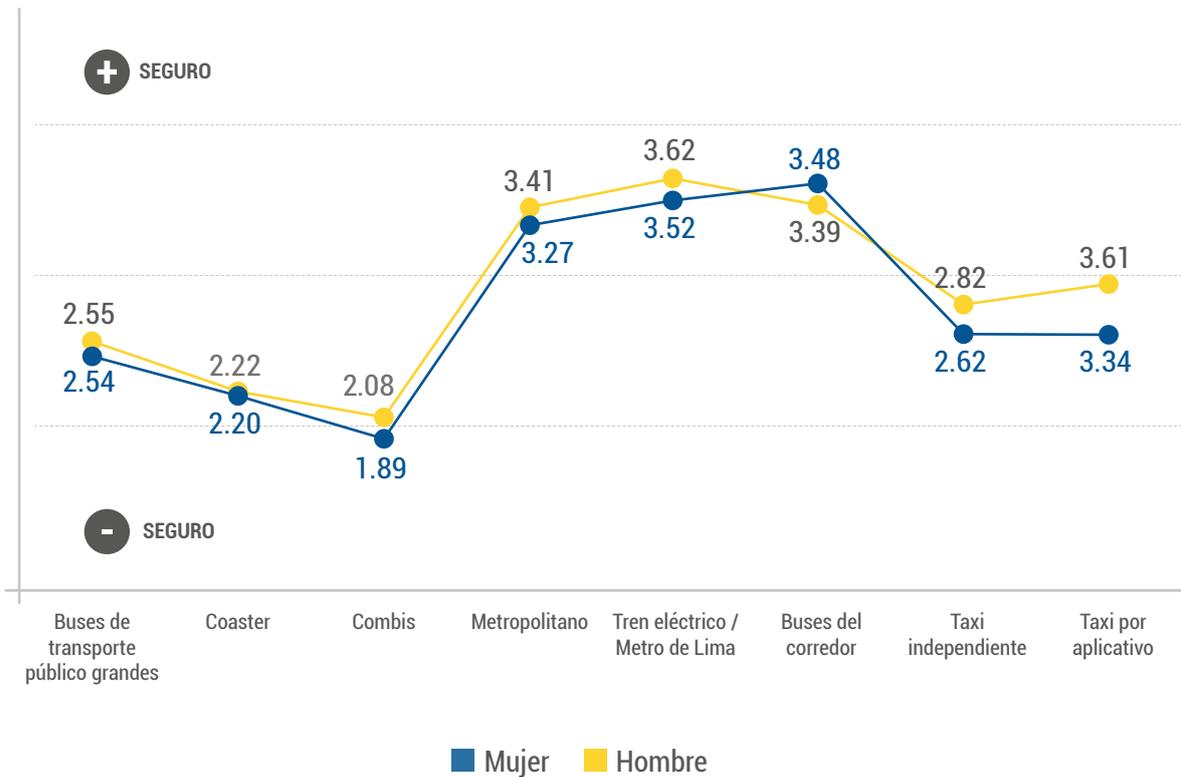
■ 1ra Razón  
■ 2da Razón

1. Las variables 1ra Razón y 2da Razón son independientes entre sí, representan universos distintos de encuestados/as.

Asimismo, el estudio reveló que el Metro de Lima es considerado el sistema más seguro, obteniendo una calificación promedio de 3.53 en la escala utilizada. Seguido por los buses de los Corredores Complementarios, que obtuvieron una calificación promedio de 3.47, y los taxis de aplicativos, con 3.37. Los vehículos con peor evaluación en factores de seguridad fueron los microbuses (coaster) y camionetas rurales (combis) con 2.2 y 1.9, respectivamente.

**En los resultados diferenciados por sexo, podemos observar que las mujeres consideran al Metro de Lima (3.52), buses del corredor (3.48), taxis por aplicativo (3.34) y el Metropolitano (3.27) como los vehículos o sistemas más seguros.**

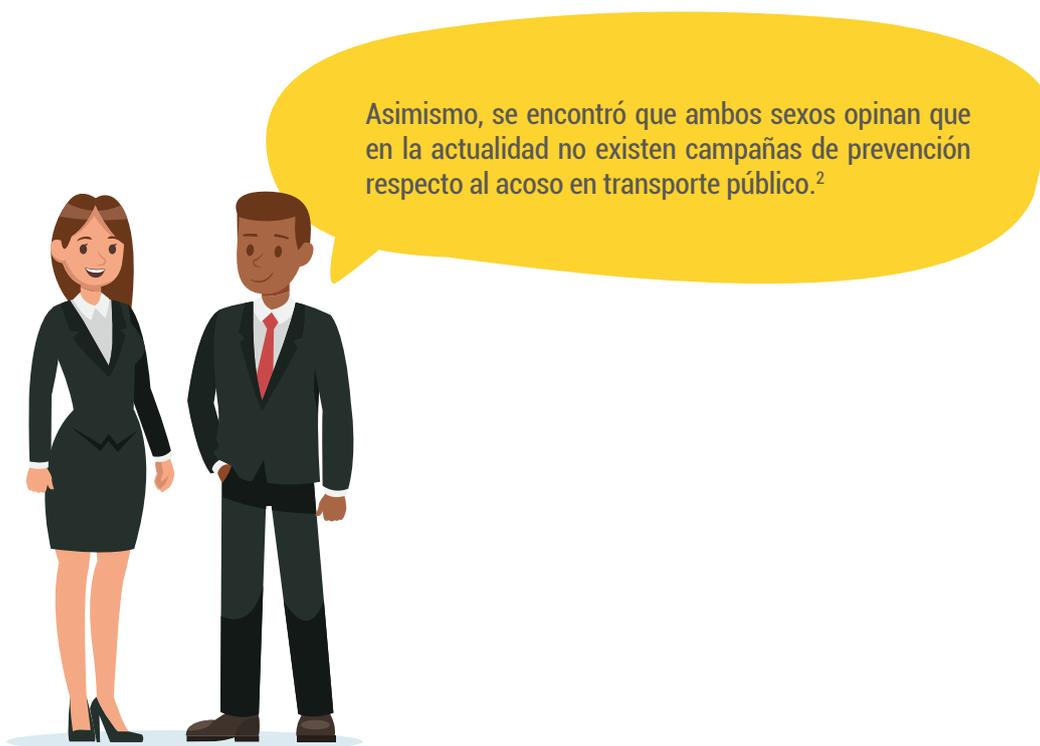
Gráfico 5: Evaluación percepción de seguridad de vehículos de transporte público



## 2.4 Evaluación de la inseguridad durante el viaje

Como resultado de esta evaluación, existe una mayor preocupación entre las/los encuestadas/os por la enseñanza del respeto frente al acoso en transporte público en las escuelas (el 75% dice estar totalmente de acuerdo), seguida por la mejora de la iluminación en los paraderos (64%).

Por otro lado, podemos observar que las respuestas a la frase **“Es una pérdida de tiempo denunciar el acoso en el transporte público”** se encuentran polarizadas. La mayoría de los hombres (35.86%) se encuentra en desacuerdo con ella, mientras que, en el caso de las mujeres, hay opiniones divididas. Existe un grupo que opina estar en total desacuerdo (30.22%), conformado principalmente por jóvenes entre 18 a 24 años de edad, mientras que otro grupo conformado por mujeres 25 a 35 años de edad opina estar totalmente de acuerdo. La razón de esta polaridad se debe, probablemente, a la experiencia de vida de las mujeres mayores, en la que se ha perdido la confianza en los procesos de denuncia.

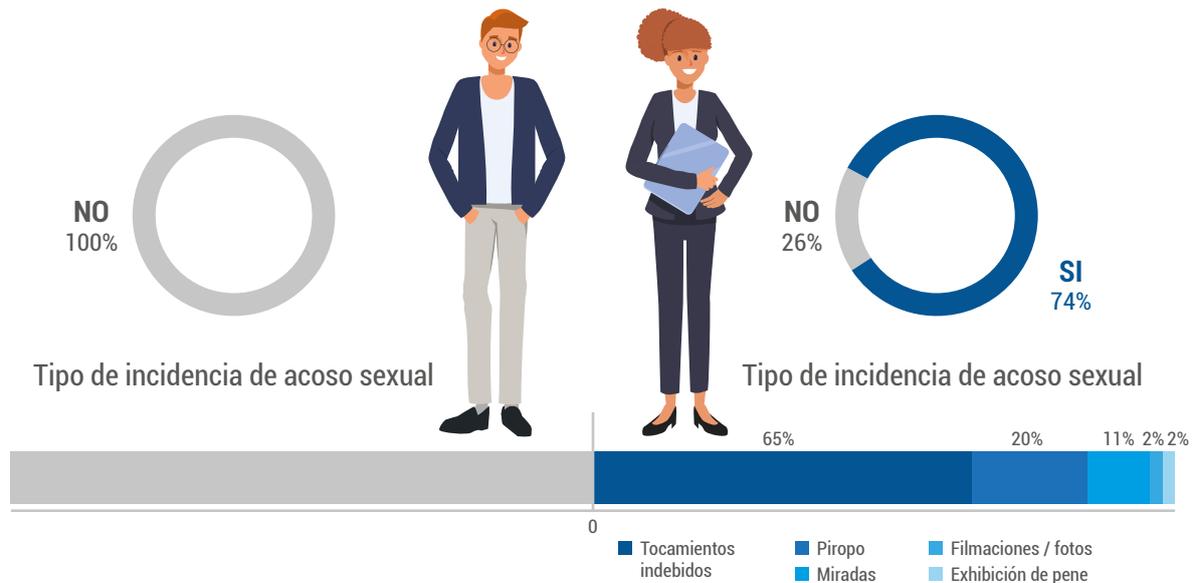


2. Data hace referencia al 2018, cuando todavía no se había implementado la campaña “Detengamos el acoso sexual en espacios públicos” implementada por el Ministerio de la Mujer y Poblaciones Vulnerables

## 2.5 Acoso sexual en el transporte público

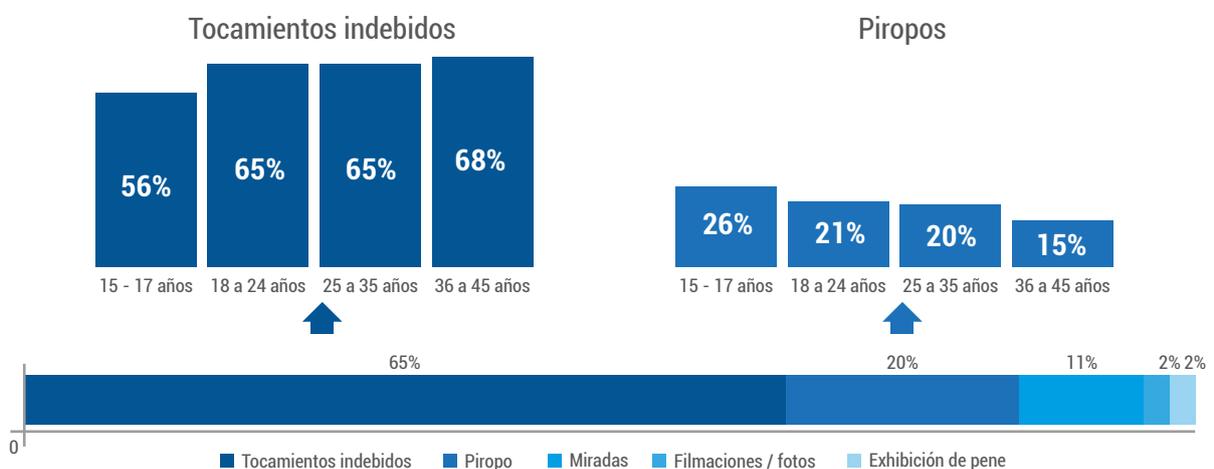
Más de la mitad de las mujeres (65%) que declararon haber sufrido acoso sexual en transporte público, señala que fue de naturaleza física, a través de tocamientos indebidos, seguido por los piropos o frases insinuantes (20%).

