



Género, transporte y movilidad: resultados de encuestas y posicionamiento de CODATU



Fuente: Chang Hsien, 2016

Este artículo fue redactado por Noémi Mené

Septiembre 2021



El 8 de marzo del 2021, en el día internacional de los derechos de las mujeres, pudimos observar múltiples iniciativas de empresas y actores de la movilidad y del transporte acerca de la cuestión de la igualdad entre las mujeres y los hombres. Ya sea comunicación sobre el índice de igualdad profesional en empresas del sector, proyectos apuntando un mayor acceso de las mujeres a los oficios de la movilidad o proyectos destinados a mejorar la seguridad de las mujeres durante sus viajes en los sistemas de transporte urbano, los ejemplos fueron numerosos.

Parece que el tema del «género» se ha vuelto ineludible, aparece ahora como componente secundario en la mayoría de las convocatorias de proyectos de los principales bancos de desarrollo (Banco Mundial, Agencia Francesa de Desarrollo) y agencias de cooperación (GIZ, AECID).

Pero ¿qué es el género?

Según Segon, podemos definir el género así: “El género, que se refiere a las relaciones sociales entre los sexos, puede definirse como un sistema de bicategorización jerarquizada entre los hombres y las mujeres y entre los valores y representaciones asociados a los mismos”¹.

Si la palabra “sexo” designa diferencias biológicas entre las mujeres y los hombres, la palabra “género” se refiere a los roles y características asignados a las mujeres y a los hombres por las normas sociales, debido a sus diferencias biológicas. El enfoque de género permite entender que las desigualdades entre las mujeres y los hombres son el producto de una construcción social resultante de las normas de cada sociedad. Permite cuestionar y deconstruir los estereotipos asignados a las mujeres y a los hombres y luchar contra las desigualdades y las discriminaciones.

El enfoque integrado de género está cada vez más usado por los bancos de desarrollo y las diversas organizaciones que trabajan en el ámbito de la cooperación internacional.

“El *gender mainstreaming* o enfoque integrado según el género, elaborado por expertos de la Unión Europea y del apoyo al desarrollo, apunta a superar estos ajustes a los sistemas existentes para revisar las reglas del juego y cambiar los sistemas de reproducción inducidos por las estructuras y las herramientas implementadas.”

En CODATU, consideramos que existen tres desafíos principales en la relación entre movilidad, transporte y género:

- **La lucha contra la violencia de género:** es decir la violencia sexista y sexual definida como “*Todo acto cometido contra la voluntad de una persona y basado en los diferentes papeles que la sociedad atribuye a los hombres y a las mujeres y en relaciones de poder desiguales. Puede ser de varios tipos, físico, emocional, psicosocial y sexual y puede también expresarse por una privación de recursos o de acceso a servicios*”². Aplicadas al ámbito del transporte y de la movilidad, se trata de todas las violencias que pueden ocurrir en los viajes de los individuos que afectan mayormente las mujeres, así como las

¹ Sagon, E. 2012. “La coopération décentralisée : un levier pour la réduction des inégalités entre les femmes et les hommes.”

² <https://www.morbihan.gouv.fr/Politiques-publiques/Droits-des-femmes-et-egalite-entre-les-femmes-et-les-hommes/Violences-sexuelles-et-sexistes/Typologie-des-violences>



minorías sexuales y las personas en transición. Esta violencia de género es particularmente importante entre las mujeres en el transporte público (en Francia, el 100% de las usuarias de transporte público fueron víctimas al menos una vez en su vida de acoso sexista o agresión sexual. En más del 50% de los casos, la primera agresión ocurre antes de los 18 años³). Esto puede tener un efecto de auto restricción para las mujeres que, por ello, viajan menos o adaptan sus viajes para evitar situaciones de inseguridad. La violencia de género está también presente en diversos medios profesionales y el del transporte y de la movilidad no es una excepción. Entonces es importante destacar acciones que buscan prevenir este tipo de situación en el marco profesional, así como acciones desarrolladas en caso de agresión sexual o de acoso.

