



Género y transporte urbano

iNUA#3: Implementando la Nueva Agenda Urbana

“Promoveremos el acceso de todos/as a los sistemas de transporte terrestre, marítimo y de movilidad urbana, optimizando su seguridad, asequibilidad, accesibilidad y sostenibilidad, así como también las necesidades de edad y de género, las cuales permitan una participación significativa en las actividades sociales y económicas de las ciudades y otros asentamientos humanos. De esta manera la integración de planes de transporte y movilidad a las planificaciones urbanas y territoriales podrán lograr la promoción de una amplia gama de opciones de transporte y movilidad.”

Nueva Agenda Urbana #114

El transporte urbano se considera a menudo neutro en términos de género: un sistema de carreteras o de autobuses beneficia a todos/as por igual. Sin embargo, ¡no es así! Las mujeres y los hombres tienen diferentes condiciones previas, necesidades y restricciones para utilizar el transporte. Cuando esto no se tiene en cuenta, la planificación y los proyectos no satisfacen adecuadamente la demanda y el transporte es ineficiente e insostenible.

Hay un componente importante de igualdad de género en el transporte en la Nueva Agenda Urbana que debe aplicarse.

1. ¿Por qué el género es un factor importante para los sistemas de transporte urbano?

La movilidad representa un requisito previo para acceder a bienes y servicios fundamentales: salud, trabajo, educación, ocio. Las mujeres enfrentan más restricciones a la movilidad, y sus patrones de viaje difieren de los de los hombres, debido a sus diferencias en necesidades y tareas. A su vez, esto se manifiesta porque generalmente tienen menos disponibilidad de tiempo y menos acceso a recursos financieros. Al mismo tiempo, las mujeres corren un mayor riesgo de ser vícti-

mas de la delincuencia y la violencia. Por lo tanto, las mujeres tienen diferentes requerimientos de sistemas de transporte y espacio.

Las mujeres tienen más probabilidades de sufrir de condiciones de pobreza: according to the United Nations Según el Informe sobre Desarrollo Humano del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), el 70% de los 1.200 millones de personas que viven en la pobreza en todo el mundo son mujeres. Esta situación se pronuncia en mayor medida en zonas urbanas. Además, se observa como tendencia mundial un número creciente de mujeres jefas de hogar, lo que significa un mayor esfuerzo tanto en el cuidado de la familia como en la obtención de ingresos para estas mujeres. **La asequibilidad del transporte es especialmente importante para las mujeres y las niñas:** No sólo son más propensas a ser pobres, sino que serán las primeras dentro de una familia en renunciar a un viaje si esto significa permitir que el hombre vaya a trabajar o que los niños vayan a la escuela.

Las mujeres tienen diferentes patrones de viaje: generally, En general, en comparación con los hombres, las mujeres en zonas urbanas tienden a realizar más viajes, de paradas más cortas y en horarios más variados.

Utilizan el transporte público y caminan más que los hombres y tienden a hacer más viajes fuera de las horas punta, no relacionados con el trabajo y viajando a lugares más dispersos. También son más propensas a combinar viajes, lo que significa que cuando viajan, tienden a tener múltiples propósitos y múltiples destinos dentro de un mismo viaje. Esto **puede** tenerse en cuenta en la estructura de tarifas y en el diseño de nuevas rutas de transporte.



imagen: Mujer con cochecito tratando de entrar en el autobús.

Las mujeres utilizan principalmente el transporte público y dependen de su accesibilidad: Si sólo hay un vehículo disponible en el hogar, generalmente el hombre lo usará. Además de caminar, las mujeres dependen principalmente del transporte masivo. En las vías peatonales **encuentran barreras físicas, como bordillos altos y escalones que les impiden un tránsito fácil, a diferencia de los hombres capaces, quienes en general las pueden sortear.** Por otro lado, todos aquellos que sufren de una discapacidad física también tienen dificultades para acceder al transporte público. Les cuesta más abordar y bajar, ya sea porque viajan con niños o paquetes o porque los escalones son demasiado empinados. Además, las mujeres se ven más afectadas por cuestiones de calidad o capacidad. Por ejemplo, el hacinamiento se convierte en un problema de seguridad para las mujeres, ya que facilita el acoso sexual y comportamientos inapropiados.