Gráfico 6: Personas que han sufrido acoso en transporte público



Los tocamientos indebidos fueron sufridos por la mayoría de mujeres de todas las edades, principalmente entre las mayores de 36 años (68%), mientras que las mujeres entre 15 y 17 años son las principales víctimas de los piropos o comentarios de connotación sexual (26%).

Gráfico 7: Tipo de acoso sexual sufrido según rango de edad



Continuando con los datos relacionados a la primera experiencia de acoso sexual, el 46% de víctimas señala que ésta sucedió en un microbús (coaster), el 27% señala que fue en un ómnibus y el 21% en una camioneta rural (combi). En menor medida, hubo un 3% que declaró haber sufrido la experiencia en el Metropolitano.

El 73% fue víctima de acoso por primera vez antes de cumplir la mayoría de edad. De este total, el 13% era menor de 13 años.

Gráfico 8: Rango de edad en la que sufrió de acoso sexual por primera vez

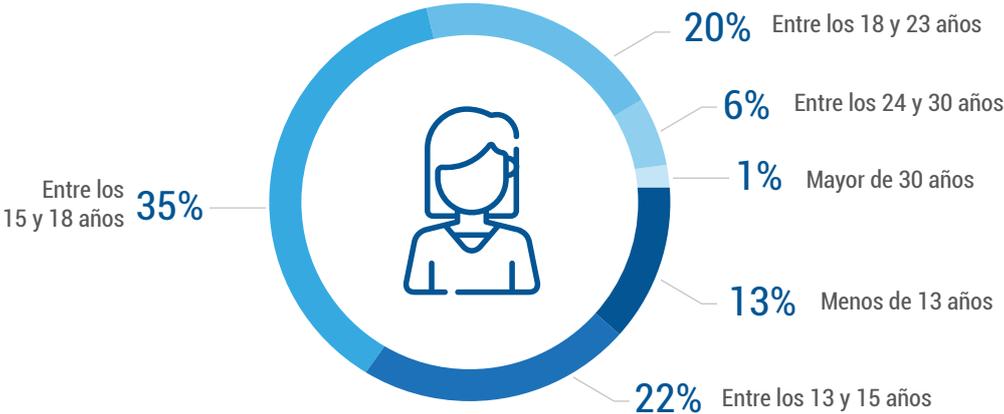
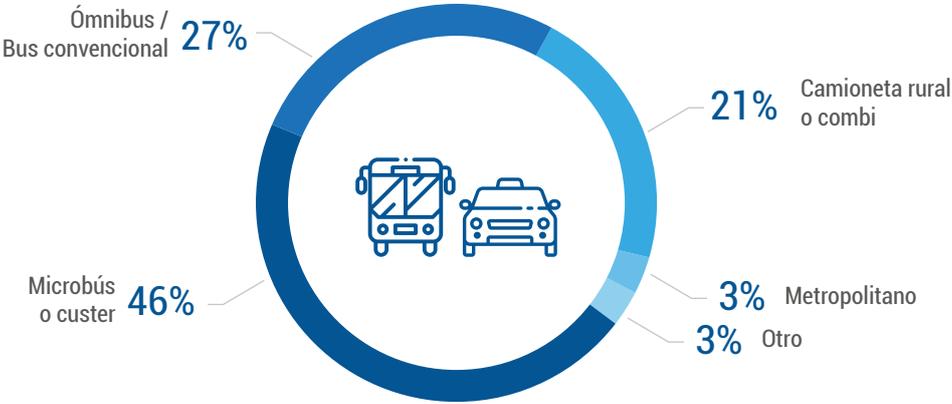
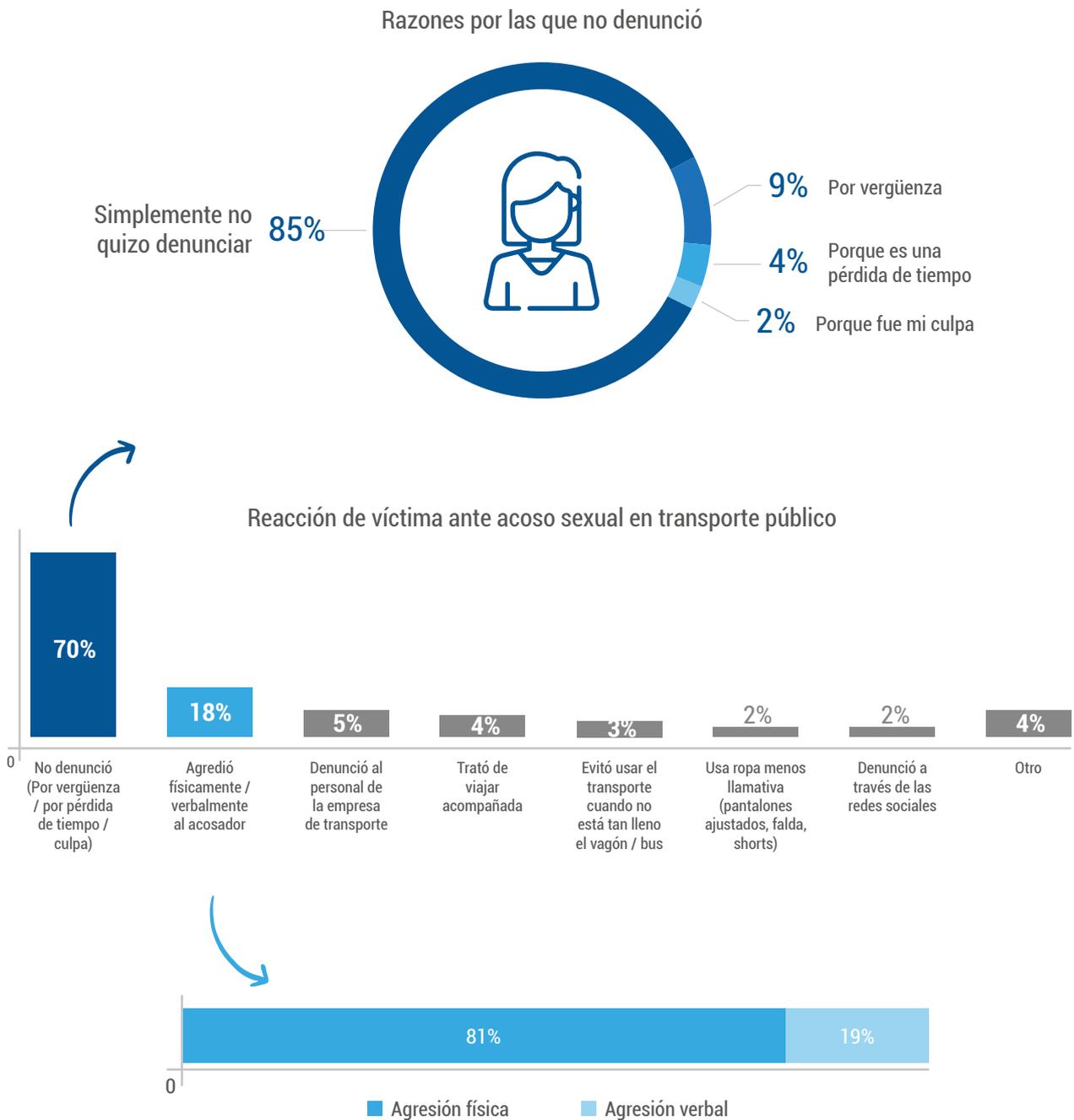


Gráfico 9: Distribución vehículo en la que sufrió de acoso sexual por primera vez



Siete de cada diez mujeres prefirieron no denunciar el acoso. De este grupo, la mayoría (85%) simplemente no quiso denunciar sin especificar razón alguna, el 9% no lo hizo por vergüenza y el 4% mencionó que es una pérdida de tiempo. En menor medida, las mujeres denunciaron al acosado ante el personal de la empresa de transporte (5%) u optaron por viajar acompañadas (4%).

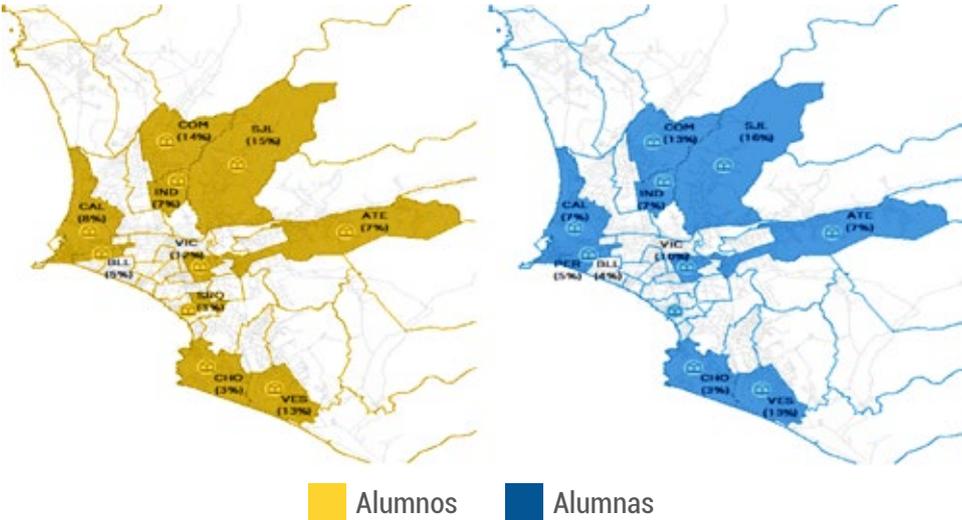
Gráfico 10: Reacción de la víctima frente al acoso sexual



### 2.5.1 Acoso sexual a menores de edad en el transporte

Para conocer la percepción del acoso sexual que se produce en los servicios de transporte público contra niños, niñas y adolescentes en edad escolar, se realizaron encuestas en instituciones educativas de Lima Metropolitana y el Callao, teniendo como público objetivo a los estudiantes que cursan entre sexto de primaria y quinto de secundaria, como población en especial situación de vulnerabilidad. El levantamiento de información se realizó en junio de 2018.

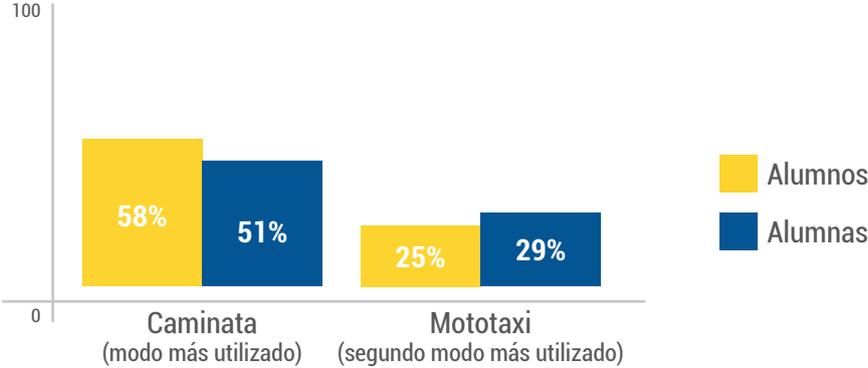
Gráfico 11: Distrito de residencia de los alumnos y ubicación de colegios



### 2.5.2 Modos empleados para desplazarse

El principal modo empleado por los estudiantes encuestados para desplazarse hacia el colegio es la caminata (58% en hombres y 51% en mujeres). Asimismo, para este modo de desplazamiento hay una diferencia significativa entre los escolares de una institución educativa estatal y una privada (60% frente a 28%). El segundo modo empleado es el de los vehículos menores, comúnmente denominados mototaxis (25% en hombres y 29% en mujeres).

