

**BANCO MUNDIAL**

II Congreso Internacional de Urbanismo y Movilidad

———— 2018 ————

[PT4ME. PT4YOU. PT4ALL](#)

Veronica Raffo



THE WORLD BANK

## ¿CÓMO SE DESPLAZAN LAS MUJERES?

Lima, Rio de Janeiro,  
Buenos Aires



# ¿POR QUÉ ES IMPORTANTE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO EN LA MOVILIDAD?

Las mujeres suelen ser las responsables de los viajes domésticos por lo que sus duraciones de viaje medias y sus porcentajes de ingresos gastados en transporte son más altos. Esto limita su acceso a ciertas zonas de empleo.



Distancias más cortas



Mayor uso multimodal



Velocidad más baja



En horas valle

Una planificación de transporte debe tener en cuenta estas diferencias en patrones de movilidad para mitigar los efectos negativos sobre las mujeres.





# ¿POR QUÉ ES IMPORTANTE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO EN LA MOVILIDAD?

Por otro lado, las mujeres son el principal blanco del transporte inseguro.

80%

Porcentaje de mujeres con miedo a ser acosadas en espacios públicos globalmente.

16.5%

Reducción de la participación de la mujer en la fuerza laboral en los países en desarrollo debido a la falta de seguridad en el transporte (ILO 2017)



# LA ESTRATEGIA DEL BANCO MUNDIAL

## Un triple enfoque

Asegurarse que nuestra cartera de transporte está abordando las diferentes necesidades de movilidad y consideraciones de seguridad para las mujeres en todos los medios de transporte y a través de todas las regiones.

Nuestro triple enfoque:

- **Difusión**  
Campaña global: Public Transport for Me, Public Transport for You, Public Transport for All  
[PT4ME. PT4YOU. PT4ALL](#)
- **Herramientas**  
Desarrollo de herramientas de uso global para abordar aspectos de género en el transporte público
- **Operaciones**  
Asegurarse que todos los proyectos de transporte urbano tienen en cuenta la movilidad y seguridad de las mujeres. 75% de los proyectos del pasado año fiscal (FY18) con etiqueta de género.



## África

### BRT de Dakar

Aborda el acoso a mujeres mediante mecanismos de reporte, un diseño sensible a las problemáticas de género, entrenamiento y concientización.

### Dar es Salaam UTI

Desarrollo de un sistema de mapeo de acosos sexuales.

## Oriente Medio y Norte de África

### Transporte Urbano en Beirut y Karachi

Trata la seguridad personal de las mujeres en el transporte público con una mejora en la infraestructura y los servicios de transporte, entrenamiento y campañas de concientización.





A world map with a light gray background. The landmasses are outlined in black. India is highlighted in a solid red color, making it stand out from the rest of the world map.

## Asia del Sur


### BRT de Dhaka y Transporte Urbano de Mumbai

Mecanismos de reporte,  
diseño sensible a las  
problemáticas de  
género, concientización  
y entrenamiento.

### Canal de Assam

Diseño de las terminales  
tratando las  
necesidades de  
movilidad de mujeres.





## Latinoamérica y el Caribe

### Metro de Quito

Aborda el acoso a mujeres mediante mecanismos de reporte, concientización y entrenamiento.

### Metro de Bogotá

Emplea mujeres y fija al Concesionario ciertos objetivos de género.

# ESTUDIO COMPARATIVO

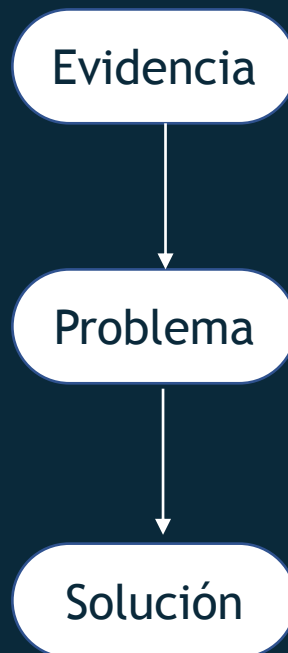
## La movilidad de las mujeres en Latam

El **objetivo** del estudio es proveer evidencia sobre las **barreras y facilitadores que influyen sobre la movilidad de las mujeres** en contextos urbanos

Que pueden limitar la movilidad de las mujeres y por lo tanto el acceso a oportunidades económicas,

Para informar el diseño de políticas e iniciativas que exitosamente resuelvan las limitaciones y promuevan los facilitadores.

