

PLAN DE GENERO Y MOVILIDAD



Buenos
Aires
Ciudad



Vamos
Buenos
Aires

Plan de
**GÉNERO Y
MOVILIDAD**
2019



Plan de Género y Movilidad

Jefe de Gobierno
Horacio Rodríguez Larreta

Ministro de Desarrollo Urbano y Transporte
Franco Moccia

Secretario de Transporte
Juanjo Mendez

Subsecretaria de Movilidad Sustentable y Segura
Paula Bisiau



El compromiso por la igualdad de género es un hecho histórico que atraviesa a la Argentina y al mundo. En el contexto local, hace cinco años se llevaron adelante las primeras movilizaciones en contra de los feminicidios, otorgándole a la agenda de género un mayor protagonismo en el debate público, y a los movimientos de mujeres un lugar cada vez más destacado en el espacio político argentino.

Eso aceleró una impresionante ola de transformaciones culturales y sociales en todos los ámbitos de la vida, tanto pública como privada: en los vínculos familiares y afectivos, en las relaciones laborales, en la política, y también en el espacio público.

El derecho de las mujeres a la ciudad implica el derecho a vivir libremente, a disfrutar, ocupar y transformar sus espacios; el derecho de crear la ciudad, de decidirla. En ese sentido, la incorporación de una perspectiva de género en el diseño y planificación de las ciudades implica visibilizar las desigualdades que experimentan las mujeres a

la hora de hacer uso del transporte y los espacios públicos.

Las acciones que estamos impulsando se enmarcan en una misma visión y convicción: es necesario construir una Ciudad equitativa y accesible para las mujeres -desde niñas a adultas mayores-. El plan de Género y Movilidad que desarrollamos y que presentamos a continuación tiene la mirada puesta en ese objetivo. Problematisa los roles de género que profundizan las desigualdades entre varones y mujeres y brinda herramientas para desarticularlos.

No basta con reconocer que existen desigualdades: para transformar esa realidad debemos comprometernos políticamente. El transporte fue y sigue siendo un espacio masculinizado, y estamos trabajando para que esto cambie. La Ciudad para las mujeres tiene que construirse todos los días.

PAULA BISIAU

Subsecretaria de Movilidad Sustentable y Segura
Ciudad de Buenos Aires

08

Prologo

12

Introducción

18 Glosario de definiciones

22 Mujeres y Ciudad

23 La movilidad cotidiana de las mujeres en CABA

25 Las mujeres y el trabajo en CABA

27 Los tiempos de las mujeres

29 Movilidad y seguridad

32 Género y Seguridad Vial

34 Aporte: Mujeres al volante

SUMARIO



Plan de acción de género y movilidad

40 Objetivos generales

40 Objetivos específicos

42 Lo que hicimos hasta ahora

- 44 Planificación, diseño y gestión con perspectiva de género
- 45 Inserción laboral de las mujeres en el sector Transporte y Movilidad
- 46 Datos y estudios de movilidad cotidiana y seguridad con perspectiva de género
- 48 Capacitación y sensibilización en perspectiva de género

50 Hacia dónde vamos: Acciones 2020-2023

- 50 EJE 1: Planificación, diseño y gestión con perspectiva de género
- 56 EJE 2: Inserción laboral de las mujeres en el sector Transporte y Movilidad
- 57 EJE 3: Datos y estudios de movilidad cotidiana y seguridad con perspectiva de género
- 60 EJE 4: Capacitación y sensibilización en perspectiva de género

Moviéndonos hacia la ciudad que queremos

68 Anexo

- 68 Instrumentos normativos para la equidad de género en la Ciudad y el transporte
- 69 Marco legal en Argentina y la Ciudad de Buenos Aires

72 Iniciativas de género y movilidad a nivel global

- 72 Experiencias internacionales
- 75 Experiencias nacionales

80 Referencias

PROLOGO







PRÓLOGO



La Secretaría de Transporte de la Ciudad de Buenos Aires se enorgullece de presentar su Plan de Género y Movilidad, una iniciativa que surge de la convicción de que adoptar una perspectiva de género para abordar la movilidad cotidiana en nuestra ciudad es un paso clave para la construcción de una ciudad inclusiva, eficiente y segura, una ciudad del siglo XXI.

Las ciudades son un espacio de constante ebullición y movimiento, pero también en persistente tensión: se caracterizan por la diversidad social, aunque éstas no siempre se vean representadas. En ellas, muchas veces se nos presentan como naturales roles, usos y derechos que no son más que el resultado de una representación histórica cristalizada, en la que la riqueza de la diversidad se ve simplificada por la esquemática atribución de tareas, imaginarios y espacios a los distintos géneros, edades, habilidades y clases sociales.

Si bien las ciudades son ese espejo en el que se exponen y evidencian las desigualdades, son también el espacio para las resistencias y las transformaciones.

La lucha contra los estereotipos de género y la división sexual del trabajo se libra en el espacio privado de los hogares, pero también en el espacio público. Urbanistas, arquitectas y activistas feministas, interpellaron a la Ciudad y se preguntaron por quiénes la cuidaban, quiénes usaban sus espacios públicos y sus transportes, y de qué forma lo hacían. Mediante estas preguntas, comenzaron a cuestionar los roles de género que les fueron asignados social y culturalmente en el ámbito privado y cómo éstos influyen y genera necesidades, usos del transporte y del espacio público específicos.

El Plan de Género y Movilidad se inspira en estas mujeres y adopta una perspectiva de género para mirar la ciudad, interrogarla y transformarla. Así como ellas emprendieron la tarea de transformar la realidad personal y social, achicar las brechas y desigualdades de género con sus acciones diarias, este Plan es la propuesta de un nuevo punto de partida: no es cerrado y concluido, irá creciendo, transformándose, revisándose en su realización siendo permeable a las nuevas necesidades que surjan y alimentándose a través de aportes y miradas constructivas.

Si bien las principales destinatarias de este Plan son las mujeres, en toda su heterogeneidad, consideramos que el género excede el binarismo femenino - masculino, dada la multiplicidad de identidades que no se identifican con su sexo biológicamente asignado. En relación a estas identidades disidentes pretendemos conocer y contemplar sus usos y necesidades de movilidad cotidiana para mejorarlas.

La incorporación de la perspectiva de género en el diseño y planificación de las ciudades, es una deuda histórica y el paso necesario para construir una Ciudad en la que las mujeres, y cada habitante, en su diversidad personal y política, viva, circule, trabaje y disfrute libremente, con la plena garantía de todos sus derechos y de forma indiscutiblemente equitativa.

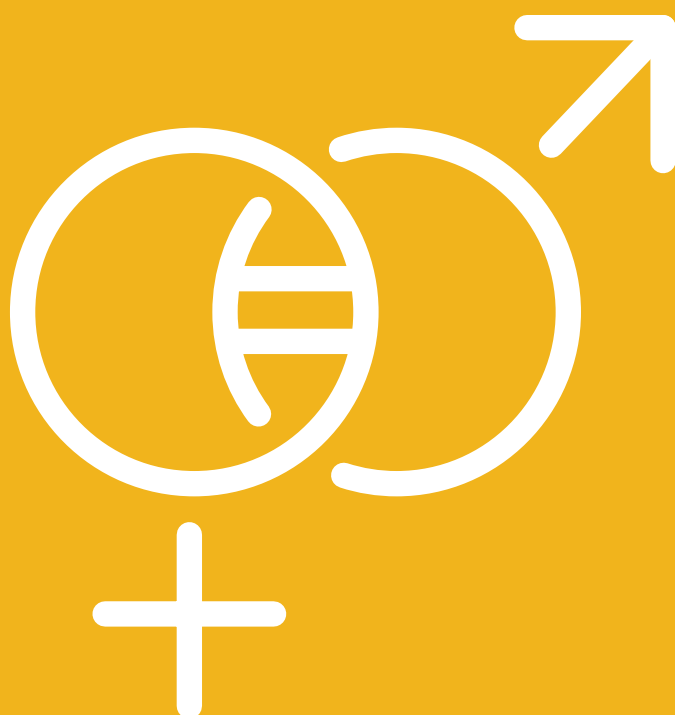
El Plan de Género y Movilidad viene sentar las bases para pensar esa Ciudad moderna, segura, diversa y equitativa.



INTRODUCCIÓN







INTRODUCCIÓN



Las ciudades fueron tradicionalmente pensadas, construidas y habitadas en función de las necesidades y roles sociales asignados a los varones. Ellos, históricamente, eran quienes se encontraban habilitados para formar parte de la esfera pública, vinculada principalmente a las actividades productivas y económicas de las ciudades.

Éstas fueron diseñadas por hombres profesionales y pensando en su movilidad. Las mujeres, los niños, las personas mayores y con movilidad reducida no fueron agentes a tener en cuenta a la hora de la planificación de políticas relacionadas al espacio público y el transporte. El acceso y accesibilidad a la movilidad dentro de las ciudades estaba marcada por el patrón masculino de movilidad: del hogar al trabajo y del trabajo al hogar. La cuestión del uso de la ciudad por parte de ciudadanos y ciudadanas con diversas necesidades derivadas de su género, edad, salud y condición socioeconómica no es novedosa, especialmente en el campo académico y el activismo. No obstante, tomó fuerza en los últimos años a nivel mundial, renovando los debates entre urbanistas y planificadores con una mirada más diversa sobre la manera en la que debíamos construir los espacios urbanos.

La puesta en agenda de esta problemática significó un avance imprescindible para la incorporación de una perspectiva sobre la movilidad que considere la multiplicidad de usuarios y usuarias del transporte público y de otros modos.

Si bien la ausencia de perspectiva de género en las ciudades era una deuda mayor, es a través de ella que se echa luz sobre la diversidad de usuarios y usuarias que no eran considerados a la hora de pensar la organización y la conformación de la red de transporte público (adultos mayores, niños y niñas, personas con habilidades diferentes).

El análisis del uso diferenciado del transporte público por parte de las mujeres permitió incorporar este dato al sistema de investigaciones e información alrededor del rol que cumplen en la sociedad, en los espacios públicos y en los privados. Al conocer y poner en cuestión las diferencias de usos, percepciones, los déficits y los problemas específicos que experimentan las mujeres en las ciudades y en relación con el sistema de transporte en particular, se asume una nueva perspectiva para la reflexión y la planificación de políticas públicas sobre transporte y la movilidad. Las desigualdades sociales también se expresan en el desigual acceso al transporte público, y la desigualdad de género es altamente visible en las diferentes dimensiones en las que se expresa. Las mujeres hacen un uso diferenciado de la Ciudad, de los diversos medios de transporte, tienen necesidades particulares relacionadas al tiempo de trabajo remunerado y no remunerado, al rol del cuidado, por el cual tiende a asumir las responsabilidades del hogar ligadas a la familia y al cuidado de la infancia y de personas mayores.



GLOSARIO DE DEFINICIONES

■ MOVILIDAD

Entiende aquí como un derecho básico y genérico de todos los seres humanos, como condición y medio de acceso a otros derechos fundamentales. Resulta indispensable para hacer uso de la mayor parte de los bienes y servicios; condiciona el acceso a la vivienda, al trabajo, a la educación, a la cultura, y al desarrollo personal y colectivo.

■ TRANSPORTE PÚBLICO

Abarca el transporte urbano formal, incluyendo colectivos, subte, premetro, trenes metropolitanos, Metrobus, sistema de bicicletas compartidas y taxis. Se distingue del automóvil y las motocicletas que constituyen el transporte privado.

■ GÉNERO

Es una construcción social y cultural binaria que pretende asociarse al sexo biológico, es decir, cómo la sociedad espera que se comporten varones y mujeres, de acuerdo a su sexo biológicamente asignado al nacer. Determina qué rasgos y funciones psicológicas y socioculturales, qué actitudes, roles, valores, comportamientos, modos de sentir, pensar y actuar debe tener cada género. Es una categoría dinámica, ya que por ser una construcción cultural va cambiando a través del tiempo y según cada sociedad.

■ SEGURIDAD

Hace referencia a los aspectos técnicos de los medios de transporte, la infraestructura del espacio público y a las reglas de convivencia esperadas para utilizar el

transporte o moverse por la ciudad, que afectan tanto la integridad física y psíquica como la autonomía de los usuarios, mayormente a las mujeres.

■ ACOSO (SEXUAL) CALLEJERO

De acuerdo con la Ley 5.742¹ (de la Ciudad) se entiende como aquellas conductas físicas o verbales de naturaleza o connotación sexual, basadas en el género, identidad y/u orientación sexual, realizadas por una o más personas en contra de otra u otras, quienes no desean o rechazan estas conductas en tanto afectan su dignidad y sus derechos fundamentales como la libertad, integridad y libre tránsito, creando en ellas intimidación, hostilidad, degradación, humillación o un ambiente ofensivo en los espacios públicos y en los espacios privados de acceso público.

■ ABUSO SEXUAL

De acuerdo con el Código Penal es una agresión sexual violenta que atenta contra la integridad de la persona y su derecho a elegir de manera consciente la actividad sexual que quiere realizar. Si es cometido contra un o una menor afecta además su desarrollo personal en su sexualidad.

Para que se considere abuso sexual es necesario:

- Una conducta abusiva de contenido sexual;
- Contacto corporal directo entre el agresor y la víctima;
- Que este contacto físico afecte las partes sexuales del cuerpo de la víctima;
- Ausencia de consentimiento en la víctima respecto del acto sexual en que se ve involucrada.

¹ Disponible en: <http://www2.cedom.gob.ar/es/legislacion/normas/leyes/ley5742.html>

■ AUTONOMÍA

Se relaciona con la capacidad de las mujeres, en una sociedad y contexto histórico dado, de decidir libremente y de manera informada sobre sus propias vidas. Se considera que una mujer goza plenamente de su autonomía cuando ésta es física y económica y se traduce en su libre y plena participación en la toma de decisiones en todos los ámbitos de la vida (político, laboral, educativo, sexual, social, etc.).

■ BRECHA DE GÉNERO

Alude a las diferencias y distancias percibidas entre hombres y mujeres en relación a su posición y condición en una sociedad dada. La brecha puede ser tanto salarial (en un mismo puesto y/o cargo jerárquico, mujeres y hombres perciben un salario diferente), como de acceso (la brecha entre hombre y mujeres se percibe en la posibilidad o no de acceso a determinado sector laboral o rol específico).

■ PERSPECTIVA DE GÉNERO

Tener perspectiva de género implica reconocer las relaciones de poder que se dan entre los géneros, en general, favorables a los varones y desfavorables hacia las mujeres. Se trata del enfoque a partir del cual se analiza una problemática en particular, partiendo de las implicancias e impactos que tiene el sistema de género.

■ TRABAJO NO REMUNERADO

Expresión que abarca todo tipo de trabajo asociado a las actividades diarias del hogar y de cuidado personal y familiar: se trata del cuidado tanto de la infraestructura hogareña (quehaceres domésticos²), como de los miembros familiares (niños, niñas, personas con discapacidad y personas mayores). Se trata de un trabajo que recae principalmente en las mujeres, ocupa una proporción importante del tiempo cotidiano, posee poca valoración social, generalmente invisibilizado y no remunerado.

■ USO DEL TIEMPO

Se trata de una forma de medición de las actividades diarias de mujeres y varones en sus diferentes ocupaciones tanto privadas, laborales y comunitarias.

La medida permite distinguir la cantidad de tiempo dedicado por mujeres y varones ya sea a las actividades laborales, hogareñas o de ocio.

■ VIOLENCIA CONTRA LAS MUJERES

De acuerdo a la Ley N° 26.485, “de protección integral para prevenir, sancionar y erradicar la violencia contra las mujeres en los ámbitos en que desarrollen sus relaciones interpersonales” se considera violencia contra las mujeres a toda conducta, acción u omisión, que de manera directa o indirecta, tanto en el ámbito público como en el privado, basada en una relación desigual de poder, afecte su vida, libertad, dignidad, integridad física, psicológica, sexual, económica o patrimonial, como así también su seguridad personal.

Estas violencias pueden darse a través de distintos tipos modalidades:

TIPOS Y MODALIDADES DE VIOLENCIA DE GÉNERO

Ley 26.485³ de protección integral para prevenir, sancionar y erradicar la violencia contra las mujeres en los ámbitos en que desarrollen sus relaciones interpersonales.

FÍSICA

La que se emplea contra el cuerpo de la mujer produciendo dolor, daño o riesgo de producirlo y cualquier otra forma de maltrato/ agresión que afecte su integridad física (empujones, puñetazos, golpes, quemaduras).

SEXUAL

Cualquier acción que implique la vulneración en todas sus formas, con o sin acceso carnal, del derecho de la mujer de decidir voluntariamente acerca de su vida sexual o reproductiva a través de amenazas, coerción, uso de la fuerza o intimidación, incluyendo la violación dentro del matrimonio o de otras relaciones vinculares o de parentesco, exista o no convivencia, así como la prostitución forzada, explotación, esclavitud, acoso, abuso sexual y trata de mujeres. La violación en el matrimonio / relación de pareja, ha sido un tema muy difícil de aceptar, ya que hemos creído mucho tiempo en las “obligaciones matrimoniales” que se refieren a la obligación de mantener relaciones sexuales con la pareja como parte de la convivencia de acuerdo a la ley.

² Incluye: limpieza de la casa, aseo y arreglo de ropa; preparación y cocción de alimentos, compras para el hogar; reparación y mantenimiento de bienes de uso doméstico (fuente: Encuesta sobre trabajo no remunerado y uso del tiempo, INDEC, 2013).

³ Disponible en: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/150000-154999/152155/norma.htm>

Hoy reconocemos la libertad de decisión de las mujeres sobre su vida sexual.

ECONÓMICA Y PATRIMONIAL

La que se dirige a ocasionar un daño en los recursos económicos o patrimoniales de la mujer, a través de:

- A.** La perturbación de la posesión, tenencia o propiedad de sus bienes;
- B.** La pérdida, sustracción, destrucción, retención o distracción indebida de objetos, instrumentos de trabajo, documentos personales, bienes, valores y derechos patrimoniales;
- C.** La limitación de los recursos económicos destinados a satisfacer sus necesidades o privación de los medios indispensables para vivir una vida digna;
- D.** El control sobre los ingresos de la mujer. Recibir un salario más bajo que los varones por igual tarea.

SIMBÓLICA

La que a través de patrones estereotipados, mensajes, valores, íconos o signos transmite y reproduce dominación, desigualdad y discriminación en las relaciones sociales, naturalizando la subordinación de la mujer en la sociedad. Un ejemplo de este tipo de violencia es la que se observa en las publicidades de artículos de limpieza, de autos, etc.

INSTITUCIONAL

Ejercida en organismos públicos, partidos políticos, sindicatos, organizaciones de la sociedad civil.

LABORAL

Desarrollada en el ámbito del trabajo, imposibilitando el ascenso, contratación o estabilidad por causa de ser mujer

REPRODUCTIVA

Cuando se impide a una mujer elegir si tener hijas/os, con quién, cuántos y cuándo.

OBSTÉTRICA

Cometida por personal de la salud cuando se brinda maltrato antes, durante y/o después del parto o en la atención post aborto, y cuando se viola el secreto profesional.

MEDIÁTICA

Difusión de mensajes e imágenes por los medios de comunicación y las redes sociales que reproducen una visión degradante de las mujeres, que promueve la discriminación y desigualdad.

EN EL ESPACIO PÚBLICO⁴

Aquella ejercida contra las mujeres por una o más personas, en lugares públicos o de acceso público, como medios de transporte o centros comerciales, a través de conductas o expresiones verbales o no verbales, con connotación sexual, que afecten o dañen su dignidad, integridad, libertad, libre circulación o permanencia y/o generen un ambiente hostil u ofensivo.

■ ACCESO Y ACCESIBILIDAD

La accesibilidad pondera la facilidad de llegar a lugares físicos donde se concentran los recursos y oportunidades (Gutiérrez, 2010 y 2012) ofrecidos por la ciudad. Mientras que el acceso pondera la facilidad de realizar actividades o servicios, lo que implica la efectiva realización del motivo de viaje y la posibilidad real de concretar el uso y/o apropiación de los bienes, recursos y oportunidades (Gutiérrez, 2010; 2012) ofrecidos por la ciudad. El acceso pone en conexión las condiciones en las que éstos se ofrecen (en cantidad, calidad y distribución en el territorio) y el transporte. Evidenciando la naturaleza intersectorial del viaje (Gutiérrez, 2010).

⁴ En abril de 2019 se sancionó (a través de la Ley 27.501) la modificación a la Ley 26.485, la cual incorpora el acoso callejero como una modalidad de violencia contra la mujer.



MUJERES Y CIUDAD

Si bien hoy es cada vez más aceptada la idea de que las necesidades de las mujeres no fueron tradicionalmente consideradas en los diseños urbanos y del sistema de transporte, aún es un desafío identificar cómo se expresan y qué efectos tienen estas cuestiones en la vida cotidiana de las personas, cuáles son las políticas que se deben desarrollar y a través de qué metodologías, para mejorar la calidad de vida y qué características particulares y comunes tiene esta problemática en las distintas ciudades del mundo.

La Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad, impulsada por ONU Hábitat en el 2004, considera que este derecho interdependiente de todos los derechos humanos internacionalmente reconocidos, e incluye todos los derechos civiles, políticos, económicos, sociales, culturales y ambientales que ya están reglamentados en los tratados internacionales de derechos humanos.

Esto implica entender a las ciudades en tanto ámbito de realización de todos los derechos humanos y libertades fundamentales, asegurando la dignidad y el bienestar colectivo de todas las personas, en condiciones de igualdad, equidad y justicia (ONU Habitat, 2004), y sus habitantes deben encontrarla en condiciones para realizarse política, económica, cultural, social y ecológicamente.

En esta línea, Kunieda y Gauthier (2007) proponen una nutrida guía de recomendaciones como parte del estudio “Gender and Urban Transport”, orientada a funcionarios y funcionarias públicas que planifican y diseñan políticas en el sector del transporte, promoviendo la adopción de herramientas sensibles al género. De acuerdo con los análisis realizados en el marco de este estudio, se destacan cuatro cuestiones que merecen ser observadas para incidir positivamente

en las experiencias cotidianas las mujeres en la Ciudad de Buenos Aires.

En una primera instancia, es importante conocer cómo es la población de la cual hablamos e identificar su vínculo con el transporte en la Ciudad de Buenos Aires. ¿Cuántas mujeres viven en la Ciudad?, ¿dónde viven principalmente?, ¿qué edades tienen?, ¿qué medios de transporte usan?, ¿qué hábitos de movilidad tienen?

En segundo lugar, si reconocemos que la inclusión laboral de las mujeres es un fenómeno que modificó las concepciones tradicionales de uso del espacio urbano, es necesario contemplar cómo es su participación en el mercado de trabajo y de qué forma se produjo esta creciente incorporación. ¿De qué trabajan las mujeres de la Ciudad?, ¿qué impacto tiene el modelo de segregación laboral actual en la autonomía física y económica de las mujeres?

Un tercer punto a evaluar, respecto de las necesidades de las mujeres y sus vivencias en la Ciudad, tiene que ver con el uso del tiempo en el espacio urbano. ¿Qué actividades realizan las mujeres? Las responsabilidades de cuidado que asumen, ¿tienen una expresión en el uso del transporte?, ¿influyen sobre su percepción de inseguridad?, ¿se puede mejorar la eficiencia en el uso del tiempo de las mujeres a través de políticas de transporte que contemplen sus necesidades?

Finalmente, una cuarta cuestión que es importante analizar para caracterizar las problemáticas diferenciales que atraviesan las mujeres en la Ciudad tiene que ver con las violencias ejercidas en los espacios públicos. ¿De qué forma afecta el acoso callejero a la autonomía de las mujeres?, ¿es el acoso un condicionante para el uso del espacio público y el transporte por parte de las mujeres?, ¿cómo se puede mejorar la seguridad de las mujeres en las ciudades?