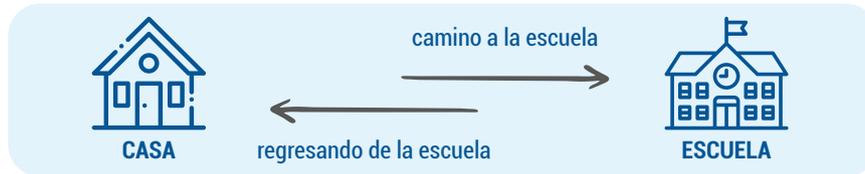
Gráfico 12: Modo empleado para desplazarse<sup>3</sup>



Respecto a los modos empleados para desplazarse de retorno a sus domicilios, se observa que el principal modo es la caminata (50% en hombres y 42% en mujeres), seguido del servicio de transporte público convencional (28% en hombres y 33% en mujeres).

3. Las variables alumnos y alumnas son independientes entre sí, representan universos distintos de encuestados/as.

Por otra parte, se conoce que más del 50% de los estudiantes se traslada de manera independiente, sin un adulto como compañía (72% de hombres y 58% de mujeres para ir al colegio); mientras que para el regreso a casa, el porcentaje se incrementa (79% de hombres y 70% de mujeres).

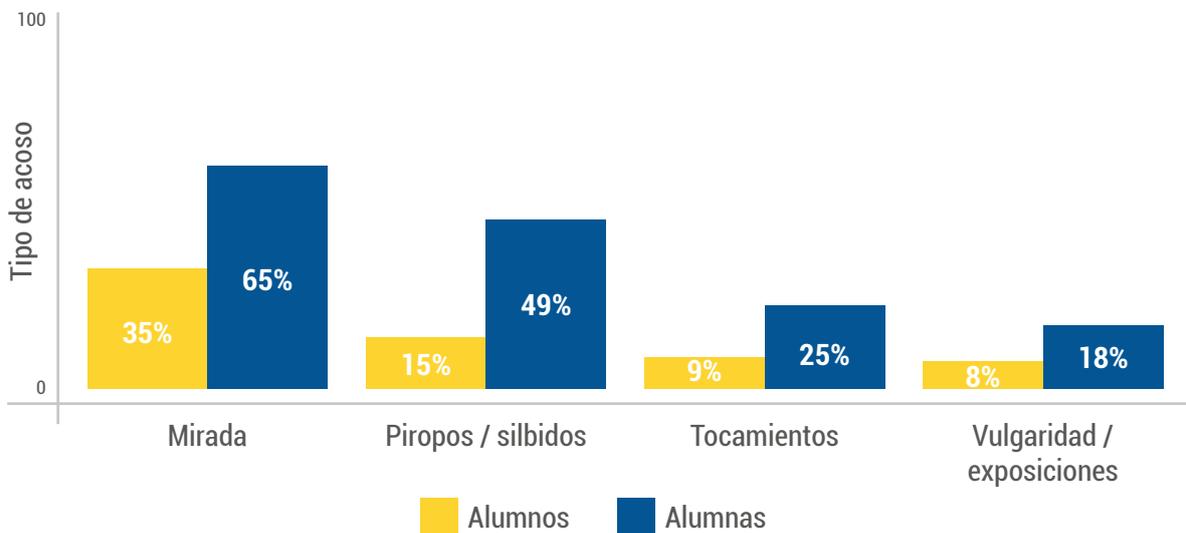


### 2.5.3 Situaciones de acoso sexual en el transporte público

En relación a los alumnos varones, la situación de acoso que han experimentado han sido las miradas, la cual afectó al 35% de los encuestados (12% una vez, 23% más de una vez). Asimismo, reportan 9% de tocamientos indebidos y 14% de acoso verbal.

En contraparte, la mayoría de alumnas manifiestan haber vivido algún tipo de acoso sexual en el transporte público. Los principales tipos son: el acoso a través de miradas prolongadas (65%), los silbidos o piropos (48%), los tocamientos (25%) y, en menor medida, las expresiones vulgares o exhibición de partes privadas (18%). Asimismo, el 11% manifestó haber visto o escuchado que una tercera persona sufrió alguna situación similar.

Gráfico 13: Experiencia de acoso de niñas, niños y adolescentes en transporte público según sexo<sup>4</sup>



En resumen, existe un significativo mayor nivel de vulnerabilidad por parte de las alumnas a ser acosadas en el transporte público, en comparación a los alumnos. Al analizar la incidencia de acoso sexual por grado de educación escolar (vinculado a la edad), se observa una correlación entre el grado escolar (de manera ascendente) con la incidencia en casi todos los tipos de acoso.

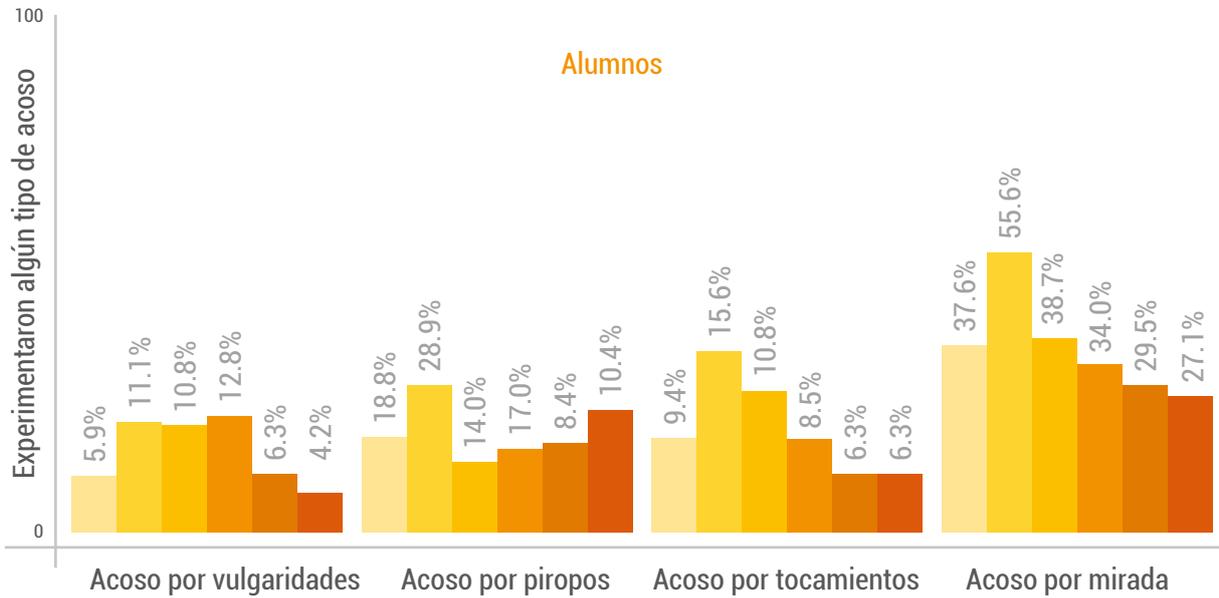
Esta correlación es más marcada para las niñas y adolescentes mujeres, que, conforme van llegando a la edad reproductiva, se tornan más vulnerables frente a este crimen. Para el caso de los niños y adolescentes varones, se mantienen estos patrones para todos los casos de acoso, a excepción del quinto grado de secundaria, donde se identifica una menor incidencia.

4. Las variables alumnos y alumnas son independientes entre sí, representan universos distintos de encuestados/as.

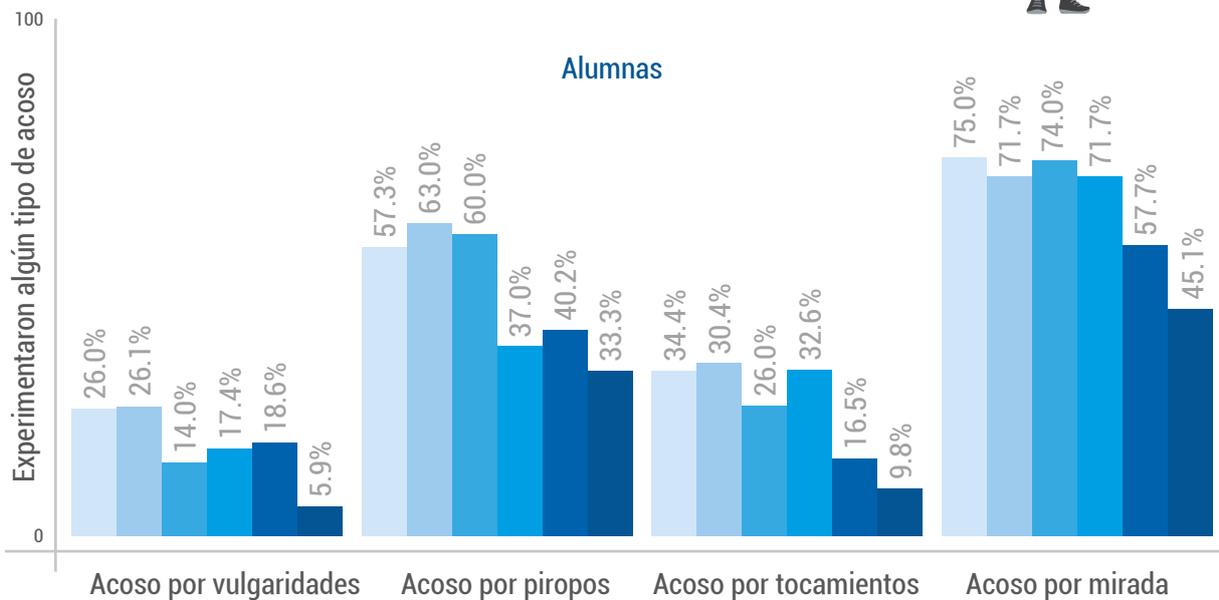
Tabla 3: Experiencia con acoso sexual en el transporte público - niños y adolescentes varones

N°	Situaciones de acoso en transporte público	Me ha pasado más de una vez		Me ha pasado una vez		He visto que le ha pasado a un/a compañera		He escuchado que le ha pasado a un/a compañera		Nunca me ha pasado ni escuchado que le ha pasado a un/a compañera	
		HOMBRE	MUJER	HOMBRE	MUJER	HOMBRE	MUJER	HOMBRE	MUJER	HOMBRE	MUJER
1	El ómnibus, combi o coaster donde viajaba tuvo un accidente.	9%	8%	15%	19%	9%	9%	18%	24%	53%	45%
2	Me han robado en un ómnibus, combi o coaster.	2%	4%	6%	7%	10%	14%	24%	24%	61%	52%
3	Un/a desconocida/o me ha quedado mirando de una forma extraña o por mucho tiempo dentro del ómnibus, combi o coaster.	12%	34%	23%	31%	6%	7%	12%	7%	50%	26%
4	El ómnibus, combi o coaster se desvió de la ruta por la que iba.	23%	20%	24%	25%	4%	4%	10%	12%	41%	40%
5	He sentido que alguien desconocido me ha abrazado o tocado una parte del cuerpo o ha intentado besarme.	3%	9%	6%	16%	5%	5%	11%	14%	77%	58%
6	El ómnibus, coaster o combi en el que viajaba se demoró tanto que llegué muy tarde.	48%	50%	23%	26%	6%	5%	8%	9%	22%	15%
7	Alguien me ha acosado con piropos o silbidos en un ómnibus, coaster o combi.	6%	26%	8%	22%	9%	7%	12%	13%	68%	37%
8	Alguien desconocido me ha dicho chistes vulgares o me ha hecho algún comentario sobre mi cuerpo o me ha mostrado una parte privada de su cuerpo.	3%	7%	6%	11%	4%	6%	10%	9%	77%	67%