Umbrella Facility for Gender Equality



# ESTUDIO COMPARATIVO

## La movilidad de las mujeres en Latam

### Motivación

- **La construcción de infraestructura y sistemas de transporte no basta para asegurar la movilidad de usuarios y el desarrollo social.** El contexto social -valores, normas y estructuras- moldean también el comportamiento de las y los usuarios y las preferencias en cuanto al uso de transporte.
- **Evidencia limitada sobre los elementos que influyen las decisiones diferenciadas del uso de transporte para mujeres y hombres.** Los métodos cuantitativos nos han ayudado a identificar las diferencias en los patrones de movilidad de mujeres y hombres. Por ejemplo: las mujeres realizan viajes más cortos, multi-modales y a horas no pico. Esta evidencia proviene sobre todo de países en desarrollo.
- **Sin embargo, poco sabemos sobre cuáles son las razones detrás de estos patrones** ¿cuáles son las implicaciones para el acceso a mejores oportunidades de empleo? ¿qué puede hacer el sector transporte para impactar positivamente en la movilidad de las mujeres? Estas son algunas de las preguntas que nos pueden ayudar a responder los estudios cualitativos.





# ETAPAS DE INVESTIGACIÓN



Análisis de literatura  
sobre movilidad urbana

Investigación cualitativa

- Grupos focales
- Entrevistas en profundidad (hombres/mujeres)
- Entrevistas informantes clave

Informar futuras intervenciones

**12**  
GRUPOS FOCALES

**204**  
ENTREVISTAS  
Mujeres y hombres,  
Jóvenes 18-29 años,  
Mayores de 30-50 años e  
Informantes claves:  
Gobierno,  
Transportistas,  
ONGs/academia,  
Líderes comunitarios

**Río de Janeiro, Lima,  
Buenos Aires**





## VILLA 31

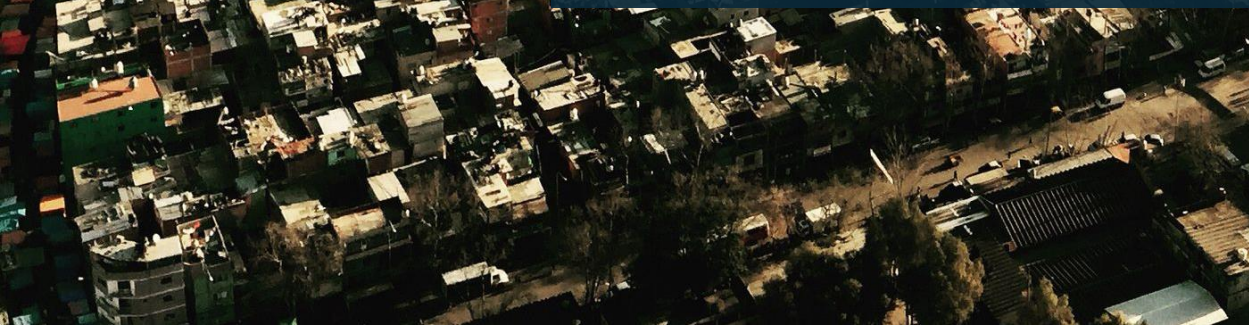
Ciudad Autónoma  
de Buenos Aires



Alta Accesibilidad



Bajos ingresos



## BARRIO EJÉRCITO DE ANDES

3F, Provincia de  
Buenos Aires

Baja Accesibilidad





## RESULTADOS BUENOS AIRES: BARRERAS IDENTIFICADAS

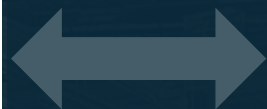


Estas barreras que enfrentan las mujeres en las comunidades estudiadas no son independientes unas de otras sino que se interrelacionan reforzando patrones negativos que dificultan aún más el acceso de las mujeres a mejores oportunidades.