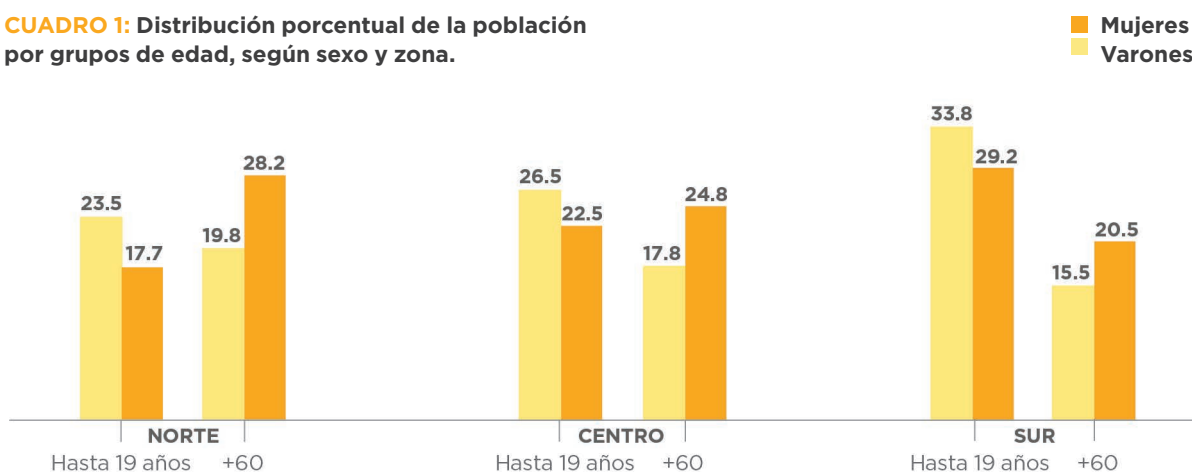
1.1 La movilidad cotidiana de las mujeres en CABA

Las mujeres conforman el 53.2% de la población de la Ciudad (Encuesta Anual de Hogares, 2017). No sólo se trata de una mayoría total, sino que también se refleja en la distribución de la población a nivel comunal. Aún cuando las mujeres son mayoría en las 15 jurisdicciones comunales, su participación relativa en los territorios cuenta con algunos matices: por ejemplo la comuna que cuenta con menor peso relativo de la población femenina es la 1 con un total de 50.6% de mujeres; está conformada por los barrios de Retiro, Puerto Madero, Constitución, San Telmo, Monserrat y San Nicolás, donde se localiza en el centro administrativo y económico de la Ciudad. En el otro extremo, la comuna con mayor peso relativo de la población femenina es la Comuna 2 (integrada por

el barrio de Recoleta), en la cual el 55.4% de la población es mujer. De esta forma, se observa que los datos de población en la Comuna 1 expresan la tradicional distribución del trabajo entre varones y mujeres.

La población femenina de la Ciudad, además de ser predominante en todas las comunas, se destaca por su mayor envejecimiento. Producto de la mayor esperanza de vida, en todas las zonas de la ciudad se observa que predomina entre la población femenina, el grupo etario mayor a 60 años, lo que parece acentuado particularmente en la zona norte⁵ (8.4 puntos de diferencia respecto de otras zonas), la cual concentra los mejores indicadores en términos sociales, económicos y habitacionales de la ciudad.

CUADRO 1: Distribución porcentual de la población por grupos de edad, según sexo y zona.



Fuente: Elaboración propia en base a Encuesta Anual de Hogares 2017.

Por su parte, el sistema de transporte público está conformado por 137 líneas de colectivo (bus urbano) que conectan los distintos barrios y comunas de la Ciudad y a la vez facilitan la accesibilidad hacia y desde el Gran Buenos Aires. La red cuenta con 7 líneas de ferrocarriles urbanos, 6 líneas de subte y 1 premetro (tranvía), además de incluir unos 37.000 taxis que ofrecen servicio dentro de los límites de la Ciudad.

El colectivo es el transporte más utilizado por los ciudadanos y ciudadanas que viven dentro de la Ciudad de Buenos Aires y se desplazan en su territorio o para entrar y salir hacia el área conurbada: del total de los desplazamientos (8 millones) que se realizan a diario, 60% son en colectivo (Secretaría de Transporte GCBA). Hay que tener en cuenta, asimismo, sobre

todo a la hora de establecer una evaluación del sistema de transporte desde una perspectiva de género, que el colectivo es el único medio de transporte público que brinda el servicio de manera continua las 24 horas, aun cuando durante los horarios nocturnos disminuye su frecuencia.

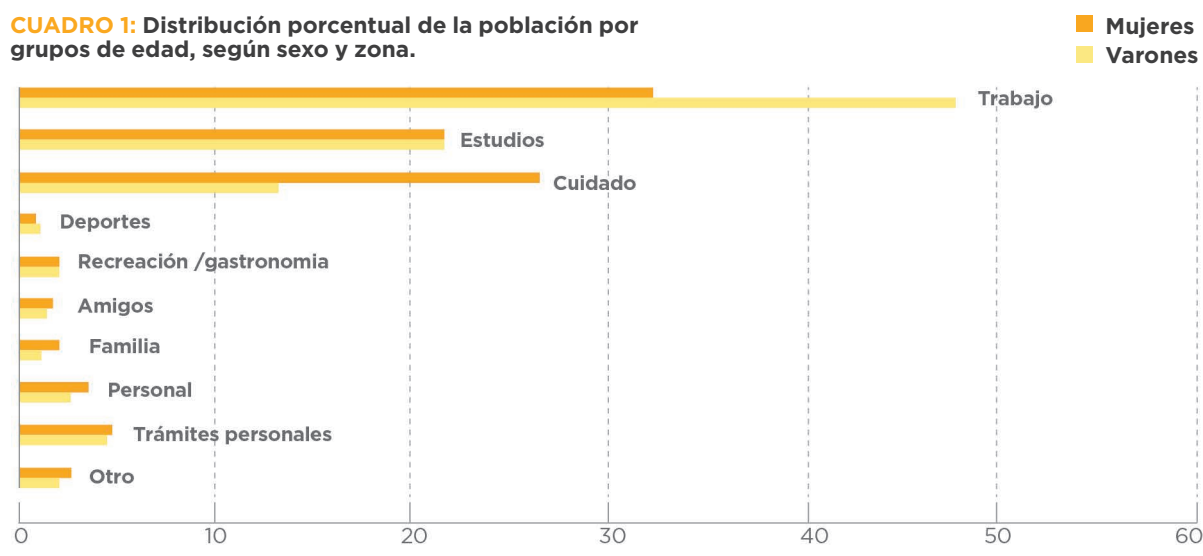
En la Ciudad de Buenos Aires las mujeres realizan en promedio 3 viajes diarios, es decir 1 viaje más que sus pares varones que realizan en promedio 2 viajes diarios, aun cuando la proporción de personas que viajan resulta similar para ambos géneros: 50% y 50%, respectivamente (ENMOD, 2010). A la vez que los viajes con una menor duración (de hasta 20 minutos) son cuatro puntos porcentuales más entre las mujeres (47%) que entre los varones (43%).

⁵ La zona norte está compuesta por las comunas 2, 13 y 14, integradas por los barrios de Recoleta, Belgrano, Núñez, Colegiales y Palermo.

Del total de viajes realizados por las mujeres de CABA (Gráfico 1), más de la mitad se deben a motivos laborales (32%) o estudio (22%), mientras que estos motivos explican más de 7 de cada 10 viajes del total realizado por los varones (48% trabajo y 25% estudio). En tanto, los viajes por cuidado que incluyen la realización de

compras, visitas médicas y acompañar a integrantes del hogar a centros educativos u otros sitios, representan el 27% del total de los viajes diarios realizados por las mujeres de la ciudad, mientras entre los varones este motivo explica solo el 13% de los viajes totales diarios.

CUADRO 1: Distribución porcentual de la población por grupos de edad, según sexo y zona.

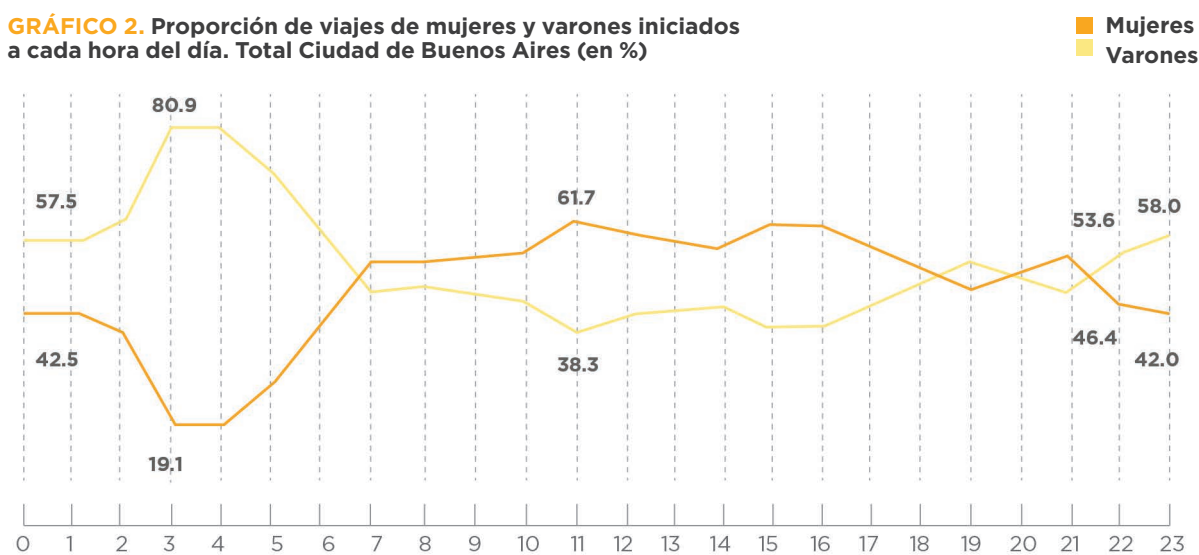


Fuente: Elaboración propia en base a ENMODO 2009-2010

Respecto del horario de inicio de los viajes (Gráfico 2), las mujeres tienden a ser proporcionalmente mayoría en los viajes iniciados entre las 7hs y las 18hs, con la salvedad de los viajes iniciados a las 21hs. Sin embargo, en aquellos que se inician entre las 22hs y las 6am, es decir, coincidiendo con el horario nocturno o

donde no hay luz de día, los viajes protagonizados por mujeres son proporcionalmente menores que los realizados por varones, siendo durante la madrugada (entre las 3hs y las 5hs) cuando solo 2 ó 3 de cada 10 viajes son efectuados por mujeres.

GRÁFICO 2. Proporción de viajes de mujeres y varones iniciados a cada hora del día. Total Ciudad de Buenos Aires (en %)

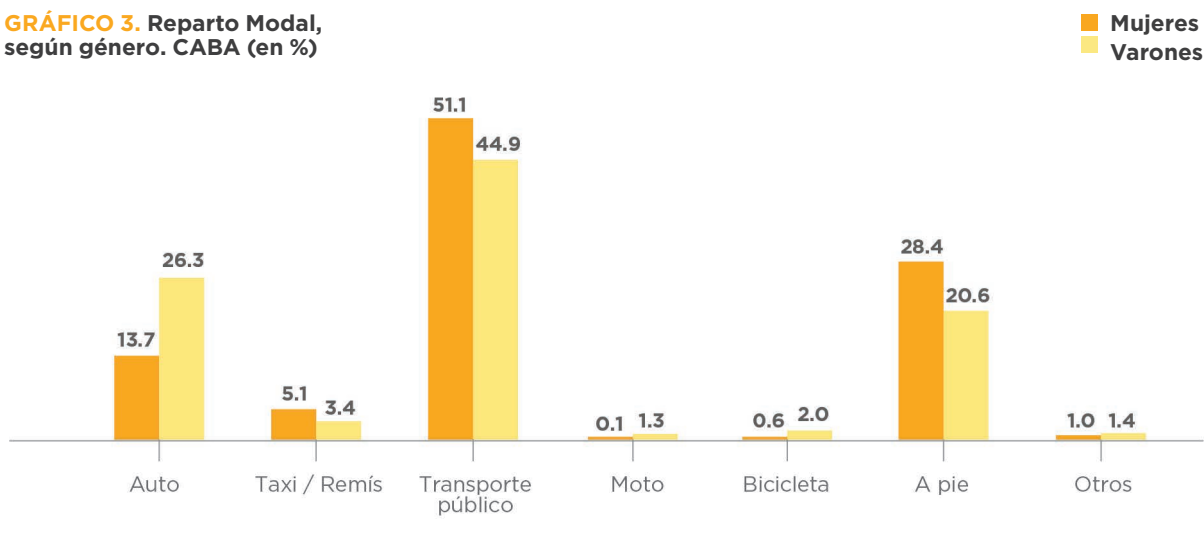


Fuente: Elaboración propia en base a ENMODO 2009-2010

Por otro lado, como se observa en el Gráfico 3, el 51,1% de los desplazamientos que realizan las mujeres diariamente son en transporte público y 28,4% son realizadas a pie (ENMODO, 2009-2010). Estas alternativas de transporte sugieren ciertas limitaciones que impactan sobre la forma y el alcance de la movilidad de las mu-

jer. Por un lado, el alto uso de los modos públicos implica que las mujeres dependen en mayor medida de los esquemas fijos y que están expuestas a la menor flexibilidad ofrecida por el sistema de transporte público. Y, por otro lado, la elevada proporción de viajes a pie supondría un alcance restringido en término de distancias.

GRÁFICO 3. Reparto Modal, según género. CABA (en %)



Fuente: Elaboración propia en base a ENMODO 2009-2010

Asimismo, se destaca el mayor uso que hacen las mujeres (5,1%) que los varones (3,4%) del taxi/remís en la Ciudad, puesto que ofrecen a quienes no poseen vehículo particular en el hogar, mayor flexibilidad frente a la rigidez del transporte público, o constituyen una alternativa para moverse en horarios o situaciones donde se incrementa la sensación de inseguridad. Sin embargo, las ventajas ofrecidas por el taxi/remís también aparecen como opción frente a la menor disposición de licencia de conducir por parte de las mujeres de la ciudad (22,2%) que los varones (55,8%)⁶ o de la capacidad efectiva por parte de las mujeres de hacer uso del automóvil para realizar sus actividades cotidianas, en caso de que el hogar posea algún vehículo.

Estos datos vienen a subrayar la imposibilidad de aplicar el esquema de movilidad tradicionalmente masculino (trabajo-hogar) a las mujeres, ratificando la importancia de analizar la movilidad cotidiana con un enfoque de género y desmitificar la asunción del sujeto neutro considerado tradicionalmente por los estudios de transporte. Presentan asimismo evidencia sobre cómo se mueven las mujeres a diario en la Ciudad, mostrando que realizan una mayor cantidad de viajes, en general, más cortos, por 3 motivos principales de viaje: trabajo, cuidado y estudio, lo que implica desplazamientos tanto en horarios pico como en horarios valle, resultando en patrones de movilidad diversificados en tiempo y espacio y no monofuncionales (hogar-trabajo, trabajo-hogar).

1.2 Las mujeres y el trabajo en CABA

Las mujeres que viven en la Ciudad participan activamente en el mercado de trabajo, no obstante, y aunque se observa un incremento sostenido desde los años 60 y 70 del siglo XX, la tasa de actividad femenina sigue siendo hoy en día inferior a la tasa masculina (mujer 57,1% y 70,6%, respectivamente). Al observar la inserción laboral de las mujeres por

comuna, podemos ver que la distribución no es homogénea en las distintas zonas de la ciudad. La comuna 9⁷ cuenta con la tasa de actividad femenina más baja de la Ciudad, alcanzando solo el 47,6%. Por su parte, la comuna 13⁸ tiene la tasa más alta de actividad femenina alcanzando el 62,4%. Este dato nos permite pensar que las necesidades y pautas de

⁶ Porcentajes calculados sobre el total de mujeres mayores de 17 años y el total de varones mayores de 17 años. ENMODO 2009-2010.
⁷ Integrada por los barrios de Liniers, Mataderos y Parque Avellaneda
⁸ Integrada por los barrios de Núñez, Belgrano y Colegiales.

desplazamiento de las mujeres en la Ciudad no son homogéneas, sino que adquieren características específicas en las distintas zonas de la Ciudad.

Si bien es incuestionable que las mujeres de la Ciudad tienen en la actualidad un rol activo en el mercado de trabajo, al observar sus trayectorias de formación y las ramas de actividad en las que tienen un rol predominante se observan dos cuestiones relevantes. En primer lugar, las mujeres suelen formarse y ocupar puestos asociados con roles que tradicionalmente se vinculan a las funciones sociales identificadas como “femeninas”, referidas a las tareas de cuidado y/o reproducción de los hogares. En sintonía con esto, se produce un fenómeno de segregación horizontal o también conocido como paredes de cristal, mediante el cual debido a mecanismos culturales “invisibles” que aún operan en las estructuras laborales (D’Alessandro, 2016), las mujeres trabajadoras se concen-

tran en un grupo de actividades económicas, muchas veces menos remuneradas y dinámicas, informales o más inestables.

En cuanto a las trayectorias de formación profesional, el Anuario Estadístico 2017, de la Dirección General de Estadísticas y Censos del GCBA, muestra que las ramas de estudios elegidas en 2016 por varones y mujeres en instituciones educativas públicas y privadas ofrecen pistas sobre su inserción posterior en el mercado de trabajo. En el Cuadro 2 se observa que las mujeres superan a los varones en el número total de nuevos inscriptos y egresados en prácticamente todas las disciplinas, salvo en las Ciencias aplicadas, donde predomina la inscripción de varones. Sin embargo, allí también vemos que si bien el total de mujeres inscriptas en esa rama es menor al masculino, sí superan a estos en el número total de egresados/as.

CUADRO 2: Estudiantes y egresados de carreras de pregrado y grado, de instituciones universitarias de gestión estatal y privada, por sexo según rama de estudio. Ciudad de Buenos Aires. Año 2016.

	Estudiantes			Egresados/as		
	Total	Varón	Mujer	Total	Varón	Mujer
Total	499.335	207.827	291.508	40.181	14.847	25.334
Ciencias Aplicadas	110.510	63.085	47.425	6.903	3.445	3.458
Ciencias Básicas	9.154	4.340	4.814	568	240	328
Ciencias de la Salud	97.476	25.940	71.536	7.585	1.883	5.702
Ciencias Humanas	87.460	25.005	62.455	6.478	1.374	5.104
Ciencias Sociales	193.369	89.191	104.178	18.644	7.902	10.742
Sin Rama	1.366	266	1.100	3	3	//

Fuente: Anuario Estadístico 2017. Dirección General de Estadísticas y Censos del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.

Los datos a nivel nacional son sugestivos: según el informe “Las mujeres en el mundo del trabajo” publicado por el Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social de la Presidencia de la Nación, publicado en 2018, los porcentajes de participación de las mujeres más elevados se encuentran en los sectores de empleo Enseñanza (73,6%), Salud (71,2%) y Trabajo doméstico remunerado (98,7%), en tanto la participación masculina significa el 26,4%, el 28,8% y tan solo el 1,3% en los respectivos sectores.

CUADRO 3: Participación de varones y mujeres en el empleo registrado por sector de actividad. 3 Trim. 2016.

Fuente: Estudio “Las mujeres en el mundo del trabajo”, Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social (2017).

Sector	Varones	Mujeres
Actividades primarias	88,8%	11,2%
Industria	81,0%	19,0%
Electricidad, gas y agua	82,8%	17,2%
Construcción	94,0%	6,0%
Comercio	64,9%	35,1%
Servicios:	55,6%	44,4%
Enseñanza	26,4%	73,6%
Salud	28,8%	71,2%
Trabajo doméstico remunerado	1,3%	98,7%
Total	67,2%	32,8%

Según datos del Instituto Nacional de Estadística y Censos (INDEC), las mujeres en Argentina perciben un salario 27% menor que los varones, son mayoría entre la población de menores ingresos, y dentro de este último grupo representan el 6,8% de la población total, contra el 3,2% masculino. Las mujeres tienen mayores dificultades para insertarse laboralmente en ciertos puestos de mayor jerarquía y sus salarios son por lo general menores ya que ocupan -porque así se las condiciona- cargos no jerárquicos, en tanto su dedicación al trabajo no remunerado es aún mayor al de los hombres.

Específicamente en el área de Transporte Público y Movilidad las mujeres están sub-representadas o directamente excluidas de la actividad. Mientras que son sólo

736 mujeres del total de 41.000 conductores de taxi, 300 de 1000 las conductoras de subte, y 22 pilotas de aviones comerciales de un total de 1645, vemos que no existe ninguna mujer ocupando ni entre los 19.600 choferes de colectivo, ni entre los 1640 conductores ferroviarios. La inserción de las mujeres en las ramas de actividades principalmente, sino exclusivamente, ocupadas por la población masculina es un desafío prioritario en la agenda pública. En particular, en lo que refiere al sector transporte, la participación de mujeres podría impactar positivamente en su desarrollo personal y económico y al mismo tiempo, en la experiencia que desarrollan las usuarias de transporte, y que a nivel social podría convertirse en una clara señal orientada hacia la paridad laboral.

1.3 Los tiempos de las mujeres

Mediante la pregunta ¿quién cuida en la Ciudad?, el feminismo también permite reflexionar sobre la Ciudad y la planificación urbana, cuestionando los roles de género socio-culturales que son asignados a (y reproducidos por) las mujeres y cómo esto influye y genera necesidades, prioridades y usos del transporte y del espacio público específicos

Cómo las mujeres viven, experimentan, transitan y sienten la Ciudad es una inquietud que desarrollan desde hace tiempo, numerosas activistas, arquitectas, geógrafas e investigadoras argentinas como Ana Falú, Adriana Cicoletto, Laura Pautassi, Andrea Gutiérrez, Zaida Muxí, Liliana Rainero, Alicia Lindón, entre otras. La pobreza, el trabajo informal, la brecha salarial, la división sexual del trabajo, la violencia, la maternidad como destino ineludible, son algunos de los condicionantes que pueden determinar qué proyectos de vida tienen las mujeres en las ciudades, qué usos hacen sus espacios, qué acceso tienen a sus recursos y servicios.

El derecho de las mujeres a la ciudad implica el derecho a vivir libremente, a disfrutar y cambiar los tiempos y espacios de la misma; en definitiva, el derecho a crear la Ciudad, a “decidirla”, de alguna manera. En este sentido, la incorporación de una perspectiva de género en el diseño y planificación de las ciudades y la movilidad implica visibilizar y problematizar cómo la Ciudad, sus espacios y el propio sistema transporte contribuyen a afianzar y reproducir los roles de género y una injusta división sexual del trabajo.

La inserción cada vez mayor de las mujeres en la ac-

tividad formal remunerada en la Argentina no vino acompañada de una disminución en los tiempos dedicados al trabajo doméstico no pago y al cuidado de miembros del hogar. Por lo general, las estadísticas muestran que las mujeres siguen teniendo una mayor ocupación de su tiempo en estas tareas que los hombres. E incluso muchas veces las mujeres también participan activamente en organizaciones sociales, políticas, artísticas, etc. Por eso, son las mujeres las primeras damnificadas ante la falta de servicios públicos e infraestructuras urbanas que tomen en cuenta las particularidades de sus usos del tiempo y de la ciudad.

Según la Encuesta de Trabajo No Remunerado (TNR) y Uso del Tiempo llevada a cabo por el Instituto Nacional de Estadística y Censos, en el año 2013, la participación de las mujeres -mayores de 18 años- de la Ciudad en el trabajo no remunerado es mayor que entre los hombres: 88,1% y 62,6%, respectivamente. Haciendo una comparación con las tasas a nivel nacional se observa que entre las mujeres porteñas la participación se mantiene en el mismo orden mientras que los varones porteños participan en mayor proporción al compararse respecto del total de la participación de su género, a nivel país.

CUADRO 4. Tasa de Participación en el trabajo no remunerado en Argentina y CABA, según género.

Jurisdicción	Varones	Mujeres
Total Nacional	57,9%	88,9%
Ciudad de Buenos Aires	62,6%	88,1%

Fuente: Elaboración propia con base en Encuesta sobre Trabajo No Remunerado y Uso del Tiempo, INDEC, 2013.