Gráfico 14: Experiencia de acoso sexual de niñas, niños y adolescentes en el transporte público, según sexo y grado de instrucción



■ 1ro de secundaria   
 ■ 2do de secundaria   
 ■ 3ro de secundaria  
■ 4to de secundaria   
 ■ 5to de secundaria   
 ■ 6to de secundaria



■ 1ro de secundaria   
 ■ 2do de secundaria   
 ■ 3ro de secundaria  
■ 4to de secundaria   
 ■ 5to de secundaria   
 ■ 6to de secundaria



## 2.5.4 Reacciones emocionales de los escolares menores de edad frente a las situaciones de acoso sexual en el transporte público

Respecto a las respuestas emocionales vemos que entre los alumnos existe una mayor normalización de las situaciones de acoso sexual en el transporte público que no involucren tocamientos. La situación más normalizada es la de los piropos (33%), seguida por las miradas (34%). Frente a las experiencias de tocamiento, la respuesta más común es el sentirse incómodo o avergonzado (58%), mientras que, respecto a las vulgaridades, al 53% le transmiten inseguridad.

Por otro lado, las mujeres experimentan el acoso de manera diferente que sus pares varones. Si además se toma en cuenta que la incidencia del acoso sexual es mayor en niñas y adolescentes, el impacto subjetivo de ser víctimas tendrá efectos más perversos en su relacionamiento con el espacio público, en particular con el sistema de transporte; así como en los niveles de estrés e impactos negativos en su vida cotidiana. La mayoría de sus experiencias las ha hecho sentir incómodas o avergonzadas (56% en promedio), principalmente los piropos o silbidos (64%).

En cuanto a la experiencia de acoso sexual a través de tocamientos, se puede decir que la reacción es mixta entre incomodidad o vergüenza (50%) e inseguridad y temor (52%). Estas cifras están relacionadas de manera directa con los bajos niveles de denuncia. Es importante notar que son las acosadas y no los agresores los que asumen la culpa y vergüenza de ser víctimas de violencia.

## 2.5.5 Estrategias de afrontamiento

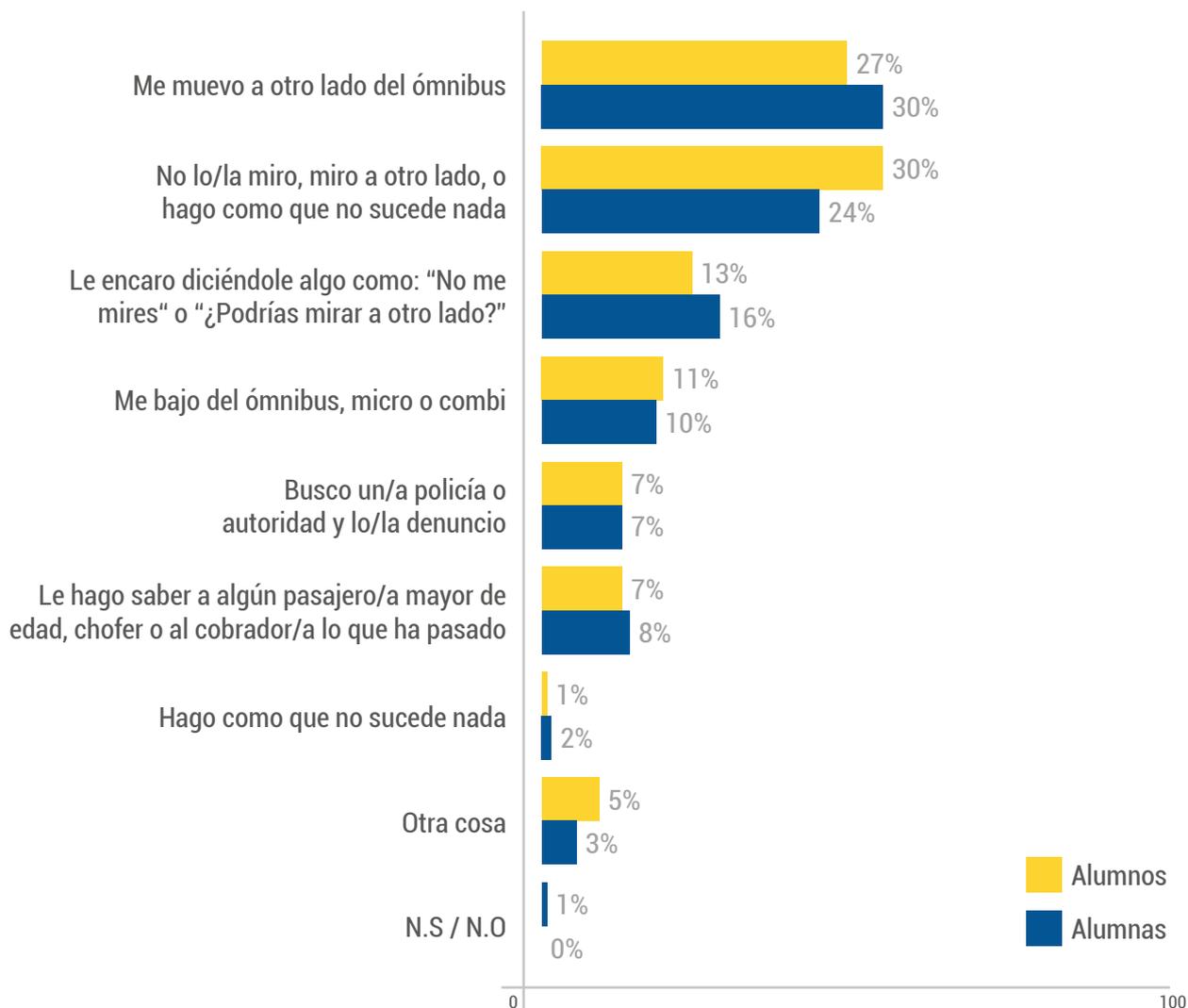
Entre las y los alumnas/os participantes de la encuesta se indagó acerca de estrategias de confrontación ante un potencial incidente de acoso sexual en el transporte público, para lo cual se plantearon tres situaciones:



### A. Miradas persistentes

Más del 50% de las y los encuestadas/os optó por las estrategias de evasión de la situación, ya sea moviéndose a otro lugar dentro del vehículo (29%) o ignorar al acosador evitando la mirada (27%). Existen ciertas diferencias según sexo: la mayoría de alumnas optaría por moverse a otro lado del ómnibus (30%), mientras que los alumnos prefieren ignorar al agresor y evitar su mirada acosadora (30%).

Gráfico 15: Estrategias de afrontamiento de un acoso sexual: Miradas<sup>5</sup>



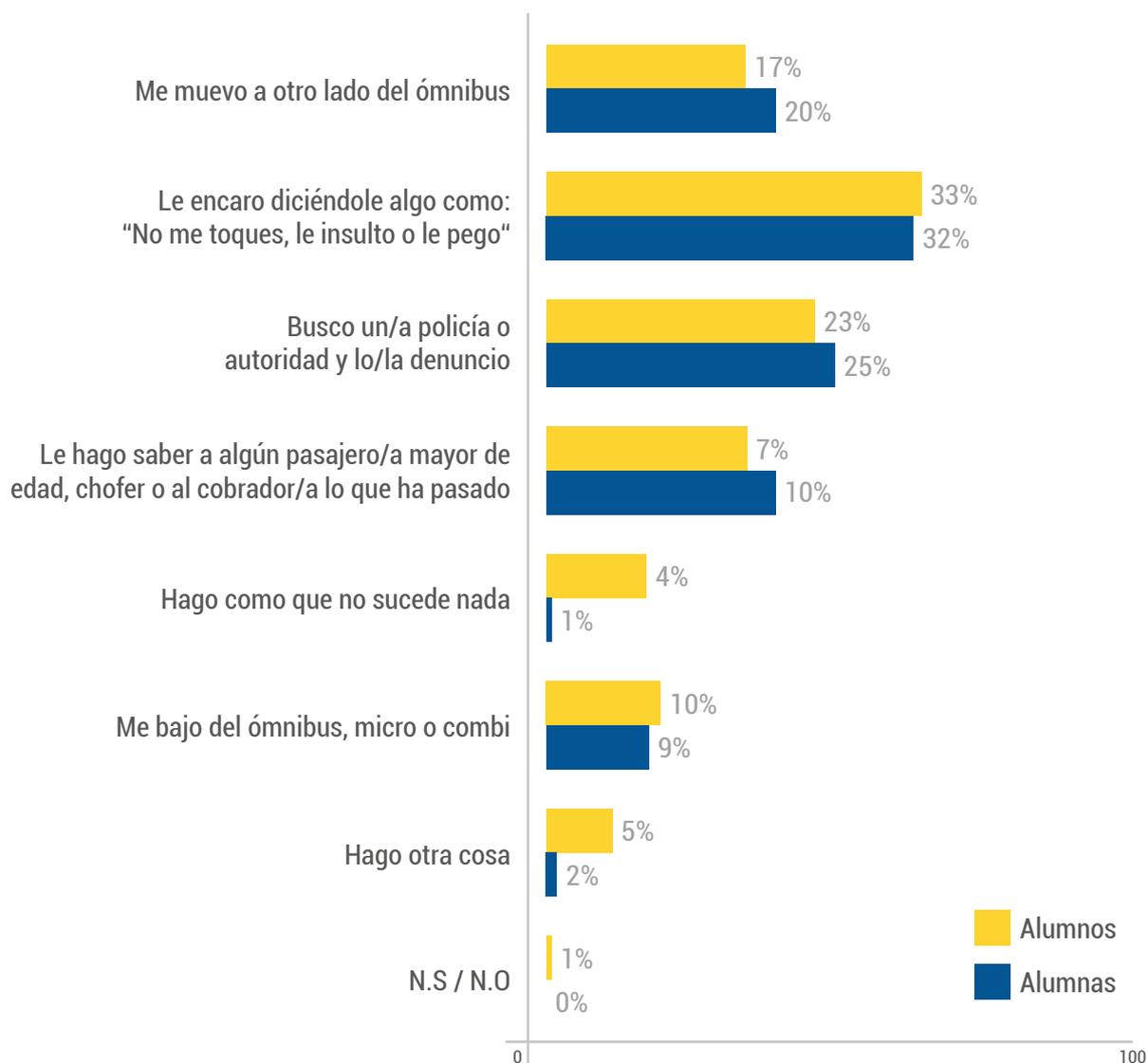
## B. Tocamientos

En el caso de los tocamientos, la mayoría de adolescentes encuestadas/os optó por una estrategia de confrontación directa con el acosador. El 32% afirma que le reclamaría o agrediría directamente; mientras que el 24% señala que buscaría ayuda con la policía o autoridad.