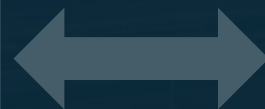


# RESULTADOS BUENOS AIRES: BARRERAS IDENTIFICADAS

Responsabilidad  
del hogar



Deficiencias de  
transporte



Seguridad

Mirada masculina favorable y decisiones económicas compartidas PERO las mujeres mantienen la responsabilidad del hogar.

Los horarios y posibilidades de empleo de las mujeres se ven condicionados por la necesidad de cuidar de sus hijos y trasladarlos a las diferentes actividades.

Este cuidado se extiende hasta la adolescencia para evitar que los hijos caigan en el delito o las drogas.



# RESULTADOS BUENOS AIRES: BARRERAS IDENTIFICADAS



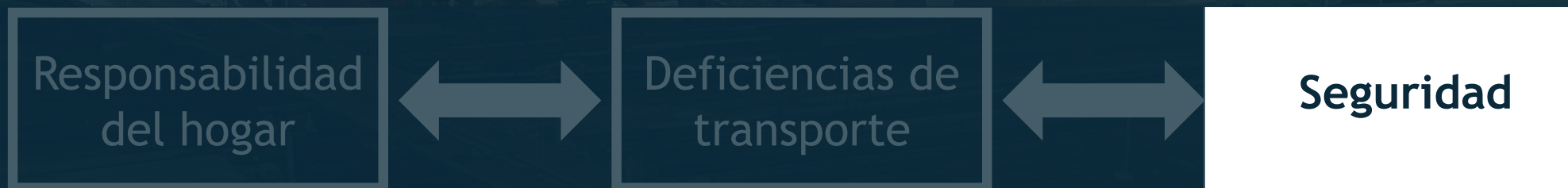
La falta de transporte público dentro del barrio les obliga a caminar más y por lugares más inseguros para tomar el transporte. Esto agrega tiempo a su traslado y aumenta los costos ya que deben realizar múltiples combinaciones o utilizar medios de transporte informal.

Problemas con colectivo: paradas, recorrido, frecuencias.

Falencias afectan al tiempo de cuidado y las expone a más inseguridad.



## RESULTADOS BUENOS AIRES: BARRERAS IDENTIFICADAS



La inseguridad del barrio afecta al recorrido de los colectivos ya que hay líneas que no respetan las paradas por temor a la inseguridad. Algunos colectivos han cambiado la ubicación de sus paradas afuera del barrio. También afecta a la necesidad de extender la edad de cuidado.

Mujeres más expuestas a la inseguridad.

Falta de iluminación y de presencia policial/germandería.



## RESULTADOS BUENOS AIRES: ACOSO

La gran mayoría de las mujeres manifiestan haber estado expuestas o visto acoso en el transporte público. Todas las que lo mencionan dicen que debieron defenderse solas de la agresión levantando la voz o incluso con fuerza física.

Aunque reclaman la existencia de campañas de concientización, las mujeres de estas comunidades no ven su movilidad reducida por estos casos de acoso. Tampoco se muestran dispuestas a cambiar su modo de transporte por el acoso.



# PROMOCIÓN DE POLÍTICAS FACILITADORAS

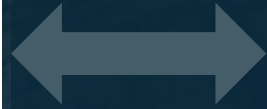


La interconectividad de los problemas demanda políticas públicas holísticas.

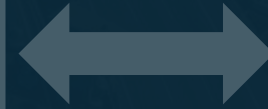


# PROMOCIÓN DE POLÍTICAS FACILITADORAS

Responsabilidad  
del hogar



Deficiencias de  
transporte



Seguridad

Transporte escolar que recorra la comunidad.

Lugares donde dejar a los hijos más chicos (guarderías/jardines de infantes)

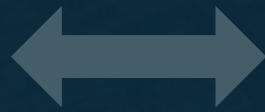
Homogeneizar horarios de salidas de escuelas para reducir viajes y ampliar horario laboral

Actividades extra-curriculares para los adolescentes.

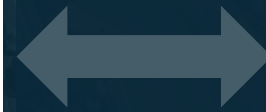


# PROMOCIÓN DE POLÍTICAS FACILITADORAS

Responsabilidad  
del hogar



Deficiencias de  
transporte



Seguridad

Transporte interno (formal) dentro del barrio.

