

Decálogo

para

Planes de Movilidad Urbana
Sostenible Sensibles al
Género

MOVILIDAD SOSTENIBLE CON PERSPECTIVA DE GÉNERO



TRANSPORT GENDER LAB



Valentina Montoya Robledo
Lauren Montes Calero
Valeria Bernal Carvajal

El presente documento se encuentra en proceso de edición y modificación, la presente edición es temporal para fines de difusión.

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

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

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

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



Contenido

Introducción.....	4
Institucionalización de la perspectiva de género en transporte	6
Conexión más allá de las jurisdicciones de las ciudades	8
Integración eficiente del sistema de transporte.....	9
Acciones multisectoriales	10
Participación ciudadana efectiva.....	11
Datos de movilidad con enfoque de género.....	12
Innovación y uso de nuevas tecnologías.....	16
Reconocimiento, prevención y respuesta a la violencia basada en género ...	17
Infraestructura sensible al género.....	18
Mujeres trabajando en transporte.....	19
Conclusión.....	21
Referencias	22

Introducción

Los Planes Integrales de Movilidad Urbana Sostenible, conocidos como PMUS o PIMUS, son instrumentos de planificación que le apuestan a poner en el centro a las personas y sus necesidades de movilidad, fomentando criterios de sostenibilidad. Sostenibilidad se refiere a satisfacer esas necesidades sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras de suplir las suyas. Existen varios frentes de la sostenibilidad: la sostenibilidad económica, que busca que las actividades que trabajan por la sostenibilidad ambiental y social sean rentables; la sostenibilidad ambiental es aquella que busca preservar y proteger la biodiversidad sin necesidad de renunciar al desarrollo; y sostenibilidad social como aquella que busca la estabilidad y la unión de la población (Oxfam intermon, 2018). Los tres componentes deben estar presentes en las políticas de transporte.

Los usuarios de los servicios de transporte son diversos y sus demandas de movilidad se interrelacionan con otras características como el ingreso, el tipo de trabajo que desarrollan, la edad, el grupo étnico, entre otros. En medio de esta diversidad, surge la necesidad de entender la planeación de un transporte sostenible con perspectiva de género. La evidencia ha demostrado que no es lo mismo planear para patrones y experiencias de viaje de hombres, que de mujeres o población lesbiana, gay, bisexual, transgénero, transexual, travesti, intersexual y queer (LGBTQ+). Mientras la movilidad de los hombres está más ligada a viajes pendulares entre el lugar de residencia y el sitio de trabajo o estudio y en horas pico; las mujeres realizan más viajes poligonales, muchas veces en horas valle, y especialmente ligadas a las labores relacionadas con el trabajo reproductivo o de cuidado, debido a sus roles de género (Granada et al., 2016). Además, la gran mayoría de quienes sufren violencia basada en género en el espacio y el transporte público son mujeres y personas LGBTQ+ (Gordon & Meyer, 2008; Jaimurzina, Muñoz, & Pérez, 2017; Allen, 2018; Quiñones, 2018).

Este decálogo presenta diez ideas clave para incorporar la perspectiva de género en la planeación integral de la movilidad de nuestras ciudades. A partir de las iniciativas de género en el transporte que ha venido desarrollando la red de ciudades miembro del Transport Gender Lab (TGL), así como las experiencias de otras ciudades de América Latina y el Caribe (ALC), el documento presenta buenas prácticas para cada uno de los puntos del decálogo. Estos ejemplos permiten destacar el progreso de los sistemas de transporte urbano al responder a las necesidades de todos los usuarios y usuarias. Sin embargo, todavía existen importantes oportunidades de mejora para lograr una movilidad integralmente sostenible e inclusiva.



OMEGA

ROYAL HANBURGH TATTOO
ANZ Stadium
17-19 Oct
METEK



Institucionalización de la perspectiva de género en el transporte

La planificación urbana debe partir de una visión a largo plazo que promueva la institucionalización de la perspectiva de género en la movilidad, a través de regulaciones concretas en leyes macro y reglamentos específicos, que garanticen que las medidas o acciones propuestas se mantengan en el tiempo. La existencia de este marco institucional implica que toda acción implementada por el sector transporte debe ser planificada e implementada considerando las necesidades diferenciadas según el género, beneficiando igualitariamente a mujeres y a hombres, e incluyendo también otros grupos como la población LGBTQ+, personas con discapacidad, y pueblos indígenas y afrodescendientes. Lo anterior implica también la definición de presupuestos sensibles al género, que garanticen recursos específicos para la implementación de acciones de género y transporte.

Igualmente, es necesario apoyar el proceso de planeación mediante monitoreo y evaluación, con el fin de medir el progreso del Plan Integral de Movilidad Urbana Sostenible (PIMUS) y ajustar aquello que no esté funcionando de acuerdo con su visión (Dragutescu, 2020). Parte de esta medición debe analizar si lo implementado responde efectivamente a las necesidades de todos los actores involucrados, adoptando una perspectiva de género tanto en la construcción de los indicadores de medición, como en la capacitación de quienes miden y en su evaluación posterior. Para lo anterior, se deben definir indicadores SMART (Específicos, Medibles, Alcanzables, Relevantes y Específicos en el tiempo por sus siglas en inglés) que permitan evaluar el progreso del cumplimiento del PIMUS (Ver punto 6) y determinar el cumplimiento de los impactos y resultados esperados. Adicionalmente se deben identificar objetivos específicos o generales a cumplir con el plan a corto, mediano y largo plazo (Siles & Mondelo, 2012; Mora Martínez, 2020).