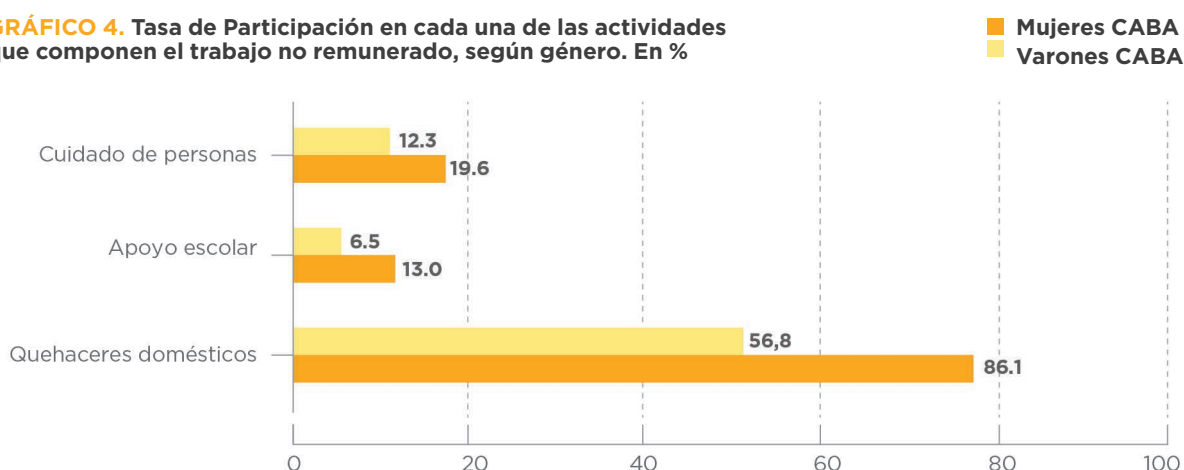
Asimismo, al considerar a quienes participan del TNR, que incluye los quehaceres domésticos, actividades de cuidado de niños, enfermos o adultos mayores miembros del hogar y el apoyo escolar, las mujeres superan a los varones en el tiempo promedio dedicado a estas actividades: 4,9 horas diarias versus 3,3 horas, respectivamente.

Al analizar según el tipo de actividad (Gráfico 4), se evidencia que los quehaceres domésticos presentan

la tasa de participación más alta tanto entre mujeres como entre varones, emergiendo sin embargo, y con mucha claridad la disparidad entre ambos géneros: entre las mujeres alcanza un 86,1% frente al 56,8% entre sus pares varones.

En cuanto al cuidado de personas y el apoyo escolar, tareas en las que ambos géneros presentan, en general, menor participación, éstas tasas también son superiores entre las mujeres que entre los varones.

GRÁFICO 4. Tasa de Participación en cada una de las actividades que componen el trabajo no remunerado, según género. En %



Fuente: Elaboración propia con base en Encuesta sobre Trabajo No Remunerado y Uso del Tiempo, INDEC, 2013.

La responsabilidad por la manutención y el cuidado del hogar y de sus miembros sigue recayendo en la mujer, lo cual significa una mayor complejidad en la diagramación diaria de su movilidad. Se podría decir que si hay algo que caracteriza al esquema de movilidad femenino es una mayor complejidad frente al esquema pendular de traslado entre el hogar y el trabajo y viceversa. Las mujeres en Buenos Aires realizan en promedio más viajes diarios, utilizando principalmente el transporte público y caminatas para garantizarse un recorrido que le permita llevar a cabo diferentes tareas y actividades y acceder de manera efectiva a las oportunidades que brinda la ciudad.

Por otra parte, y al analizar la tasa de TNR considerando la interrelación respecto de las condiciones socio-económicas (Cuadro 5), se observa que las mujeres residentes en los hogares de la Ciudad correspondientes a los quintiles de menores ingresos, participan de los quehaceres, las tareas de cuidado y apoyo escolar en mayor proporción que las mujeres residentes en los hogares de mayores ingresos. Evidenciando que las mujeres de los hogares más vulnerables, aún si trabajan fuera del hogar, ven reducido en

menor proporción el TNR, mientras que las mujeres de mayores ingresos logran posiblemente delegar la realización de estas tareas esenciales para la reproducción de los hogares en otras mujeres. Información que coincide con un estudio de la CEPAL (2017) que sostiene, a partir de analizar datos sobre usos del tiempo a nivel regional, que las mujeres de los hogares correspondientes a los quintiles más pobres dedican más tiempo al trabajo no remunerado comparadas con las de quintiles superiores.

CUADRO 5. Tasa de participación en el TNR de las mujeres de CABA, según quintil de ingreso

Quintil de ingreso del hogar de residencia	Tasa de participación en el Trabajo no remunerado (TNR)
quintil 1	91,2
quintil 2	89,7
quintil 3	92,1
quintil 4	84,9
quintil 5	83,7

Fuente: Elaboración propia con base en Encuesta sobre Trabajo No Remunerado y Uso del Tiempo, INDEC, 2013

En tanto y en cuanto las políticas públicas no estén transversalmente pensadas desde una perspectiva de género las mujeres seguirán afrontando de manera cotidiana un espacio y un transporte público que no las contempla. La sobrecarga de su tiempo repartido entre el trabajo pago y el no remunerado, tam-

bién se ve impactada negativamente por un servicio de transporte público y un diseño del espacio público y de las oportunidades ofrecidas por la ciudad (servicios e infraestructuras) que no tiene en cuenta las necesidades particulares de su movilidad y actividades cotidianas, sensiblemente vinculadas con los roles sociales de género.

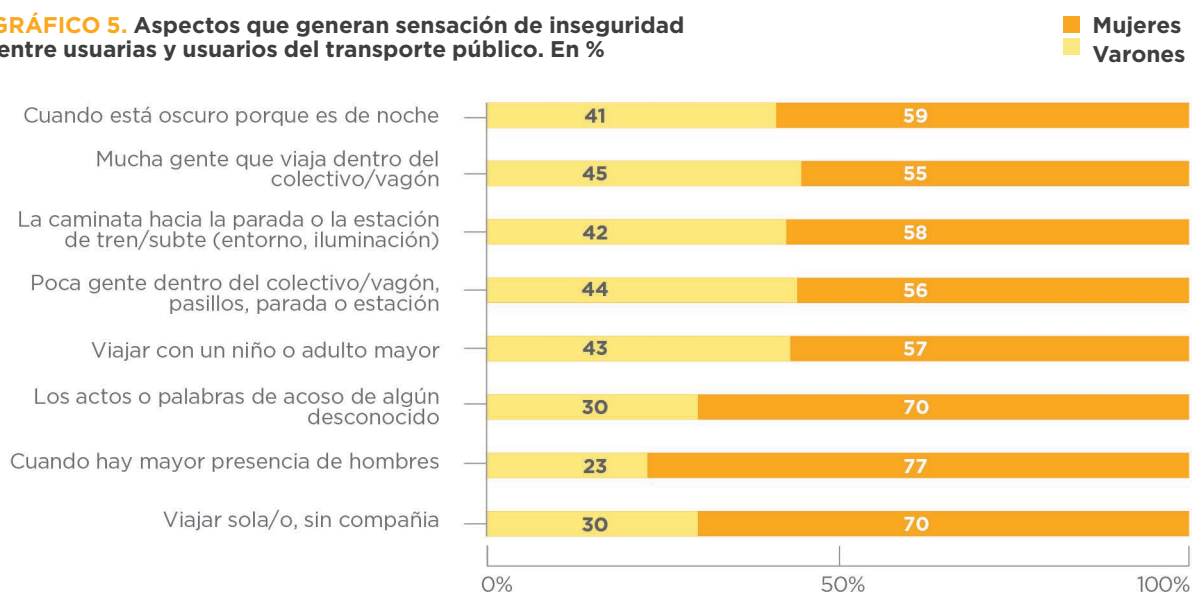
1.4 Movilidad y seguridad

La percepción de inseguridad de las mujeres en el espacio público y en los medios de transporte es una de las barreras que dificultan tanto la experiencia de viaje como la vivencia del espacio urbano, llegando a limitar la autonomía, la libre circulación y el acceso a las oportunidades que brindan las ciudades.

El Estudio “Ella se Mueve Segura” (2017) realizado por el Banco de Desarrollo Latinoamericano (CAF) y la Fundación FIA en tres ciudades latinoamericanas (Buenos Aires, Quito y Santiago de Chile) muestra que el 72% de las mujeres que residen en el Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA) se sienten inseguras al viajar en el transporte público, lo cual evidencia 14 puntos de diferencia con los hombres (58%).

Según este estudio tres aspectos mencionados por las usuarias y usuarios encuestados son los que generan mayor sensación de inseguridad al viajar en transporte público: cuando está oscuro (18%), que haya mucha gente dentro del colectivo/coche⁹ (16%) y la caminata hacia/desde la parada/estación de colectivo/subte/tren (13 %). Y representan, en conjunto, casi la mitad (48%) de las menciones totales. Sin embargo, entre las mujeres, y mostrando una fuerte impronta de género (Gráfico 5), son más mencionados que entre los varones, los siguientes aspectos de preocupación: los actos o palabras de acoso, la mayor presencia de hombres y viajar solo/a sin compañía.

GRÁFICO 5. Aspectos que generan sensación de inseguridad entre usuarias y usuarios del transporte público. En %



Fuente: Encuesta. ELLA SE MUEVE SEGURA AMBA, 2016-17

Por otra parte, y como se observa en el Gráfico 6, el 86% de los usuarios y las usuarias del transporte público reconocen durante el último año haber visto situaciones de robos o peleas, mientras que el 71% vieron situaciones de acoso durante sus viajes (ESMS, 2017). No hay diferencias de género en cuan-

to a las agresiones de acoso y/o robos/peleas “vistas” o “presenciadas”, ya que el 48% y 47% respectivamente, corresponde a mujeres.

Asimismo, al indagar acerca de los hechos experimentados, las situaciones de robos o peleas afectan

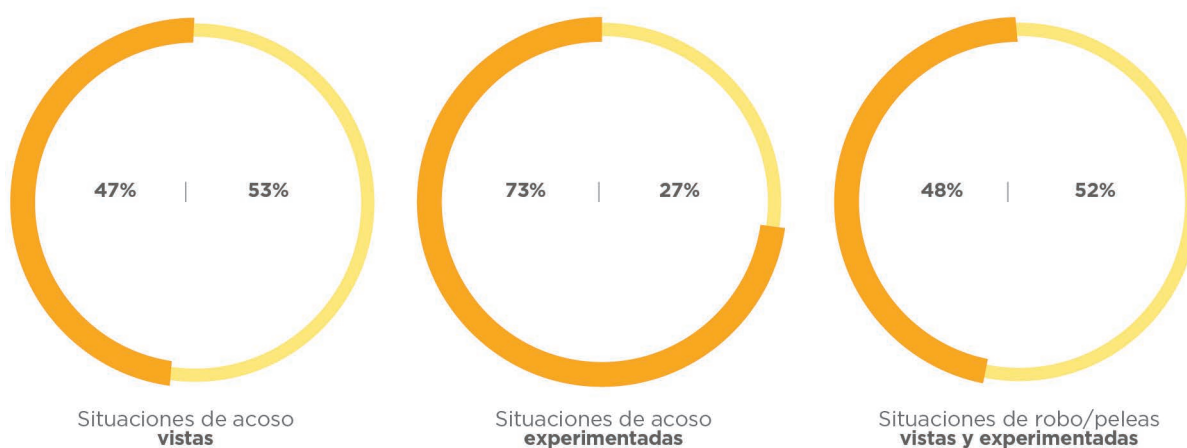
⁹ Coche: término utilizado como sinónimo de vagón de subte o tren.

de manera similar tanto a varones como a mujeres: del 28% de los usuarios que afirma haber experimentado alguna situación de robo o pelea en el transporte público durante el último año, el 48% son mujeres. Las situaciones incluyen el robo/hurto sin armas y sin violencia, el robo con armas, las peleas

con golpes, los insultos o peleas con gritos, y sin golpes. Sin embargo, cuando se trata de situaciones de acoso, sí se evidencian diferencias de género: del 27% de los usuarios que afirma haber experimentado alguna situación de acoso en el transporte público durante el último año, el 73% son mujeres.

GRÁFICO 6. Situaciones de inseguridad vistas y experimentadas en el transporte público durante los últimos 12 meses. En %.

■ Mujeres
■ Varones



Fuente: Encuesta. ELLA SE MUEVE SEGURA AMBA, 2016-17

El 40,5% de las mujeres residentes en AMBA afirma haber sufrido situaciones de acoso en el transporte público durante el último año (ESMS, 2017), entre las que se incluyen casos de: un pasajero diciendo palabras obscenas/ groseras de carácter sexual, un pasajero realizando manoseo y/o apoyo sobre el cuerpo de carácter sexual, un pasajero tomando fotos al cuerpo sin consentimiento, un pasajero mostrando o exhibiendo sus genitales, sintió que otro pasajero la/lo perseguía. A la vez, entre quienes experimentaron dos ó más situaciones de acoso en el transporte público, el 89% son mujeres, evidenciando que suelen ser más proclives a situaciones de re-victimización (ídem).

A partir del análisis de situaciones de acoso experimentadas durante los viajes de mujeres jóvenes y adultas del AMBA, se observa que en general ocurren tanto durante las caminatas hasta o desde la parada/estación, en el momento de la espera como a bordo del transporte público. Y en particular en el transporte se producen en circunstancias diversas: con el vehículo lleno o casi vacío, de madrugada, de día, de noche, viajando sentadas o paradas, cuando las mujeres están solas o con sus hijos/as, familiares o

amigas (ESMS, 2017). Indicando que las situaciones de victimización experimentadas tienen lugar en escenarios aún más generales que aquellas mencionadas más arriba entre las que generan sensación de inseguridad.

Emerge asimismo un universo de preocupaciones, distintas al acoso (aunque asociadas), vinculadas con la incertidumbre durante el momento de la espera en la parada/estación -o previo al abordaje-, y vinculadas con la integridad física durante el momento a bordo, que se asocian de manera directa con la gestión operativa propia del servicio de transporte. Por un lado, se destaca la incertidumbre como aspecto que incide en las prácticas de movilidad de las mujeres al salir, por ejemplo, de su hogar para realizar diversas actividades cotidianas. La información sobre el servicio (o su confiabilidad) se constituye como un elemento clave en interacción con la percepción de inseguridad y las preocupaciones de las usuarias: conocer dónde es la parada del colectivo, la frecuencia del servicio o si ocurrió alguna modificación en el recorrido, repercute en sus prácticas, y son todos aspectos íntimamente ligados con las condiciones

en que se brinda el servicio público de transporte. Y por otro emerge la preocupación por la integridad física que también está ligada a las condiciones de prestación del servicio. Se destacan inquietudes sobre el nivel de ocupación de las unidades y coches, sobre su antigüedad y mantenimiento, y sobre las formas de manejo de los conductores de colectivo, en particular.

Frente a estas formas de violencia más sutiles, con las que niñas, adolescentes, mujeres y personas de identidades disidentes conviven diariamente y que muchas veces no son percibidas como violencia, o son naturalizadas como algo “habitual” o “normal” (Colectivo Ni una menos, 2016) se despliega un abanico de estrategias o pequeñas tácticas cotidianas que gestionan la capacidad de agencia de las mujeres (Soto Villagrán, 2012) y les permite encontrar un equilibrio entre las precauciones y el mantenimiento de sus prácticas cotidianas (Kessler, 2009 en Gutiérrez y Pereyra, 2018).

Las estrategias que llevan adelante las mujeres abarcan tanto la planificación como la realización del viaje en sí, el momento previo al abordaje como a bordo del transporte público, y contemplan en ocasiones acciones defensivas. Y entre ellas se incluyen: evaluar qué vestimenta utilizarán; cambiar de modo (por ejemplo tomar un taxi¹⁰ o usar bicicleta para evitar la espera en la parada); evitar estar o caminar sola en/hasta la

parada cuando no hay luz de día; evitar ciertos lugares en determinados momentos del día, planificar forma y horario en que emprenderán el regreso o evaluar permanecer en el sitio de destino (casas de amigas o familiares) para evitar el regreso de madrugada; estar atentas (mirar) al entorno, mostrarse precavidas (“hacer como”); evaluar si es preciso correr o tomar para defenderse un elemento contundente disponible en el entorno (por ejemplo: piedras); llevar elementos de defensa personal (gas pimienta, llave en la mano, etc.).

Los resultados obtenidos por el estudio “Ella se mueve segura” (2017) también dejan ver que el 27% de usuarias y usuarios del transporte público en AMBA modifican sus decisiones de viaje tras escuchar, ver y/o experimentar tanto situaciones de acoso como robos o peleas. De éstos, el 63% son mujeres, porcentaje que se incrementa hasta el 80% tras haber vivido situaciones de acoso.

Principalmente las mujeres (de manera similar a lo que hacen los varones) toman como recaudo prestar mayor atención a la apariencia de otros pasajeros (Cuadro 6). Otros cambios en las conductas de viaje mencionados por las mujeres son principalmente: evitar caminar solas desde y hacia las estaciones o paradas del transporte, evitar ciertas calles o zonas caminadas y cambiar los horarios en los que realizan sus viajes.

CUADRO 6. Forma en que modificó su viaje tras haber visto/experimentado situaciones de agresión (robo/peleas y acoso) en el transporte público. En %.

Forma en la que modificó su viaje:	Hombres	Mujeres	Total
Evitar viajar sola/o	29	71	100
Reducción del uso de transporte público	37	63	100
Cambio de horario	41	59	100
Cambio de calles/zonas caminadas	42	58	100
Cambio de modo de transporte	43	57	100
Llevar consigo un objeto de defensa personal (gas pimienta, objeto punzante, etc)	43	57	100
Prestar atención a la apariencia de otros pasajeros como medida	49	51	100

Fuente: Encuesta. ELLA SE MUEVE SEGURA AMBA, 2016-17

Lo expuesto, ilustra la relevancia del impacto de la percepción de inseguridad y las preocupaciones ocurridas en el transporte y el espacio público sobre la movilidad cotidiana de las mujeres. Ratificando que resulta prioritario introducir la perspectiva de género de manera transversal en las políticas públicas de pla-

nificación urbana y de movilidad para dar respuestas efectivas a la realidad cotidiana que enfrentan las mujeres en la Ciudad. Esto implica también la necesidad de aumentar la presencia femenina dentro del sector de transporte, ya sea en puestos de decisión y planificación así como choferes profesionales u operarias.

¹⁰ El uso del taxi como alternativa evidencia contradicciones porque también hay mujeres que mencionan que prefieren no utilizarlo por temor. O toman precauciones como sacar una foto de la patente del auto antes de subirse y compartirla con amigas o familiares; chequear si el chofer cuenta con la información adecuada y visible; elegir bajarse si por algún motivo no se sienten seguras (ESMS, 2017); o mantenerse comunicadas a través del teléfono celular durante el viaje (MUMALÁ & ISEPCI, 2017).

1.5 Género y Seguridad Vial

Los roles y estereotipos de género actúan como factores que clasifican y organizan los vínculos y la vida cotidiana. Éstos asocian determinadas actitudes y características a mujeres y varones, estableciendo cómo es “ser varón” y “ser mujer”.

Así, las actitudes y percepciones que tienen mujeres y varones como actores dentro del tránsito no son la excepción. Los “códigos” en el tránsito reproducen y refuerzan estereotipos de género: las mujeres son consideradas (por los varones y por ellas mismas) como temerosas, prudentes, no tan seguras de sí mismas (lo femenino como débil, emocional, responsable); en cambio, los hombres son vistos como temerarios, agresivos, seguros a la hora de manejar (lo masculino asociado a la fuerza física, virilidad, dominante, pragmático).

Esta problemática se ve reflejada en primera instancia en posesión (o no) de licencias de conducir entre las mujeres. De acuerdo a los datos de la Subsecretaría de Movilidad Sustentable y Segura de la Ciudad de Buenos Aires, de la totalidad de licencias de conducir emitidas en el 2018, el 70% son de varones y el 30% de mujeres. Si bien estos porcentajes continúan siendo bajos, vemos que la cantidad de licencias de mujeres aumentó en los últimos 10 años: según ENMODO

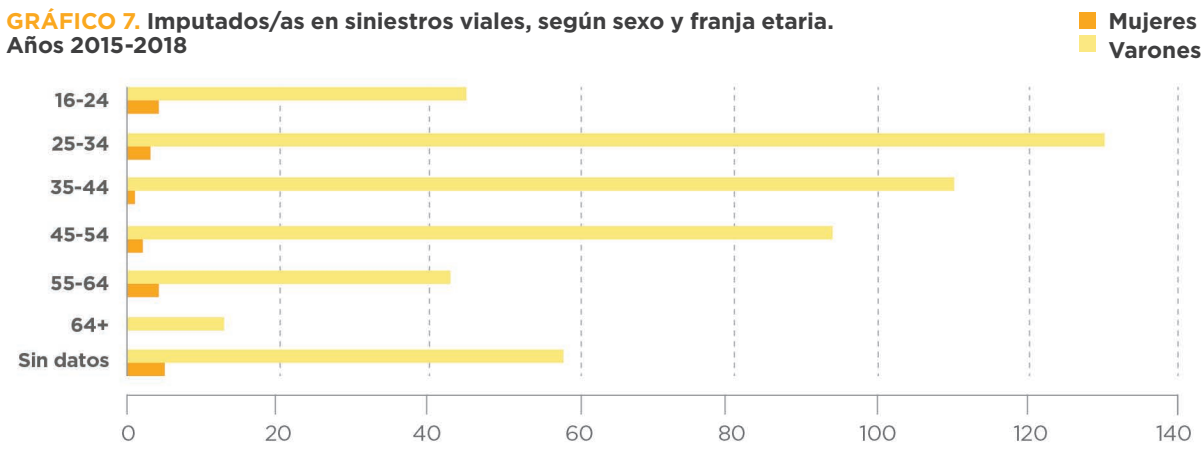
(2009-2010) el 22,2% de las mujeres mayores de 17 años residentes en CABA poseen licencia de conducir frente al 55,8% de los varones.

A su vez, vemos según datos de la Secretaría de Transporte (2018) que la edad en la cual las mujeres y los varones obtienen la licencia por primera vez difiere entre unos y otros: mientras que en el grupo de 16-28 años hay un porcentaje más alto de varones (62% vs 37% de mujeres), en la franja etaria de 29-44 esto se nivela a favor de las mujeres (55%) vs 44% de licencias otorgadas a varones. En conclusión, las mujeres suelen animarse a conducir una vez llegadas a la etapa adulta, mientras que los varones lo hacen desde más jóvenes.

La misma tendencia se observa en la conducción de motocicletas: en la Ciudad, sólo el 10.3% de las licencias otorgadas pertenecen a mujeres; sin embargo, si se compara este porcentaje con el obtenido en 2012 (5.8%) vemos que aumentó sustancialmente (Secretaría de Transporte, 2018).

A pesar de que las mujeres conducen menos que los varones¹¹, de acuerdo a los datos del Observatorio de Seguridad Vial de la Ciudad de Buenos Aires (ver Gráfico 7), los varones participan en mayor medida en siniestros viales que las mujeres.

GRÁFICO 7. Imputados/as en siniestros viales, según sexo y franja etaria. Años 2015-2018



Fuente: Observatorio de Seguridad Vial de la Ciudad de Buenos Aires en base a los datos del Ministerio de Justicia y Seguridad del GCBA, 2018

Esto puede explicarse, entre otros factores, porque entre las mujeres predomina una ética del cuidado (que en el caso del tránsito implica cuidar la vida del otro y la propia), que podría estar asociado a los roles de género socio-culturalmente asignados a las mujeres.

Por su parte, los varones fueron socializados en un sistema de género que los educó a ser el “sostén del hogar”, en oposición a lo que sería el cuidado “amoroso” propio de una mujer. Esto se ve claramente reflejado en las conductas de manejo de los varones,

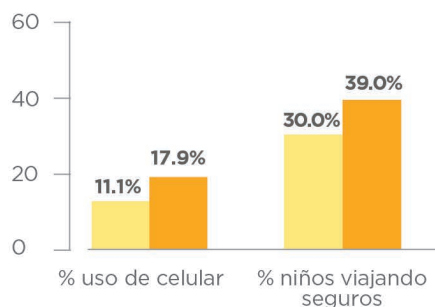
¹¹ La tasa de conductores varones cada 100.000 habitantes es de 22.567, mientras que la tasa de conductoras mujeres es de 8.236 (Fuente: Observatorio de Seguridad Vial de la Ciudad de Buenos Aires en base a los datos de Estadística y Censo, 2018).

que no necesariamente destacan la prudencia y el respeto por las normas de tránsito como medidas de prevención para cuidar la vida de los otros actores del tránsito o la suya propia.