- **La feminización del sector de la movilidad y del transporte y de sus profesiones:** el sector de la movilidad y del transporte es tradicionalmente considerado como un sector poco feminizado. En este ámbito, las mujeres ocupan principalmente funciones administrativas y de oficina, pero están poco representadas en las profesiones más operacionales, en particular para la conducción de vehículos de transporte, la construcción y el mantenimiento (en Bogotá, representan solo el 1,5% de los conductores de bus⁴). Notamos también una proporción menor de mujeres a medida que subimos en posiciones jerárquicas elevadas. Uno de los principales retos de este eje es asegurar una igualdad de acceso entre los hombres y las mujeres a los diferentes puestos y funciones de este sector, así como asegurar una igualdad en las posibilidades de evolución de carrera. Esto significa favorecer el acceso a las diferentes formaciones y carreras universitarias, e implementar políticas de contratación de mujeres en puestos tradicionalmente considerados como masculinos (en particular para la conducción y los servicios de mantenimiento). Tiene que ver también con el primer eje en relación con la necesidad de asegurar un entorno laboral libre de violencia sexista y sexual.

- **La oferta de sistemas de transporte adaptados a la movilidad de las mujeres:** desde hace varias décadas, la investigación contribuyó a demostrar que los hombres y las mujeres se desplazan de forma distinta (Hanson 2010, Levy, 2013, Gutierrez y Reyes 2017, Segovia y al. 2002, Tobio 1995) y que, hasta ahora, los sistemas de transporte implementados en la mayoría de los territorios urbanos del mundo tienden a favorecer la movilidad de los hombres y no la de las mujeres (favoreciendo líneas de transporte público entre centros urbanos y zonas residenciales, y no favoreciendo desplazamientos de proximidad, por ejemplo). Sabemos en particular que en promedio las mujeres tienen viajes más complejos, que están más a menudo acompañadas de niños o con cargas pesadas, etc. (Coutras, 1993; Segovia 2002). Sabemos también que las mujeres usan más los modos de transporte más vulnerables como la caminata, en vez de los vehículos particulares, y son más a menudo víctimas que responsables de accidentes viales que los hombres⁵. Se trata entonces de identificar iniciativas y medidas con el objetivo de mejorar el acceso de las mujeres a la movilidad en todas sus formas y tomar en cuenta sus esquemas y limitaciones de movilidad.

³ Haut Conseil à l’Egalité entre les femmes et les hommes, « Avis relatif au harcèlement sexiste et aux violences sexuelles dans les transports en commun : pour un Plan national d’action », 2015

⁴ Moscoso, M., Ome, L., Rincón, M., Aguirre, K., Sánchez, C., Lleras, N., & Patiño, M. “Género y movilidad activa: Acciones para no dejar a nadie atrás en Colombia.”, 2021, *GIZ Colombia & Despacio.org*. <https://www.despacio.org/portfolio/género-y-movilidad-activa/>

⁵ Moscoso, M., Ome, L., Rincón, M., Aguirre, K., Sánchez, C., Lleras, N., & Patiño, M. (2021). Género y movilidad activa: Acciones para no dejar a nadie atrás en Colombia. GIZ Colombia & Despacio.org. <https://www.despacio.org/portfolio/género-y-movilidad-activa/>



Los resultados de la encuesta CODATU: un interés creciente por el tema, pero recursos aún limitados

Después de haber realizados algunas publicaciones sobre el tema de “género”⁶, hoy la asociación busca entender cómo el ecosistema en el cual opera toma en cuenta esta temática y cómo se concreta en el campo. Para ello, CODATU realizó una encuesta entre sus miembros y socios para entender cuáles son sus posicionamientos. Buscamos también identificar proyectos e iniciativas desarrollados por nuestros miembros y socios para valorarlos. Esto se inscribe en la larga tradición de CODATU de favorecer el intercambio de buenas prácticas entre los países del Norte y del Sur.

Elaboramos y difundimos un cuestionario en nuestra red, constituida por miembros de CODATU y de sus principales socios. Organizamos también entrevistas para profundizar iniciativas que nos parecieron particularmente interesantes. Esta encuesta no pretende dar una visión exhaustiva del sector de la cooperación internacional en el ámbito del transporte, sino presentar algunas tendencias significativas.