La estrategia de denuncia de los acosadores ante la policía u otra autoridad es elegida por las alumnas (25%), seguidas por los alumnos (23%). Asimismo, el 10% de ellas optarían por buscar ayuda en personas mayores como choferes, cobradoras/es u otras pasajeras/os, evidenciando que el buscar apoyo de mayores sería un comportamiento típico entre los adolescentes.

5. Las variables alumnos y alumnas son independientes entre sí, representan universos distintos de encuestados/as.

Gráfico 16: Estrategias de afrontamiento de un acoso sexual: Tocamientos<sup>6</sup>

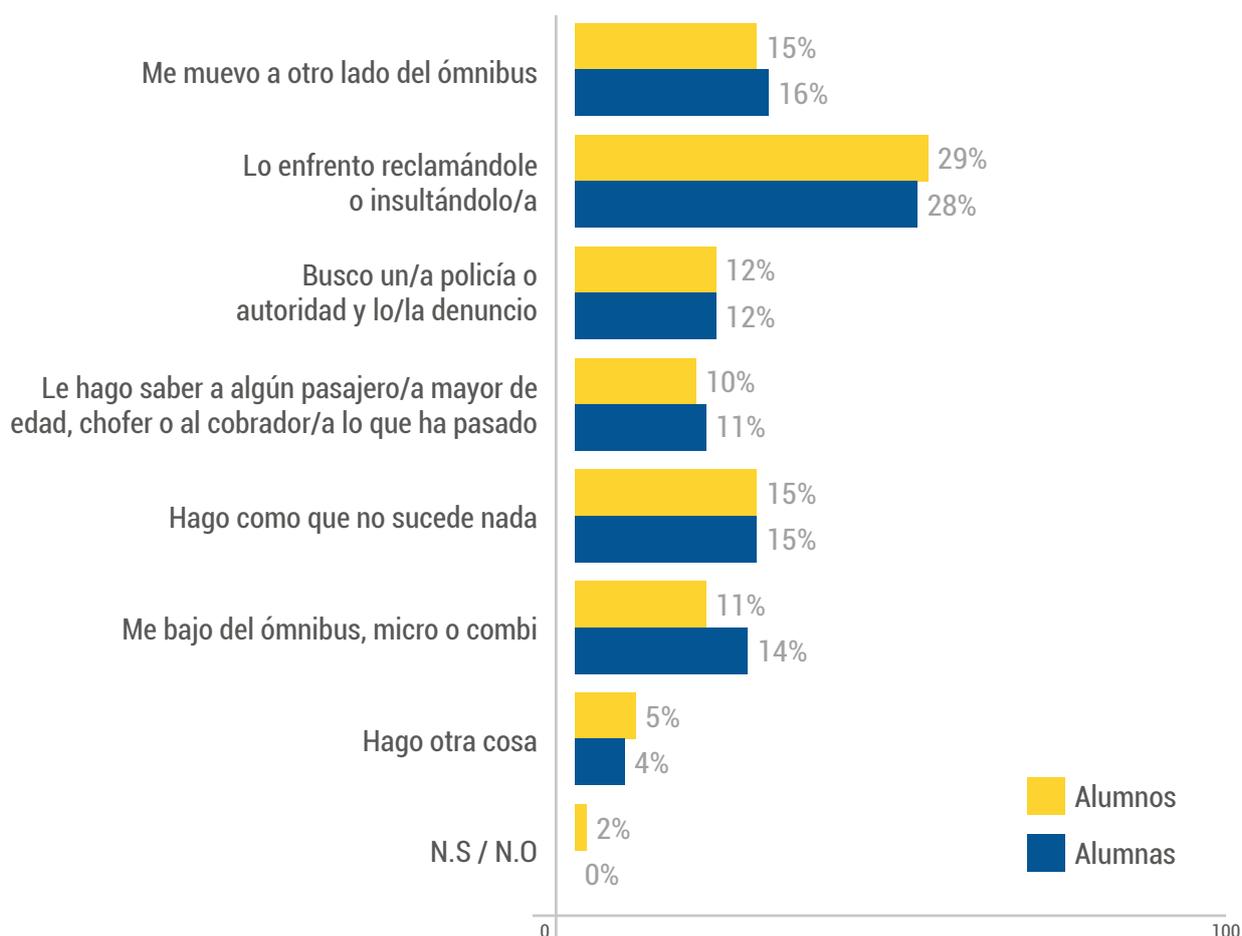


### C. Piropos y silbidos

En lo que respecta al acoso de tipo verbal, la mayoría de encuestados/as opina que, de darse el caso, confrontarían directamente a la persona agresora (29%). El comportamiento diferenciado por sexo se mantiene de manera similar para ambos, salvo por un 14% de alumnas que optaría por bajarse del vehículo en el que se desplazan.

6. Las variables alumnos y alumnas son independientes entre sí, representan universos distintos de encuestados/as.

Gráfico 17: Estrategias de afrontamiento de un acoso sexual: Piropos y silbidos<sup>7</sup>



### 2.5.6 Persona que les enseñó estrategias para afrontar el acoso sexual

Se preguntó al grupo de alumnas y alumnos sobre las personas que les enseñaron las estrategias para enfrentar el acoso. La mayoría mencionó que sus principales mentores y mentoras fueron sus madres (58%, en promedio) y sus padres (30% en promedio) y, en menor medida, otros parientes (7%, en promedio). Esta marcada brecha pasa no solo porque las mujeres son las principales responsables del cuidado de los hijos/as menores, sino porque su práctica en el uso de transporte público ha estado marcada, en mayor medida, por la convivencia con actos de acoso sexual y, por lo tanto, tienen un aprendizaje acumulado sobre las estrategias para afrontarlo.



Una diferencia en la comparación entre sexos es que existe un grupo significativo de hombres (20% en promedio) que menciona que nadie les ha enseñado a confrontar las situaciones de acoso. Esto puede explicarse porque hay una percepción social que los niños y adolescentes varones tienen más grados de autonomía y seguridad en el espacio público.

7. Las variables alumnos y alumnas son independientes entre sí, representan universos distintos de encuestados/as.



### CAPÍTULO III

# Marco normativo para contrarrestar el acoso sexual en el transporte público

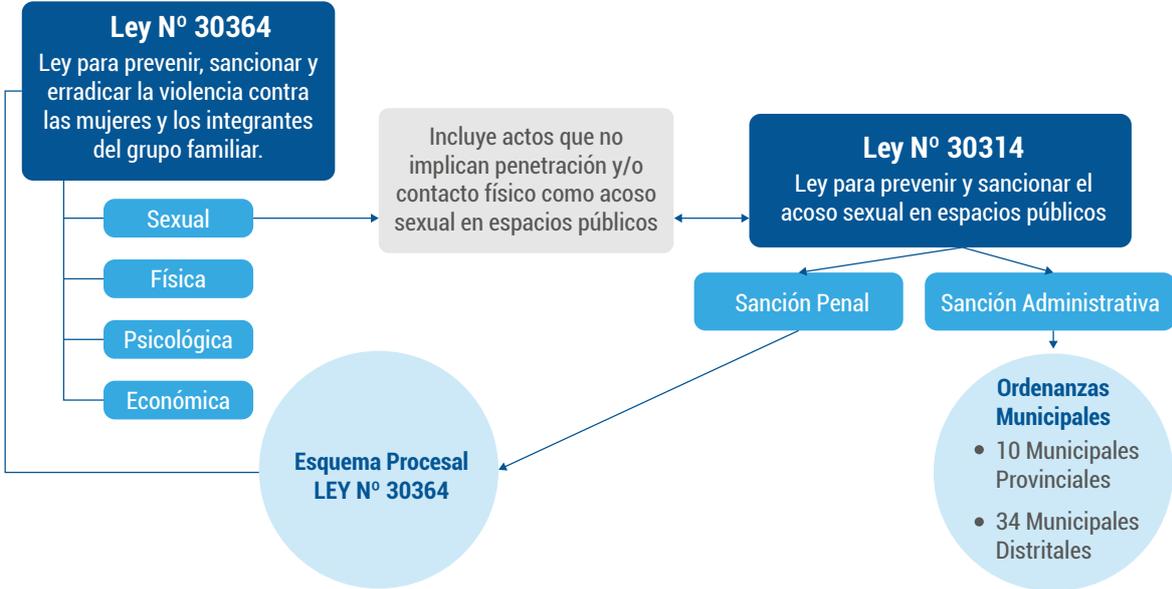




# Capítulo 3: Marco normativo para contrarrestar el acoso sexual en el transporte público

En el Perú existen dispositivos legales que atienden esta problemática de manera directa, los cuales deben entenderse de manera articulada, tanto para el diseño de estrategias de prevención, como de sanción. Entre dichos dispositivos destacan la Ley N° 30314, para prevenir y sancionar el acoso sexual en espacios públicos; y la Ley N° 30364, para prevenir, sancionar y erradicar la violencia contra las mujeres y los integrantes del grupo familiar.

Gráfico 18: Marco normativo relacionado a temas de acoso



De manera similar, en el 2016, el Ministerio de la Mujer y Poblaciones Vulnerables publicó el “Protocolo de los Centros Emergencia Mujer para la atención de casos de acoso sexual en espacios públicos”, de aplicación en los Centros Emergencia Mujer (CEM) en todo el país.

De igual forma, en cumplimiento de las obligaciones establecidas en la Ley N° 30314 y de los lineamientos desarrollados en la Política Nacional de Transporte Urbano, como: “La emisión de normas de obligatorio cumplimiento para los operadores de los servicios de transporte, a fin de prevenir el acoso y violencia contra los niños, niñas adolescentes y mujeres”, el MTC emite las Resoluciones Directorales N° 009 y 0016-2019-MTC/18, que aprueba las características, especificaciones y formato de aviso para prevenir conductas de acoso sexual en los servicios de transporte público de personas bajo la modalidad de transporte regular de ámbito nacional y regional, en los vehículos y en los terminales terrestres.

Además, conforme a lo dispuesto en la Tercera Disposición Complementaria Final del Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir, se cuenta con la Directiva N° 002-2016-MTC/15, que establece los “Tópicos del Taller de Cambiemos de Actitud”, referida a contrarrestar el acoso sexual en espacios públicos, según lo establecido en la Ley N° 30314, Ley para prevenir el acoso sexual en espacios públicos.



 **PERÚ** Ministerio de Transportes y Comunicaciones

# **FRENA EL ACOSO SEXUAL**

Material Informativo

## **EL ACOSO SEXUAL ES DELITO, DENÚNCIALO**

Ley N° 30314

“El delito de acoso sexual es sancionado con pena privativa de la libertad de 3 a 8 años de cárcel (Código Penal)”.

[www.gob.pe/mtc](http://www.gob.pe/mtc)

**EL PERÚ PRIMERO**

## 3.1 Protocolos de atención

La "seguridad" en el transporte no es neutral al género, en la medida que las mujeres, en particular las niñas y adolescentes, se encuentran en una mayor situación de vulnerabilidad que responde a factores sociales sobre su percepción de movilidad en los espacios públicos. Además, los eventos de violencia sexual tienen una afectación psicológica inmediata en las víctimas, donde su capacidad de respuesta puede verse disminuida y, por lo tanto, requerir atención específica por parte del personal responsable de recibir las denuncias en primera instancia.

En ese contexto, los protocolos de prevención y atención para víctimas de acoso sexual en el transporte público deben ser entendidos como un mecanismo de carácter transicional (bisagra) hacia la ruta de atención de acuerdo a Ley. El intervalo de tiempo entre ambos hechos (máximo de una hora) es corto, por lo que el protocolo debe ser ágil y efectivo.