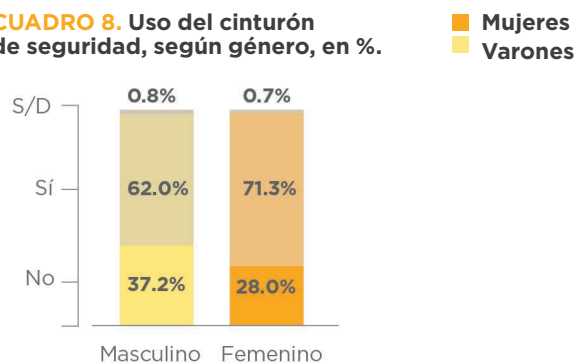
De acuerdo a un estudio realizado por el Observatorio de Seguridad Vial de la Ciudad de Buenos Aires

(2018), las mujeres, parecen adoptar mayor precaución y menor aceptación de riesgo que los varones. En los cuadros 7 y 8, a continuación, se presentan los datos relacionados a la seguridad vial (uso del celular, uso del cinturón de seguridad y uso del casco en motos) desagregados según género.

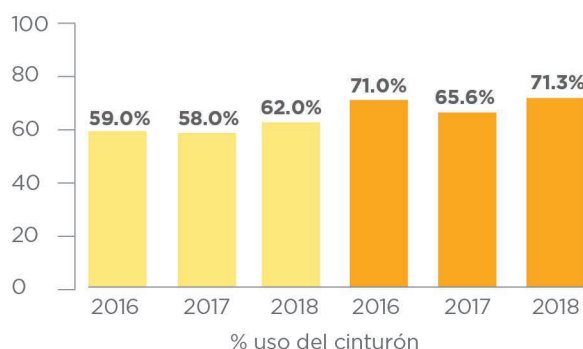
CUADRO 7. Uso del celular en conductores y conductoras, en %.



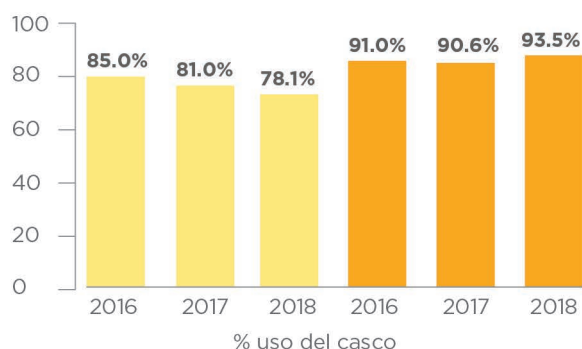
CUADRO 8. Uso del cinturón de seguridad, según género, en %.



CUADRO 8. Uso del cinturón de seguridad, según género, en %.



CUADRO 9. Evolución uso del casco en motos, según género. Años 2016 a 2018.



Fuente: Observatorio de Seguridad Vial en base a datos del 2º “Estudio observacional sobre factores de riesgo vial de la Ciudad de Buenos Aires”, 2018.

El análisis de la seguridad vial, conducción y actitud/percepción en el tránsito con perspectiva de género resulta vital para entender, por ejemplo, por qué hay más varones conductores que mujeres (particulares y profesionales), por qué las mujeres adoptan una actitud más precavida y menos temeraria, o cómo erradicar la violencia de género en el tránsito. Resignificar los roles de género implica comenzar a desarmar estas nociones de lo masculino-dominante y los femenino-dominado, eliminar las relaciones asimétricas que establecen las conductas asociadas a la masculinidad como modelo a seguir.

El acceso y la accesibilidad de las mujeres a la conducción de automóviles particulares y en el sector

profesional es tanto un derecho como una obligación, que redundaría en una mayor autonomía física, de movilidad y de toma de decisiones de las mujeres. Y lo que es más importante, los datos nos indican que el cuidado y la precaución que caracterizan a las mujeres conductoras son un factor vital para la sociedad dado que una conducción responsable salva vidas.

Finalmente, atender a estas cuestiones contribuye a promover la igualdad en el rubro del transporte, donde la mayoría de los conductores de transporte público y privado son varones. Entender las barreras y limitaciones que experimentan las mujeres a la hora de conducir permite generar políticas públicas que incentiven la presencia de mujeres conductoras.

Aporte: Mujeres al volante

POR LUCILA DIETRICH

Introducción

Hace 10 años nació Mujeres al volante, una comunidad de mujeres en el mundo de la movilidad. Nació con dos propósitos: primero, lograr que más mujeres se animen a manejar, porque creemos que la libertad de movimiento es un factor importante en el desarrollo personal y profesional de las mujeres en la sociedad. Segundo, acompañar a las que ya conducen en un rubro que es predominantemente masculino, aportando una perspectiva más “femenina”, que contemple las necesidades de las mujeres a la hora de manejar.

¿Por qué la necesidad de crear una comunidad de mujeres en una industria tradicionalmente muy masculina?

Las encuestas confirmaban que las mujeres ya hace tiempo habían salido de un rol de “copiloto” para ser las pilotas de sus decisiones. En 2009, la agencia de marketing Proximitas nos acercó una encuesta que confirmaba estos dos datos:

- El **75%** de las mujeres participan en mayor o menor medida en la decisión de la compra del auto familiar.
- El **30%** de las mujeres deciden la compra directamente, aunque no sea para su uso personal y sí familiar.

Me resultó inminente generar un cambio en cómo las mujeres nos relacionamos con los vehículos, el manejo y el tránsito.

¿Por qué solo el 27% de las licencias de conducir vehículos corresponden a mujeres?

A lo largo de estos 10 años, fuimos analizando las distintas causas que pueden justificar semejante diferencia:

■ **Historias o mandato familiar:** En la mayoría de las familias solo los varones conducen, y las enseñanzas para aprender a hacerlo suelen ser destinadas a los hijos varones y no a las mujeres. Muchas mujeres obtienen su licencia de conducir más grandes, mientras que los varones ya establecen un vínculo y pierden el miedo a conducir a más temprana edad.

■ **Miedo al volante:** Muchas mujeres manifiestan miedos para lograr sacar su licencia, o incluso mujeres que ya la han sacado no logran vencer los temores para poder conducir en las calles. Estos miedos tienen distintos orígenes: inseguridades propias, accidentes vividos de más chicas o miedo a provocar un accidente. La percepción de riesgo es más alta en las mujeres.

■ **Brecha salarial:** La capacidad de ahorro de la gran mayoría de las mujeres es menor, por lo que es más difícil el acceso a la compra y mantenimiento de un vehículo.

■ **El auto “de la familia”:** En los matrimonios de varones y mujeres, el auto es de la familia, pero se lo lleva el varón. Esto hace que la mujer tenga menos probabilidades de usar el auto y, por ende, de aprender. En esta línea, datos de ENMODA (2009-2010) muestran que, del total de los desplazamientos en auto como acompañantes en la Ciudad, el 62% son protagonizados por mujeres.

Cuando les preguntamos a las mujeres por qué creen que existe esta brecha, nos responden:

“Claramente es algo cultural que hay que cambiar. En las familias siempre se enseñó a manejar al hijo varón. Hoy la mujer necesita manejar porque son autosuficientes y cabezas de familia. Cambia el paradigma en la sociedad y queremos ser parte de ello”.

“Yo creo que es un problema cultural; siempre el hombre al volante y la mujer dama de compañía. Gracias a Dios, cada día avanzamos un poco más y hoy veo más mujeres que se animan a manejar”.

“Creo que es una más del machismo. Cuando crecen los varones los padres los suben al auto y les enseñan a manejar apenas pueden. No en el caso de las mujeres. Las que quieren aprender tienen que ir a una escuela de manejo, como me pasó a mí. Y tuve mil peleas con mi marido por la falta de apoyo. En vez de eso me decía que no tenía paciencia para salir conmigo manejando o que iba a romper el auto. Hasta ahora no he estado ni cerca de chocar o nada parecido. Y las mujeres que conozco manejan muy bien. Me incluyo. ¡Un gran saludo y a animarse!”.

A la hora de aprender a conducir o elegir la movilidad que queremos, las mujeres nos enfrentamos con diferentes desafíos, más allá de las causas anteriormente mencionadas. ¡Los famosos mitos!

- **“Las mujeres manejamos mal”:** Los parámetros de manejar bien o mal están medidos en base a una forma de manejar masculina, más temeraria, menos consciente de los riesgos y responsabilidades que implica conducir con otros actores en el tránsito.

■ **“Hay autos para mujeres y otros para varones”:** Por lo general, los autos que tienen mayor potencia los asocian a varones, y los de motor más chico a las mujeres. Pero a la vez, en los casos en que hay dos autos en la familia, el auto de mayor tamaño es manejado por las mujeres, ya que es más “funcional” para las tareas del hogar que son asignadas principalmente a las mujeres: llevar y traer a los chicos al colegio, hacer las compras, etcétera.

Conducir implica:

Autonomía en la toma de decisión: Conducir permite a las mujeres ir a donde desean, cuando y con quien desean. No dependen de nadie, salvo de sus propias decisiones.

Autonomía económica: El auto, la moto, etcétera, son una herramienta de trabajo. Un alto porcentaje de emprendedoras necesitan de este tipo de movilidad para sus negocios. Empresas de taxis, remises, ambulancias, colectivos, camiones hoy buscan mujeres en posiciones que tradicionalmente estaban ocupadas por varones.

Salvar vidas: Saber conducir también salva vidas. Hay relatos en que las mujeres tuvieron que agarrar el volante, ya que el conductor no pudo continuar, y gracias a saber conducir evitaron un siniestro vial y lograron llegar a un hospital a tiempo.

PLAN DE ACCIÓN







PLAN DE ACCIÓN DE GÉNERO Y MOVILIDAD



Teniendo en cuenta el diagnóstico antes presentado sobre la situación de las mujeres en la Ciudad de Buenos Aires, la normativa vigente para la promoción de la igualdad de género, la protección de los derechos y la prevención, sanción y erradicación de la violencia contra las mujeres y considerando la amplia experiencia de la Secretaría de Transporte de la Ciudad, se diseñó el presente Plan de Género y Movilidad.

Planteado como una agenda estratégica se concibe como abierta, dinámica, y se espera pueda

nutrirse con los aportes de organizaciones de la sociedad civil, otras áreas gubernamentales, especialistas, entes privados, organizaciones sindicales, vecinas y vecinos de la Ciudad, entre otros. Constituye un punto de partida para comenzar a pensar la relación de las mujeres e identidades disidentes con el transporte, la movilidad y el espacio público, problemática que se encuentra en constante cambio y transformación.

El Plan busca desarrollar una política integral para las mujeres en el ámbito del transporte urbano, se estructura a través de cuatro ejes que buscan alcanzar los siguientes objetivos generales y específicos.

OBJETIVOS GENERALES

- Promover la igualdad entre mujeres y hombres en todos los ámbitos de la vida, para que todos puedan desarrollarse de manera autónoma y libre de discriminación y violencia.
- 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.
- 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.
- Mejorar la calidad del transporte público, para que todos los usuarios, especialmente las mujeres, puedan desarrollarse laboral y personalmente.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Colaborar en la erradicación de la violencia y el acoso en los espacios públicos y en el transporte urbano.
- Incorporar la perspectiva de género al transporte público garantizando la seguridad en todos los trayectos urbanos.
- Construir una red de servicios e infraestructuras que brinden una movilidad segura para las mujeres en toda la red del transporte público, teniendo en cuenta sus necesidades específicas.
- Fomentar la presencia de las mujeres en el ámbito laboral del sector Transporte.
- Promover acciones con otros organismos públicos, la sociedad civil y la academia para desarrollar actividades que fomenten la igualdad y los derechos de las mujeres.
- Incluir la perspectiva de género dentro de las capacitaciones en el sector Transporte, puntualmente al interior de la Secretaría de Transporte.
- Mejorar la movilidad de las mujeres a corto y mediano plazo, así como también generar acciones que contribuyan a modificar en el largo plazo patrones culturales de género arraigados en la sociedad.
- Garantizar el servicio e infraestructura adecuados para fomentar la presencia de las mujeres en el transporte público, desincentivando el uso del automóvil particular como garantía de seguridad.
- Desarrollar campañas de comunicación que contribuyan a visibilizar y desnaturalizar el acoso hacia las mujeres en el transporte y la vía pública.
- Proporcionar la infraestructura de seguridad y vigilancia necesaria para prevenir las violencias y agresiones hacia las mujeres en el espacio público y el transporte.

Para cumplir con estos objetivos generales y específicos, el Plan de Género y Movilidad plantea cuatro ejes de acción que abordan la inclusión, la prevención y la protección de las mujeres en el espacio

público urbano y en el transporte en particular. Asimismo, estos ejes de acción permiten establecer las medidas específicas que permitirán alcanzar los objetivos específicos que se propone este plan.

Planificación, diseño y gestión con perspectiva de género	Proporcionar la infraestructura de seguridad y vigilancia necesaria para prevenir las violencias y agresiones hacia las mujeres en el espacio público y el transporte. Garantizar el servicio e infraestructura adecuados para fomentar la presencia de las mujeres en el transporte público, desincentivando el uso del automóvil particular como garantía de seguridad. Construir una red de servicios e infraestructuras que brinden una movilidad segura para las mujeres en toda la red del transporte público, teniendo en cuenta sus necesidades específicas. Incorporar la perspectiva de género al transporte público garantizando la seguridad en todos los trayectos urbanos.
Inserción Laboral de las mujeres en el Sector Transporte y Movilidad	Incluir la perspectiva de género dentro de las capacitaciones en el sector transporte, puntualmente al interior de la Secretaría de Transporte. Fomentar la presencia de las mujeres en el ámbito laboral del sector transporte. Crear y asesorar en la creación de protocolos de actuación ante casos de acoso o discriminación laboral
Datos y estudios de movilidad cotidiana y seguridad con perspectiva de género	Mejorar la movilidad de las mujeres a corto y mediano plazo, así como también generar acciones que contribuyan a modificar en el largo plazo patrones culturales de género arraigados en la sociedad. Conocer los patrones de movilidad específicos que tienen las mujeres e identidades disidentes a la hora de moverse dentro de la Ciudad, para sustentar políticas públicas que respondan a sus necesidades.
Capacitación y sensibilización en perspectiva de género	Desarrollar campañas de comunicación que contribuyan a visibilizar y desnaturalizar el acoso hacia mujeres en el transporte y la vía pública. Promover acciones con otros organismos públicos, la sociedad civil y la academia para desarrollar actividades que fomenten la igualdad y los derechos de las mujeres. Colaborar en la erradicación de la violencia y el acoso en los espacios públicos y en el transporte urbano. Promover la igualdad de género al interior de la Secretaría de Transporte, incorporando perspectiva de género en el diseño, planificación e implementación de los proyectos.

LO QUE HICIMOS HASTA AHORA

EJE 1: “ Planificación, diseño y gestión con perspectiva de género”

La percepción de seguridad que experimentan las mujeres al transitar y disfrutar del espacio y el transporte público es diferente del que experimentan los hombres. Según el informe “Violencia contra las Mujeres en el Espacio Público. La inseguridad de la que nadie habla” (2017) realizado por la asociación MUMALÁ junto con ISEPCi, en la Ciudad de Buenos Aires, el 78% de las mujeres se ha sentido insegura en el espacio público. Esta alta percepción de inseguridad afecta negativamente la movilidad y por ende la autonomía y posibilidades de desarrollo. Cambiar de ruta por ser poco transitada u oscura, modificar el horario de viaje o viajar acompañadas son algunas de las estrategias que las mujeres tienen en cuenta para moverse por el espacio y el transporte público.

Una de las principales razones por las cuales las mujeres se sienten inseguras en la Ciudad es la poca iluminación de las calles (50%), situación que se desprende de la alta percepción de inseguridad que las mujeres registran de noche (90%). El mejoramiento del espacio público, que implica iluminación, mobiliario, pavimentos y señalética, son aspectos del diseño que podrían tornar más atractivo caminar o transitar, contribuyendo a aumentar la percepción de seguridad de las mujeres y los habitantes de la Ciudad en general.

Tomando en cuenta las consideraciones previamente señaladas respecto de la seguridad de las mujeres en el espacio y transporte público, la Ciudad Autónoma de Buenos Aires desarrolló un conjunto de acciones tendientes a mejorar la infraestructura urbana vinculada con el transporte, las cuales acompañaron a un mejoramiento general del entorno pú-

blico. A continuación, se describen las principales acciones implementadas y una breve descripción del impacto que tuvieron sobre la seguridad de las mujeres.

■ METROBUS: INFRAESTRUCTURA URBANA PARA MEJORAR LA CALIDAD Y SEGURIDAD DE LA ESPERA

Desde el año 2011, la Ciudad optó por desarrollar la red de Metrobus que no sólo ordena el tránsito de una importante cantidad de colectivos que circulan por la ciudad, sino que también ofrece un significativo mejoramiento de la infraestructura urbana para el uso de colectivos. Actualmente, el distrito cuenta con ocho corredores de Metrobus que mejoraron la calidad de espera y redujeron el tiempo de viaje de más de 1.4 millones de usuarios/as.

Teniendo en cuenta que el 58% de los usuarios de colectivo son mujeres (ENMODO 2009/2010), resulta fundamental incorporar la perspectiva de género a las obras de infraestructura de las ciudades, para que respondan a las necesidades de las mujeres. Por eso el Metrobus constituye una política de movilidad que mejora la experiencia de viaje de las mujeres: no sólo acorta los tiempos de viaje, sino que proporciona un entorno iluminado, seguro, con movimiento de gente y presencia policial.

EL METROBUS IMPACTÓ VISIBLEMENTE EN 3 ASPECTOS FUNDAMENTALES PARA LAS MUJERES:

1. Tiempo de viaje: los carriles exclusivos permiten una circulación ágil y rápida para que los colectivos puedan realizar trayectos largos en menos tiempo. La distribución de las paradas organiza el ascenso

y el descenso de los pasajeros y evita demoras que suelen generarse si el colectivo para cada dos cuadras.

2. Seguridad personal: las paradas del Metrobus ayudan a que las mujeres se sientan más seguras a la hora de esperar el colectivo, ya que se encuentran iluminadas, son abiertas, generan movimiento de gente y hay más presencia de personal de seguridad.

3. Infraestructura segura: como dijimos, son las mujeres quienes realizan más viajes de cuidado. Suelen moverse con adultos mayores, bolsas, cochecitos, etc. Las paradas fueron diseñadas a la altura del colectivo, para que subir y bajar sea más cómodo.

■ SISTEMA ECOBICI: EL USO DE LA BICICLETA COMO HERRAMIENTA DESCENTRALIZADA PARA LA MOVILIDAD DE LAS MUJERES

La Ciudad de Buenos Aires avanzó exitosamente en las políticas de movilidad y promoción del uso de la bicicleta enmarcadas en el programa “Mejor en bici”, que contempla la provisión de infraestructura y la implementación de programas de educación, difusión y comunicación. Esta política tiene sus antecedentes en 2007, cuando se aprobó la Ley 2.586 para promover el uso de la bicicleta a través de la creación de un sistema de bicicletas públicas, hoy conocido como Ecobici. Por gratuidad y su practicidad para viajes de cortas a medianas distancias, la bicicleta es el transporte ideal para satisfacer las necesidades particulares de la movilidad de las mujeres en la ciudad.

Desde el inicio en el 2009 con el desarrollo de las ciclovías y en el 2010, con el lanzamiento de Ecobici, aumentó 10 veces el uso de la bicicleta como medio de transporte en la Ciudad. Y para darle todavía más impulso, en 2019 se inicia un proceso de transformación del sistema Ecobici, que incluye su ampliación de 200 estaciones a 400 y de 2.500 bicicletas a 4.000. A la vez que se incluyó la mejora en la calidad ofrecida por las bicicletas del sistema. Éstas son actualmente más livianas, más resistentes, cuentan con sistema de velocidades, y accesorios canasta para equipajes, luces reflectivas en las ruedas, luces LED delanteras y traseras.

Ecobici se apoya en la infraestructura de la Red de ciclovía y biciesendas seguras, que al ser vías segregadas del tránsito vehicular (por medio de separación física en los casos donde el tránsito lo demande) apuntan a generar trayectos protegidos y garantizar

la seguridad y la conectividad en toda la ciudad. En este marco se evidencia un aumento notable de las mujeres inscriptas en el sistema Ecobici: mientras que al inicio entre los inscriptos se registraba un 56% de varones y un 44% de mujeres, al mes de mayo 2019 esta proporción se invirtió siendo el 52% mujeres frente a un 48% de varones.

En consonancia con esta política se instalaron más de 5 mil espacios para estacionamiento de bicicletas en diferentes puntos de la Ciudad, especialmente en las cercanías de paradas de transporte público y sitios que concentran alta demanda de viajes (hospitales, escuelas, servicios públicos, etc.). De igual modo, en la Ciudad se estableció una norma que obliga a los estacionamientos comerciales a proporcionar estacionamientos para bicicletas, disposición que también rige en eventos masivos, los que deben proporcionar lugares gratuitos y seguros para anclar bicicletas (Díaz y Rojas, 2017).

■ CÁMARAS DE VIDEO EN EL TRANSPORTE PÚBLICO

En septiembre del 2017 el Ministerio de Transporte de la Nación en conjunto con el Ministerio de Justicia y Seguridad de la Ciudad y la Secretaría de Transporte de la Ciudad comenzaron la primera etapa de instalación de una plataforma tecnológica en colectivos, que incluye 4 cámaras en cada unidad, para mejorar la seguridad a bordo del transporte público. La Ciudad se comprometió a tener instaladas antes de fines del 2019, más de 10.000 cámaras de filmación en colectivos, subtes, trenes y en la vía pública.

Esta política tiene por objetivo mejorar la experiencia de viaje tanto de los usuarios como de los conductores y aumentar las condiciones de seguridad vial, ya que las cámaras tienen la doble función de monitorear el interior y hacer un seguimiento de los colectivos.

Como medida adicional, desde la Subsecretaría de Movilidad Sustentable y Segura se propone utilizar las cámaras de seguridad para prevenir, sancionar y erradicar el acoso sexual a mujeres en los colectivos. Esta propuesta busca aprovechar los dispositivos con dos fines: por un lado, como elemento disuasivo, apuntando a que la comunicación y difusión de las cámaras desaliente posibles hechos de acoso en el transporte público; por otro, como elemento probatorio ante una situación de acoso, previa denuncia de la víctima ante el organismo correspondiente.

■ LÍNEA ACOSO (22676)

El Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, junto con el Gobierno Nacional y Provincial en 2018 lanzaron la Línea Acoso (22676), con el triple objetivo de visibilizar el acoso que sufren cotidianamente las mujeres en el transporte público, crear una vía de reporte y contención para las usuarias víctimas de acoso y generar estadísticas para el diseño de políticas públicas más efectivas.

La línea, que funciona las 24 horas durante todo el año y es gratuita, está compuesta por psicólogas y trabajadoras sociales capacitadas en la temática de acoso sexual callejero. Funciona en toda el Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA) y pueden denunciarse casos de acoso ocurridos tanto en la vía pública como en colectivos, subtes, premetro, trenes y taxis.

A través del envío de un mensaje de texto al 22676 (ACOSO), cualquier persona puede reportar de forma inmediata un hecho de acoso en el transporte o en el espacio público, y encontrar contención profesional y asistencia sobre cómo proceder.

Estos reportes permiten no solo brindar acompañamiento a las mujeres, sino también generar un diagnóstico certero sobre el alcance y gravedad de la problemática con el objetivo de poder planificar políticas públicas más efectivas. Por ejemplo, estos reportes permitirán realizar un mapeo a los fines de focalizar sobre aquellas líneas o estaciones donde las situaciones de acoso son más frecuentes y resulta necesario reforzar la seguridad.

■ TECNOLOGÍA PARA LA SEGURIDAD DE LAS MUJERES

Los datos demuestran que las mujeres tienden, en la noche, a utilizar el TAXI como principal medio de transporte en el que se consideran seguras. Casi el 70% de los viajes a través de la aplicación BA Taxi son realizados por mujeres.

Sin embargo, asocian esa mayor seguridad a la posibilidad de mantenerse conectadas a alguna persona conocida durante el trayecto y a la necesidad de seleccionar el sexo de la persona que conduce el vehículo. En este sentido, desde la Secretaría de Transporte se promovió la incorporación del filtro para elegir mujeres choferes en la APP BA TAXI. Esta

adaptación de la tecnología a las necesidades de seguridad de las mujeres está siendo coordinada con una política de promoción de mujeres choferes de TAXI.