Plan de género y movilidad de Buenos Aires (Argentina)

En 2019, la Secretaría de Transporte de la Ciudad de Buenos Aires presentó su Plan de Género y Movilidad, en conjunto con el Ministerio de Desarrollo Urbano y Transporte. El plan busca sentar las bases para pensar una ciudad con perspectiva de género, segura, diversa y equitativa. Dentro del plan se realizó un diagnóstico de las mujeres y su movilidad: la movilidad cotidiana, el trabajo, los tiempos, la seguridad, la seguridad vial y las mujeres al volante. Con base en este diagnóstico y la normativa vigente, se creó el plan como una agenda estratégica, abierta y dinámica, enfocada en desarrollar una política integral para las mujeres en el transporte urbano.

Sus objetivos generales son:

- Promover la igualdad entre mujeres y hombres en todos los ámbitos de la vida, para que todos/as puedan desarrollarse de manera autónoma y libre de discriminación y violencia.
- Deconstruir prácticas culturales que reproducen y refuerzan la desigualdad de género, para promover el buen trato hacia las mujeres en la vía pública, en el transporte público y en todos los ámbitos de la vida.
- Incluir la perspectiva de género dentro del diseño e implementación de las políticas públicas de la Ciudad de Buenos Aires, específicamente en la Secretaría de Transporte.
- Mejorar la calidad del transporte público, para que todos los usuarios, especialmente las mujeres, puedan desarrollarse laboral y personalmente.

Para cada uno de esos objetivos se han definido metas y actividades específicas. Sin embargo, la construcción de indicadores de monitoreo está en proceso. El plan se encuentra abierto para que organizaciones de la sociedad civil, otras áreas gubernamentales, entidades privadas, entre otros, puedan aportar, buscando su integración y sostenibilidad a largo plazo (Pereyra & Bramuglla, 2019).



2

Conexión más allá de las jurisdicciones de las ciudades

La movilidad urbana sostenible requiere una visión más allá de la jurisdicción de una ciudad. A pesar de haber sido entendidas como entidades aisladas, especialmente durante los procesos de planificación, las ciudades hacen parte de regiones complejas donde los procesos urbanos como la ubicación de las oportunidades de empleo, los suelos de expansión y los suburbios, hacen que se tejan complejas dinámicas urbanas que van más allá de jurisdicciones y requieren comprender la masa completa conurbada como un todo. El transporte es un servicio que hace evidente la necesidad de difuminar los límites de las jurisdicciones y la importancia de integrarlas.

Muchas veces, los y las usuarias deben cruzar habitualmente los límites de la jurisdicción de su ciudad, para realizar viajes motivados por el trabajo productivo y reproductivo o de cuidado, movilizándose largas distancias entre áreas urbanas periféricas y zonas centrales. Un ejemplo de esto son el grupo masivo de las trabajadoras domésticas, quienes, en ciudades en ALC pueden desplazarse entre ciudades dormitorio y sus sitios de trabajo en zonas residenciales bajo otras jurisdicciones, sin que los sistemas de transporte actuales respondan de manera eficiente a sus necesidades (Montoya-Robledo, n.d.; Montoya Robledo, 2019; Montoya Robledo & Escovar Alvarez, 2020). La provisión de infraestructura y servicios de transporte es más costosa en las áreas periféricas, que suelen caracterizarse por una limitada cobertura de los sistemas de transporte formal. De acuerdo con el Banco de Desarrollo de América Latina (CAF) en 2017, 15% de los habitantes de asentamientos informales en la región carece de acceso a cualquier tipo de transporte público (formal o informal). Restringen el acceso temas como la cobertura, la lejanía, las altas tarifas no integradas y la seguridad. (CAF, 2017) Por lo cual, es esencial que las ciudades atiendan de manera coordinada las necesidades y los patrones de movilidad de estos grupos, facilitando una movilidad fluida en un sistema de transporte integrado que responda a las dinámicas de conurbación y dependencia de los diversos municipios (Dragutescu, 2020).

El Área Metropolitana del Valle de Aburrá

Esta entidad administrativa y legalmente constituida, coordina a diez municipios que hacen parte del Valle de Aburrá: Medellín como municipio núcleo, así como los municipios de Barbosa, Girardota, Copacabana, Bello, Itagüí, Sabaneta, Envigado, La Estrella y Caldas con los que se encuentra conurbado. Entendiendo la difusión de las fronteras y la interrelación de las dinámicas territoriales, de movilidad, ambientales, económicas y sociales, el Área Metropolitana coordina y homogeniza las políticas para responder de manera eficiente a las relaciones entre jurisdicciones municipales. Dentro de la entidad, la Subdirección de Movilidad promueve estrategias sostenibles y seguras. Adicionalmente, se formuló el Plan Maestro de Movilidad que define acciones a corto, mediano y largo plazo con horizonte al 2030. Este plan se articula con el Plan Estratégico Metropolitano de Ordenamiento Territorial que corresponde a toda el Área Metropolitana y con el plan de ordenamiento territorial de cada municipio. El plan presenta diversas metas, entre ellas existe una directamente ligada a la perspectiva de género: *gestionar e incorporar el enfoque de género en los todos los temas entorno a la movilidad en el Valle de Aburrá*. Dentro de la meta se busca asegurar la prestación de un servicio eficiente que permita a las mujeres tener acceso al trabajo, la salud, el deporte, la cultura y demás servicios que ofrece el área metropolitana. Se identifican actores públicos y privados que deberán estar involucrados en el desarrollo entendiendo la importancia de que trabajen de manera conjunta. Adicionalmente, la entidad ha coordinado con las autoridades en materia de género, el uso de herramientas tecnológicas para apoyar en temas de seguridad pública, incluyendo el transporte (Área Metropolitana del Valle de Aburrá, 2020).