**Dependiendo de las características del hecho, cada incidente de acoso podría tener una diferente forma de atención. Sin embargo, el proceder para el común de los casos sería de la siguiente manera:**

- La víctima tendrá que emitir una alerta o realizar la denuncia de manera física o electrónica para luego proceder a declarar el hecho.
- La denuncia será recibida por quien conduzca el vehículo, en caso de estar dentro del vehículo, o por un agente de seguridad o de fiscalización, si estuviera en una estación.
- Los receptores de las denuncias comunicarán a los centros de control o a la estación de base para proceder a activar el protocolo.
- Una vez activado el protocolo, se comunican con el personal policial de apoyo, el cual deberá acudir a la estación donde se produjo el hecho o a la estación donde, tanto la víctima como el victimario, desembarcarán.
- El personal policial recibirá la denuncia por parte de la víctima y, en caso de contar con declaraciones de terceros, procederá a recopilarlas como evidencia. Dependiendo de las circunstancias, se procedería a la detención del sujeto o a la identificación del mismo, en caso que el victimario no pueda ser retenido.
- De ser necesario, la víctima podrá solicitar el registro en video, si es que el hecho se produjo en la estación, previa a la denuncia policial.

Además, en todo momento debe evitarse la revictimización o victimización secundaria, la cual hace referencia a la inadecuada atención que recibe la víctima, una vez que entra en contacto con el sistema de Justicia. En otras palabras, serían aquellos daños o perjuicios psicológicos, sociales, judiciales o económicos que se producen en un momento posterior al delito, tales como la falta de información sobre el proceso o el excesivo cuestionamiento a la víctima.

## Protocolos de atención a las víctimas de acoso, identificados en los sistemas de transporte de la ciudad de Lima



- La Línea 1 del Metro de Lima ha diseñado un protocolo de atención para víctimas de acoso sexual en coordinación con el Ministerio de la Mujer y Poblaciones Vulnerables.
- De presentarse un caso en las estaciones, la persona afectada deberá acercarse a las/los colabores para dar a conocer el caso; de presentarse un caso en los vagones se podrá hacer uso de los intercomunicadores instalados al lado de las puertas, los cuales comunican de manera directa con el/la conductora, el mismo que se detendrá en la estación más cercana para la intervención del sujeto con apoyo de un personal de seguridad.
- Asimismo, existen botones de emergencia situados en los andenes, con los que se puede contactar con el personal del puesto central de operaciones. Como parte de otros medios de comunicación, también ofrece una línea de comunicación gratuita, a la cual se puede acceder desde cualquier teléfono fijo, móvil o público.

---

### Metropolitano



- Los primeros protocolos de un sistema de transporte público formal fueron desarrollados por el Metropolitano en el año 2008, en los que se tomó en cuenta la atención ante urgencias médicas y denuncias sobre casos de acoso. Además, el protocolo de atención varía según el tipo de ruta donde se produzca el hecho.
- Dentro del modelo de seguridad, se cuenta con tres vehículos de ronda, que cumplen la función de patrullar la ruta troncal y parte de las alimentadoras, las cuales están alertas para este tipo de denuncias.
- Asimismo, se utiliza de manera constante el sistema de cámaras implementadas a lo largo de la ruta troncal, la cuales se encuentran interconectadas con el centro de control del sistema.

---

### Corredores complementarios



- En el caso de los corredores complementarios, los protocolos son similares a los implementados en las rutas alimentadoras del sistema Metropolitano. Para ello, los trabajadores del sistema son capacitados en el uso de protocolos de apoyo, en los cuales se incluyen los casos de acoso.

---

### Transporte público convencional



- El transporte público convencional no cuenta con protocolos o elementos de seguridad para las/los usuarios/as; salvo un pequeño grupo independiente de empresas que operan similar al sistema de corredores complementarios. Así, entre Lima y Callao existen alrededor de 400 empresas, de las cuales solo tres cumplen con la normatividad y pueden considerarse formales. El resto (las informales) no posee una flota propia y ninguna cumple con un sistema de seguridad para sus usuarios/as, por lo que la mayoría de ellas se podrían considerar, inclusive, como ilegales.

Cabe señalar que el MTC está trabajando en la elaboración de un protocolo de atención de denuncias en los servicios de transporte público de personas, que permita una rápida respuesta de los operadores de transporte y de las autoridades competentes para el auxilio de la víctima.

## 3.2 Campañas

Las campañas de sensibilización y comunicación muestran lo que viven las mujeres y pueden ser útiles para poner en la agenda pública los temas relevantes para garantizar sus derechos, tal como tener una vida libre de violencia.

Aquellas campañas efectivas deben tomar en consideración algunas particularidades para su efectividad, basándose en las desventajas de las mujeres al compartir el servicio de transporte con los hombres. Así, los estándares de calidad e impacto de una campaña pasan por su definición de objetivos:

1. **Preventiva:** dirigida a operadores/as, personal de seguridad, entre otros.
2. **De actuación:** acciones propias para los diferentes públicos externos.
3. **De interpelación:** hacia los potenciales agresores y testigos/as.
4. **De mantenimiento:** llamado a la red ciudadana contra el acoso sexual.

Realizar intervenciones sostenidas y planificadas, así como implementar una propuesta programática amplia. En ese sentido, las campañas deben ser, al menos, anuales y, tras una evaluación, deben volverse a ejecutar, permitiendo retomar la campaña con nuevas metas.

En ese contexto, los siguientes lineamientos permiten diseñar e implementar campañas efectivas frente al acoso sexual en el transporte sensible al género:



## Campañas contra el acoso sexual en transporte público en Lima y Callao

A la fecha, se han realizado pocas campañas relacionadas al acoso sexual en el transporte público en Lima y Callao, siendo aquellas enmarcadas en los sistemas formales de transporte, como el Metropolitano o la Línea 1 del Metro de Lima, en coordinación con la Policía Nacional del Perú. Éstas, a su vez, han sido actividades impulsadas por campañas autogestionadas en las redes sociales por la ciudadanía o en contextos donde se han denunciado ciertos casos mediáticos.

La información, sin embargo, es limitada y, en su mayoría, se entienden más como actividades dirigidas a las mujeres “víctimas de violencia”, con mensajes que buscan incrementar el número de denuncias, pero donde la información de lo que constituye el delito está medianamente ausente.



### Metropolitano

La campaña **“Yo viajo segura en el Metropolitano”**, lanzada a mediados de 2013, buscó que las niñas, jóvenes y mujeres que sean víctimas de acoso sexual en los buses y estaciones del Metropolitano acudan a las autoridades en cada estación para poder ayudar a contrarrestar esta situación.

De manera similar, la campaña **“Si Eres Víctima, Denuncia”**, realizada entre los años 2014 y 2017, buscó sensibilizar a los potenciales acosadores de que todo acto de acoso es un acto ilegal. Asimismo, promovió el comportamiento de denuncia.

La campaña **“¡No más, alto al acoso!”** realizó dinámicas y activaciones en las 38 estaciones del corredor segregado para captar la atención del público y transmitir el mensaje de rechazo a la agresión sexual. Se creó en febrero del 2015, y en marzo del mismo año se redujo el 50% de casos de acoso gracias al refuerzo de las cámaras de vigilancia.

Vale mencionar que, a diferencia del material virtual e impreso, el rebote en medios es otro elemento importante que enfatizó la ruta de denuncia y atención por parte del Metropolitano, vinculando el tema de acoso sexual con el transporte. Sin embargo, los mensajes estaban dirigidos principalmente a la denuncia y a las potenciales víctimas, mas no se logró establecer iniciativas claras para socializar el problema.



### Línea 1 del Metro de Lima

Se realizó la campaña **“Basta de violencia contra la mujer”** en el periodo 2014 a 2017, en coordinación con la PNP. Esta consistió en realizar activaciones mediante voluntarios/as en las principales estaciones. Además, se desarrollaron representaciones en vivo de situaciones de acoso y se entregó material impreso al público.

También se ejecutaron las campañas **“No te Calles, Denúncialos”** (2014, agentes de la Policía repartieron volantes con énfasis en la denuncia) y **“Botones de Emergencia”** (2017, con motivo del lanzamiento de botones de emergencia contra los acosadores).

## Reconocimiento de campañas públicas

Para la mayoría de encuestadas/os los mensajes que abordan las campañas para evitar el acoso sexual en el transporte público no son del todo claros, pues suelen confundirse con reportajes en televisión sobre casos de violencia. Esto puede deberse a tres factores:

1. **El primer factor** es que no se hacen explícitas las formas en las que se realiza el acoso sexual en el espacio público. Además, están dirigidos en su mayoría a mujeres adultas, y no a la población infantil escolar.
2. **El segundo factor** es que muchas personas no identifican algunas prácticas (en particular las miradas persistentes o piropos) como parte de su definición, siendo prácticas normalizadas que no son percibidas como un crimen.
3. **El tercer factor** es que el uso de transporte público por parte de esta población no está concentrado en el sistema de transporte público formal (Metro, Metropolitano), que es donde se han activado la principal cantidad de mensajes e instrumentos comunicacionales.

En relación a la utilidad del mensaje de la campaña, la gran mayoría (73%) opinó que la información vertida en el mensaje le resultó de utilidad, y un grupo menor opinó que el mensaje fue de regular ayuda (24%). Esta proporción varía según el sexo, el 81% de los hombres calificó como importante la información, mientras que para las mujeres solo lo hizo un 62%. Esta diferencia, se puede explicar en términos de acción-respuesta frente a la incidencia de haber sido víctimas de acoso sexual. Así, dado que son pocas las campañas identificadas con una ruta de acción frente al acoso, la percepción de utilidad frente a un acto efectivo de acoso sexual puede verse disminuida.

### 3.3 La educación como estrategia preventiva del acoso sexual

La educación, desde una perspectiva ética, no solo rescata un conjunto de valores como la equidad, la afectividad, la tolerancia, entre otros; sino que promueve su internalización en las y los estudiantes para la construcción de condiciones pluralistas y humanas de convivencia. Esta tarea se plantea a contracorriente con la pérdida de vigencia de dichos valores en la vida social contemporánea y, por ello, uno de sus retos es disolver los antivalores, entre ellos la discriminación.

Si bien, la educación termina siendo uno de los espacios de socialización donde se reproduce la discriminación de género, a su vez constituye la estrategia más importante para construir la igualdad entre hombres y mujeres, pues permite que se conciben y respeten como iguales entre sí. Uno de los objetivos centrales es lograr que las mujeres vivan una vida libre de violencia, tanto en los espacios públicos como privados.

Articular mensajes hacia la igualdad de género significa cambiar las relaciones de poder entre hombres y mujeres, empoderando a las niñas y mujeres en los diversos espacios de vida y socialización. Solo así se podrán cerrar las brechas de oportunidad que colocan hoy a las niñas y mujeres del mundo en desventaja y garantizar plenamente su condición de ciudadanía.