■ SENDEROS ESCOLARES

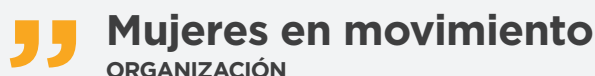
El Programa Senderos Seguros del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, surgió como un plan que busca garantizar una movilidad segura en los espacios públicos que rodean a las escuelas de la Ciudad, para que tanto los/las niños/as, como todas las personas relacionadas a la escuela, funcionarios/as, maestros/as, madres y padres puedan circular con tranquilidad en los trayectos hacia y desde las escuelas. Hoy en día, la Ciudad cuenta con 207 Senderos Escolares. Estos senderos se caracterizan por tener cámaras de seguridad especialmente instaladas, y por contar en los horarios de ingreso y egreso de la escuela con la custodia de personal de la Policía Metropolitana, agentes del Cuerpo de Tránsito y Transporte del Gobierno de la Ciudad, y la Policía Federal. Además, un cuerpo de civiles fue capacitado como Agentes de Protección Escolar para custodiar el recorrido de los senderos.

■ CIUDAD LEGIBLE

Ciudad Legible es un proyecto que apunta a hacer accesible y dinámica la amplia oferta de transportes de la Ciudad, fomentando la polimodalidad de los transportes, ayudando a la ciudadanía a combinar trayectos más largos y breves aprovechando al máximo posible sus tiempos y condiciones de viaje. El objetivo es poder brindar toda la información necesaria a través de un sistema gráfico que incluye mapas, señaléticas y direccionadores que permitan integrar todos estos medios de movilidad.

En la Ciudad de Buenos Aires contamos con una amplia infraestructura de transporte, por eso necesitamos contar con información clara y legible que nos permita planificar nuestros viajes, encontrarnos en el espacio público y movernos de manera cómoda y sencilla. Contar con información de movilidad resulta clave para que las mujeres optimicen los tiempos de traslado, y a la vez elijan las mejores alternativas a sus trayectos en cualquier punto de sus recorridos diarios.

TESTIMONIOS



El Plan de Género y Movilidad de la Ciudad de Buenos Aires adscribe a los principios postulados en la Declaración del compromiso de «MUJERES EN MOVIMIENTO», organización conformada por mujeres del sector transporte, que buscan impulsar y articular liderazgos femeninos inclusivos, activos y representativos de la agenda de transporte y la movilidad, para impulsar los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

La Secretaría de Transporte de la Ciudad de Buenos Aires cuenta con el apoyo de Mujeres en Movimiento en la consecución de los siguientes objetivos:

- Promover la equidad de género, fomentando la inclusión de las mujeres en las tomas de decisiones, en la planeación y operación del transporte, y en las políticas públicas de movilidad, energía y medio ambiente, infraestructura y la ejecución de proyectos orientados al desarrollo de la movilidad sostenible.

- Crear una red activa de mujeres vinculadas al sector del transporte, la movilidad, la energía y el medio ambiente, para desarrollar y compartir experiencias para alentar el liderazgo de las mujeres en el ámbito profesional, político y privado. Esta red se vinculará con otras redes existentes en el campo.

- Difundir y visualizar la importancia de priorizar la participación de las mujeres en diferentes roles en el transporte, la energía y el medio ambiente fomentando el desarrollo de capacidades y consolidando el aprendizaje.

- Construir políticas públicas y guías de pautas de implementación basadas en la inclusión de mujeres en espacios públicos y en todos los modos de transporte, tales como caminar, andar en bicicleta y el transporte público con especial énfasis en las usuarias más vulnerables.

- Promover la participación del sector privado en la creación e implementación de planes, programas y acciones generadas en el ámbito de esta red.

- Potenciar la adopción de medidas para resguardar la seguridad pública y vial de las mujeres al usar el transporte público.

- Generar una amplia red para reducir las desigualdades, construir ciudades inclusivas, implementar políticas para promover el desarrollo social, económico, integrador y armónico que considere el papel de las mujeres en las ciudades.

EJE 2: “Inserción Laboral de las mujeres en el Sector Transporte y Movilidad”

Según un estudio publicado por el Banco Interamericano de Desarrollo en 2014, la Argentina cuenta con un 9% de representación femenina laboral en el rubro transporte. Este porcentaje, muy por debajo del promedio de la región (Uruguay registra el mayor porcentaje de fuerza laboral femenina en transporte, con un 21% de representación), expone las barreras culturales a las que se enfrentan las mujeres al momento de pensar al rubro como un campo laboral posible.

La casi nula presencia de mujeres en el sector transporte desincentiva la incorporación de mujeres dispuestas a trabajar en materia de infraestructura del transporte, construcción o como conductoras de transporte público. Ante la falta de participación femenina en el sector, muchas veces las condiciones edilicias y de infraestructura no contemplan las necesidades de las mujeres, lo cual repercute en las necesidades de las usuarias.

Resulta necesario aumentar la presencia femenina dentro del sector de transporte, ya sea en puestos de decisión, como choferes profesionales u operarias. Un aumento de la representación femenina contribuye a generar igualdad de condiciones para que se desarrollen profesionalmente en un segmento de actividades donde tradicionalmente sólo se empleaban hombres. Además, contribuye a formar una sociedad más equitativa, deconstruyendo los estereotipos de género que tipifican algunos trabajos como “masculinos”.

Tomando en consideración esto, la Ciudad de Buenos Aires desde la Secretaría de Transporte desarrolló una serie de acciones para remover los obstáculos que desalientan la inclusión de mujeres en el sector y, al mismo tiempo, procurar desarrollar acciones positivas que garanticen la paulatina inclusión de trabajadoras en los distintos modos y áreas de trabajo. Las acciones implementadas hasta hoy son las siguientes:

■ TRABAJADORAS MUJERES EN EL SUBTE Y PREMETRO DE LA CIUDAD

Hace quince años atrás se incorporó la primera camada de conductoras a la empresa operadora

del Subte y premetro de la Ciudad, que hoy ya alcanzan el 21% del total (752); además, la empresa hoy cuenta con un 34% de guardas guardas en los vagones que asisten a quien conduce. Si bien las cifras continúan siendo desiguales, la empresa cuenta con una política de equidad laboral que fomenta la incorporación de mujeres al sector, dándole prioridad a la problemática, fomentando la movilidad y ascensos dentro de la empresa, y permitiendo que las mujeres puedan alcanzar el puesto de conductoras.

■ ARRIBO PREDICTIVO

La Secretaría de Transporte en conjunto con el Ministerio de Transporte de la Nación y Nación Servicios lanzaron el Sistema de Arribo Predictivo, que utiliza tecnología GPS para brindar en tiempo real la ubicación de las unidades de colectivos.

Además de equipar con esta tecnología a la flota de colectivos que circula por la Ciudad, los principales corredores de BRT cuentan con carteles led que brindan información acerca de la línea de colectivo que se acerca, el ramal y en cuánto tiempo llegará a la parada. Esta información está disponible para todos los vecinos de la Ciudad en la aplicación móvil BA Cómo Llego, creada por el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires; y ahora también cuentan con estos datos en Google Maps y Moovit, dos de las aplicaciones de transporte más utilizadas por los porteños.

Los carteles electrónicos se sumarán en tres etapas y serán instalados en distintos tipos de parada. En una primera instancia se priorizaron los corredores de Metrobus y Centros de Traspunto; en segundo lugar los postes de información ubicados en veredas con mayor cantidad de ascensos de pasajeros, es decir las que tienen mayor volumen y en las cercanías a otros medios de transporte. Por último, los refugios ubicados en las trazas principales de la Ciudad y en los que se identifica la mayor cantidad de ascensos.

El principal objetivo es mejorar la experiencia de los/as pasajeros/as y el trabajo de los conductores. Pero además, informar en tiempo real la posición

del colectivo, los recorridos y arribos, brinda previsibilidad en los viajes que se realizan en la Ciudad. Esto es clave especialmente para las mujeres, permitiéndoles planificar mejor sus recorridos, evitándoles esperas potencialmente inseguras, especialmente de noche. A su vez, contribuye a que gasten menos dinero en viajes en taxis, medio de transporte que se elige por motivos de seguridad, muchas veces por distancias cortas, realizables en transporte público.

■ MUJERES TAXISTAS

La Secretaría de Transporte lanzó en 2018 una convocatoria pública para incorporar 2000 conductoras de taxis a la flota de 39.800 conductores promedio que tiene la Ciudad. Las conductoras seleccionadas deberán también cumplir con un curso de 10 días que incluye la formación en la actividad particular del taxi en la Ciudad de Buenos Aires, además de la enseñanza de todos los módulos de Seguridad Vial.

Como lo planteado en los objetivos específicos del Plan, esta política no sólo significa una acción afirmativa en la incorporación de las mujeres en el sector laboral, sino que deriva de la colaboración con otros organismos públicos y de la sociedad civil como el Programa “Hacemos Futuro Juntos” implementado de manera integrada entre la Secretaría de Trabajo y Empleo de la Nación, la Dirección General de la Mujer del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires y la Bolsa de Trabajo de AMIA.

■ INCORPORACIÓN DE MUJERES AL CUERPO DE AGENTES DE TRÁNSITO

El Gobierno de la Ciudad incorporó a más de 2400 Agentes de Tránsito, priorizando la inserción de las mujeres. Hoy representan el 55% del total de agentes.

■ LICENCIAS DE PATERNIDAD / MATERNIDAD CON PERSPECTIVA DE GÉNERO

Con el objetivo de acortar la brecha de desigualdad de género en el ámbito laboral, el Gobierno de la Ciudad, a través de la Subsecretaría de Gestión de Recursos Humanos y Jefatura de Gobierno, aprobó un nuevo régimen de Licencias familiares para una mejor distribución de las tareas de cuidado y facilitar la inserción de las mujeres en el mercado laboral. Este nuevo régimen mantiene el tiempo de licencia de la persona

gestante, permitiéndole a ésta transferir los 30 últimos días al otro progenitor, con goce de sueldo. La licencia por nacimiento se extendió para la persona no gestante a 15 días corridos, además de una licencia de 30 días con goce de sueldo durante el primer año de vida del hijo o de la hija.

En la línea de la lucha contra la violencia de género, las Licencias por violencia de género se extendieron a todos los ámbitos del poder público, así como para las trabajadoras del Subte. Gracias a esta, la trabajadora que sufra violencia de género y/o familiar, puede pedir hasta 60 días de licencia, con goce de sueldo, corridos o no. La licencia también contempla la posibilidad de requerir un cambio del espacio laboral, además de una ayuda especial para las/los trabajadoras/es que sufran violencia de género.

TESTIMONIOS



Mónica Jaime
TAXISTA

El taxi fortaleció mi vida en general, yo era una persona introvertida y trabajar en contacto permanente con personas me ayudó a integrarme social y laboralmente, y a alcanzar mi independencia económica siendo jefa de hogar.

Pude lograr mis objetivos personales y profesionales gracias al taxi, por eso creo que es muy importante motivar a más mujeres a que se formen como conductoras. Hoy la demanda de taxistas mujeres es cada vez más alta, porque brindamos calidez, cordialidad, y sobre todo seguridad y confianza.



Érica Borda
CHOFER DE COLECTIVO

Es importante que haya mujeres conductoras en el sector de transporte público para derribar mitos con respecto a la asignación de género a los trabajos. No se necesita un cuerpo ni fuerzas especiales, tanto varones como mujeres en igualdad de condiciones pueden realizar iguales tareas y trabajos. Me encanta manejar y ser chofer de transporte público de pasajeros. Aprendí mucho y valoro más el coraje de las mujeres de diferentes disciplinas que defienden sus principios y convicciones.

Aún falta mucho por hacer, estoy segura que con el tiempo y progresivamente se va a lograr esa igualdad con todo lo que significa.

Deseo que de acá a un tiempo ver a una mujer manejando un colectivo sea algo natural. Si seguimos fomentando, apoyando y asesorando a toda la sociedad sobre este tema seguramente muchas chicas y mujeres van a sumarse a luchar por sus deseos y objetivos en cualquier ámbito que estén.



EJE 3: “Datos y estudios de movilidad cotidiana y seguridad con perspectiva de género”

El principal problema al que se enfrentan los Estados a la hora de impulsar políticas públicas con perspectiva de género es la falta de información acerca de cómo se mueven las mujeres, qué percepción tienen del transporte público, cuáles son los motivos y patrones de sus viajes cotidianos. En concreto, se conoce poco sobre cómo se mueven las mujeres a diario y sus necesidades en tanto usuarias del transporte público.

Un conocimiento más profundo al respecto permitiría implementar políticas de movilidad que apunten a mejorar la calidad de infraestructura y servicio del transporte, lo que también resulta en un beneficio para otros grupos de usuarios, como los adultos mayores, personas con movilidad reducida o niñas y niños.

En cuanto a la movilidad urbana, entonces, el Plan insta a incentivar la recolección de datos, así como también la inclusión de la perspectiva de género en cualquier estudio, investigación o proyecto que encare desde la Secretaría de Transporte. Además, se apunta a desagregar por género los datos ya existentes, especialmente aquellos relacionados con los patrones de movilidad y seguridad vial. Las acciones implementadas hasta el momento en esta línea, contemplaron estos objetivos.

■ INVESTIGACIÓN SOBRE CICLISMO URBANO Y MUJERES

En noviembre de 2016, la Secretaría de Transporte de la Ciudad de Buenos Aires, junto con el Banco Internacional de Desarrollo (BID) realizaron el estudio “Mujeres y Ciclismo Urbano”, publicado en 2017. Esta iniciativa incluyó el mapeo colaborativo entre funcionarias de la Ciudad y mujeres ciclistas, el asesoramiento por parte de especialistas, activistas y una revisión de la literatura ya antecedentes sobre la temática.

El estudio no sólo vino a confirmar las diferencias ya señaladas respecto de la movilidad urbana entre mujeres y hombres, sino que apuntó específicamente a mostrar el desbalance existente entre géneros en el uso de la bicicleta como medio de transporte. Además, la Secretaría de Transporte junto con el BID, organizaron el mapeo colectivo denominado “La Bicicleta con Ojos de Mujer” el cual mostró como parte de sus resultados que para poder pensar en

una política de movilidad que fomente el uso de la bicicleta por parte de la población femenina, debe priorizar el aumento de la percepción de seguridad por parte de la mujer, y la adaptabilidad y el replanteo de la política desarrollada hasta el momento, a las necesidades particulares de movilidad cotidiana de la mujer.

■ ESTUDIO “ELLA SE MUEVE SEGURA” (2017)

La Secretaría de Transporte del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires colaboró con el Banco de Desarrollo de América Latina (CAF) y la FIA Foundation en la elaboración del estudio “Ella se Mueve Segura (EMS, 2017) sobre la seguridad personal de la mujer en el transporte público de tres ciudades de América Latina, Buenos Aires, Quito (Ecuador) y Santiago de Chile (Chile). Este estudio significó un avance importante en la recolección de datos y testimonios actualizados para una mejor comprensión de las necesidades y problemáticas en relación a la movilidad de la mujer en la Ciudad. Fue útil asimismo para resaltar que en la actualidad no existe neutralidad alguna respecto del género y la seguridad en el transporte público. La obtención de datos cuantitativos y cualitativos, y su posterior análisis significan un material valioso para establecer las líneas de acción necesarias al Plan de Género y Movilidad del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. En particular, la investigación muestra evidencia sobre los aspectos que generan mayor inseguridad entre las mujeres, los formas de agresiones vistas o experimentados, los tipos de acoso sufridos, la frecuencia, la relación con determinados tipos de medios de transporte, con la organización diaria de la mujer urbana y las estrategias que se ven forzadas a tomar por su seguridad personal y hacer efectiva su movilidad.

■ PARTICIPACIÓN CIUDADANA- MAPA DIAGNÓSTICO PARTICIPATIVO VILLA 20

La Secretaría de Transporte junto al programa Buenos Aires Resiliente desarrolló una primera experiencia participativa a través de la cual se promovió la participación activa de las mujeres en el análisis de sus necesidades específicas, altamente vinculadas a las condiciones de los territorios en los que viven. En

particular, se promovió el Mapeo de Diagnóstico Participativo de mujeres que habitan villa 20, barrio informal en pleno proceso de urbanización y regularización, lo cual permitió contemplar el diseño de las políticas públicas y urbanas desde una perspectiva de género.

A partir de un primer encuentro taller en el que participaron 50 vecinas, se recogieron datos sobre los trayectos y las problemáticas en relación a la movilidad y la seguridad de las mujeres en el barrio. Esta información fue clave a la hora de diagramar la jornada de mapeo, en la cual se recorrió el barrio y se plasmaron las experiencias y percepciones de las mujeres en lugares geográficos concretos. Esta experiencia permitió recoger una serie de datos relacionados no sólo a los desplazamientos puntuales que realizan a diario, sino también a horarios y motivos de movilidad, zonas consideradas seguras o peligrosas, medios de transporte y estrategias implementadas a diario por las mujeres. También fueron relevadas las expectativas de las vecinas en relación a la seguridad, la movilidad y la infraestructura en el barrio.

■ POLÍTICAS INSTITUCIONALES DE GÉNERO EN TRENES Y SUBTES

En la Ciudad de Buenos Aires, tanto la empresa Trenes Argentinos (SOFSE) como Subterráneos de Buenos Aires (SBASE) implementaron iniciativas de género. En el primer caso, Trenes Argentinos, empresa ferroviaria estatal responsable de la operación de 5 de las 7 líneas urbanas de pasajeros, inició estas tareas con una encuesta piloto sobre violencia de género, la creación de campañas informativas sobre situaciones de violencia en el transporte público y estrategias sobre cómo actuar ante ellas, para finalmente desarrollar talleres de capacitación al personal. Esta política institucional de género comenzó a implementarse en 2014, y lleva adelante desde entonces el Plan de Igualdad de Género en el Servicio Ferroviario Argentino que se constituyó a partir de los siguientes ejes: i) Acceso a empleo: en los distintos puestos de trabajo; ii) Capacitación interna en perspectiva de género para garantizar la igualdad de derechos y oportunidades, iii) Campañas públicas sobre el respeto a las mujeres en el transporte público; iv) Violencia y Acoso: desarrollo de estrategias de acción que incluyen herramientas de denuncia para el personal y usuarias.

Además, se firmaron convenios de colaboración con el Instituto Nacional de las Mujeres (INAM) y el In-

stituto Nacional contra la Discriminación, Xenofobia y el Racismo (INADI). Y se realizaron las campañas “#PARALAMANO” (2015) y “POR VIAJES LIBRES DE VIOLENCIA” (2017) con el objetivo de sensibilizar a la población en perspectiva de género y mejorar la experiencia de viaje de las usuarias del servicio. Estas incluyeron cartelería, puestos informativos y entrega de folletería en estaciones ferroviarias de alta demanda.

Por su parte, SBASE, empresa que depende del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires y se ocupa de la administración y el control de la operación, cuenta con un registro anual de satisfacción del usuario con datos segregados por género, y datos específicos sobre violencia de género y percepción de seguridad en el uso del transporte. Este registro se basa en una encuesta coincidental periódica, cuyo objetivo es conocer la incidencia de las situaciones de agresión vivenciadas por las usuarias.

TESTIMONIOS



Verónica Raffo
ESPECIALISTA



Especialista Senior en Infraestructura en la Práctica Global de Transporte y Desarrollo Digital del Banco Mundial.

La agenda global de movilidad y transporte ha comenzado a incorporar de manera creciente la perspectiva de género, reconociendo que los patrones de movilidad de hombres y mujeres son diferentes y que esta diferencia debe reflejarse en la manera en que los proyectos de inversión en movilidad son diseñados. Variables como asequibilidad, disponibilidad y accesibilidad afectan de manera decisiva las diferentes maneras en que hombres y mujeres se mueven en una ciudad. Pero para entender estas diferencias de manera integral, es clave analizar también factores individuales, sociales y culturales, y cómo éstos afectan las decisiones de movilidad de las mujeres. Nuestros estudios recientes se han focalizado en en-

tender como estos factores dan forma a la movilidad de mujeres de bajo ingreso en ciudades latinoamericanas, y cómo esto impacta su acceso a oportunidades económicas y de desarrollo. Necesitamos comprender mejor las barreras que limitan la movilidad de las mujeres, tanto las barreras objetivas vinculadas a accesibilidad, asequibilidad y disponibilidad, como las barreras subjetivas vinculadas al contexto social, valores, normas y estructuras. Ya que sólo entendiendo el problema en su integralidad podremos diseñar e implementar soluciones de movilidad que contribuyan a achicar las brechas de género en nuestras comunidades, con especial atención a las inequidades que afectan a las mujeres de menores ingresos.



Angie Palacios
ESPECIALISTA



Ejecutiva de Género y Transporte en la unidad de Transporte, Infraestructura y Desarrollo del CAF.

CAF entiende que la integración de género en la movilidad y el transporte requiere un enfoque multidisciplinario. Es por ello que consideramos que el Plan de Género y Movilidad de la Ciudad de Buenos Aires no es solo un instrumento de mejora continua para una planificación urbana inclusiva. Es también una invitación, a todos los actores involucrados en la búsqueda de la equidad en el acceso a la ciudad y a sus oportunidades, a manifestar sus necesidades y trabajar en conjunto para la construcción de mejores

ciudades para mujeres y niñas. Características como el género, la edad, la discapacidad y el ingreso, entre otros, definen cómo viajan las personas, cómo interactúan con el ambiente urbano y cómo experimentan la ciudad, por lo que, en la búsqueda de un crecimiento inclusivo, las ciudades deben esforzarse por planificar en función de su fortaleza más importante: la diversidad de sus ciudadanos, y el Plan de Género y Movilidad de la Ciudad de Buenos Aires es el primer paso de este necesario recorrido hacia la inclusión.



TAXI
16333
GCBA

EJE 4: Capacitación y sensibilización en perspectiva de género

En el marco de todas las acciones que se desarrollan en este Plan se busca incorporar acciones de comunicación que contribuyan a deconstruir los estereotipos que fomentan la desigualdad entre hombres y mujeres en el sector transporte.

Desde el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires entendemos que el cambio cultural en pos de una sociedad más igualitaria para todos y todas, deberá fomentarse a través de campañas de comunicación que, por un lado, problematiquen la temática del acoso callejero y el transporte público, y por otro, expongan las desigualdades que limitan el desarrollo personal y profesional de las mujeres.

La reciente promulgación (a fines de 2018) de la Ley 27.499, conocida como la “Ley Micaela”, significa no solo un avance grande en pos de la concientización

y visibilización de la problemática de género, sino que viene a acelerar y facilitar el proceso de divulgación y generalización de la temática ya que prevé la capacitación obligatoria en perspectiva de género para todos los funcionarios y las funcionarias del Estado y en todos los niveles jerárquicos. La aplicación de la ley estará a cargo del Instituto Nacional de Mujeres (INAM).

En este marco, la Secretaría de Transporte ya se encuentra implementando la perspectiva de género en el diseño y planificación de todos los proyectos que ésta impulsa. Además, se comenzaron a desarrollar capacitaciones dirigidas a las Direcciones y Gerencias Operativas que la conforman, con doble objetivo de sensibilizar y brindar herramientas para identificar y accionar frente a situaciones de violencia de género/acoso callejero.

■ CAPACITACIONES A ACTORES CLAVE DEL SECTOR TRANSPORTE

Con el objetivo de visibilizar las desigualdades que experimentan las mujeres a la hora de moverse, tanto por las tareas de cuidado como por la violencia de género que sufren en el transporte y el espacio público, realizamos capacitaciones a agentes de tránsito, conductores de taxi, empresas de colectivo, conductores de transporte pesado, entre otros. No sólo se les brinda información y contenidos sobre la temática, sino que se los capacita para poder detectar y actuar de la mejor forma ante situaciones de violencia de género que ocurren en los espacios públicos. Tal

es el caso del Manual para Taxistas, que contiene un módulo específico de género, o las recomendaciones de actuación en casos de acoso dentro del colectivo, que se distribuyó entre los choferes que circulan en todo el Área Metropolitana. Apuntamos especialmente a estos actores ya que tienen un contacto diario permanente con la ciudadanía; además, estas capacitaciones contribuyen a derribar mitos y prejuicios acerca de la presencia de mujeres como conductoras de transporte público, promoviendo el cambio cultural en pos de la igualdad de género.

TESTIMONIOS



Carla Galeota

ARQUITECTA (UBA). ECONOMÍA URBANA (DI TELLA).