Una pluralidad de actores interesados

Los encuestados vienen principalmente de Europa, África y América Latina, que son las regiones donde la asociación tiene más proyectos y socios en la actualidad. En el siguiente cuadro, podemos ver que las organizaciones que nos contestaron son de diferentes tipos y representan la diversidad de actores con los cuales trabajamos. Nos permitió entender mejor lo que cada actor hace respecto a los desafíos de género y según qué principios.

Tipo de organización	Área geográfica		Total
	Norte	Sur	
Asociación	2		2
Autoridad local/ Autoridad de Transporte	1	4	5
Entidades financieras	2		2
Consultorías	7		7
Operadores	1	2	3
Ministerio de transporte		1	1
Universidad / Centro de investigación	4	4	8
Total	17	11	28

Repartición de las organizaciones que han respondido al cuestionario por tipo y localización geográfica (Fuente: CODATU)

⁶ Estas publicaciones aparecen en la bibliografía al final de este artículo.

En una primera instancia, pudimos observar que, entre los encuestados, el género interesa tanto el sector público como el privado y de la investigación. Las organizaciones encuestadas mencionan un interés por las problemáticas de género en sus políticas internas, pero también en los proyectos de transporte de los cuales participan.

Papel de los bancos de desarrollo y agencias de cooperación

Gracias a los resultados de esta encuesta, podemos confirmar el interés compartido por la mayoría de los bancos de desarrollo y agencias de cooperación internacional en la temática del género. Significa que, de aquí en adelante, cada vez más proyectos integrarán cláusulas relativas al género y que se tiene que tomar en cuenta este tema para responder de la mejor forma a los objetivos de las entidades financiadoras. Éstas tienen un papel preponderante en la difusión del enfoque integrado de género y son socios estratégicos para los que desean implementar este tipo de enfoque en sus proyectos de transporte.

Un avance a menudo lento pero innovador de las autoridades en el campo

Existe también un esfuerzo realizado por las autoridades nacionales y ciertas autoridades locales para tomar en cuenta las problemáticas de género, incluso aunque estas autoridades son muchas veces grandes instituciones víctimas de cierta inercia frente al cambio. Pudimos identificar algunas autoridades locales que se han dotado de entidades propias especializadas en los desafíos de género, no solo en el ámbito del transporte. Es el caso de la Secretaría de la Mujer, Equidad de Género y Diversidad Sexual en el Valle del Cauca, Colombia. Otras adaptaron su marco legislativo, como en la ciudad de Bogotá donde la Secretaría de la Movilidad adoptó un Plan Sectorial de Transversalidad de género⁷.

Los centros de investigación trabajan desde hace mucho tiempo en el tema y quieren ahora estar asociados a los proyectos

Las universidades y los centros de investigación desarrollan trabajos académicos sobre los desafíos de género en la movilidad y el transporte desde hace varias décadas, aunque notamos una intensificación del número de publicaciones a partir de finales de los años 90 y principios de los años 2000. Estos actores desean estar asociados cada vez más a los proyectos operacionales, para que el ámbito de la investigación aporte conocimiento y oriente los proyectos en el campo, y así evitar repetir errores y evolucionar más rápido. Si bien se están creando formaciones universitarias y profesionales sobre el género de manera general, de nuestro conocimiento, no existe aún formaciones universitarias que tratan el género y el transporte y la movilidad. Notamos un interés cada vez más grande sobre los

⁷ Secretaría de Distrito de la Movilidad, Resolución 325 del 2015

<https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=61679>

desafíos de género en la movilidad, sin embargo, hay que notar que, en los centros de investigación encuestados, en materia de políticas internas, el género se toma poco en cuenta.

De manera general, gracias a esta encuesta, pudimos notar que existe una tendencia hacia un mayor conocimiento de los desafíos de género. El 70% de las personas encuestadas consideran que el género está mejor tomado en cuenta en su organización, ya sea en las políticas internas o en la implementación de los proyectos. En el marco de proyectos de transporte, cuando se toma en cuenta los desafíos de género, muchas veces se hace de manera puntual y en un proyecto en particular. Sin embargo, notamos un aumento del interés en encarar el tema.

Pudimos notar que había algunas organizaciones o personas que no consideran el enfoque integrado de género como una acción prioritaria o incluso como pertinente, porque se oponen al hecho de crear categorías de población que se tendría que favorecer, lo cual se haría en detrimento de los demás.