Las mujeres se ven más afectadas por cuestiones de seguridad: Las mujeres y niñas se enfrentan a la violencia y al acoso cuando utilizan el espacio público, especialmente

en el transporte público, así como también se ven más comúnmente afectadas por la violencia de género debido a su condición subordinada en muchas sociedades, por la discriminación de las cuales son objeto y por su mayor vulnerabilidad a la violencia. **La violencia en los lugares públicos reduce la libertad de movimiento de las mujeres y las niñas,** su capacidad de asistir a la escuela o al trabajo y de participar plenamente en la vida pública.

2. Recomendaciones para una planificación del transporte público que tenga en consideración las desigualdades de género.

El transporte opera en un espacio social con un alto componente de género. Existen buenos ejemplos para integrar las problemáticas de género en el transporte urbano. Posibilidades para mejorar la seguridad son, por ejemplo, **servicios exclusivos para mujeres o mejorar la calidad e inclusión de las mujeres en las operaciones del transporte público.**

El diseño del espacio público también es importante: debe ser **diseñado para caminar y andar en bicicleta con seguridad, y permitir cierto control social.**

El desarrollo y la implementación de un transporte sensible a las desigualdades de género requiere recursos en términos de financiación y capacidad de la administración de la ciudad, pero esto suele ser bastante rentable teniendo en cuenta los riesgos de construir una infraestructura inadecuada y malgastar recursos si no se tiene en cuenta a las mujeres. La planificación del transporte sensitivo a las desigualdades de género puede ser apoyada mediante el establecimiento de un **Plan de Acción de Género (GAP por sus siglas en inglés).**

Desarrollar un Plan de Acción de Género (GAP).

Un **GAP** es una herramienta de planificación integrada para incluir la igualdad de género en un proyecto. Esta se basa en análisis detallados, que identifican las principales desigualdades y limitaciones de género que el proyecto debe tratar de mejorar.

Dentro de un PAG se deben priorizar las acciones y programar la implementación de las medidas, incluyendo campañas de concientización pública. Puede integrarse en un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (SUMP por sus siglas en inglés).

Los entrevistados hablan:
Más del 70% sufre acoso en el transporte público
El 75% dice que el perpetrador fue otro pasajero
20% por el conductor
En 5% dicen que era el conductor
En 34% de los casos, las mujeres fueron tocadas o manoseadas
7% de los casos involucran seguimiento, acecho o bloqueo del camino
Menos del 4% de las víctimas pidieron ayuda



Los entrevistados hablan:
31% de estudiantes, 23% de mujeres trabajadoras
El 20% de las amas de casa reducen el uso del transporte público después un acoso y optan por tomar formas de transporte más costosas.
El 40% de las mujeres evitan viajar de noche, reduciendo sus oportunidades de participar en ofertas educativas adicionales o de socializar
La mayoría siente que debe cubrirse para evitar atención no deseada

Gráfica: Experiencias de mujeres en el transporte en Karachi. Source: ADB2015]

Actividad	Objetivo	Responsabilidad	Plazo
Asegurar que todas las estaciones de BRT sean socialmente inclusivas y con enfoque de género.	Cada estación de BRT está adecuadamente iluminada y cuenta con (i) baños separados para hombres y mujeres, (ii) mostradores de boletos electrónicos prioritarios para ancianos y discapacitados, y mostradores separados para mujeres, (iii) instalaciones de CCTV, (iv) tableros de instrucción con números de teléfono de ayuda y señales de dirección codificadas por colores, en los idiomas locales, y (v) escritorios visibles para reportar incidentes de hostigamiento y otros delitos.	Jefe de TransPeshawar, Especialista Social y de Género, Director del proyecto y personal relevante de consultores locales.	Durante la fase de construcción hasta el primer año de operación.
Llevar a cabo un estudio sobre el impacto del BRT en las vidas de los residentes de Peshawar, con impactos específicos en hombres, mujeres, niños, ancianos y personas con discapacidad.	a) Informe sobre el impacto del BRT en la ciudad de Peshawar en general, y de los residentes en particular, presentado a TransPeshawar con copia al ADB. b) Al menos un video documental que capture las experiencias y percepciones previas y posteriores a la BRT de un número igual de hombres y mujeres entrevistados.	TransPeshawar Company, Director del proyecto, personal social y de género, consultores locales	a) Año 2 de las operaciones del BRT b) Video previo al BRT: P3 de 2018; Publicar video: Año 2 de operación del BRT
Contratar personal femenino	Al menos el 20% del personal son mujeres	TransPeshawar Company, Director del proyecto y personal pertinente	Año 1 de la implementación del proyecto

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

Definición de objetivos

- Prioritise areas and communities and provide framework for local action.
- Define clear targets and include specific activities and indicators that will help to achieve them within a defined time frame.