**Especialista en Planificación del Transporte (Universidad de Leeds, Reino Unido).
Docente e Investigadora del Instituto de Transporte (UNSAM).**

En los últimos años, han ocurrido importantes avances en los ámbitos de gobierno, académicos y sociales, a la hora de pensar, analizar necesidades, evaluar y proyectar mejoras de movilidad para la población de la Ciudad. Antes el foco era el “transporte”, en cambio hoy es “la persona” y por ello las propuestas tienden a ser más integrales considerando las necesidades de distintos tipos de personas. Esta diversificación de la demanda hace que hoy se puedan alcanzar objetivos que nunca se habían tenido en cuenta.

Así también comienzan a visibilizarse las necesidades de personas de distinto género y en este esfuerzo en conjunto hoy se hacen “visibles” las diferencias de género que deben ser consideradas para poder resolver la movilidad en las ciudades.

Son varios los ámbitos de trabajo que permitirán alcanzar el objetivo: capacitación, visibilización del problema a partir de la toma de datos en forma

detallada y diferenciada incluyendo la perspectiva de género, entrevistas y comunicación con la población clave, introducción de variables diferenciadas en modelos de estimación de transporte, en propuestas de inversión y en diseño del espacio público de la ciudad.

Este trabajo permitirá recorrer un camino ascendente en las alternativas de movilidad que puede ofrecer una ciudad: alternativas atractivas, accesibles, seguras y sustentables. Intentando avanzar en las oportunidades de desarrollo de todas las personas sin importar su género, en su libertad de movilizarse a la hora que sea elegida, a movilizarse con la cantidad de niños que se tiene bajo su “cuidado”, por donde sea y a la hora que sea, en mejorar sus oportunidades de trabajo, salud y educación y cumplir al mismo tiempo con su rol de cuidado de niños, niñas y adolescentes a su cargo. En definitiva, alternativas de movilidad que permitan su crecimiento económico y social.



HACIA DÓNDE VAMOS: ACCIONES 2020-2023

EJE 1: “ Planificación, diseño y gestión con perspectiva de género”

- **ACCIÓN:** Fortalecimiento del perfil técnico y profesional de la Secretaría de Transporte encargado de llevar adelante políticas, planificación, diseño y gestión de la movilidad y el transporte para incorporar la dimensión de género.

TAREAS	METAS	RESPONSABLE Y SOCIOS
Conformar equipos interdisciplinarios	• Aumento de profesionales/técnicos de disciplinas no tradicionales del transporte	Secretaría de Transporte
Incluir activamente técnicas y profesionales mujeres en los equipos	• Paridad de género en los equipos ocupados de la planificación/gestión de proyectos y políticas	Secretaría de Transporte
Incorporar especialistas de perfil social a los equipos como reaseguro de incluir el “lente” de género en las iniciativas presentes y futuras.	• Aumento de profesional/es de perfil social en los equipos ocupados de la planificación/gestión	Secretaría de Transporte
Fomentar el trabajo inter-área para dimensionar proyectos y/o políticas de transporte y movilidad con perspectiva de género considerando acciones de otros sectores: planificación urbana y territorial, salud, educación, seguridad, ambiente, entre otros	• Definido el mecanismo y circuito de interacción entre la Secretaría de Transporte y otras áreas para el diseño/planificación de proyectos/políticas que integren la perspectiva de género • Mesas de trabajo inter-área desarrolladas	Secretaría de Transporte. En articulación con áreas de planificación urbana y territorial, salud, educación, seguridad, ambiente, entre otros

Definir una guía de recomendaciones para la inclusión de la dimensión de género en la planificación de políticas, planes, programas, presupuesto y proyectos de infraestructura de transporte y movilidad.	• Guía de capacitación diseñada previendo módulos • Materiales definidos (contenidos, buenas prácticas seleccionadas, vídeos, manuales, etc.). Incluyendo: metodologías cuali-cuantitativas para relevar información con perspectiva de género, qué información relevar, insumos participativos, diseño de entornos de transporte accesibles e inclusivos, etc.)	Secretaría de Transporte
Capacitación en perspectiva de género para el diseño de proyectos y/ o políticas de infraestructura de transporte y movilidad	• 1º mesa de trabajo trimestral sobre incorporación de perspectiva de género en proyectos/ políticas realizada. Caso piloto “Pasos Bajo Nivel” • 100% de coordinadores/responsables de área capacitados	Secretaría de Transporte
Definición de un set de indicadores para la evaluación y monitoreo del Plan de Género y Movilidad	• Documento que incluya un set de indicadores para la evaluación y monitoreo de los compromisos del Plan de Género y Movilidad. Incluyendo: justificación, metodología, momentos de medición, fuentes de información, relevamientos requeridos.	Secretaría de Transporte

■ **ACCIÓN:** Fortalecimiento del marco legal, normativo e institucional de la Secretaría de Transporte para dar sostenibilidad a la incorporación de la perspectiva de género.

TAREAS	METAS	RESPONSABLE Y SOCIOS
Revisión de legislación, normativa y contratos vigentes referidos al sector transporte y movilidad para detectar oportunidades (y brechas) de incorporar la perspectiva de género	• TDR estudio elaborado. Incluyendo la solicitud de recomendaciones para incorporar la perspectiva de género a nivel legal y normativo; propuestas de mejora con enfoque de género del Código de Tránsito y Transporte de la CABA (Ley 2.148). • Informe final • Reuniones realizadas para articular con poder legislativo	Secretaría de Transporte
Elaboración de “Protocolo interno de atención y respuesta al acoso sexual y violencia laboral”	• “Protocolo interno de atención y respuesta al acoso sexual y violencia laboral” realizado y publicado	Secretaría de Transporte.

- **ACCIÓN:** Fortalecimiento del perfil de los equipos de las empresas operadoras y consultoras (de diseño y estudios), constructoras y de inspección, que interactúan con la Secretaría de Transporte

TAREAS	METAS	RESPONSABLE Y SOCIOS
Incluir en pliegos de licitación y contratos con operadores/empresas del requisito de brindar una capacitación en perspectiva de género a los equipos.	• 100% de pliegos y/o contratos con operadores/empresas donde se incluye este requisito. • Incluir el contenido mínimo del curso y perfil del facilitador/a.	Secretaría de Transporte
Solicitar en pliegos de licitación la inclusión de al menos un/a especialista social que acompañe el diseño, ejecución o supervisión de proyectos y obras.	• 100% de pliegos y/o contratos con operadores/empresas donde se incluye este requisito.	Secretaría de Transporte
Solicitar en pliegos de licitación la previsión de medidas de mitigación asociadas a impactos por violencia contra las mujeres, adolescentes y niñas en todas las instancias de los proyectos y obras bajo la órbita de la Secretaría de Transporte	• 100% de pliegos y/o contratos con operadores/empresas donde se incluye este requisito.	Secretaría de Transporte

- **ACCIÓN:** Participación comunitaria con perspectiva de género en todas las etapas del ciclo de planificación y definición de proyectos y políticas de infraestructura de transporte y movilidad

TAREAS	METAS	RESPONSABLE Y SOCIOS
Firma de Pacto de Movilidad y Género con actores del sector transporte, seguridad y género	• Participación de organizaciones sociales/expertas/os en temática de género y seguridad sobre el total de participantes • Participación de representantes sindicales, delegados y cámaras de transporte	Secretaría de Transporte, sector privado, sociedad civil, cámaras de transporte, entre otros.
Realizar Talleres Participativos para presentar y retroalimentar el Plan de Género y Movilidad con vecinos/as, organizaciones de la sociedad civil, academia y representantes sindicales, delegados, cámaras de transporte y empresas del sector transporte	• 5 talleres participativos realizados • Paridad de género en talleres con vecinos/as y organizaciones de la sociedad civil • Medido el nivel de satisfacción de las mujeres con los talleres con vecinos/as y organizaciones de la sociedad civil realizados	Secretaría de Transporte

Involucrar a la comunidad en la definición y diseño de proyectos y políticas a través de consultas públicas, talleres participativos, entrevistas en profundidad, grupos de discusión	• Paridad de género en consultas públicas y talleres participativos con vecinos/as • Planificar los encuentros (consultas públicas, talleres participativos, entrevistas en profundidad, grupos de discusión) con perspectiva de género: adecuar horario, facilitador/a que promueva la participación efectiva de las mujeres, prever cuidado infantil. • Medido el nivel de satisfacción de las mujeres con la actividad realizada (consultas públicas, talleres participativos, entrevistas en profundidad, grupos de discusión)	Secretaría de Transporte
---	--	---------------------------------

■ **ACCIÓN:** Protocolo/s de respuesta efectiva para abordar situaciones de acoso ocurridas en el transporte público

TAREAS	METAS	RESPONSABLE Y SOCIOS
Realizar un diagnóstico con enfoque de género de las 33 empresas operadoras del transporte público que brindan servicio en la Ciudad de Buenos Aires	Informe de diagnóstico sobre nivel de sensibilización en perspectiva de género de las empresas operadoras del transporte público. Objetivo mínimo: • Relevar si disponen de protocolos internos que promuevan la igualdad de género o que reglamenten acciones ante situaciones de acoso sexual en el espacio laboral; • Conocer si disponen o prevén poner en práctica (y en qué plazos) protocolos externos orientados a brindar a usuarias y usuarios un marco de acción ante situaciones de acoso sexual ocurridas en el transporte público.	Secretaría de Transporte
Apoyar a las empresas operadoras en la elaboración del contenido de Protocolos de Acción frente a situaciones de acoso sexual ocurridas en el transporte público	• Documento de Protocolo preliminar recomendado por Secretaría de Transporte desarrollado • Reuniones realizadas con las 33 empresas operadoras de colectivo y Metrovías	Secretaría de Transporte. En articulación con empresas operadoras. Y colaboración del INAM y organizaciones de la sociedad civil
Apoyar y coordinar con la Policía de la Ciudad la elaboración de Protocolos de Acción frente a situaciones de acoso sexual ocurridas en el transporte público	• Documento de Protocolo preliminar recomendado por Secretaría de Transporte desarrollado • Definido el mecanismo y circuito de interacción entre la Secretaría de Transporte y la Policía de la Ciudad para hacer frente a situaciones de acoso sexual ocurridas en el transporte público	Secretaría de Transporte y Policía de la Ciudad

Brindar capacitación y sensibilización en la aplicación del Protocolo de Acción a los equipos de primeros respondedores	• 100% de choferes/conductores capacitados • 100% de personal de estación/boleterías capacitados • 100% personal Policía de la Ciudad en estación/boletería capacitados • 100% taxistas capacitados	Secretaría de Transporte. En articulación con empresas operadoras. Colaboración del INAM y organizaciones de la sociedad civil
---	--	--

■ **ACCIÓN:** Participación comunitaria con perspectiva de género en todas las etapas del ciclo de planificación y definición de proyectos y políticas de infraestructura de transporte y movilidad

TAREAS	METAS	RESPONSABLE Y SOCIOS
Cumplimiento de las paradas a demanda previstas para horarios nocturnos establecidas por el Código de Tránsito y Transporte de la CABA (Ley 2.148).	• Reuniones realizadas con las 33 empresas operadoras de colectivo • 100% de choferes de colectivo capacitados • Piezas de comunicación a colocar en el transporte público informando sobre esta opción desarrolladas	Secretaría de Transporte. En articulación con empresas operadoras.
Proyecto piloto de “Senderos seguros con perspectiva de género” en zonas de alta demanda de transporte/centros de transbordo o de mayor peligrosidad.	• Ruta a intervenir identificada (Por ej: villa 20) priorizando una ruta de accesibilidad a paradas de colectivo o estaciones de tren/subte. • Diseño de proyecto piloto desarrollado, con base en metodologías cuali-cuantitativas (ej: Auditorías de seguridad). Incluyendo: acuerdos con comercios/locales, mejora de iluminación,visibilidad, CCTV, señalización, información, cartelería	Secretaría de Transporte. Con la colaboración de: Policía de la Ciudad
Proyecto piloto de “Ruta tranquila” con perspectiva de movilidad del cuidado	• Ruta a intervenir identificada (Por ej: un área cercana/frente a una escuela) • Diseño de proyecto piloto desarrollado, con base en metodologías cuali-cuantitativas (ej: Auditorías de seguridad). Incluyendo: diseño de las veredas evitando barreras a la circulación y asegurando amplitud que favorezca el uso de cochecitos de bebé, sillas de rueda, movilidad reducida (bastones, andadores). Considerar además: arbolado, mobiliario (asientos, bicicleteiros), definir velocidad controlada de circulación (30 km/h) y reducir estacionamiento.	Secretaría de Transporte. En articulación con Min. de Ambiente y Espacio Público (GCBA)

Paradas inteligentes: información en tiempo real en estaciones de metrobús con horario de próximos colectivos. Evaluar extensión a otras paradas fuera del metrobús. Y evaluar en subte/trenes una complejización de la pantalla actual indicando el nivel de ocupación de cada coche.	• 100% de paradas inteligentes implementadas sobre corredores Metrobus • Medido el nivel de satisfacción de las mujeres con la iniciativa • Documento preliminar desarrollado que analice la factibilidad de extender paradas inteligentes a otras paradas del sistema de colectivos e incorporar subte/tren	Secretaría de Transporte. Articulación con Min de Transporte Nación
Prever presencia de personal de las empresas operadoras o de seguridad visible en estaciones de metrobús, subte, tren y centros de transbordo.	• Reuniones realizadas con las 33 empresas operadoras de colectivo. Objetivo: reforzar y visibilizar la presencia del personal actual en estaciones de metrobús, subte, tren y centros de transbordo.	Secretaría de Transporte. Articulación con Min de Transporte Nación, empresas operadoras y Policía de la Ciudad
Realizar estudio sobre seguridad y diseño orientado a conocer desde una perspectiva ergonómica la posición óptima de agarre, ascenso, descenso que contemple las necesidades de todos los perfiles de usuarios del transporte público.	• Estudio con recomendaciones sobre seguridad y diseño elaborado	Secretaría de Transporte
Evaluar internamente la implementación y mecanismo de aplicación de una tarifa diferencial para acompañantes de niños/as escolares. Analizando otorgarla a trabajadoras mujeres (con dedicación parcial) y hombres, buscando modificar actitudes/roles de género arraigados	• Documento que analice la potencialidad de la tarifa e identifique estudios adicionales necesarios	Secretaría de Transporte. Articulación con Min de Transporte Nación
Evaluar internamente -y de manera articulada con otras áreas como educación, salud- la implementación y mecanismo de aplicación: i) del empadronamiento online o telefónico en hospitales públicos, ii) de la gestión online del boleto estudiantil primario/secundario.	• Documento que analice la potencialidad del mecanismo de aplicación e identifique estudios adicionales necesarios	Secretaría de Transporte. Articulación con Min de Salud (GCBA), Min de Transporte Nación, empresas operadoras

EJE 2: “Inserción Laboral de las mujeres en el Sector Transporte y Movilidad”

■ **ACCIÓN:** Promover la Participación de las mujeres en el sector (Colectivo, Taxi, Tren, Subte, Premetro, Transporte Pesado)

TAREAS	METAS	RESPONSABLE Y SOCIOS
Realizar estudio diagnóstico para evaluar el estado de situación de la participación laboral de las mujeres en el sector transporte y movilidad. Incluyendo la planificación, ejecución de obras/proyectos, gestión y operación. Y considerando diversos cargos y niveles de responsabilidad (dirección, gerencias, administración, técnico, supervisión, operativo).	• Estudio diagnóstico realizado • Aumento del 20% de licencias profesionales otorgadas a mujeres	Secretaría de Transporte.
Realizar estudio cualitativo con empleadas de diversos cargos y niveles de responsabilidad para conocer los factores centrales que motivan su participación y las barreras de acceso/permanencia en el sector. Incluyendo recomendaciones para ampliar la inserción y permanencia de mujeres en el sector y considerando identidades de género disidentes.	• Estudio cualitativo realizado • Paridad de género a nivel directivo/gerencial en la participación en el estudio • Paridad de género a nivel administración/técnico en la participación en el estudio • Paridad de género a nivel supervisión/operativo en la participación en el estudio	Secretaría de Transporte.
Gestiones para favorecer la participación de mujeres en la Agencia Metropolitana de Transporte (AMT)	• Aumento del 20% de presencia de mujeres en puestos de decisión	Secretaría de Transporte. En articulación con Min de Transporte Nación, AMT
Establecer la proporcionalidad/paridad de empleo de mujeres en roles de chofer/maquinistas en los marcos regulatorios/leyes locales y/o los nuevos procesos licitatorios (llamados y contratos) para la operación de rutas/líneas de transporte, operación de servicio de recolección de residuos, grúas de acarreo y remoción de vehículos. Incluyendo la solicitud de: Plan de igualdad de género interno y procedimiento de contratación sensible al género.	• Paridad de género en roles de chofer/maquinistas • 30% de pliegos donde se incluyen estos requisitos	Secretaría de Transporte.
Cursos de capacitación como choferes de taxi y colectivo gratuito a mujeres (sujeto a disponibilidad presupuestaria). Incluyendo gestiones intersectoriales para identificar situaciones críticas de necesidad de inserción laboral (violencia de género, madres jefas de hogar en hogares monoparentales, entre otras)	• 100% de mujeres conductoras capacitadas	Secretaría de Transporte. Articulación con la Dirección General de la Mujer (GCBA)

■ **ACCIÓN:** Reducir la Brecha Salarial en el sector

TAREAS	METAS	RESPONSABLE Y SOCIOS
Estudio diagnóstico sobre Igualdad Salarial en la Secretaría de Transporte y organismos bajo su órbita para comparar los salarios de hombres y mujeres haciendo el mismo trabajo, identificar la brecha salarial y proponer mecanismos para reducir las brechas salariales que no pueden explicarse por motivos distintos del sexo	• Estudio diagnóstico realizado	Secretaría de Transporte

■ **ACCIÓN:** Generación de alianzas y sinergias

TAREAS	METAS	RESPONSABLE Y SOCIOS
Mesas participativas para presentar y retroalimentar el Plan de Género y Movilidad con representantes sindicales del transporte público (UTA, CATT, Peones de taxi, metrodelegadas, entre otros.)	• Documento con Mapeo de actores desarrollado • Mesas de trabajo trimestrales realizadas • Documento integrador de aportes desarrollado	Secretaría de Transporte.

EJE 3: “Datos y estudios de movilidad cotidiana y seguridad con perspectiva de género”

■ **ACCIÓN:** Generación y análisis de información sobre movilidad/ transporte con perspectiva de género

TAREAS	METAS	RESPONSABLE Y SOCIOS
Diagnóstico cuali-cuantitativo sobre brechas y barreras a la movilidad cotidiana y seguridad de las mujeres	• Informe final realizado. Evaluando: i) la cobertura, rutas, frecuencias, costos y calidad del servicio de transporte público y del transporte escolar, ii) servicios cuyo desempeño es deficitario en términos del impacto operacional en los horarios/modos donde se intensifica la movilidad de las mujeres; ii) la infraestructura desde una perspectiva de género. Incluyendo recomendaciones: en la oferta de iluminación, información, seguridad, adecuación del diseño/mobiliario/ dotación servicios complementarios.	Secretaría de Transporte

Desarrollo de un estudio orientado a indagar sobre el gasto extra (impuesto rosa) que implica para las mujeres recurrir al cambio de modo de transporte ante situaciones de inseguridad o falta de alternativas modales de acuerdo a sus necesidades, expectativas o intereses.	• Informe final realizado	Secretaría de Transporte
Desarrollo de un estudio cuali-cuantitativo sobre seguridad vial y género. Para analizar: i) el involucramiento de las mujeres en accidentes de tránsito, ii) la violencia machista en el tránsito, iii) los vínculos de la inseguridad vial con la sensación de inseguridad ciudadana	• Informe final realizado. Incluyendo el análisis de antecedentes desarrollados por el Observatorio de Seguridad Vial	Secretaría de Transporte. Articulación con el Observatorio de Seguridad Vial (GCBA)
Desarrollo de un estudio cuali-cuantitativo sobre uso de la bicicleta y género. Para relevar información sobre la movilidad cotidiana en bicicleta de las mujeres.	• Informe final realizado	Secretaría de Transporte. Consulta con organizaciones de la sociedad civil
Informe Línea Acoso que analice los reportes recibidos anualmente (desde 2018) a fin de realizar un mapeo y semaforización de las áreas/puntos según criticidad	• Informe estadístico realizado. Incluyendo mapeo y semaforización de las áreas/puntos según criticidad	Secretaría de Transporte
Estadísticas de participación por género en el rol de conducción	• Informe estadístico realizado	Secretaría de Transporte
Piloto de “Auditoría de seguridad de las mujeres” para evaluar cuán seguras se sienten las mujeres en el espacio y transporte público, identificando formas de hacerlos más seguros desde la perspectiva de género	• Área de estudio identificada: priorizando un espacio público asociado a rutas de acceso a paradas de colectivo o estaciones de tren/subte. • Documento metodológico desarrollado. Incluyendo mapeo participativo • Reporte final con recomendaciones desarrollado • Medido el nivel de satisfacción de las mujeres participantes del estudio	Secretaría de Transporte. En articulación con Policía de la Ciudad

■ **ACCIÓN:** Incorporación de perspectiva de género en relevamientos de información existentes

TAREAS	METAS	RESPONSABLE Y SOCIOS
Prever la incorporación de la perspectiva de género en próximas encuestas y/o relevamientos de movilidad (domiciliarias, origen-destino, conteos) de preguntas y/o indicadores sensibles al género que permitan indagar en particular sobre las necesidades, prioridades y expectativas de las mujeres.	• Documento con especificaciones técnicas preliminares definidas • 100% de los relevamientos de la Secretaría de Transporte con perspectiva de género	Secretaría de Transporte. Consultando con Min de Transporte Nación
En próximas encuestas y/o relevamientos sobre movilidad cotidiana y/o calidad (incluyendo percepción de seguridad) del servicio de transporte incluir categorías de género inclusivas, que incorporen tanto la identidad de género como la orientación sexual.	• 100% de los relevamientos con perspectiva de género • Documento elaborado con lineamientos básicos para facilitar la comparabilidad de los datos	Secretaría de Transporte. En articulación con Trenes Argentinos/SOFSE, SBASE, CNRT, Min de Transporte Nación
Trabajar de manera coordinada en la incorporación de preguntas sobre percepción de inseguridad y la unificación de indicadores que faciliten la comparabilidad en relevamientos de calidad del transporte existentes y continuos realizados por Trenes Argentinos-SOFSE, SBASE, CNRT, reporte de reclamos (CNRT) y encuestas a usuarias y usuarios de Metrobus, Observatorio de Seguridad Vial, Ecobici y usuarios/as de bicicletas de la Ciudad.	• 100% de los relevamientos con perspectiva de género • Documento elaborado con lineamientos básicos para favorecer la comparabilidad de los datos	Secretaría de Transporte. En articulación con Trenes Argentinos/SOFSE, SBASE, CNRT, Min de Transporte Nación

■ **ACCIÓN:** Incorporación de perspectiva de género en relevamientos de información existentes

TAREAS	METAS	RESPONSABLE Y SOCIOS
Desarrollo y puesta en funcionamiento de un micrositio con datos y estudios en materia de género y movilidad	• Documento que defina: i) indicadores y estudios a ser incluidos en micrositio online; formato, temporalidad de presentación. ii) identifique estudios o desarrollos tecnológicos adicionales necesarios	Secretaría de Transporte. En articulación con Sistema de indicadores de género BA e Indicadores nacionales de género - INAM

EJE 4: “Capacitación y sensibilización en perspectiva de género”

■ **ACCIÓN:** Capacitación en perspectiva de género del equipo la Secretaría de Transporte y del personal asociado

TAREAS	METAS	RESPONSABLE Y SOCIOS
Desarrollo de una guía de capacitación en perspectiva de género que incluya contenido y materiales pedagógicos dirigidos a: i) personal de nivel interno de la Secretaría, ii) público receptor de cursos, prácticas y capacitaciones a cargo de la Secretaría de Transporte.	• Guía de capacitación diseñada con módulos para nivel interno y externo. Incluyendo entre sus contenidos: desigualdad de género, violencia hacia las mujeres, adolescentes y niñas en espacios públicos, privados y derecho a la autonomía del cuerpo y a una vida sin violencias. • Materiales pedagógicos definidos (vídeos, manuales, etc.)	Secretaría de Transporte. Colaboración del INAM y organizaciones de la sociedad civil
Articular con INAM, Dirección de la Mujer (GCBA) y organizaciones de la sociedad civil para el dictado de capacitaciones y/o apoyo, contenido, formación de capacitadores.	• Firma de Convenio con INAM • Inclusión de esta tarea en el Acuerdo de Gestión 2020-2023 del Plan de Igualdad de Oportunidades y Trato entre mujeres y varones (PIO) firmado por el Ministerio de Desarrollo Urbano y Transporte y el Ministerio de Hábitat y Desarrollo Humano • Mecanismo y circuito de interacción definido entre los equipos de Secretaría de Transporte, INAM, Dirección de la Mujer (GCBA)	Secretaría de Transporte. Colaboración del INAM y/o organizaciones de la sociedad civil
Capacitación del personal de la Secretaría de Transporte en perspectiva de género y su relación con la desigualdad y seguridad de la mujer, adolescentes y niñas en el espacio y transporte público y su derecho a la autonomía del cuerpo y a una vida sin violencias.	• 100% de personal directivo/de decisión capacitado • 100% personal técnico/profesional Secretaría de Transporte capacitado • 100% agentes de tránsito capacitados • 100% capacitadores/examinadores de licencia de conducción capacitados	Secretaría de Transporte
Capacitación de taxistas, choferes de colectivo y de transporte pesado en materia de perspectiva de género y su relación con la desigualdad y seguridad de la mujer, adolescentes y niñas en el espacio y transporte público y su derecho a la autonomía del cuerpo y a una vida sin violencias.	• 100% taxistas capacitados • 100% choferes de colectivo capacitados • 100% choferes de acarreo y remoción de vehículos • 100% choferes de camiones de residuos	Secretaría de Transporte, en articulación con empresas operadoras de transporte.