Integración eficiente del sistema de transporte

La integración eficiente del sistema de transporte debe permitir no sólo la cooperación entre los diversos actores y jurisdicciones (Ver punto 2), sino también abordar un enfoque global de los diversos componentes, incluyendo: 1) la integración de la infraestructura; 2) el acceso a diversos medios en puntos de convergencia; 3) un sistema tarifario asequible, incluyendo el costo del viaje completo en todos los modos requeridos y los subsidios pertinentes; 4) el recaudo, mediante métodos de pago unificados con tarjetas únicas, aplicaciones web, biometría, entre otros; y 5) los aspectos operativos como la uniformidad en la imagen, en la información y en el mercadeo general (Jehanno, Niang, Ortiz, Laborde, & López Camacho, 2018).

La conexión entre diversos modos puede mejorar la movilidad de los grupos poblacionales diversos, asegurando la calidad del servicio, la legibilidad de las rutas y trayectos, y la eficiencia de la infraestructura y el entorno urbano (Jehanno, Niang, Ortiz, Laborde, & López Camacho, 2018). Así, por ejemplo, una persona que vive en una zona periférica y que tiene que viajar con sus hijos, puede tomar diferentes modos que sean asequibles, y que faciliten los viajes vinculados con el cuidado no remunerado. Igualmente, construir facilidades para el cuidado, como guarderías, escuelas, y hospitales, cerca y bien conectadas con las rutas de diversos modos de transporte, también puede aportar a esta movilidad.

Integración modal y tarifa diferencial incluyendo personal de servicio doméstico, asignación universal por hijo y mujeres embarazadas, en Argentina

Desde el 2017, el transporte público en el Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA) cuenta con una política de tarifa integrada que ha demostrado múltiples beneficios a los usuarios del transporte público, al reducir no solo el costo a pagar sino reduciendo tiempos de viaje y ampliando sus posibilidades a otros modos. La política cuenta con la posibilidad de combinar diversos modos de transporte bajo un único boleto multimodal. En el análisis realizado el ministerio identificó que un tercio de los usuarios realizan trasbordos; y de estos, solo un cuarto son beneficiarios de subsidios. El ministerio usó estos resultados para adjudicar beneficios a los más vulnerables (Ministerio de Transporte de Argentina, 2017).

El Sistema de Boleto Único (SUBE) es el sistema de pago prepagado que permite integrar el Sistema de Transporte Público Urbano y Suburbano del AMBA a través del cual se puede acceder a colectivos, subte, metrobús y trenes metropolitanos. La tarjeta es personal y ante las diversas combinaciones ofrece descuentos automáticos en una ventana de dos horas y hasta cinco combinaciones de transporte. Adicionalmente, y con base en los análisis del ministerio, se ha venido implementando un sistema de subsidios focalizados en grupos vulnerables llamado Tarifa Social, que disminuye el monto del tiquete del transporte público para grupos focalizados. Estos grupos reciben un 55% de beneficio en la tarifa de transporte. Entre los grupos focalizados se encuentran los trabajadores de casas particulares o trabajadores domésticos, de los cuales el 92% de los beneficiarios son mujeres. También está la asignación universal por hijo, y entre quienes reciben el descuento 98% son mujeres. Esta disminución en el gasto en el transporte representa una ayuda económica considerable, especialmente para mujeres de bajos ingresos (Esperón & Ministerio de Transporte de Argentina, 2020).

4

Acciones multisectoriales

Las agencias estatales que no se encargan directamente de movilidad, organizaciones no gubernamentales, academia y sector privado trabajando en la agenda de igualdad de género deben involucrarse en las acciones, iniciativas y proyectos del sector transporte, dado que la movilidad es un elemento de inclusión social que potencia el acceso a oportunidades dentro de un territorio, es fundamental la coordinación y armonización de políticas públicas de la ciudad. En este sentido, incluir desde el primer momento agencias encargadas de temas de género, mujeres, población LGBTQ+, personas con discapacidad, y grupos sociales diversos, es esencial para atender a las particularidades de estos grupos y promover un verdadero derecho a la ciudad. Algunos ejemplos de estas agencias son las secretarías e institutos públicos de las mujeres y género, así como aquellas enfocadas en sectores sociales, y las que se dedican a promover el empleo, entre otras. Pero, además, actores como la academia, la sociedad civil mediante organizaciones no gubernamentales, y el sector privado, son también relevantes desde el inicio de este diálogo para poner en el centro las necesidades de los y las usuarias.