Recursos en general limitados

De modo general, el enfoque integrado de género cuesta, ya sea en inversión financiera y/o en tiempo de trabajo. Este tema parece secundario u opcional y las organizaciones no dedican una parte importante de su presupuesto a ello. Los recursos limitados son el principal freno de las organizaciones o de los equipos que desean desarrollar proyectos que toman en cuenta los desafíos de género. En efecto, los encuestados indican que la falta de presupuesto dedicado es una de las principales razones por la cual no pueden desarrollar proyectos vinculados al género. Muy pocos tienen presupuestos dedicados (el 50% de los encuestados no tienen y el 40% tienen uno a veces) y cuando tienen, representa menos del 20% del presupuesto general del proyecto.

Más allá de la falta de recursos financieros dedicados a este tema, las organizaciones que han respondido al cuestionario no disponen de recursos humanos suficientes o de conocimientos sobre los desafíos de género en la cooperación internacional y el transporte. Varias no saben cómo trabajar en este tema y desean estar acompañadas para poder abordar mejor los desafíos. Existe entonces una demanda de formación por parte de los profesionales para que puedan integrar mejor los desafíos de género en la dirección de sus proyectos y en su vida profesional.

Iniciativas notables

Women moving the city – Scania: Capacitar a las mujeres conductoras de buses en Ghana

En 2016, con el fin de desarrollar nuevas oportunidades de mercado para sus camiones y buses, la filial de África Occidental de Scania decidió iniciar un programa de formación de conductores y mecánicos en Ghana (*West African Transport Academy, WATA*) en colaboración con la GIZ. Al estar involucrada, la GIZ tuvo la exigencia que el proyecto facilite el acceso de las mujeres a profesiones que son generalmente muy masculinizadas. A pesar de las reticencias de unos socios al inicio, el proyecto se llevó a cabo y mujeres fueron seleccionadas para participar en el programa de formación. El número de inscritas en el programa fue mayor al que se previó y 60 mujeres pudieron seguir la formación. Al estudiar la conducción de las mujeres capacitadas, los instigadores del proyecto pudieron notar que las mujeres tenían una conducción más económica en combustible, y tenían también una tasa de



accidente y una tasa de desgaste del material menor. Este programa permitió a Scania desarrollar sus actividades en África Occidental porque les permitió proponer un servicio llave en mano a las autoridades de transporte con las cuales trabaja: proporciona buses, así como un centro de formación para conductores y mecánicos.

Respecto al centro de formación de Ghana creado en 2016, sigue siendo activo y el 10% del personal capacitado es femenino. Las mujeres están principalmente capacitadas para ser conductoras y algunas para ser mecánicas.

Este ejemplo es relativamente innovador por parte de una empresa, tanto en la creación de un nuevo servicio como en la toma en cuenta del acceso de las mujeres a profesiones que son generalmente muy masculinizadas.

Estudio sobre la movilidad de las mujeres en las ciudades de África – Transitec: una nueva mirada sobre las encuestas a hogares de movilidad a través del prisma del género⁸

Transitec inició en 2021 un estudio sobre la movilidad de las mujeres en cinco ciudades africanas (Yaounde, Dakar, Sousse, Tanger y Casablanca) utilizando datos disponibles en interno, principalmente encuestas a hogares de movilidad.

Los resultados del estudio confirman la constatación que las mujeres se mueven menos que los hombres, esta diferencia es alrededor del 30%. Muestran también que las mujeres tienen prácticas de movilidad diferentes, realizan más viajes a pie y menos viajes motorizados. Si bien las cifras varían en función de las ciudades, vemos tendencias comunes.

Al elaborar este estudio, Transitec se dio cuenta que las encuestas a hogares de movilidad no eran adaptadas para llevar a cabo un análisis preciso, porque los datos no son generalmente desglosados según el género. Una de las principales conclusiones es que se tiene que revisar las maneras de hacer las preguntas para poder mejor estudiar las diferencias de género. Por ejemplo, hay pocas preguntas sobre la duración de los viajes, la distancia con la parada de transporte público, o sobre cómo se gestiona el presupuesto de transporte en el hogar.