Regulación/control/tecnología para que se respeten recorridos y paradas.

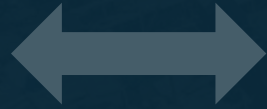
Transporte alternativo económico (bicicleta públicas).

Boleto único que compense costo de transbordos.

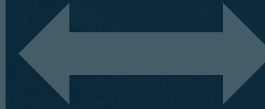


# PROMOCIÓN DE POLÍTICAS FACILITADORAS

Responsabilidad  
del hogar



Deficiencias de  
transporte



**Seguridad**

Correderos seguros para estudiantes.

Iluminación y tecnología en las paradas para tener mayor seguridad (para los pasajeros y los choferes)

Mayor presencia policial.

# ESTUDIO COMPARATIVO

## Lima

Mujeres se enfocan más en el trabajo informal y limitando otras oportunidades de generación de ingreso

Redes de mujeres fuertes, más allá de la familia, son un facilitador

Lima

## Rio de Janeiro

Mayor estigmatización a la movilidad genera mujeres en el hogar, miedo al espacio público, esposos que controlan comportamientos

Religión contribuye a crear normas sociales que afectan la movilidad

## Rio de Janeiro

## Buenos Aires

Exclusión por la estigmatización de la pobreza: limita el trabajo y oportunidades de redes sociales

Buenos Aires





# BARRERAS



## Movilidad

### Factores concretos:

Precio, seguridad, calidad del transporte, pocas alternativas.

### Alto coste personal de la movilidad:

Tiempo perdido, estrés por miedo, desacuerdo de la pareja.

### Efecto del matrimonio en la movilidad:

Miedo a viajar sola, mucho tiempo en la esfera doméstica.

### Impacto en las decisiones de movilidad:

Viajar por la mañana (restringiendo oportunidades de empleo), vehículos con asientos fijos (aunque sea más lento y caro), preferencia por el transporte formal (menor riesgo).