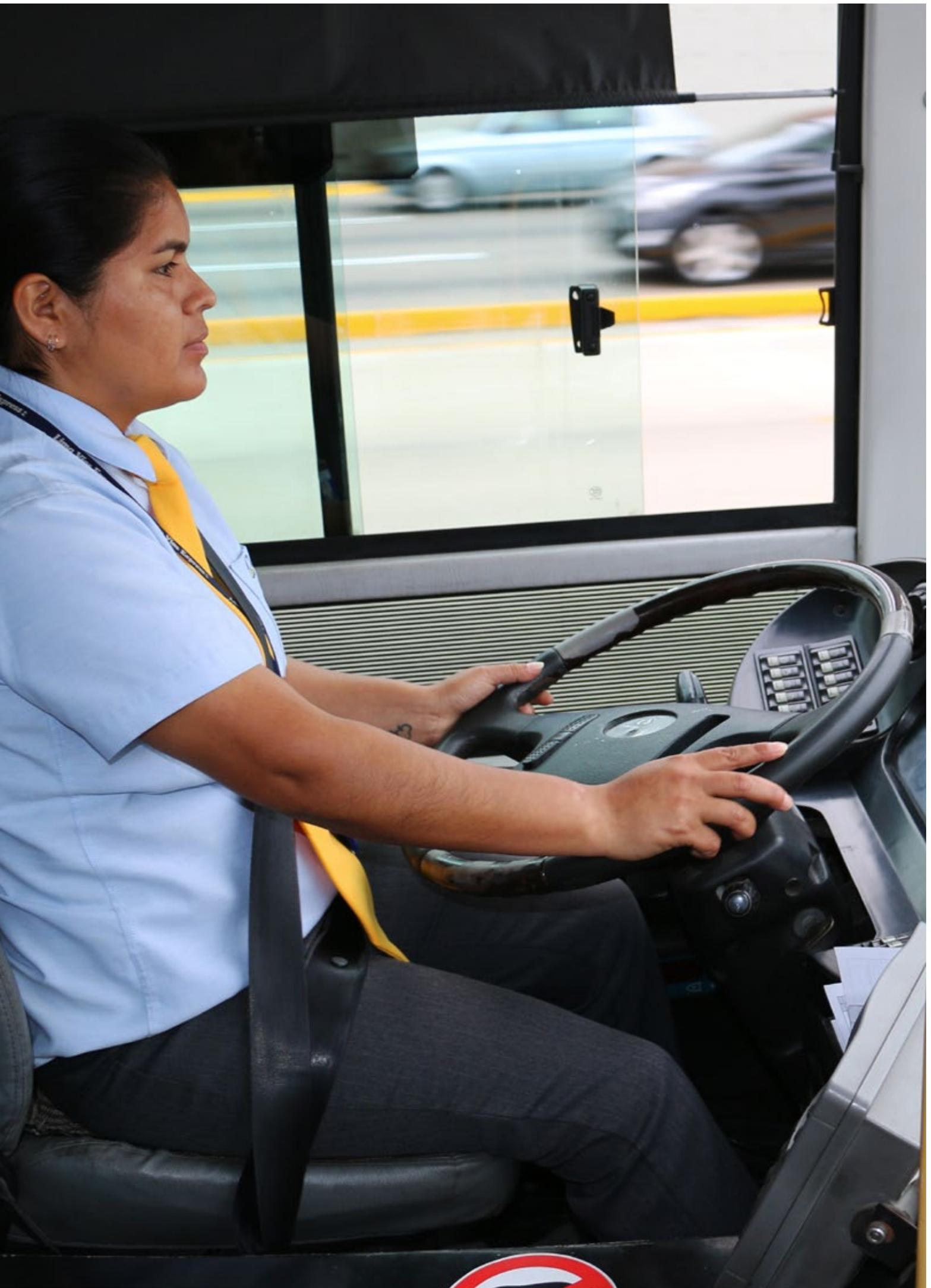
En ese contexto, dentro de las estrategias y materiales desarrollados por el Ministerio de Educación (MINEDU), destaca la campaña "Yo sé cuidar mi cuerpo", que tiene como objetivo prevenir la violencia contra niños y niñas, el mismo que ha desarrollado recursos específicos como orientaciones para niños, niñas, padres, madres, adultos de confianza, directores y docentes. Sin embargo, en los contenidos de la currícula escolar no se identifican competencias directamente vinculadas con el desenvolvimiento en espacios públicos, ni de estrategias preventivas frente al acoso, tal como se explicita en la normatividad vigente.



## CAPÍTULO IV

# Presencia de mujeres en el sector transporte





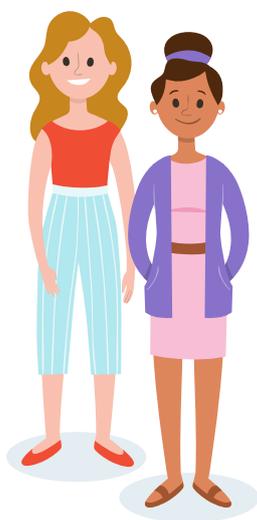
## Capítulo 4: Presencia de mujeres en el sector transporte

De acuerdo al Informe sobre la Política de Transportes publicado por la Organización Mundial del Trabajo (2013), en numerosos países y sectores de todo el mundo se sigue considerando que el ámbito del transporte “no es lugar para las mujeres”. En los empleos del sector transporte, al igual que ocurre con el acceso a dichos servicios, existen diferencias de género y se sufre gran desigualdad. Como resultado, se ignora con demasiada frecuencia la voz de las mujeres en la planificación del transporte y la búsqueda del trabajo decente.

Aunque muchos trabajos de transporte ofrecen salarios relativamente altos y horarios de trabajo flexibles, a menudo no logran atraer más que una presencia meramente simbólica de mujeres. En términos generales, las mujeres tienen menos probabilidades que los hombres de elegir carreras en el transporte, así como una mayor probabilidad de retirarse después de pocos años. Por lo tanto, el sector pierde el talento, los conocimientos y el liderazgo que más mujeres podrían aportar.

### ¿Por qué es importante la presencia de mujeres en el sector transporte?

La exclusión de las mujeres en el mercado laboral del sector de transporte también deriva en problemas para su mismo funcionamiento:



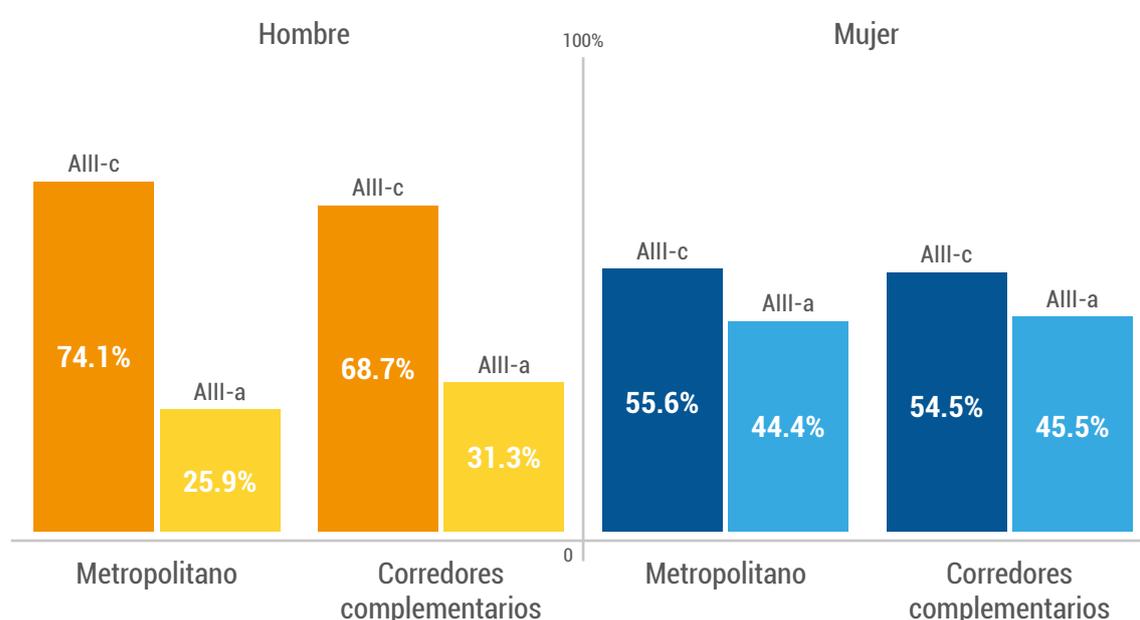
- Las empresas de transporte y los consumidores no se benefician de las perspectivas que las mujeres aportan. En tal sentido, ellas pueden anticipar las necesidades de las mujeres como consumidoras de transporte mejor que sus contrapartes varones.
- Las economías no alcanzan su potencial económico cuando emplean a mujeres de forma insuficiente.

Así, las mujeres se ven privadas de las condiciones necesarias para realizar su potencial económico y humano, incluido el acceso a la escuela y mejores oportunidades de trabajo, lo cual limita el crecimiento económico general.

## 4.1 Brechas de participación laboral de las mujeres por sistema de transporte

Un tema central en los datos obtenidos en el presente estudio contempla el criterio de elegibilidad, es decir, los requerimientos establecidos por las empresas con los que deben contar las mujeres para participar como conductoras en los sistemas de Transporte masivo en Lima Metropolitana y Callao. Según PROTRANSPORTE, las conductoras que operen en el Metropolitano o en los corredores complementarios deberán tener la licencia AIII-a o AIII-c.

Gráfico 19: Tipo de licencia de conducir



### Trabajadoras del Sistema de Corredores Complementarios

De acuerdo al reporte del año 2018, existen 1,496 conductoras/es operando en los 6 concesionarios activos en los 3 corredores complementarios, de los cuales sólo 6 son mujeres (0.4%). A nivel histórico, las mujeres sólo han representado el 0.37% del total de conductoras/es que han laborado en estos corredores.

Tabla 4: Numero de conductoras/es operando en el sistema de corredores complementarios

Nº	Corredores complementarios	Hombres			Mujeres			Total general
		Autorizado	Retirado	Total	Autorizado	Retirado	Total	
1	CORREDOR JP	541	647	1,188	2	1	3	1,191
2	CORREDOR TGA	361	642	1,003	1	4	5	1,008
3	CORREDOR SJL	588	212	800	3	0	3	803
TOTAL GENERAL		1,490	1,501	2,991	6	5	11	3,002

## Trabajadoras del Metropolitano

De acuerdo al reporte del año 2018, en el servicio del Metropolitano contaban con 540 conductoras/es operando en las rutas alimentadoras y 820 en la ruta troncal, en las cuales trabajan un total de 6 conductoras: tres operando en las rutas alimentadoras y tres en la troncal (0.44%). A nivel histórico, las mujeres sólo han representado el 0.28% del total de conductores que han laborado en el Metropolitano.

Tabla 5: Numero de conductoras/es operando en el Metroplitano

Nº	Sistema de transporte público	Hombres			Mujeres			Total general
		Autorizado	Retirado	Total	Autorizado	Retirado	Total	
1	METROPOLITANO ALIMENTADOR	537	1,012	1,549	3	2	5	1,554
2	METROPOLITANO ARTICULADO	817	810	1,627	3	1	4	1,631
TOTAL GENERAL		1,354	1,822	3,176	6	3	9	3,185

## Trabajadoras vinculadas a la gestión del sector

En relación a las profesionales y técnicas que operan de manera directa en las instituciones o empresas vinculadas al servicio de transporte público, en la actualidad se percibe un incremento en la presencia de mujeres en las instituciones relacionadas con el sector. Desde los altos cargos de instituciones públicas y privadas, hasta como parte de las áreas operativas para el control y la fiscalización del transporte.

## 4.2 ¿Cómo lograr la presencia de mujeres en el ciclo profesional del sector transporte?



La baja participación laboral de las mujeres en el sector de transporte tiene varios factores explicativos, siendo una secuencia de variables concatenadas en todo su ciclo de vida educativa y profesional.

### Educación y formación de habilidades específicas

Estrategias de atracción al sector, creando conciencia entre las niñas y mujeres jóvenes de las carreras en el transporte; fortaleciendo su participación en la educación secundaria y EFTP; y dirección hacia carreras de transporte en la educación superior.