■ **ACCIÓN:** Estrategias comunicacionales y campañas sobre: la desigualdad de género con énfasis en visibilizar las necesidades de las mujeres

TAREAS	METAS	RESPONSABLE Y SOCIOS
Campaña comunicacional interna. Para informar sobre la problemática de género a nivel institucional y difundir entre las/los empleada/os públicos y funcionarias/os el enfoque de género	• Documento elaborado con lineamientos básicos: objetivo, audiencia, indicadores de seguimiento • Campaña implementada en marzo y noviembre de cada año	Secretaría de Transporte.
Promover a través de redes sociales la incorporación de más mujeres en el mundo del transporte. Para visibilizar el progresivo aumento de mujeres trabajando en el sector	• Documento elaborado con lineamientos básicos: objetivo, audiencia, indicadores de seguimiento	Secretaría de Transporte.
Campañas de seguridad vial con enfoque de género	• Documento elaborado con lineamientos básicos: objetivo, audiencia, indicadores de seguimiento	Secretaría de Transporte. Articulación con el Observatorio de Seguridad Vial (GCBA)

■ **ACCIÓN:** Estrategias comunicacionales y campañas sobre: la violencia contra las mujeres, adolescentes, niñas e identidades disidentes en el transporte público

TAREAS	METAS	RESPONSABLE Y SOCIOS
Evaluación de impacto de la Campaña “Ni loca ni perseguida ni histérica. El acoso existe” (2018) para medir impacto e identificar aspectos de mejora hacia futuro.	• TDR estudio elaborado • Reporte de Campaña evaluada	Secretaría de Transporte.
2º Campaña para modificar actitudes (enfoque en agresores y testigos) respecto a las violencias sexuales ocurridas el transporte público. Orientar el mensaje ilustrando la diversidad que puede adoptar la violencia, daños generados, consecuencias. Manteniendo mensaje informativo sobre acciones concretas frente a situaciones ocurridas.	• Documento elaborado con lineamientos básicos: objetivo, audiencia, indicadores de seguimiento • Piezas de comunicación desarrolladas	Secretaría de Transporte

■ **ACCIÓN:** Activación comunitaria de la perspectiva de género

TAREAS	METAS	RESPONSABLE Y SOCIOS
Organizar acciones (caminatas/bicicleteadas) nocturnas para promover el uso libre e igualitario del espacio público por parte de las mujeres, visibilizando la problemática de la inseguridad en la ciudad desde la perspectiva de género	Definición de 1º fecha y sitio	Secretaría de Transporte. Colaboración de organizaciones de la sociedad civil y Programa Amigos de la Movilidad Sustentable y Segura
Organizar y/o el apoyar cursos de capacitación en el uso y mecánica básica de la bicicleta para mujeres.	- Cantidad de reuniones con ONG ciclistas realizadas - Definición preliminar cronograma curso/s de mecánica, sitio/s, estrategia de difusión - Definido el mecanismo y circuito de interacción entre la Secretaría de Transporte, organizaciones de la sociedad civil y Amigos de la Movilidad Sustentable y Segura para el desarrollo de los cursos	Secretaría de Transporte. Colaboración de organizaciones de la sociedad civil y Programa Amigos de la Movilidad Sustentable y Segura
Visibilizar a las mujeres en el espacio y transporte público. Por ejemplo: i) renombrar estaciones de subte/metrobus/ calles reconociendo a mujeres argentinas; ii) intervenciones artísticas en el transporte público, iii) nombre de Plaza Paseo del Bajo; iv) mujeres representadas en cartelería de obra, v) fases semaforicas, vi) pins para ayudar en la identificación de mujeres embarazadas en el transporte público, vii) mapa con estaciones de subte que cuentan con ascensor	Documento que contenga listado de intervenciones definido	Secretaría de Transporte. En articulación con Min de Transporte Nación, empresas operadoras. Consultando con INAM, organizaciones de la sociedad civil
Organizar charlas en colegios primarios/secundarios con mujeres trabajadoras del sector transporte (mecánicas, conductoras profesionales) para deconstruir los estereotipos de género asociados a las profesiones.	10 escuelas de gestión estatal de la Ciudad de Buenos Aires	Secretaría de Transporte y Ministerio de Educación

**MOVIENDONOS HACIA
LA CIUDAD QUE QUEREMOS**







MOVIÉNDONOS HACIA LA CIUDAD QUE QUEREMOS



En los últimos años se ha avanzado mucho en la recolección de datos, la formulación de estudios y la implementación de políticas públicas desde la perspectiva de género. Los avances internacionales en relación al derecho de las mujeres a una vida plena sin discriminación, sin violencia y con equidad, son también acompañados regional y localmente. En este contexto, el Plan de Género y Movilidad asume los desafíos que representa, por un lado, la lucha por la total erradicación de la violencia contra las mujeres y la discriminación en todos los ámbitos de su vida, y por otro, la construcción de una Ciudad donde las mujeres puedan desplazarse libremente y de forma segura y donde no sean discriminadas laboralmente por tratarse de trabajos tradicionalmente masculinizados.

Cada uno de los objetivos del Plan de Género y Movilidad no podrá cumplirse sin la articulación y el compromiso indispensable con las organizaciones civiles especializadas, entidades privadas, operadores de transporte público, con las distintas áreas del Estado que participen y principalmente con la sociedad civil.

El Plan, por lo tanto, no sólo se propone como punta de lanza para la multiplicación de políticas públicas con perspectiva de género, sino que confiamos en que se trata de un hito en la gestión pública, donde el Estado se compromete no solo a resolver problemáticas específicas que tienen las mujeres a la hora de disfrutar, habitar y moverse por la Ciudad, sino también a ser cantera de producción de datos,

estudios, análisis y profesionales especializados y formados en la gestión pública desde una perspectiva de género.

Desde el Estado debemos trabajar para garantizar la ocupación de las mujeres en el espacio público y en el transporte público. Generando espacios de intercambio y conociendo experiencias de otros países que nos permitan avanzar en mejores respuestas y soluciones.

Tenemos el desafío de generar un cambio cultural, rediseñando la Ciudad para que sea más inclusiva y equitativa. Un esfuerzo que tiene que ser transversal a todas las áreas, para que varones y mujeres tengan las mismas oportunidades de trabajo, acceso y disfrute en la Ciudad.

Cambiar el rol que las mujeres tienen en la sociedad, cambiar la visión patriarcal establece jerarquías entre varones y mujeres, limitando su libertad. Visibilizar a las mujeres como agentes de cambio.

Una movilidad innovadora, sustentable y segura con perspectiva de género es central para potenciar y mejorar la vida de las mujeres y varones que día a día conviven en la Ciudad. Un abordaje de la problemática a nivel metropolitano resulta fundamental para dar respuesta a las necesidades de movilidad cotidiana de las mujeres.

El objetivo último del Plan de Género y Movilidad es construir la Ciudad del siglo XXI, una Ciudad en la que tanto las mujeres como el conjunto de la ciudadanía vean todos y cada uno sus derechos garantizados. Una Ciudad que ya empezamos a construir.

ANEXO

Instrumentos normativos para la equidad de género en la ciudad y el transporte

La normativa internacional respecto de la violencia y discriminación contra las mujeres es rica y cuenta con antecedentes relevantes a nivel internacional desde la década del setenta. Sin embargo, el inicio del siglo XXI expuso y resaltó la gravedad, persistencia y globalización de la inequidad de género y la consuetudinaria violación de los derechos fundamentales de las mujeres. Convenciones, Convenios, Legislaciones, Cartas y Declaraciones fueron engrosando el corpus normativo que da cuenta de un problema cuya vigencia se sostiene..

Argentina es uno de los tantos países que ratificó los Instrumentos Internacionales existentes en materia de violencia contra las mujeres e igualdad de género otorgándoles inclusive jerarquía constitucional. Sin embargo, los procesos hacia el cumplimiento de las legislaciones locales y nacionales no son lineales, por eso es importante retomar aquí sucintamente algunos de los hitos más importantes en relación al avance internacional por la erradicación de todo tipo de violencia contra la mujer, para poder seguir promoviendo acciones que garanticen los principios y objetivos que sostienen.

En 1979, la Convención sobre la Eliminación de toda forma de Discriminación contra la Mujer (CEDAW) establece que “Los Estados Partes tomarán en todas las esferas, y en particular en las esferas política, social, económica y cultural, todas las medidas apropiadas, incluso de carácter legislativo, para asegurar el pleno desarrollo y adelanto de la mujer, con el objeto de garantizarle el ejercicio y el goce de los derechos humanos y las libertades fundamentales en igualdad de condiciones con el hombre”¹². Asimismo, insta a los Estados a modificar los patrones socioculturales

de conducta de hombres y mujeres, que contribuyan a eliminar prejuicios, estereotipos y prácticas culturales que se basen en la inferioridad o superioridad de cualquiera de los sexos¹³.

En 1992, el Comité de las Naciones Unidas para la Eliminación de la Discriminación contra la Mujer recomendó que los Estados partes velen por que las leyes protejan eficazmente a las mujeres tanto en el ámbito privado, desde la legislación contra la violencia y los malos tratos en la familia, la violación, los ataques sexuales y otro tipo de violencia contra la mujer, como en el ámbito público, a partir de políticas y medidas jurídicas.

La Convención Interamericana para Prevenir, Sancionar y Erradicar la Violencia contra la Mujer “Belem do Pará”, se lleva a cabo en 1994. Es importante resaltar que esta Convención, en el ocaso del siglo XX, es el producto del trabajo de la Comisión Interamericana de Mujeres (CIM) creada pasado el primer cuarto de siglo, en 1928. La CIM vino a llenar un vacío respecto de las contemplaciones alrededor de la violencia contra la mujer, al definirla como “cualquier acción o conducta, basada en su género, que cause muerte, daño o sufrimiento físico, sexual o psicológico a la mujer, tanto en el ámbito público como en el privado”¹⁴. Asimismo, este instrumento se destaca por establecer muy claramente tres ámbitos de intervención contra las violencias: a nivel familiar o doméstico, a nivel comunitario y a nivel estatal.

De acuerdo con la Declaración y Plataforma de Acción de Beijing (1995), “la violencia contra la mujer viola y menoscaba o impide su disfrute de los derechos humanos y las libertades fundamentales”¹⁵, infundiendo miedo e inseguridad, que constituyen un obstáculo permanente para la movilidad de la mujer, limitan su

¹² Convención sobre la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación Contra las Mujeres. Naciones Unidas, 1979. Art. 3.

¹³ Convención sobre la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación Contra las Mujeres. Naciones Unidas, 1979. Art. 3.

¹⁴ Convención Interamericana para Prevenir, Sancionar y Erradicar la Violencia contra la Mujer “Belém do Pará”. Naciones Unidas. Art. 1.

¹⁵ Informe de la Cuarta Conferencia Mundial sobre la Mujer. Naciones Unidas. Beijing, 1995. Objetivo estratégico D 112.

¹⁶ Informe de la Cuarta Conferencia Mundial sobre la Mujer. Naciones Unidas. Beijing, 1995. Objetivo estratégico D 117.

¹⁷ Informe de la Cuarta Conferencia Mundial sobre la Mujer. Naciones Unidas. Beijing, 1995. Objetivos estratégicos D 117 y 118.

acceso a actividades y recursos básicos¹⁶. Es interesante resaltar la paulatina precisión que van adquiriendo las múltiples y diversas manifestaciones de la violencia contra la mujer que atentan ya no sólo contra su seguridad física, sino también contra sus libertades básicas de vida plena, segura y en libertad. En este sentido, un avance importante por parte de la Declaración de Beijing fue establecer que las formas de violencia contra la mujer constituyen un mecanismo social que coloca a la mujer en una posición subordinada frente al hombre, asociando esta violencia a “relaciones de poder históricamente desiguales entre mujeres y hombres”¹⁷.

Finalmente, insta a los Estados a “crear mecanismos institucionales, o reforzar los existentes, a fin de que las mujeres y las niñas puedan dar parte de los actos de violencia cometidos contra ellas e interponer denuncias al respecto en condiciones de seguridad y confidencialidad, y sin temor a castigos o represalias”¹⁸.

El territorio compartido de la ciudad fue también objeto de proyecciones particulares y normativas internacionales que la ponían como espacio privilegiado de injerencia para la transformación de los lazos sociales discriminatorios y excluyentes. A partir de la Tercera Conferencia Mundial de la Mujer, de Naciones Unidas, en Nairobi (1985) se hizo más clara la necesidad de un nuevo enfoque sobre las políticas públicas urbanas que tome en cuenta las diferentes necesidades, problemas, y particularidades de las mujeres y de los hombres en relación a la ciudad.

La Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad, impulsada por ONU Hábitat en el 2004, considera que este derecho es “es interdependiente de todos los derechos humanos internacionalmente reconocidos, concebidos integralmente, e incluye, por tanto, todos

los derechos civiles, políticos, económicos, sociales, culturales y ambientales que ya están reglamentados en los tratados internacionales de derechos humanos”¹⁹. Esto implica entender a las ciudades en tanto “ámbito de realización de todos los derechos humanos y libertades fundamentales, asegurando la dignidad y el bienestar colectivo de todas las personas, en condiciones de igualdad, equidad y justicia”²⁰, y sus habitantes deben encontrarla en condiciones para realizarse política, económica, cultural, social y ecológicamente.

La Carta contempla el derecho de las mujeres a la ciudad, instando a las gobernanzas urbanas a “asumir los compromisos adquiridos sobre la implementación de políticas públicas que garanticen la igualdad de oportunidades para las mujeres en las ciudades”²¹, asignando los recursos necesarios para la efectividad de dichas políticas, estableciendo mecanismos e indicadores cuantitativos y cualitativos para monitorear su cumplimiento en el tiempo.

Finalmente, se establece el deber de las ciudades de garantizar el “derecho de movilidad y circulación en la ciudad, de acuerdo a un plan de desplazamiento urbano e interurbano y a través de un sistema de transportes públicos accesibles, a precio razonable y adecuados a las diferentes necesidades ambientales y sociales (de género, edad y discapacidad)”²².

En el 2015, las Naciones Unidas aprobó la Agenda 2030 sobre el Desarrollo Sostenible, donde se fijaron 17 objetivos entre los cuales se encuentra la igualdad de género y empoderamiento de todas las mujeres y las niñas. Tiene como premisa poner fin a todas las formas de discriminación contra todas las mujeres y las niñas en todo el mundo, contemplando el acceso a la educación, la atención médica, un trabajo decente, entre otros²³.

Marco legal en la Argentina y la Ciudad de Buenos Aires

A nivel nacional y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires existen un conjunto de leyes que buscan hacer operativos los derechos reconocidos en los instrumentos internacionales citados previamente.

Cabe destacar, en una primera instancia, la sanción en 2009²⁴ de la Ley Nacional N° 26.485²⁵ de “Protección integral para prevenir, sancionar y erradicar la violencia contra las mujeres en los ámbitos en que desarrollen sus relaciones interpersonales”.

Esta Ley marco no sólo reconoce el derecho de las mujeres a vivir una vida sin violencia, sino que a su vez establece definiciones concretas sobre los distintos tipos de violencia que se ejerce contra las mujeres. De esta manera, nuestro marco jurídico incorpora nociones claras respecto de la violencia física, psicológica, sexual, económica, patrimonial, y simbólica. Asimismo, esta Ley Nacional se destaca por establecer en su título segundo lineamientos

¹⁸ Informe de la Cuarta Conferencia Mundial sobre la Mujer. Naciones Unidas. Beijing, 1995. Objetivo estratégico D.1 124.L.

¹⁹ Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad. ONU Hábitat, 2004. Art. 1, inc. 2. ²⁰ Ibidem. Art. 2, inc. 1.1. ²¹ Ibidem. Art. 3, inc. 3.2.

²² Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad. ONU Hábitat, 2004. Art. 13, inc. 1.

²³ Meta n° 1 del Objetivo n° 5. Objetivos de Desarrollo Sostenible. Naciones Unidas, 2015.

²⁴ La ley fue promulgada en 2010 mediante el Decreto Reglamentario 1.011.

²⁵ <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/150000-154999/152155/norma.htm>

básicos y principios rectores para el desarrollo de políticas públicas, en todas las áreas de gestión de gobierno, destinadas a promover los derechos de las mujeres y erradicar cualquier forma de violencia de género tanto del ámbito público como del privado.

En 2017, el Poder Ejecutivo Nacional crea por decreto el Instituto Nacional de Mujeres (INAM), que viene a asumir todas las responsabilidades y funciones del antiguo Consejo Nacional de Mujeres. El Consejo Nacional de las Mujeres era el organismo nacional, creado en 1992 para velar por el cumplimiento de la Convención para la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra la Mujer (CEDAW). Al sancionarse la Ley N°26.485 el CNM fue designado como organismo competente para garantizar los objetivos de la Ley.

El mismo año en que cambia su denominación, el INAM elabora en conformidad con las disposiciones de la Ley, el primer “Plan Nacional de acción para la prevención, asistencia y erradicación de la violencia contra las mujeres 2017-2019”²⁶. El mismo consiste en una herramienta de planificación estratégica, que reúne y sistematiza políticas, programas e iniciativas.

Por su parte, con la sanción en 2018 de la Ley N°27.499, conocida como Ley Micaela, se establece la capacitación obligatoria en la temática de género y violencia contra las mujeres para todas las personas que se desempeñen en la función pública en todos sus niveles y jerarquías en los poderes Ejecutivo, Legislativo y Judicial de la Nación. La ley prevé que el INAM estará a cargo del dictado de las capacitaciones.

Resulta asimismo relevante mencionar que en abril de 2019 se sancionó (a través de la ley N°27.501²⁷) la modificación a la ley N° 26.485, incorporando el acoso callejero como una modalidad de violencia contra la mujer. Además esta ley indica que el INAM deberá abrir una línea gratuita, articulada con las provincias, que de contención, información y brinde asesoramiento sobre recursos existentes en materia de prevención de la violencia contra las mujeres en general y del acoso en particular y otorgue asistencia a quienes la padecen. Además, la ley ordena a las fuerzas policiales y de seguridad a “actuar en protección” de las mujeres víctimas de violencia de género cuando ésta ocurra en el espacio público o de acceso público, incluida la modalidad de “vio-

lencia contra las mujeres en los espacios públicos” conocida como “acoso callejero”.

A su vez, la ley N° 27.501, convoca a articular en el marco del Consejo Federal de Educación la inclusión en los contenidos mínimos curriculares de la perspectiva de género, el ejercicio de la tolerancia, el respeto y la libertad en las relaciones interpersonales, la igualdad entre los sexos, la democratización de las relaciones familiares y la vigencia de los derechos humanos y la deslegitimación de modelos violentos de resolución de conflictos y de la “violencia contra las mujeres en el espacio público” conocida como “acoso callejero”.

En lo que refiere a la normativa de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires la cuestión de género también cuenta con jerarquía constitucional. El Capítulo Noveno de la Constitución de la Ciudad trata sobre la igualdad entre varones y mujeres, haciendo referencia específica a la incorporación de la perspectiva de género en las políticas públicas del distrito. En este mismo sentido, la Constitución local cuenta con capítulos específicos para promover los derechos de la infancia, de adultos mayores y de las personas con discapacidad.

La Legislatura de la Ciudad de Buenos Aires sancionó en el año 2000 la Ley N° 474 de “Igualdad Real de Oportunidades y de Trato entre Mujeres y Varones”, la cual entiende por discriminación de género “la existencia de leyes, actos jurídicos o administrativos, las ausencias o deficiencias legales o reglamentarias y las situaciones fácticas que impliquen distinción, exclusión o restricción y que tengan por objeto o por resultado menoscabar o anular el reconocimiento, goce o ejercicio de los derechos y garantías de las personas, en razón de su género”. Esta ley de igualdad tiene como objetivo la elaboración de planes para la igualdad de género que promuevan los derechos de las mujeres de manera transversal. De esta forma, la normativa local también nos convoca a incluir una perspectiva integral desde todas las áreas de gestión del distrito.

En lo que refiere a la violencia contra las mujeres, desde una perspectiva de gestión del espacio urbano, cabe destacar que en 2015, la Ciudad de Buenos Aires sancionó la Ley N° 5.306, convirtiéndose en la primera jurisdicción de la Argentina en sancionar una ley sobre Acoso Callejero. Ésta hace hincapié en la promoción de actividades y campañas de difusión para la visibilización y desnaturalización de

²⁶ <https://www.argentina.gob.ar/inam/plandeaccion>

²⁷ <https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primera/207142/20190508>

esta problemática, así como la erradicación de este tipo de conductas y sus consecuencias sobre las mujeres que lo padecen.

Un año más tarde, tras haber asumido el interés por combatir el acoso callejero mediante estrategias de visibilización, la ciudad de Buenos Aires incorporó el Acoso Sexual en espacios públicos y privados al Código Contravencional de la Ciudad de Buenos Aires a través de la Ley N° 5.742. Entendiendo que la violencia de género constituye un acto que atenta contra los derechos y libertades de las mujeres, siendo un acto de discriminación por su condición de género, dicha Ley (“Prevención y Sanción del Acoso Sexual en Espacios Públicos”) define al acoso sexual como “conductas físicas o verbales de naturaleza o connotación sexual, basadas en el género, identidad y/u orientación sexual, realizadas por una o más personas en contra de otra u otras, quienes no desean o rechazan estas conductas”. Estas conductas afectan la dignidad,

libertad, integridad y libre tránsito de los/as afectados/as, generando en ellos/as intimidación, hostilidad, degradación y humillación, ya sea en espacios públicos o privados. Asimismo, considera acoso sexual los siguientes actos: Comentarios sexuales, directos o indirectos al cuerpo; fotografías y grabaciones no consentidas; contacto físico indebido o no consentido; persecución o arrinconamiento; masturbación o exhibicionismo, gestos obscenos u otras expresiones.

A través de todos estos instrumentos y en diálogo con la ya mencionada Estrategia por la Igualdad de Género de la Ciudad, nuestro distrito pone en evidencia la voluntad de intervenir activamente en la promoción de los derechos de las mujeres en el espacio urbano. Es en este sentido que resulta imprescindible potenciar las acciones que ya vienen desarrollándose y ofrecer un plan integral para orientar las políticas de transporte y género en la ciudad.

INICIATIVAS DE GÉNERO Y MOVILIDAD A NIVEL GLOBAL

Existen diferentes ejemplos alrededor del mundo, y en América Latina en particular, de ciudades que desarrollaron e implementaron acciones y políticas públicas apuntando a transformar la Ciudad en un lugar más inclusivo y más equitativo. Buscando favorecer que las mujeres reafirmen su derecho a la movilidad libre y segura, fomentando el acceso entendido como la concreción efectiva de las actividades o servicios que son el fin de un viaje (Gutiérrez, 2012) y no solo la llegada a lugares de destino. Quito, Santiago de Chile, Ciudad de México, Londres, son sólo algunos de los casos que recuperamos como referencia en este informe.