Participación multisectorial en la consolidación del PIMUS de Jalisco

Mediante el instrumento participativo Ruta 2042 del Área Metropolitana de Guadalajara (AMG), se han fomentado las sesiones de “Agentes que Proponen” para sentar a la mesa a líderes sociales, academia, empresas, Estado y todos los actores interesados. Esto, con el fin de discutir soluciones y distribuir responsabilidades frente a una temática particular: personas mayores, violencia contra las mujeres, diversidad sexual, migración, entre otros. La información que se recopila y socializa en esos ejercicios multisectoriales, alimenta los instrumentos de planeación como el PIMUS. La Mesa de Coordinación de Igualdad Sustantiva es un espacio en el que participan varios grupos de trabajo para transversalizar la perspectiva de género mediante un proceso de co-creación. Los resultados de estos grupos de trabajo, son llevados por la Mesa al equipo técnico del PIMUS, para que informen su contenido. Además, la Ruta incluye los “Diálogos por la AMG”, que se basa en jornadas en campo para el levantamiento de información con la ciudadanía para todos los instrumentos de planeación, incluyendo el PIMUS. Estas jornadas permiten indagar, por ejemplo, sobre equipamiento y paradas de transporte público en zonas específicas, para tener retroalimentación de personas que habitan en diferentes partes del área metropolitana (IMEPLAN, 2021). El Transport Gender Lab del BID ha sido clave en la construcción del PIMUS, dado que en 2021 ha liderado dos talleres con funcionarios, destinados a entender mejor cómo incorporar la perspectiva de género en este instrumento de planificación.



AGENTES QUE PROPONEN

Participación ciudadana efectiva

La participación en el proceso es esencial en los PIMUS, dado que todos los actores involucrados tienen el derecho a expresar su opinión, ya que cada actor puede sufrir afectaciones, tener prioridades y perspectivas diferentes sobre cómo asignar recursos de diversos tipos (Dragutescu, 2020). Además, la perspectiva de género que traen actores diversos sobre sus propias dificultades de movilidad, es clave para entender sus dinámicas. Nadie mejor que quien usa un sistema de transporte para hablar de su realidad y sus necesidades de movilidad. Se debe considerar que muchas mujeres y personas pertenecientes a grupos poblacionales diversos no tienen el tiempo ni los recursos económicos para participar, o no pueden hacerlo porque no tienen con quien dejar a sus hijos mientras participan. A fin de asegurar que estos grupos participen en estos procesos de consulta, se deben mitigar estas barreras. Por ejemplo, en el caso de reuniones presenciales, proveer dinero que cubra el costo del transporte de la persona y su hijo para asistir al lugar de participación o asegurándose de que haya un espacio de cuidado mientras las madres o padres participan. Para reuniones virtuales, es fundamental asegurarse de que todos y todas tengan acceso a estos medios, así como conectividad y conocimiento para hacerlo. Además, dado que muchas personas nunca han tenido espacio para alzar su voz, guiar la reunión virtual o presencial de forma sensible al género, es fundamental para que todos y todas se sientan empoderados/as para plantear sus necesidades y sus opiniones.

Corredor Verde: Carrera Séptima

La Carrera Séptima es una de las avenidas emblemáticas de la ciudad de Bogotá. Su historia, los lugares comerciales, residenciales, financieros y universitarios que conecta, así como las importantes zonas verdes circundantes, la hacen una de los lugares del corazón de la ciudad. En este sentido, se ha planteado construir un Corredor Verde, que resalte el valor que tienen para Bogotá, pero conectándolo con las necesidades y oportunidades medioambientales de su entorno. El BID financió y ha participado activamente en la consultoría con la empresa Gehl, para el diseño sostenible del corredor, incluyendo la sostenibilidad social desde la perspectiva de género. A lo largo de la co-creación y diseño del Corredor Verde en la Carrera Séptima de Bogotá, se ha consolidado un proceso de participación ciudadana tanto por medios virtuales como presenciales. Específicamente el BID financió una consultoría con Tell para la implementación de estos procesos de participación. Así, a través de las redes sociales, y de la inscripción ciudadana para participar por medios virtuales, se ha fomentado que la gente aporte sus ideas sobre cómo se debe ver y construir la Séptima. Además, se han activado espacios de participación presencial en puntos estratégicos de la vía, para que los transeúntes puedan definir cómo se imaginan ese Corredor Verde. La participación ha involucrado residentes, visitantes, hombres, mujeres y niños que han plasmado sus ideas, sus miedos, sus percepciones y sus argumentos para este corredor vial.

Participa en el reto
¿Cómo quieres que sea el Corredor Verde de la Carrera Séptima?

Aporta tus ideas ingresando a:
bogotaabierta.co



ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ | IDPAC | BOGOTÁ

Video metodología de procesos de participación ciudadana

6

Datos de movilidad con enfoque de género

Para responder de manera efectiva a las necesidades de movilidad de usuarios diversos con perspectiva de género, es esencial realizar un diagnóstico con metodologías cualitativas y cuantitativas que permitan evidenciar sus particularidades, sus necesidades, y sus percepciones. Asimismo, incorporar la perspectiva de género en la definición de las variables que se observan y analizan es clave si se quiere construir una movilidad centrada en los y las usuarias. Puesto que la recolección de datos puede ser un ejercicio subjetivo, al cual la persona trae sus propios sesgos, es fundamental que las personas que realizan la recolección de los datos hayan sido previamente capacitadas en la perspectiva de género, en particular entendiendo a la relación entre género y movilidad. se presenta una lista de variables que el Transport Gender Lab desarrolló para analizar la movilidad con perspectiva de género:



Variables asociadas a las características de usuarios y a su situación socioeconómica

- Edad
- Sexo biológico
- Identidad de género
- Orientación sexual
- Nivel educativo
- Nivel de ingresos
- Estado laboral
- Tipo de empleo
- Estado civil
- Tamaño del hogar, incluyendo número de dependientes
- Estado de embarazo
- Discapacidad