La cuestión del acceso a los datos por género es uno de los principales desafíos en la toma en cuenta del género en las políticas de transporte. Si bien las maneras de desplazarse de las mujeres están cada vez mejor documentadas, es necesario también tener datos precisos y localizados para constituir sistemas de transporte los más inclusivos posibles.

Marchas exploratorias – SYTRAL: Valorizar y tomar en cuenta la experiencia de las usuarias

El proyecto del SYTRAL, Autoridad Organizadora de la Movilidad en Lyon (Francia), tiene el objetivo de identificar las problemáticas vinculadas al género y hace parte de una estrategia más global de seguridad. Ésta implica diferentes niveles institucionales y reúne en total a 16 signatarios (en particular el prefecto, el procurador, el presidente del SYTRAL, la directora general de Keolis Lyon, el presidente de la Metrópolis, etc.). Esta estrategia incluye una línea de acción para luchar contra la violencia contra las mujeres a través de la herramienta de las marchas exploratorias. Se trata de una acción de grupos

⁸ <https://transitec.net/fr/actualites/item/11054-la-mobilite-des-femmes-dans-les-villes-africaines-comment-expliquer-les-inegalites-dacces.html>

de personas voluntarias, en particular de mujeres, que recorren un sector específico con el fin de identificar espacios que generan inseguridad.

Las marchas exploratorias del SYTRAL empezaron en 2015 y están organizadas a largo plazo sobre varias líneas del sistema de transporte gracias a grupos de embajadoras, constituidos de cinco a ocho mujeres de categorías socio profesionales y edades diferentes. Las líneas seleccionadas son las que tienen el sentimiento de seguridad menos fuerte y las cifras más altas de actos de comportamiento incívico según las encuestas realizadas en el sistema. El proceso de las marchas exploratorias dura alrededor de seis meses y pide una inversión de tiempo importante por parte de las embajadoras, representa alrededor de 40 horas durante estos seis meses. Una vez realizado este trabajo, las embajadoras presentan el resultado a representantes de Keolis, del SYTRAL, de las comunas, de la metrópolis, así como al prefecto o a representantes del Estado. Algunos meses después, los expertos proponen soluciones adaptadas a cada línea. Existen varios tipos de soluciones posibles: trabajar sobre el trayecto antes de llegar a la línea de transporte o sobre el entorno inmediato de las estaciones, sensibilizar sobre la lucha contra el acoso sexual y la violencia de género (formar el personal de Keolis u organizar campañas de sensibilización contra el acoso, por ejemplo), permitirá la parada del bus a la demanda después de las 22 horas, etc.

Una de las principales ideas defendidas por la herramienta de las marchas exploratorias que fueron sistematizadas por el SYTRAL, es la de valorar la importancia de las impresiones y del trabajo de las mujeres embajadoras. Los expertos en la Autoridad Organizadora de la Movilidad o en el operador no son los únicos poseedores de conocimientos sobre el tema de la seguridad.

Este ejemplo permite mostrar que una Autoridad Organizadora de Movilidad francesa puede actuar de manera pionera para reducir los riesgos de violencias sexuales y de género hacia las mujeres, así como para mejorar la comodidad y la eficiencia de su red de transporte. En dicha iniciativa, la integración de diferentes socios (privado, público, local y nacional) es clave.



Posicionamiento de CODATU: difundir las buenas prácticas y acompañar los proyectos sobre género, el transporte y la movilidad

Esta breve encuesta nos permitió observar que existe actualmente numerosas iniciativas en las ciudades y países del Norte y del Sur que favorecen el enfoque integrado de género, así como la participación de las mujeres en los proyectos de transporte. Mas allá de nuestros miembros y socios, hay también muchas otras iniciativas sobre el tema y múltiples actores movilizados: modos de transporte operados por y para mujeres, Planes de Acción de Género, estudios sobre la movilidad de las mujeres, aplicaciones para reportar las agresiones sufridas por las mujeres, formaciones de las mujeres para andar en bicicleta, etc. Estas acciones hacen que los sistemas de transporte y de movilidad sean más accesibles y acogedores para las mujeres, y contribuyen también a hacerlos más accesibles y acogedores para todos.