Las acciones implementadas se pueden resumir en una serie de experiencias con modalidades

diversas, que incluyen desde la visibilización y la lucha contra el acoso en el transporte y en la vía pública mediante la sensibilización y educación sobre la problemática de género, estrategias de prevención, proyección de herramientas tecnológicas al servicio de las mujeres, y mejora del acceso al trabajo y a la justicia por parte de las mujeres. En todo caso, y en todos los casos, de lo que se trata es ofrecer alternativas de acción, cuyo eje central es enfrentar la desigualdad y la violencia de género en la ciudad, buscando proyectar a futuro una ciudad inclusiva. A continuación, haremos un repaso de las principales experiencias de implementación tanto de políticas públicas de movilidad y género y de acciones encaradas por la sociedad civil, tanto internacionales como nacionales.

Experiencias internacionales

MEXICO

■ PROGRAMA “VIAJEMOS SEGURAS”

En 2008 se lanzó el Programa interinstitucional “Viajemos Seguras”, que insta a las pasajeras a que denuncien ataques que ocurran en el transporte.

Objetivos

- Fortalecer los servicios de seguridad pública e institucional que garanticen protección, tranquilidad y confianza de las mujeres en el transporte público, salvaguardando su integridad física y sexual.
- Fomentar el respeto y protección de los Derechos Humanos de las mujeres, mediante acciones de pre-

vención y difusión.

- Promover la cultura de la denuncia de todo tipo de agresiones y violencia sexual contra las mujeres.
 - Que las mujeres accedan a la procuración de justicia, mediante procedimientos ágiles, sencillos, efectivos, así como a una atención con calidad y calidez, para lograr que los probables responsables o infractores de violencia sexual, sean sancionados.
- Incluye la capacitación y especialización a servidores públicos (empleados, policía) sobre los lineamientos de operación del Programa.

■ ESTRATEGIA 30/100

Prioriza y refuerza acciones iniciadas por el Programa “Viajemos Seguras”.

Es una selección de acciones de impacto inmediato, para prevenir, atender y sancionar la violencia hacia las mujeres en el transporte y los espacios públicos. Estas derivan de los cinco componentes que integran el “Programa CDMX Ciudad Segura y Amigable para

las Mujeres y las Niñas” anunciado en 2015 y elaborado en colaboración con ONU MUJERES México.

La Estrategia responde al reclamo levantado por las mujeres, exigiendo seguridad, libertad y respeto a sus derechos y libertades en los espacios y el transporte públicos, con el compromiso de entregar resultados y rendir cuentas a la ciudadanía a 30 y 100 días.

■ MÓDULOS DE ATENCIÓN EN EL METRO

El Instituto de las Mujeres de la Ciudad de México implementó en 5 estaciones del metro, cabinas de atención denominadas “Módulos Viaja Segura” donde se brinda soporte psicológico y jurídico a mujeres

que hubieran vivido situaciones de acoso en el transporte o espacio público.

Los módulos brindan atención de lunes a viernes de 8am a 8pm.

BRASIL

■ CAMPAÑA Y MAPA VIRTUAL “CHEGA DE FIU FIU”

Iniciativa, desarrollada por una periodista en 2013, que se inició con una serie de ilustraciones y mensajes compartidos a través de redes sociales orientados a visibilizar el acoso callejero.

Luego se incluyó el desarrollo de un Mapa Virtual

para recoger relatos y registrar información sobre puntos de riesgo para las mujeres en lugares públicos.

La iniciativa busca enfrentar principalmente el acoso ocurrido en lugares públicos, pero también contempla otros tipos de violencia contra la mujer.

BOGOTÁ

■ SEGURIDAD ESPECIAL - ESCUADRÓN ESPECIAL DE MUJERES POLICÍAS CONTRA EL ABUSO SEXUAL EN EL TRANSPORTE PÚBLICO

Patrullan de manera “incógnita” los buses del Transmilenio para alertar a las autoridades sobre cualquier acto de acoso sexual y, de ser posible, capturar a los infractores en la misma unidad.

Actúa como una unidad de respuesta rápida a todas las denuncias registradas dentro del sistema, encargándose de todos los arrestos vinculados a casos de acoso sexual.

■ APP Y MAPEO DE PUNTOS INSEGUROS

Aplicaciones para teléfonos móviles que sirven para reportar puntos inseguros, infraestructuras en mal estado, lugares poco iluminados o zonas donde han sufrido el acoso para que la Administración pueda tener una radiografía completa de cómo y dónde está el peligro para las mujeres en el transporte público.

Se pueden hacer mapeos de la ciudad para concen-

trar los esfuerzos en los lugares de más riesgo. La representante de la capital colombiana explicó que este sistema de reporte de casos permite enviar fotos donde hay problemas: “Nos han llegado más de 100.000 imágenes que nos permiten priorizar recursos de iluminación o accesibilidad, como son adecuación de senderos, obstáculos, arbustos sin cortar”.

ECUADOR

■ 2014 - “CUÉNTAME”

Proyecto que lidera la Alcaldía Distrital de Quito a través del Patronato San José, busca erradicar la violencia sexual en el transporte público, mediante acciones preventivas y paliativas, para garantizar el ejercicio de los derechos y libertades de la ciudadanía, en especial de mujeres, adolescentes y niñas.

Todo ello en el marco del “Plan de Acción del Programa Ciudades Seguras para Mujeres y Niñas” de la mano con ONU Mujeres.

El proyecto a través de las cabinas “Cuéntame” provee apoyo especializado a las víctimas de acoso sexual en el sistema de transporte público municipal que incluye: Trolebús, Ecovía y los Corredores Sur Oriental y Sur Occidental.

Brinda soporte psicológico a las víctimas y asesoría para gestionar denuncias en contra de las personas agresoras.

■ 2017 - “BÁJALE AL ACOSO” - SMS DESDE MÓVIL/CELULAR

La persona acosada puede enviar un mensaje SMS a través de su móvil/celular (un SMS que no requiere programa de datos de Internet) reportando la situación vivida. En ese momento, en la unidad de transporte (coche) en la que viaja se enciende una alarma que lanza un mensaje: “Se acaba de generar un caso de

acoso, deben estar atentos y respetar a quien está a su lado. Esto es un espacio seguro para mujeres y niñas”.

En una media de 58 segundos, un operador llama a la mujer afectada para atenderla: saber si requiere asistencia al llegar a la estación, si desea denunciar, etc.

■ 2014 - GUAGUA CENTROS: ADECUAR EL ENTORNO PARA FACILITAR EL ACCESO A LA EDUCACIÓN DE NIÑOS Y NIÑAS.

Los Guagua Centros son un proyecto orientado a asegurar el derecho a una educación de calidad gratuita y a una infancia con cuidados y asistencias especiales.

Desde 2014 se instalaron cerca de centros de transbordo, mercados y ferias y se orientan al desarrollo infantil de niños y niñas de hasta 3 años.

Uno de sus objetivos es contar con espacios seguros en todos los barrios, para que las madres no tarden en desplazarse hacia a ellos. Además pueden ser una opción laboral para madres/padres del Distrito Metropolitano.

Incluso algunos atienden a niños y niñas cuyas madres o padres trabajan durante la noche y/o de madrugada.

CANADA

■ MONTREAL - PARADAS DE BUS A DEMANDA PARA MUJERES

**“Entre dos paradas.
Servicio para mujeres
que viajan solas”**

Quién?

Compañía de Tránsito de Montreal (STM)

Objetivo:

Orientado a brindar seguridad cuando es tarde y de noche.

Inicialmente fue un proyecto piloto con una duración de seis meses. Sin embargo, luego se implementó de manera continua. El servicio se orienta a que las usuar-

ias de autobuses puedan bajar a donde quieran. Las pasajeras indican al conductor, por adelantado, un lugar donde desean bajar y el vehículo se detiene lo más cerca posible de ese punto.

Los colectivos exhiben carteles en todas sus unidades que anuncian un servicio especial para mujeres que viajan solas de noche. Se destaca como principal regla dos horarios diferentes: a partir de las 19.30, del 30 de agosto hasta el 30 de abril y desde las 21 en los meses restantes.

MADRID

■ REFUERZO Y MEJORA DEL ALUMBRADO PÚBLICO Y DE LA VIGILANCIA EN TÚNELES

Se ha realizado con perspectiva de género, con criterios de “accesibilidad, movilidad y de percepción de la seguridad”, “que no es igual para mujeres que para hombres”.

LONDRES

■ CAMPAÑA “REPORT IT TO STOP IT”

Transport for London

La campaña se centra en la incertidumbre en torno a la decisión de denunciar al acosador, y muestra a

una mujer siendo víctima de acoso en el transporte público, mientras una voz en off pregunta si debe o no denunciarlo.

Experiencias nacionales

ROSARIO

■ 2008 Y 2009 - ACCIÓN: CAMPAÑA: “NO QUEREMOS ESE APOYO”

¿Quién?

Fue impulsada por el Programa Regional “Ciudades sin violencia hacia las mujeres, ciudades seguras para tod@s”.

Estuvieron involucrados los siguientes actores: la Municipalidad de Rosario, el Área de la Mujer y la Guardia Urbana Municipal, CISCOSA – Red Mujer y Hábitat LAC, UNIFEM, y AECID.

¿Cómo?

- Carteles: se colocaron afiches con la leyenda “No queremos ese apoyo” en 700 las unidades del transporte público de la ciudad
- Tarjetas con información: En el año 2009, se recuperó el lema de la campaña con la impresión de 75.000 tarjetas de transporte promoviendo ciudades más seguras para las mujeres. Se incluye en las tarjetas el teléfono gratuito: 0800 de la GUM (guardia urbana) y el teléfono verde del Área Mujer.

■ 2016 - CAMPAÑA: “SI ME PASA A MÍ, NOS PASA A TOD@S”

¿Quién? Ente de la Movilidad de Rosario

Objetivo

- Busca involucrar a la ciudadanía en su conjunto en las situaciones de violencia de género y de acoso en el transporte público.
- Promueve el involucramiento no sólo de la persona que atraviesa la situación de violencia sino también de quien la presencia.
- Se busca que la persona que vea o sufra “actos de tocamiento, roce o apoyo de manera lasciva en el cuerpo

de una mujer, gestos y comentarios con connotación sexual, masturbación y fotografías y grabaciones del cuerpo no consentidas” realice la denuncia en el 147.

¿Cómo?

- Difunde información a través de piezas gráficas en ómnibus urbanos y en taxis
- Prevé que la línea 147 -ya existente- ofrezca asesoramiento y orientación.
- Con la información obtenida, además, se realizará un mapeo de casos para poder erradicar estos hechos

Insumos

Se basó en la encuesta realizada por Mumalá (Mujeres de la Matria Latinoamericana) y la Red de Mujeres del Sur. Sus resultados fueron fundamentales

para pensar una campaña en respuesta a los resultados obtenidos.

■ 2014 - APLICACIÓN “APP JUNTAS”: HERRAMIENTA PARA TELÉFONOS MÓVILES INTELIGENTES Y TABLETAS.

¿Quién? Intendencia, Instituto Municipal de la Mujer

Objetivo

Apuesta a ser de ayuda en la detección de los primeros indicios de violencia de género como también ofrecer información sobre dispositivos de emergencia a las mujeres víctimas.

- Detectar los primeros signos de violencia de género.
- Informar sobre los recursos que existen para las mujeres que son víctimas de violencia.

- Informar sobre las medidas que deben/pueden adoptar para su protección.

- Fortalecer a las mujeres para que puedan romper el silencio y salir del círculo de la violencia.

- Crear un campo de sensibilización para conseguir que se vayan erradicando conductas y estereotipos que reproducen desigualdades.

Antecedentes

Concejal del bloque socialista Viviana Foressi, autora del proyecto original

■ 2017 - CONVOCATORIA PARA LA INCLUSIÓN DE CHOFERES MUJERES. ORDENANZA.

¿Quién?

La Empresa Mixta de Transporte (EMTR) abrió una convocatoria para incorporar mujeres a la conducción de los servicios.

Objetivo

Promover la participación de mujeres como conductoras del transporte urbano.

Antecedentes

En sintonía con las políticas de género que se llevan adelante en el transporte público. La medida forma parte de las diferentes iniciativas que se vienen desarrollando en consonancia con las políticas de género de la Municipalidad.

En la actualidad, el Sistema de Transporte Urbano de Pasajeros cuenta con una sola mujer conductora que presta sus servicios para la empresa Mixta, y anteriormente, hubo otras tres rosarinas que realizaron ese mismo trabajo. Si bien la firma realiza una búsqueda permanente de mujeres que quieran ocupar este cargo, sus referentes expresaron que emergen muchas

dificultades al momento de incorporarlas a sus filas, ya que prácticamente no se presentan postulantes que puedan incluir en el proceso de selección

También en línea con la Ordenanza 7.981 aprobada en 2006 por la Legislatura de Rosario, que creó el “Programa de Mujeres Choferes del Transporte Urbano de Pasajeros” a través del cual se promueve la participación de mujeres como conductoras del transporte urbano.

Impacto

En 2017 solamente se registra 1 conductora en la empresa EMTR sobre un total de 1.000 choferes en Rosario.

A partir de 2018 entra en vigencia el nuevo Sistema de Transporte en Rosario y se incorporarán entre 250-300 nuevxs conductorxs. En este marco, un grupo de mujeres en octubre de 2017 reclamó ante el Concejo Municipal por el cumplimiento de la Ordenanza por lo que todas las empresas deberán trabajar en la incorporación de mujeres como conductoras.

■ 2016 - SHE TAXI: APLICACIÓN PARA SOLICITAR TAXIS CONducidos POR MUJERES

¿Quién?

Su impulsora maneja un taxi en horario nocturno desde 2009

¿Cómo?

Es una App que ofrece un servicio de taxis manejado sólo por mujeres

Objetivo

Que lxs pasajers y pasajeras puedan solicitar una

conductora del género femenino para llegar a destino. La idea surgió con el objetivo de brindar “mayor seguridad” a lxs usuarixs, y por la necesidad de “concentrar más recaudación para nosotras”.

Antecedentes

Su fundadora en sus diez años de trabajo, logró detectar que la mayoría de los rosarinos prefieren elegir una mujer taxista antes que un hombre para trasladarse.

SALTA

■ 2015 - CUPO DEL 30% PARA CONDUCTORAS DE COLECTIVOS

¿Quién?

La Corte de Justicia de Salta emitió un fallo para que las mujeres pudieran ser conductoras de colectivo del servicio urbano.

¿Cómo?

Estableció un fallo fijando un cupo del 30% para choferes mujeres. Previamente “estaba prohibido”.

Objetivo

Promover la incorporación de las mujeres como trabajadoras del transporte público.

Antecedentes

En 2008 se presentó un recurso de amparo colecti-

vo por discriminación de género en conjunto con la “Fundación Entre Mujeres”. Por acción judicial se ordenó que las empresas contrataran a mujeres hasta completar, al menos, el 30% de sus planteles. Luego las empresas apelaron el fallo y la Corte Provincial aceptó esta presentación.

En 2014 la persona que inició el amparo llevó la causa a la Corte Suprema de Justicia de la Nación quien pidió a la Corte provincial que revisara su resolución.

Impacto

En 2018 de los 1500 conductores del Área Metropolitana de Salta, solo 100 son mujeres. Representando solo el 6,7% del plantel.

CABA

■ 2016 - CAMPAÑA DE CONCIENTIZACIÓN SOBRE VIOLENCIA DE GÉNERO EN EL SUBTE Y LA VÍA PÚBLICA.

¿Quién?

GCBA a través del Ministerio de Desarrollo Humano y Hábitat.

¿Cómo?

Cartelería que se exhibe en la vía pública y subtes.

Lema:

“Eso que no vemos también es violencia de género”

Objetivo

Sensibilizar y hacer foco no sólo en la violencia de género que deja marcas en el cuerpo y cuyas manifestaciones son más explícitas (como el maltrato público, los moretones y también el femicidio), sino también en aquellas situaciones generalmente previas pero que también dejan marcas, como lo son la humillación, la desvalorización, el desprecio, o el chantaje emocional.

■ 2001 - SUBTE: MUJERES MAQUINISTAS Y GUARDAS.

¿Quién?

Concesionaria privada Metrovías S.A, operadora del servicio de subterráneos de la Ciudad

Objetivo

Conocer sobre las situaciones de violencia de género ocurridas en el subte durante los últimos 6 meses previos a la encuesta.

Impacto

En 2016, de los 532 maquinistas del subte y el Premetro 427 eran hombres y 105 mujeres. Y de los 433 guardas: 289 eran hombres y 144 mujeres.

BUENOS AIRES

■ AMBA - 2014 - SOFSE S.A. TRENES ARGENTINOS: OPERACIONES. POLÍTICA INSTITUCIONAL

¿Quién?

El área de Responsabilidad Social Empresaria (RSE) desarrolló una política institucional que en línea con la “modernización del Sistema Ferroviario Argentino”

Objetivo

Busca la “promoción de la igualdad y el acceso universal (...) asumiendo el compromiso de promover una política de género acorde al contexto social y el marco normativo vigente”.

¿Cómo?

- En 2015 se publica el 1º “Plan de Igualdad de Género”. Cuenta con 4 ejes:

Acceso a empleo: en los distintos puestos de trabajo.
Capacitación interna en perspectiva de género: para

garantizar la igualdad de derechos y oportunidades.

Campañas públicas: sobre el respeto hacia las mujeres en el transporte público para mejorar sus experiencias de viaje. **Violencia y Acoso:** desarrollo de estrategias de acción que incluyen herramientas de denuncia para el personal y usuarias.

- Firmaron convenios con CNM e INADI
- Realizaron dos campañas públicas:
2015 “#PARALAMANO. No al Acoso en el Transporte” con cartelera en servicios del AMBA y regionales,
2017 “POR VIAJES LIBRES DE VIOLENCIA” con un Stand en la Estación Constitución
- RRHH: Capacitaciones en género (talleres, virtuales), libro “Mujeres Ferroviarias. Experiencias de Vidas sobre Rieles”

■ VICENTE LÓPEZ - CONDUCTORAS DE COLECTIVO

¿Quién?

La Municipalidad de Vicente López puso en funcionamiento una línea comunal que cubre el recorrido de una antigua línea nacional (161) que dejó de funcionar.

Objetivo

Brinda un servicio comunal gratuito

¿Cómo?

Originalmente funcionaba con unidades viejas, donadas por otra empresa operadora del AMBA. En 2015 se incorporaron colectivos usados, pero en mejores condiciones.



REFERENCIAS

Argentina, Ministerio de Transporte de la Nación. (2012). Encuesta de Movilidad Domiciliaria para el Área Metropolitana de Buenos Aires (ENMODO 2009-2010).

Argentina, Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INDEC). (2013). Encuesta sobre trabajo no remunerado y uso del tiempo.

Argentina, Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social (2017) Las mujeres en el mundo del trabajo. Buompadre, J. (2016). Abusos sexuales. En: Revista Pensamiento penal. Recuperado de: http://www.pensamientopenal.com.ar/system/files/arts._119_a_120_abusos_sexuales.pdf

CAF & FIA Foundation (2018). Ella se mueve segura (ESMS). Un estudio sobre la seguridad personal de las mujeres y el transporte público en tres ciudades de América Latina. CAF Banco de Desarrollo - FIA Foundation. Recuperado de: <https://www.fiafoundation.org/connect/publications/ella-se-mueve-segura-she-moves-safely> or scioteca.caf.com

CAF & FIA Foundation (pendiente de publicación) Ella se Mueve Segura (ESMS). Caso de estudio: Área Metropolitana de Buenos Aires.

Colectivo Ni Una Menos (2016). 1º ÍNDICE NACIONAL de Violencia MACHISTA. Reporte Nacional. Recuperado de: <http://contalaviolenciamachista.com/>

Díaz, R. y Rojas, F. (2017) Mujeres y ciclismo urbano:

promoviendo políticas inclusivas de movilidad en América Latina. Banco Interamericano de Reconstrucción y Fomento (BID).

GCBA, Dirección General de Estadística y Censos, Encuesta Anual de Hogares (DGEyC). (2017).

GCBA, Dirección General de Estadística y Censos (2017) Anuario Estadístico.

GCBA, Observatorio de Seguridad Vial (2018) 2º Estudio observacional sobre factores de riesgo vial de la Ciudad de Buenos Aires.

GCBA, Ministerio de Justicia y Seguridad (2018) Datos siniestros viales.

Gherardi, N. (2016) Otras formas de violencia contra las mujeres que reconocer, nombrar y visibilizar. En Serie Asuntos de Género, CEPAL y AECID

Gutiérrez, A. (2012). ¿Qué es la movilidad?. En: Revista Bitácora 21(2). Universidad Nacional de Colombia, pp. 61-74.

Gutiérrez, A. (2010). Movilidad, transporte y acceso: una renovación aplicada al ordenamiento territorial. En: Scripta Nova, Vol. XIV, Nº 331. Barcelona: Universidad de Barcelona.

Gutiérrez, A. y Pereyra, L. (2018) ¿Patrón de género? Un análisis comparado de la movilidad cotidiana en las ciudades argentinas. XX CLATPU, Medellín, Colombia.

Gutiérrez, A. y Pereyra, L. (enviado) La movilidad cotidiana en ciudades argentinas: un análisis comparado con enfoque de género. En: Lavboratorio, Revista de Estudios sobre Cambio Estructural y Desigualdad Social, Programa Programa Cambio Estructural y Desigualdad Social, Instituto Gino Germani, Universidad de Buenos Aires.

Kunieda, M.; Gauthier, A. (2007). Género y transporte urbano: inteligente y asequible. Eschborn: Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit (GTZ).

Kessler, G. (2009) El sentimiento de inseguridad: sociología del temor al delito. Siglo Veintiuno Editores, Buenos Aires.

MUMALÁ & ISEPCi (2017). Violencia contra las mujeres en el espacio público: la inseguridad de la que nadie habla.

ONU Habitat (2004) Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad.

Ortíz Escalante, S. (2018). La seguridad urbana desde el urbanismo feminista. En Barcelona Societat, Revista de investigación y análisis social, N° 22, pp. 63-78

Soto Villagrán, P. (2016). Repensar el hábitat urbano desde una perspectiva de género. debates, agendas y desafíos. En: Revista Andamios, Vol 13, N° 32, pp. 37-56

CONTENIDOS

Julieta Bramuglia

Subsecretaría de Movilidad Sustentable y Segura.

Leda Pereyra

Socióloga especialista en movilidad y gestión social de proyectos.

ASESORÍA EN CONTENIDOS

Paulina de Cesare

Sol Santoro

HT Contenidos

Silvina Giaganti

Subsecretaría de Contenidos GCBA

EDICIÓN Y DISEÑO

Mayra Ciales

Fiona Torchio

Fernanda Trucco

Secretaría de Transporte

AGRADECIMIENTOS

Agradecemos a Guadalupe Rodríguez Marcaida, Directora General de Planificación de la Movilidad, y a Eva Jekanovich, Directora General de Tránsito y Transporte por sus aportes y compromiso con la temática dentro de la Secretaría de Transporte.

Al Laboratorio de Género del Banco Interamericano de Desarrollo, el Banco de Desarrollo de América latina (CAF) Fia Foundation y el Banco Mundial por apoyar muchos de los proyectos que se mencionan en el Plan.

También a Mujeres en Movimiento, Erica Borda, Lucila Dietrich, Carla Galeota, Mónica Jaime, Angie Palacios, y Verónica Raffo por sus testimonios y experiencia de años de trabajo en pos de la igualdad entre varones y mujeres.

Finalmente, agradecemos a Guadalupe Tagliaferri, Ministra de Desarrollo Humano y Hábitat, Agustina Señorans, Subsecretaria de Promoción Social, y a todas las colegas dentro del Gobierno de la Ciudad que contribuyeron desde sus espacios a consolidar la agenda de género, promoviendo políticas públicas que fueron inspiración y soporte para este Plan.

Hecho en colaboración con:



Secretaría de Transporte

Av. Martín García 346 - Piso 1 (C1165ABP)
Ciudad Autónoma de Buenos Aires