### Entrada al sector

Transición de la etapa educativa al trabajo, que rompa los estereotipos y percepciones de los trabajos en el sector ("para hombres vs. para mujeres"), con criterios de igualdad y elegibilidad en el reclutamiento.

### Retención

Desarrollo de Recursos Humanos y condiciones de trabajo (flexibilidad que permita conciliación entre vida privada y laboral), reduciendo los riesgos a partir de estrategias que aseguren la seguridad en el trabajo y la reincorporación laboral, y mejoras tecnológicas para incrementar productividad.

### Liderazgo

Realización para el empleo de calidad para las mujeres, generando compromiso y experiencia, y oportunidades de ascenso/progreso con reconocimiento.

## EDUCACIÓN Y FORMACIÓN DE HABILIDADES ESPECÍFICAS

Nunca es demasiado temprano para empezar a exponer la posibilidad de una carrera en transporte para las mujeres jóvenes y niñas. Así, estas no solo comprenden que hay una variedad de carreras en el transporte disponibles para ellas, sino que también son capaces de elegir este rubro y tener éxito en el mismo, reduciendo los temores instalados por el imaginario de ser una carrera “para hombres”.

En ese sentido, es importante:

Crear conciencia entre las niñas y mujeres jóvenes para las carreras en el transporte

- Cuando las niñas se imaginan lo que quieren ser cuando crezcan, generalmente se basan en su propia experiencia: ¿Qué hacen mis padres? ¿Qué leo en los libros y qué aprendo en la escuela? Ya sea de forma involuntaria o deliberada, el mensaje que los trabajos de transporte no son “un lugar para una mujer” se comunica a temprana edad.

Fortalecer su participación en la educación secundaria y programas de formación técnica profesional para carreras y liderazgo en el transporte

- Los años de educación después de la primaria de una estudiante tienen momentos claves para la elección de su educación superior. En ese contexto, para lograr una mayor variedad de opciones de carrera para estudiantes de secundaria en campos no tradicionales, el desafío predominante es lograr que las niñas tomen cursos de ciencias y motivarlas a estudiar en áreas no tradicionales, en particular aquellas relacionadas con el trabajo en el sector del transporte, tales como la mecánica.

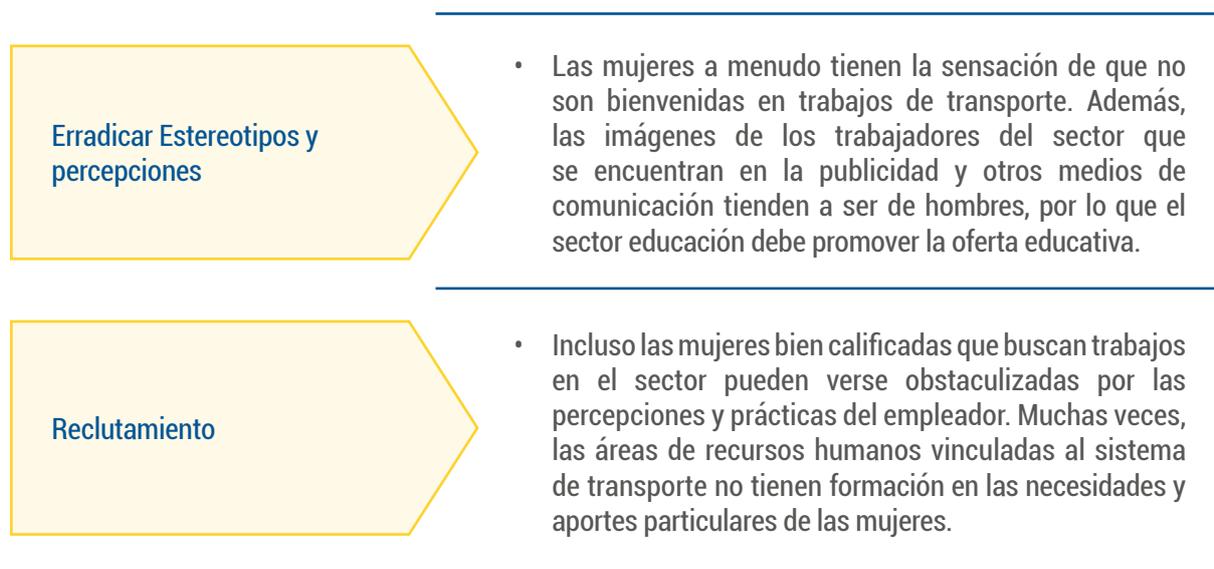
Mayores oportunidades hacia carreras de transporte en la educación superior

- En algunos países, las mujeres incluso constituyen la mayoría de los estudiantes universitarios, tanto de pregrado como de posgrado. Sin embargo, siguen estando subrepresentadas entre los graduados con títulos en disciplinas que abarcan ciencia, tecnología, ingeniería y matemáticas.

## ENTRADA AL SECTOR

La transición del proceso educativo al trabajo es un proceso que podría entenderse como un poco más complejo en el sector del transporte que en otros campos. Las mujeres deben considerar diversos factores que afectan a todos los trabajadores: mercados laborales, calificaciones generales, requisitos de licencia y certificación, así como sus propias preferencias de trabajo.

En ese sentido, es importante:



## RETENCIÓN

Lograr que las trabajadoras permanezcan en el sector es un gran desafío. Para los trabajos más difíciles las escalas salariales en el transporte tienden a ser más altas que en otros sectores y un buen salario proporciona un incentivo para permanecer. Sin embargo, para la mayoría de las mujeres el dinero generalmente no es suficiente. Incluso en empleos donde sus salarios y potencial de ingresos son iguales a los de sus homólogos masculinos, las mujeres experimentan limitaciones que pueden llevarlas a abandonar las labores de manera temprana. Estas limitaciones incluyen sobre todo su capacidad de conciliación con cargas de trabajo doméstico y de cuidado no remunerado; así como una mayor preocupación sobre los riesgos de seguridad.



### Compensación

- Un incentivo para que las mujeres participen es la promesa de igualdad salarial. Las empresas de transporte por lo general pagan a sus operarios por la distancia o tiempo de ruta; medidas que en teoría no pueden distorsionarse por las percepciones de género. En este sentido, si las mujeres realizan los mismos trabajos que los hombres, pero perciben que no se les paga por igual, sus incentivos para quedarse disminuyen.

### Flexibilidad

- Los empleos que carecen de flexibilidad o en donde las empleadas trabajan en horas no convencionales son notoriamente menos atractivos para las mujeres, especialmente para aquellas con niños u otra carga familiar.

### Seguridad en el trabajo

- Es notorio que ciertas ocupaciones sufren un mayor riesgo de verse afectadas por la violencia en el lugar de trabajo. En ese sentido, la violencia contra los trabajadores del sector de transporte no solo constituye un problema frecuente, sino, además, progresivo. Asimismo, las mujeres a menudo enfrentan mayores riesgos que los hombres:
  - Vulnerabilidad adicional al acoso y el crimen.
  - Falta de instalaciones sanitarias en los lugares de trabajo.
  - Violencia contra las mujeres, como acoso sexual y violencia psicológica.

### Mejoras tecnológicas

- Directa e indirectamente, los avances tecnológicos en el transporte pueden fortalecer la posición de las mujeres que trabajan en el sector, especialmente como operarias o mecánicas. Por ejemplo, la integración de los avances tecnológicos puede contrarrestar la percepción de que las mujeres no son físicamente capaces de hacer ciertos trabajos de transporte.

Además, la tecnología puede reducir los riesgos ocupacionales generales y los riesgos para la seguridad personal que las mujeres pueden sentir mientras trabajan. Asimismo, las oportunidades en el diseño y la tecnología del transporte pueden representar una línea de carrera importante para muchas de ellas.

## LIDERAZGO

Las mujeres son especialmente difíciles de encontrar en los puestos de liderazgo del sector. En primer lugar, es necesario fomentar la confianza y la capacidad de recuperación para que puedan buscar oportunidades de promoción. En segundo lugar, los empleadores deberían revisar sus prácticas institucionales para el patrocinio de mujeres y ofrecer programas de liderazgo.

En el trabajo de campo, entre las profesionales que laboran en las instituciones de transporte público, se reconoce que las mujeres pueden ofrecer un mejor liderazgo y sentido de negociación.

**Asimismo, su papel dentro del grupo profesional suele generar confianza y una mayor empatía.**

### Oportunidad y reconocimiento

- Más allá de apoyar el desarrollo profesional de las mujeres como gerentes y líderes, los empleadores de transporte deberían alentar activamente a las mujeres a buscar puestos de liderazgo, tanto en el sector público como privado. En ese sentido, se puede observar que la participación de las mujeres ha venido mejorando en los últimos 10 años. Además, una manera importante de alentarlas es reconociendo sus logros a través de publicidad y premios.



## CONCLUSIONES

El empoderamiento de las mujeres en el ejercicio de sus derechos de desplazamiento seguro y libre de agresiones sexuales en el transporte público beneficiará a todos los ciudadanos al obtener un sistema de transporte seguro y accesible para todos y todas.

El presente estudio constituye un instrumento y punto de partida para conocer la relación entre género y transporte y, por ende, las necesidades diferenciadas de las mujeres para acceder al transporte, debido a que las mujeres realizan más viajes asociados con las responsabilidades del cuidado del hogar y la familia, y por ello necesitan más flexibilidad para movilizarse que los hombres.

Asimismo, el diagnóstico ha evidenciado que las mujeres que se enfrentan a una situación de acoso en el transporte público sienten inseguridad, por lo que cambian sus rutas, tratan de viajar acompañadas, utilizan más transporte privado y usan ropa menos llamativa, vulnerando su derecho a movilizarse libremente por la ciudad y viendo reducidas sus opciones a acceder a mejores oportunidades.

Para coadyuvar en el tratamiento de la problemática, desde el MTC se está impulsando el desarrollo de acciones que permitan prevenir las conductas de acoso sexual en los servicios de transporte público en todas sus modalidades, entre las cuales se encuentran: i) la implementación del enfoque de género en los servicios de transporte público urbano en el marco de la Política Nacional de Transporte Urbano; ii) la obligación del pegado de un aviso que previene las conductas de acoso sexual en los vehículos de transporte de personas y en los terminales terrestres de ámbito nacional y regional; iii) la elaboración de un protocolo de atención de denuncias en los servicios de transporte de personas, que permita una rápida respuesta de los operadores de transporte y de las autoridades competentes para el auxilio de la víctima de acoso.

Con respecto a la presencia de mujeres en el sector transporte, en el capítulo IV se señalan los argumentos para visibilizar la importancia de la participación laboral de las mujeres, en la cual se constata una ínfima participación en relación a sus pares varones. A pesar de que la participación en la gestión del sector se ha incrementado en los últimos años, todavía se mantiene una segmentación por tipo de trabajo.

Finalmente, consideramos que los diagnósticos del transporte que se realicen a nivel nacional deben contar con un análisis diferenciado por género que permita conocer las pautas de movilidad de hombres y mujeres para que sus necesidades se integren a la planificación del transporte, con la finalidad de lograr un transporte seguro y sostenible que permita el desplazamiento en condiciones de calidad y seguridad a los usuarios y usuarias del mismo.

**EL PERÚ PRIMERO**

**MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES**  
DIRECCIÓN GENERAL DE POLÍTICAS Y REGULACIÓN EN TRANSPORTE MULTIMODAL  
Jirón Zorritos N.º 1203, Lima, Perú – C.P. 15082  
[www.gob.pe/mtc](http://www.gob.pe/mtc)