Para los actores del sector de la movilidad y del transporte, hay cada vez más oportunidades para involucrarse en tales proyectos, especialmente con la importancia otorgada al tema por las entidades financiadoras. Sin embargo, observamos que, si bien existe cierta voluntad de involucrarse, los actores no disponen siempre de recursos en interno para poder tratar la temática. Notamos también que se desarrollan estas iniciativas tanto en las ciudades del Norte como en las ciudades del Sur.

Identificamos entre nuestros socios una necesidad real de estar acompañados en la sensibilización sobre el enfoque integrado de género y en la implementación de acciones sobre el tema del género. El 80% de los encuestados están interesados para que CODATU difunda buenas prácticas y desea desarrollar actividades sobre el tema.

CODATU tiene la vocación de volverse un punto focal para compilar y difundir las buenas prácticas que vinculan género, transporte, movilidad y cooperación internacional. Nuestra asociación ambiciona sensibilizar y acompañar sus socios que lo desean en este tema a través de talleres, foros, formaciones, publicaciones, así como proyectos operacionales. Nos parece importante valorizar los intercambios Sur-Sur y Sur-Norte que pueden ser muy fructíferos, así como asociar los proyectos académicos y operacionales para favorecer el éxito de las acciones en el campo.

Si tienen un proyecto sobre género, transporte y movilidad que desean difundir y/o desea trabajar con CODATU para desarrollar un proyecto sobre este tema, pueden contactar a Lucile Boudet lboudet@codatu.org o Noémi Mené nmene@codatu.org.



Bibliografía

Transport Gender Lab, 2021, “Decálogo para planes de movilidad urbana sensibles al género”, BID, <https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Decalogo-para-planes-de-movilidad-urbana-sostenible-sensibles-al-genero.pdf>

Moscoso, M., Ome, L., Rincón, M., Aguirre, K., Sánchez, C., Lleras, N., & Patiño, M., 2021, “Género y movilidad activa: Acciones para no dejar a nadie atrás en Colombia”. GIZ Colombia & Despacio.org. <https://www.despacio.org/portfolio/género-y-movilidad-activa/>

Haut Conseil à l’Egalite Femmes-Hommes, 2015, “Avis sur le harcèlement sexiste et les violences sexuelles », https://www.haut-conseil-egalite.gouv.fr/IMG/pdf/hcefh_avis_harcelement_transports-20150410.pdf

GIZ & SUTP, 2018, «Transporte Sostenible: un texto de referencia para diseñadores de políticas en ciudades en desarrollo”, *Enfoques para la Movilidad Urbana Responsiva al género*, Modulo 7ª, https://www.womenmobilize.org/wp-content/uploads/2020/02/TUMI_SUTP_GIZ_Module-Gender-and-Transport-2018-min.pdf

Hafidi, S., Hoyez, M., Allaire, J., 2021, « Mobilité des Femmes dans les Villes Africaines – Comment expliquer les inégalités d’accès ? » Pause technique n°1 - Transitec. 24 p. <https://transitec.net/fr/actualites/item/11054-la-mobilite-des-femmes-dans-les-villes-africaines-comment-expliquer-les-inegalites-dacces.html>

Publicaciones de CODATU:

- Tres artículos de MobiliseYourCity sobre el tema de Género y Transporte elaborados en colaboración con la AFD
 - o <http://www.codatu.org/actualites/genre-et-mobilite-1-3-acteurs-bonnes-pratiques-et-projets-pilotes-a-linternational/>
 - o <http://www.codatu.org/actualites/genre-et-mobilite-2-3-acteurs-bonnes-pratiques-et-projets-pilotes-en-france/>
 - o <http://www.codatu.org/actualites/genre-et-mobilite-3-3-ressources/>
- « Mobilité urbaine et genre en Tunisie, quelle place pour la femme dans le transport ? », 2017 <http://www.codatu.org/actualites/mobilite-urbaine-et-genre-en-tunisie-quelle-place-pour-la-femme-dans-le-transport-en-2017/>
- « Harcèlement sexuel en Egypte : quelles solutions au niveau des transports ? » <http://www.codatu.org/publications/harcelement-sexuel-en-egypte-quelle-adaptation-au-niveau-des-transports-publics/>