Variables asociadas con la seguridad, desagregado por modo de transporte y por horario (diurno y nocturno)



- Percepción de seguridad personal
- Percepción sobre el acoso sexual
- Percepción sobre seguridad vial
- Nivel de victimización frente a diferentes tipos de delito
- Respuesta frente a casos de acoso sexual
- Estrategias para evitar el acoso sexual
- Respuesta frente a otros delitos
- Estrategias para evitar otros delitos

Variables vinculadas con las características de los viajes, desagregados por modo de transporte



- Motivo de viaje (trabajo productivo y reproductivo, otros)
- Acceso a diversos modos de transporte (distancia a una estación o parada)
- Gasto en transporte proporcional al ingreso o gasto total
- Viajes en cadena (número de trasbordos)
- Duración de los viajes
- Horario de uso del transporte
- Promedio de tiempos de viaje
- Nivel de hacinamiento



Variables vinculadas a la calidad de la infraestructura

- Diseño interno de vehículo de transporte (disponibilidad de rampas, espacio designado para coches de bebé, etc)
- Calidad de la infraestructura peatonal
- Calidad del alumbrado público
- Número de baños en funcionamiento por estación o parada



Variables que describen los no viajes:

- Razones de inmovilidad
- Nivel de movilidad insatisfecha
- Nivel de movilidad no satisfactoria
- Nivel de movilidad sacrificada
- Nivel de movilidad asociada

Fuente: (Montoya Robledo, Montes Calero, & Bernal Carvajal, 2021)

Información cualitativa y cuantitativa - Índice de Caminabilidad Sensible al Género de Curitiba

Recorrer las calles y sistemas de transporte haciendo observación participante detallada de las barreras existentes para la movilidad de las mujeres y tomando medidas específicas sobre ciertos aspectos en la infraestructura existente, permite entender mejor la capacidad del entorno para responder a las necesidades de los y las usuarias. Por ejemplo, el Índice de Caminabilidad Sensible al Género desarrollado por el BID en la ciudad de Curitiba, evalúa seis categorías específicas para analizar los elementos construidos del entorno, con el fin de mejorar la experiencia de los y las peatonas, y promover una mejor percepción de seguridad por parte de mujeres y niñas (BID, 2021). Las seis categorías que parten de datos cuantitativos y cualitativos son:



• **Aceras:** espacio libre para el peatón, materiales, condiciones del pavimento, e inclinación.



• **Comodidad y mobiliario urbano:** sombra y refugio, transparencia de los mobiliarios, oportunidad de sentarse, y alumbrado público.



• **Conectividad:** continuidad de la ruta, acceso al transporte público, ciclo-infraestructura, y las opciones de rutas elegibles.



• **Fachadas y edificaciones:** visibilidad, acceso, uso mixto, y entrada y salida de vehículos.



• **Seguridad vial:** velocidad, distribución vial, cruces, y accesibilidad física.



• **Señalización:** indicaciones para los peatones, representatividad e información sensible a género (Ex: campañas contra la violencia basada en género), y prioridad peatonal

7

Innovación y uso de nuevas tecnologías

La incorporación de la innovación y de nuevas tecnologías en la planificación y operación de los servicios de transporte puede contribuir a cerrar brechas de género en la movilidad. Específicamente dentro de la movilidad, la innovación crea un factor diferencial (valor agregado) en cada etapa del ciclo de vida de un proyecto: planificación, preparación, ejecución, implementación y operación. La innovación va más allá del uso de la tecnología, e involucra el desarrollo y uso de nuevos instrumentos de financiación, la incorporación de nuevas teorías para analizar y entender cambios de comportamiento y nuevos esquemas de regulación; entre otros, para operar y brindar servicios de transporte incluyentes. Además, la innovación en el transporte permite a los sectores público y privado aumentar la eficiencia de los servicios de transporte y mejorar la rendición de cuentas. Desde la perspectiva de género y en conexión con otros puntos del decálogo, la innovación posibilita: i) aumentar la participación de todos los actores en el proceso de toma de decisiones, incluyendo a mujeres y a población LGBTQ+; ii) promover enfoques transversales y multisectoriales como la igualdad de género; iii) mejorar la eficiencia en el funcionamiento de los sistemas de transporte respondiendo de manera directa a las necesidades de los y las usuarias; y iv) mejorar el monitoreo y la evaluación para informar las decisiones de política que mantengan a la diversidad de usuarios en el centro.

Ciencias del comportamiento para transformar patrones de violencia basada en género en el transporte público de Lima

Este proyecto en desarrollo por el BID, el Behavioural Insights Team (BIT) y la Autoridad de Transporte Urbano de Lima y Callao (ATU), utiliza metodologías de las ciencias del comportamiento para identificar e implementar “empujones” para la prevención del acoso sexual en el transporte urbano de Lima y Callao. Un empujón es un aspecto de la arquitectura de decisión que cambia el comportamiento de las personas de una manera predecible, sin prohibir opciones o cambiar significativamente sus incentivos económicos. Los empujones se caracterizan por alcanzar resultados de bajo costo, fáciles de implementar y con un impacto a largo plazo. Las intervenciones a testear se enfocan en la prevención primaria y secundaria del acoso sexual buscando involucrar a terceros como actores fundamentales en el proceso de prevención.