Revisar el Marco de Trabajo

- Revisar el marco institucional.
- Construir programas que permitan la acción local e introducción de temática de género en la agenda de la planificación urbana.
- Fomentar el equilibrio de género en los departamentos internos responsables del transporte.
- Revisar los marcos legales para la protección de las mujeres y asegurar que las mujeres tengan protección legal contra la violencia en los espacios públicos y en el transporte público.

Participación de las Partes Interesadas

- Establecer mecanismos de cooperación con los departamentos pertinentes dentro y fuera de los límites de gestión de su área administrativa o ciudad.
- Co-crear acciones y planes con un gran número de partes interesadas.
- Identificar e involucrar a las partes interesadas, reconociendo a ciudadanos influyentes y organizaciones de base que están trabajando en el tema de género en su ciudad y construir una mejor comprensión de las necesidades de las mujeres en las diferentes comunidades.
- Construir confianza.

Recolección de Datos

- Utilizar los métodos de encuesta más avanzados para proporcionar datos de transporte precisos y más completos sobre los diferentes patrones de movilidad de hombres y mujeres. Realizar encuestas y grupos focales para determinar las diferencias locales y las normas culturales/sociales entre hombres y mujeres.
- Recopilar datos desagregados por sexo y datos sobre el transporte no motorizado, así como sobre los medios de transporte motorizados. Las mujeres y los niños realizan

un gran número de viajes a pie o en bicicleta. Este número de viajes es a menudo subestimado en una ciudad.

- Las auditorías de seguridad son una forma de incorporar las cuestiones de seguridad en el proyecto. Esto es posible en cualquier fase, desde la planificación, diseño, hasta la implementación. Las auditorías de seguridad permiten a la población local proporcionar información precisa y útil a los planificadores, diseñadores y proveedores de servicios.

Implementación y Monitoreo

- Pensar en la temática de género en el diseño y operaciones. Esto significa también emplear a mujeres en el sector del transporte.
- Monitorear y evaluar, revisar y actualizar el GAP, para luego aplicar un seguimiento con enfoque de género específico.
- Reajustar si es necesario y actualizar el plan regularmente (cada 4-7 años).
- Empoderar y capacitar a las fuerzas de seguridad con líneas de ayuda y equipos dedicados a contrarrestar la violencia y el acoso sexual.



Las mujeres participan activamente en el proceso de planificación. Foto de SUTP

Roles y Responsabilidades	<ul style="list-style-type: none"> • ¿Quién hace qué? • ¿Cómo? • ¿Cuándo? • ¿Con quién?
Acceso y Control	<ul style="list-style-type: none"> • ¿Quién posee qué? • ¿Quién decide por quién? • ¿Quién se beneficia? • ¿Quién pierde?
Contexto	<ul style="list-style-type: none"> • ¿Cuáles son las influencias culturales y sociales? • ¿Cuáles son los factores económicos? • ¿Por qué no es igual?

Preguntas típicas para construir un GAP. Fuente: autores, basado en H. Allen 2017

3. ¿Qué pueden hacer los/as alcaldes/as para iniciar el proceso?

Los/as alcaldes/as juegan un papel esencial en hacer que el transporte tenga un enfoque de género, el cual debe ser considerado en todas las etapas del proceso de planificación: recolección de datos, planificación y diseño, implementación y monitoreo. Reconocer la necesidad de que un/a alcalde/sa aborde las cuestiones de género envía un importante mensaje político, ya que permite plantear las problemáticas claves que deben considerarse en esta temática, como lo es por ejemplo el apoyo a la participación de las mujeres en la toma de decisiones, la mejora de la accesibilidad, la seguridad y el confort de los medios de transporte y la planificación de los servicios de transporte en respuesta a las necesidades de género. Como alcalde/sa, usted debería:

- ➡ Consultar con los responsables de los departamentos de planificación urbana y movilidad sobre sus enfoques actuales para incluir el género en la planificación de la movilidad urbana.
- ➡ Establecer un comité de múltiples partes interesadas que dirija el desarrollo de un Plan de Acción de Género (GAP).
- ➡ Consultar con universidades locales, expertos en género y transporte y grupos de mujeres para establecer mejor las necesidades de las mismas en su ciudad.
- ➡ Evaluar si los programas de apoyo nacionales o las iniciativas internacionales pueden apoyar sus ambiciones y asignar recursos a la preparación estratégica y la implementación de un GAP.
- ➡ Establecer responsabilidades claras y asignar los recursos y mandatos necesarios a su administración. Asegurar que los distritos y consejos locales tengan acceso a fondos limitados para acciones de base.
- ➡ Revisar el número de mujeres en sus departamentos de transporte y planificación urbana para asegurarse de que también existe un buen equilibrio de género en los procesos internos de toma de decisiones.
- ➡ ¡Aprenda de los demás!
- ➡ Por ejemplo, véase el Plan de Integración de la Perspectiva de Género para la Ciudad de Viena o la Acción para la Igualdad del Transporte para Londres como fuente de información.
- ➡ For example see the [Gender Mainstreaming Plan for the city of Vienna](#) or the [Action on Equality from Transport for London](#) for inspiration.

Publicado por:
Deutsche Gesellschaft für
Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

Domicilio social
Bonn and Eschborn, Germany

Dirección
Dag-Hammarskjöld-Weg 1-5
65760 Eschborn/Deutschland
T +49 61 96 79-2650
F +49 61 96 79-11 15
I www.sutp.org and sutp@sutp.org

Bonn 2017

Autores:
Kristina Kebeck, Laura Mark, Bonn

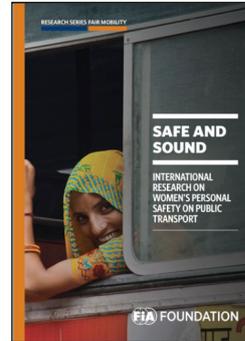
Enlaces URL:
Responsabilidad por el contenido de las páginas web externas enlazadas en esta publicación siempre recae en sus respectivos editores. GIZ se disocia expresamente de dicho contenido.
GIZ es responsable del contenido de esta publicación.

4. ¿Dónde aprender más?

Existe un número creciente de recursos disponibles para orientar la adopción de medidas en materia de género y transporte.

Módulo de GIZ SUTP sobre Género y Transporte Urbano

http://www.sutp.org/files/contents/documents/resources/A_Sourcebook/SB7_Social-Issues-in-Transport/GIZ_SUTP_SB7a_Gender-and-Urban-Transport_EN.pdf



Sano y Salvo

An international literature review of published literature and examples of good practice.

<https://www.fiafoundation.org/connect/publications/safe-and-sound>

CAF: Género

The section on the website collects news and studies with special focus on Latin America <https://www.caf.com/en/topics/g/gender/>

SheMoves: Cuestiones de la mujer en el transporte producido en nombre de la Comisión Europea (DG MOVE)

https://wiit-paris2014.sciencesconf.org/conference/wiit-paris2014/pages/shemoves_wiit_web_2.pdf

ONU Mujeres

Ciudades seguras y espacios públicos seguros para las mujeres - el sitio web también tiene una serie de recursos sobre transporte seguro para las mujeres <http://www.unwomen.org/en/what-we-do/ending-violence-against-women/creating-safe-public-spaces>

WRI: Ciudades seguras y espacios públicos seguros para las mujeres - el sitio web recoge noticias sobre su trabajo relacionado con el género

<http://www.wri.org/our-work/topics/gender>

ADB - Banco Asiático de Desarrollo
Herramientas de Género – Transporte

Herramientas de Género – Transporte
Este juego de herramientas proporciona orientación para los especialistas del sector del transporte y sobre cómo incorporar las cuestiones de igualdad de género en el diseño, la ejecución y la participación en la formulación de políticas de transporte.

<https://www.adb.org/documents/gender-tool-kit-transport-maximizing-benefits-improved-mobility-all>



GIZ-SUTP se enorgullece de ser socio de:



Transformative Urban Mobility Initiative

Para apoyar la transición global del transporte, el BMZ inició el TUMI como contribución a la implementación de la Nueva Agenda Urbana en conjunto con 10 instituciones socias fuertes
Más información: www.transformative-mobility.org