## Trabajo

### Factores que moldean la decisión de no trabajar/trabajar cerca:

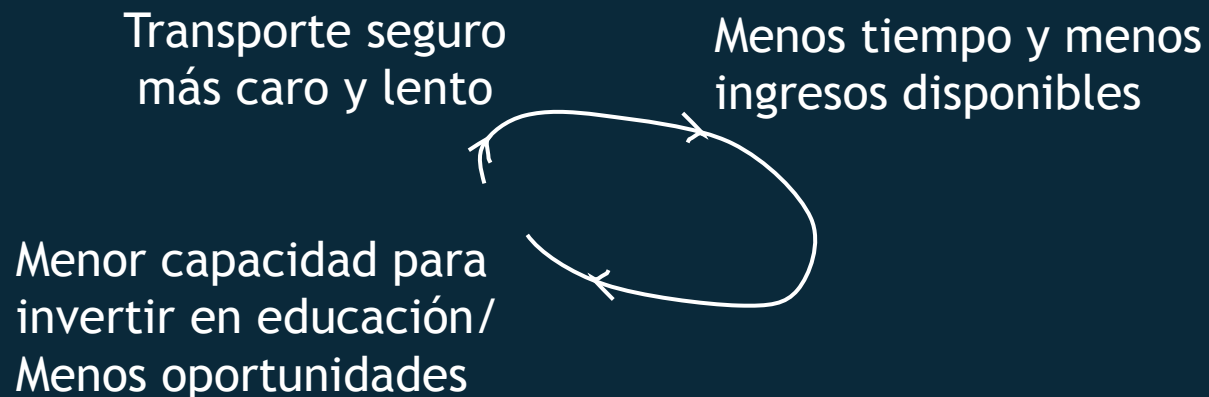
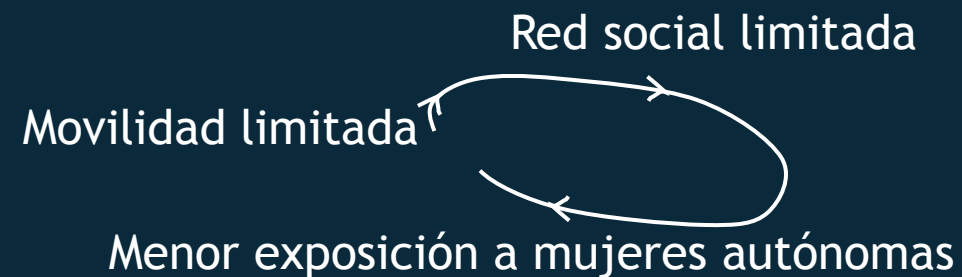
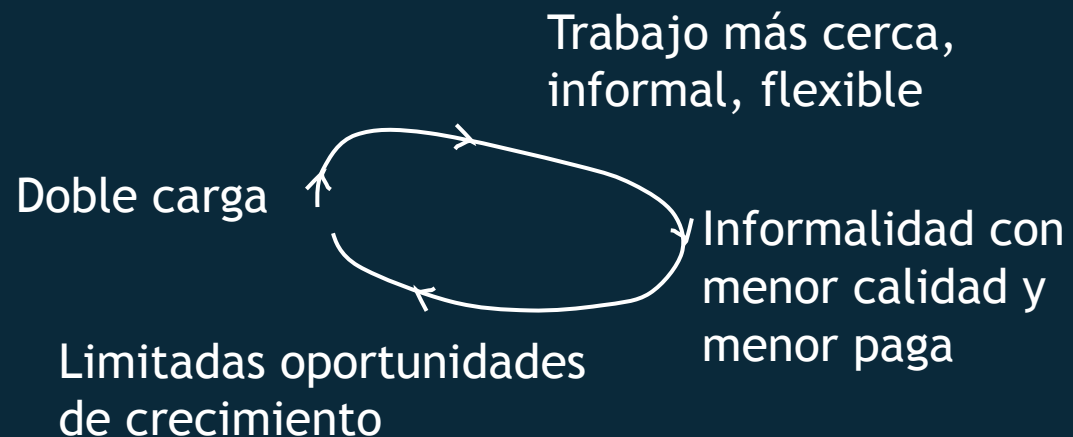
Limitadas opciones de cuidado infantil, percepción de pocas oportunidades de crecimiento, baja percepción de seguridad, salario del esposo se correlaciona inversamente con la decisión y distancia del trabajo, comportamientos de control/"protección" (*"si puedo pagarlo, ¿por qué tienes que pasar por esto?"*).

### Factores de desventaja que enfrentan las mujeres en el reclutamiento:

- 1) discriminación por responsabilidades del cuidado;
- 2) hombres tienen menos necesidad que el empleador asuma costos de transporte;
- 3) desbalance en el hogar.



# CIRCULOS VICIOSOS



## FACILITADORES

### **Necesidad económica y shocks familiares:**

Bajo ingreso de la pareja y alto costo de vida empuja a la mujer a conseguir trabajo pagado para apoyar a la pareja.

### **Apoyo en el cuidado de hijos/as por parte de familiares y amigos/as y redes espontáneas de mujeres**

### **Empleadores que cubren costo de transporte y esquemas de pago único**

### **Tecnología**

(ej. UBER) puede reducir costos y aumentar accesibilidad.

### **Recursos financieros de la familia**

Servicios del cuidado privado y transporte escolar para los hijos (posibilidad de combinar trabajo/hogar).

## ESTRATEGIAS

**Familiares o amigos** que las acompañan a la parada de autobús.

### **Camaradería:**

Amistad con operadores asegura servicios más seguros y baratos.

### **Acompañamiento:**

Mujeres jóvenes prefieren caminar en grupos grandes para aumentar sentido de seguridad.

### **Amistad con vendedores ambulantes**

Compañía durante la espera al autobús.



# CONCLUSIONES

El transporte supone una carga superior para las mujeres lo cual limita su accesibilidad al empleo.

La falta de seguridad personal reduce significativamente el atractivo del transporte público para las mujeres.

Estos problemas son más marcados en mujeres de bajos ingresos.

Se requieren de políticas públicas holísticas que luchen contra las barreras que desfavorecen especialmente a las mujeres.

Diseñar operaciones en transporte con un enfoque de género desde el comienzo tiene un enorme impacto de desarrollo.



**BANCO MUNDIAL**

II Congreso Internacional de Urbanismo y Movilidad

———— 2018 ————

*Gracias por su atención*

Veronica Raffo