Metodología del BIT



Focalización

Definir el problema y determinar los resultados y objetivos medibles.



Exploración

Mapear el contexto y comportamientos relevantes



Solución

Considerar y diseñar la(s) intervención(es).



Testear

Diseñar, lanzar, probar, evaluar, aprender y adaptar.



Escalar

Incrementar la adopción de intervenciones efectivas.

Reconocimiento, prevención y respuesta a la violencia basada en género

Con base en los datos debidamente recolectados y la participación ciudadana, es posible identificar la alta prevalencia de la violencia basada en género que sufren especialmente las mujeres y la población LGBTQ+ en el espacio y el transporte público. Frente a esta situación, existen múltiples iniciativas que han implementado los gobiernos para prevenir y responder a estas situaciones. Las intervenciones para enfrentar el acoso sexual van desde algunas menos costosas y más factibles, como talleres educativos públicos sobre intervención de espectadores, capacitaciones a funcionarios, campañas comunicacionales y educativas, auditorías de seguridad con perspectiva de género, rutas de vigilancia especializadas, pasando por mejor señalización y limpieza. Luego están otras más costosas que incluyen: iluminación, diseño y construcción de estaciones seguras, alarmas y circuitos cerrados de televisión, y cabinas telefónicas para reportar emergencias. Algunas requieren de mayor coordinación interinstitucional e inversión financiera que requieren participación de otras entidades como líneas de atención psicosocial y jurídica, mayor participación de la policía, plataformas y aplicativos móviles, entre otros (Ding, Loukaitou-Sideris, & Agrawal, 2020).

Bájale al acoso

Esta estrategia integral se compone de dos grandes ejes: uno de **atención integral**, basado en una herramienta digital de denuncia mediante mensajes de texto, y un protocolo de atención y seguimiento en caso de un episodio de violencia dentro del sistema de transporte; y un eje **preventivo** a través de la sensibilización y generación de sanción social. Específicamente, el eje de prevención se basa en una serie de capacitaciones, tanto para funcionarios del sistema de transporte (incluidos conductores, recaudadores, guardias de seguridad y policía metropolitana) como para usuarios del sistema (se ha dado un especial énfasis en estudiantes de colegios, que representan un número importante de usuarios). El objetivo principal de este eje es desnaturalizar el acoso sexual y difundir el uso de la herramienta digital. Los contenidos incluyen el tema de masculinidades para funcionarios municipales; pero además se incorporan detalles específicos sobre la estrategia “Bájale al acoso”. Entre las actividades se encuentran dinámicas grupales lúdicas y contenidos digitales (videos). En el 2018, hubo un total de 4.000 personas capacitadas (Granada, Leño, Crotte Alvarado, Cortés, & Ortiz, 2018).



9

Infraestructura sensible al género

Un transporte accesible es aquel que puede tomarse en cualquier punto de la ciudad; es un servicio que conecta de manera segura, y al que se puede ingresar sin inconvenientes; es poder subir, bajar, y entrar, moverse en vagones, vehículos y estaciones de manera segura y cómoda. Tal como lo ha identificado el Transport Gender Lab, este tipo de transporte requiere de tres elementos clave que se deben considerar en el diseño urbano de la infraestructura para la transversalización de la perspectiva de género: la seguridad, la conectividad y el entorno construido. Los tres componentes deben comprenderse de forma integral, para responder a las necesidades de las mujeres y personas LGBTQ+ que se mueven por las ciudades (Bernal Carvajal, Montes Calero, & Montoya Robledo, 2021). Dentro de estos componentes se debe revisar: el acceso, la fluidez del movimiento, la buena iluminación y la fácil visualización desde y hacia otros usuarios, la señalización clara, fácil de leer y unificada, los andenes con buen mantenimiento, una clara visualización evitando espacios escondidos, los usos mixtos y servicios varios, los espacios de descanso o paradas para personas mayores, niños, niñas y personas que realizan actividades de cuidado, y el acceso a baños y a cambiadores de bebés que sean limpios y seguros.

Cabinas de lactancia Maternelle Metro de Lima

Creadas en 2019 entre la Línea 1 y Maternelle (empresa especializada en artículos para mamás y bebés), las salas de lactancia en el Metro de Lima son un hito en el transporte público urbano de la ciudad al ser la primera infraestructura de este tipo. Las salas son de uso gratuito y pueden ser usadas por todas las madres pasajeras y trabajadoras del sistema de metro. El espacio se ha diseñado como un lugar cómodo, limpio y seguro que busca promover la alimentación saludable y el vínculo entre madre y niño. Además de contar con el espacio, se ofrece a madres y padres orientación para el cuidado de bebés, uso de cojines y accesorios para fomentar la lactancia materna. Están localizadas en el primer nivel de la Estación Gamarra en el distrito de La Victoria, una de las estaciones con mayor demanda en el sistema.



Mujeres trabajando en transporte

La participación laboral de mujeres y la población LGBTQ+, en las agencias, organizaciones y empresas ligadas a la planeación, construcción, operación del sector transporte, en toda la cadena de valor, desde puestos operativos a técnicos y de liderazgo, es mínima. Existe un desafío de segregación ocupacional, explicado por múltiples factores, entre los que se han identificado estereotipos de género, condiciones laborales insuficientes (horarios, licencias, infraestructura), limitada mano de obra capacitada, pocos prospectos de carrera, ausencia de políticas públicas y corporativas que alienten su inclusión y una percepción de las labores como no aptas para las mujeres, entre otros. No obstante, la literatura destaca los beneficios que genera una fuerza laboral más diversa para las organizaciones públicas y privadas. Fomentar la participación de mujeres y de población LGBTQ+ en toda la cadena de valor del transporte, permite no sólo generar mayor igualdad en cuanto a la representación, sino también traer su perspectiva, su creatividad y mayores posibilidades de innovación a las decisiones que se tomen frente a una movilidad realmente incluyente.

Dentro de los beneficios reportados por la inclusión de mujeres se pueden resaltar:



Aumento de ganancias y una mayor productividad



Atracción de talentos para cubrir vacantes y aumento en la tasa de retención



Mejor imagen pública y satisfacción de clientes



Mayor creatividad e innovación en los equipos de trabajo



Aumento en la satisfacción y compromiso de los empleados



Mayor eficiencia en la operación de los vehículo y aumento en la seguridad

(Granada et al., 2019; OIT, 2019)

ALC es la segunda región en el mundo respecto del número de mujeres en posiciones de liderazgo, con 34.1%. Sin embargo, el transporte es uno de los sectores con menos participación de mujeres en este tipo de cargos. En 17 metros de la región analizados, se encontró que, hasta hace poco, solo cinco mujeres eran cabezas directivas: la directora general del metro de la Ciudad de México, la vicepresidenta del metro de Santiago, la presidenta del Subterráneo de Buenos Aires, la Sub-directora general del Metro de Panamá, y la presidenta del Metro de Valencia en Venezuela.

Mujeres conductoras en el transporte público de Santiago (Chile)

La iniciativa consistió en un proceso abierto de convocatoria para mujeres que desearan ser capacitadas con cursos de conducción profesional para obtener la licencia que les permitiera incorporarse como conductoras del transporte público de la ciudad RED (antes Transantiago). La convocatoria se realizó a través del programa “Jefas de Hogar” donde se promocionó el programa para 200 mujeres conductoras. Bajo este programa, las escuelas de conducción involucradas, las empresas concesionarias y el Estado reafirmaron su interés por aumentar el número de mujeres en el sector.

La iniciativa fue evaluada por el TGL y entre los resultados se encontró que las mujeres fortalecieron su situación económica, lo que también tiene una repercusión directa en su autoestima. Adicionalmente, las mujeres conductoras expresaron sentirse orgullosas por ser pioneras en esa labor tradicionalmente masculina. Los operadores participantes destacaron que las mujeres son más responsables y comprometidas con un mejor trato a los pasajeros, mejorando su imagen pública. Adicionalmente se reportaron mejoras en el ambiente laboral.

Sin embargo, en el estudio también se identificaron barreras para las mujeres conductoras: las políticas que permitan una conciliación entre la vida laboral y familiar, la falta de infraestructura diferenciada como baños y zonas de cambio de ropa, la escasez de procedimientos frente al acoso sexual y la inseguridad.

El estudio presenta factores que facilitaron que las mujeres se mantengan en estas nuevas labores como el salario, los procesos de inducción y contar con un período de práctica de conducción antes de comenzar su trabajo en la ruta. Las mujeres también resaltaron la importancia de contar con una red de apoyo que contribuya con el cuidado en sus hogares.

La Dirección de Transporte Público Metropolitano premió a las mejores conductoras, como complemento a la iniciativa. El objetivo fue visibilizar la incorporación de conductoras y potenciar el discurso de la inclusión de más mujeres en el sector.



Conclusión

La movilidad incluye el recorrido entero desde que una persona sale de su casa y se dirige hasta que llega a los lugares en los que planea desarrollar actividades productivas y reproductivas, de ocio o de participación política. Incluye modos diversos que van desde la caminata y el uso de la bicicleta, hasta la movilidad motorizada en vehículos privados o de transporte público. Una movilidad planeada alrededor del concepto de sostenibilidad tiene al elemento humano en el centro y reconoce que los seres humanos somos diversos. Por ello, la perspectiva de género en esta planeación de la movilidad permite responder a las múltiples necesidades de personas que se mueven de manera diferente por los centros urbanos. Para planear de manera sostenible, especialmente desde el punto de vista social, y con perspectiva de género debe: existir una mirada de largo plazo construida a partir de datos con perspectiva de género, que integre el transporte y su conexión inter-jurisdiccional, que fomente la efectiva participación de múltiples actores y agencias así como el liderazgo femenino y LGBTQ+ en el sector, que haga uso de la innovación y las nuevas tecnologías, que construya infraestructura sensible al género y que reconozca y responda a la violencia basada en género.

Este decálogo es un esfuerzo, primero, por proponer criterios claros que pueden servir para planear la movilidad alrededor de los seres humanos, incluyendo la diversidad de mujeres y población LGBTQ+. Segundo, por resaltar iniciativas que ya se han implementado en la región. Esto, no sin antes aclarar que cada ciudad y las personas que las atraviesan presentan sus especificidades, y que el éxito de los PIMUS depende de la planeación adaptada al contexto y necesidades de cada ciudad. Esperamos que el decálogo sea un aporte para llevar a la práctica la transversalización de la perspectiva de género, buscando una movilidad que realmente incluya a cada persona en los centros urbanos de ALC.

Referencias

-
- Allen, H. (coord. . (2018). *Ella se mueve segura. Un estudio sobre la seguridad personal de las mujeres y el transporte público en tres ciudades de América Latina*. Caracas.
- Área Metropolitana del Valle de Aburrá. (2020). *Plan Maestro de Movilidad para el Valle de Aburrá*.
- Banco de Desarrollo de América Latina. (2017). *Crecimiento urbano y acceso a oportunidades*.
- Banick, R. (2009). Bus Rapid Transit and the Latin American City: Successes to Date, But Miles to Go. Retrieved September 15, 2019, from Council on Hemispheric Affairs website: <http://www.coha.org/bus-rapid-transit-and-the-latin-american-city-successes-to-date-but-miles-to-go/>.
- Bernal Carvajal, V., Montes Calero, L., & Montoya Robledo, V. (2021). *Manual para la inclusión de la perspectiva de género en el diseño urbano Infraestructura de Transporte*.
- BID. (2021). *Índice técnico de caminabilidad sensible al género*. Curitiba.
- Ding, H., Loukaitou-Sideris, A., & Agrawal, A. W. (2020). Sexual Harassment and Assault in Transit Environments: A Review of the English-language Literature. *Journal of Planning Literature*, 35(3), 267–280. <https://doi.org/10.1177/0885412220911129>.
- Dragutescu, A. (2020). *Addressing Gender Equity and Vulnerable Groups in SUMP*s.
- Esperón, F., & Ministerio de Transporte de Argentina. (2020). *Trasversalización del enfoque de género en la política de subsidios al transporte*. Bogotá.
- Gordon, A. R., & Meyer, I. H. (2008). Gender nonconformity as a target of prejudice, discrimination, and violence against LGBT individuals. *Journal of LGBT Health Research*, 3(3), 55–71. <https://doi.org/10.1080/15574090802093562>.
- Granada, I., Leaño, J. M., Crotte Alvarado, A., Cortés, R., & Ortiz, P. (2018). *Género y Transporte Quito*. <https://doi.org/http://dx.doi.org/10.18235/0001385>.
- Granada, I., Navas, C., Ramos, C., Glen, C., Reyes, F., Ayala, V., ... Rubio, D. (2019). Inclusión laboral femenina en labores de conducción del sistema de transporte público de Santiago. *Inclusión Laboral Femenina En Labores de Conducción Del Sistema de Transporte Público de Santiago*. <https://doi.org/10.18235/0001836>.
- Granada, I., Urban, A.-M., Monje Silva, A., Ortiz, P., Pérez, D., Montes, L., & Caldo, A. (2016). *El porqué de la relación entre género y transporte*. <https://doi.org/http://dx.doi.org/10.18235/0000341#sthash.oZyQHVRG.dpuf>.
- IMEPLAN. (2021). *Ruta de trabajo de la Mesa de Coordinación de Igualdad Sustantiva en el proceso de co-construcción del Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable del AMG*. Guadalajara.
- Jaimurzina, A., Muñoz, C., & Pérez, G. (2017). Género y transporte: experiencias y visiones de política pública en América Latina. *Ingeniare Revista Chilena de Ingeniería*.

- Jehanno, A., Niang, H., Ortiz, J., Laborde, P., & López Camacho, P. (2018). *Desafíos para la integración de sistemas de transporte masivo: Manual de Buenas Prácticas*.
- Ministerio de Transporte de Argentina. (2017). *Informe Técnico Tarifa Integrada del Transporte Público en el AMBA*.
- Montoya-Robledo, V. (n.d.). *Overlooked Mobility: Domestic workers commuting in Bogotá, Medellín and Sao Paulo*.
- Montoya Robledo, V. (2019). "Uno se resigna a que el transporte es así": Trabajadoras domésticas sindicalizadas atravesando Medellín. *Revista CS*.
- Montoya Robledo, V., Bernal, V., Montes, L., & Armijos, J. P. (2021). Mujeres líderes en el sector transporte que cambian paradigmas. *Moviliblog*.
- Montoya Robledo, V., & Escovar Alvarez, G. (2020). Domestic Workers' Commutes in Bogotá: Transportation, Gender and Social Exclusion. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*.
- Montoya Robledo, V., Montes Calero, L., & Bernal Carvajal, V. (2021). *Recolección de datos cuantitativos de movilidad con perspectiva de género*. Washington D.C.
- Montoya, V., Bernal, V., Montes, L., & Esperon, F. (2021). "¿Y ahora cómo alimento a mi bebé?": cabinas de lactancia para trabajadoras y usuarias del transporte público. *Moviliblog*.
- Mora Martínez, E. (2020). *Construcción de indicadores*. San José.
- OIT. (2019). *Argumentos para un cambio*. Retrieved from https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---dgreports/---dcomm/---publ/documents/publication/wcms_700977.pdf.
- Oxfamintermon. (2018). Definición de sostenibilidad: ¿sabes qué es y sobre qué trata? | Ingredientes que Suman. *Apuntes: Revista de Estudios Sobre Sostenibilidad*. Retrieved from <https://blog.oxfamintermon.org/definicion-de-sostenibilidad-sabes-que-es-y-sobre-que-trata/>.
- Pereyra, L., & Bramuglla, J. (2019). *Plan De Género Y Movilidad*. 90.
- Quiñones, L. M. (2018). *Sexual harassment in public transport in Bogotá*. The London School of Economics and Political Science.
- Siles, R., & Mondelo, E. (2012). *Gestión de Proyectos para Resultados: Guía de Gestión de Proyectos*. Banco Interamericano de Desarrollo

