

**ESTADO DEL ARTE SOBRE EL ROL DE LA MUJER EN LOS PROCESOS DE
PLANIFICACIÓN E IMPLEMENTACIÓN DE PROYECTOS DE TRANSPORTE
PÚBLICO Y CÓMO ESTO AFECTA LA EXPERIENCIA QUE TIENEN LAS
MUJERES AL MOMENTO DE USAR ESTOS SISTEMAS EN CUATRO
CIUDADES LATINOAMERICANAS**

**LAURA LIZETH PÉREZ ECHEVERRI
LUCIA MADELEYNE CÁCERES HERNÁNDEZ**

**UNIVERSIDAD INDUSTRIAL DE SANTANDER
FACULTAD DE INGENIERÍAS FÍSICO MECÁNICAS
ESCUELA DE INGENIERÍA CIVIL
BUCARAMANGA**

2021

**ESTADO DEL ARTE SOBRE EL ROL DE LA MUJER EN LOS PROCESOS DE
PLANIFICACIÓN E IMPLEMENTACIÓN DE PROYECTOS DE TRANSPORTE
PÚBLICO Y CÓMO ESTO AFECTA LA EXPERIENCIA QUE TIENEN LAS
MUJERES AL MOMENTO DE USAR ESTOS SISTEMAS EN CUATRO
CIUDADES LATINOAMERICANAS**

**LAURA LIZETH PÉREZ ECHEVERRI
LUCIA MADELEYNE CÁCERES HERNÁNDEZ**

**Trabajo de grado presentado como requisito para optar al título de Ingeniero
Civil**

**Director
YERLY FABIÁN MARTÍNEZ ESTUPIÑÁN
PhD (C). En Ingeniería de Transporte y Logística**

**UNIVERSIDAD INDUSTRIAL DE SANTANDER
FACULTAD DE INGENIERÍAS FÍSICO MECÁNICAS
ESCUELA DE INGENIERÍA CIVIL
BUCARAMANGA**

2021

CONTENIDO

| | Pág. |
|--|-------------|
| INTRODUCCIÓN | 9 |
| 1. METODOLOGÍA | 12 |
| 1.1 BÚSQUEDA DE LA INFORMACIÓN | 12 |
| 1.2 CRITERIOS DE SELECCIÓN Y FILTRADO | 19 |
| 1.3 ORGANIZACIÓN Y ESTRUCTURA DE LOS DATOS | 22 |
| 1.4 REVISIÓN Y ANÁLISIS DE DOCUMENTOS | 23 |
| 2. CLASIFICACIÓN DEL ESTADO DEL ARTE | 25 |
| 3. LA IMPORTANCIA DE LA MOVILIDAD EN LAS MUJERES | 29 |
| 3.1 FACTORES QUE INFLUYEN EN LA MOVILIDAD DE LAS MUJERES | 31 |
| 4. VARIABLES ASOCIADAS AL ROL DE LA MUJER EN LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE PÚBLICO | 37 |
| 4.1 ROL DE LA MUJER COMO USUARIA | 37 |
| 4.2 ROL DE LA MUJER COMO TRABAJADORA | 49 |
| 4.3 ROL DE LA MUJER COMO PLANIFICADORA | 55 |
| 5. CONCLUSIONES | 59 |
| 6. RECOMENDACIONES | 62 |
| BIBLIOGRAFÍA | 63 |

LISTA DE FIGURAS

| | Pág. |
|--|-------------|
| Figura 1. Documentos por año generado con el buscador de SCOPUS. | 13 |
| Figura 2. Documentos por países generado con el buscador SCOPUS..... | 14 |
| Figura 3. Mapa bibliométrico de países generado con el Software VOSviewer..... | 15 |
| Figura 4. Mapa bibliométrico de palabras claves por rango de año generado con el buscador VOSviewer. | 15 |
| Figura 5. Organizaciones Nacionales e Internacionales dedicadas e interesadas en temas de movilidad y género. | 17 |
| Figura 6. Comparación de la proporción de viajes en transporte público en ciudades de América Latina y ciudades europeas seleccionadas. | 19 |
| Figura 7. Esquema del Proceso de Filtrado. | 23 |
| Figura 8. Clasificación de artículos de acuerdo con el rol de la mujer para las cuatro ciudades Latinoamericanas. | 26 |
| Figura 9. Clasificación de artículos de acuerdo con el rol de la mujer por año de publicación. | 27 |
| Figura 10. Distribución de motivos de viajes de hombres y mujeres en Ciudad de México. | 33 |
| Figura 11. Distribución de motivos de viajes de hombres y mujeres en Buenos Aires..... | 34 |
| Figura 12. Distribución de motivos de viajes de hombres y mujeres en Santiago de Chile..... | 35 |
| Figura 13. Distribución de motivos de viajes de hombres y mujeres en Bogotá. | 36 |
| Figura 14. Lugares de incidencia de agresiones sexuales en Ciudad de México. . | 39 |
| Figura 15. Aspectos que generan inseguridad en las mujeres mientras hacen uso del transporte público en Buenos Aires. | 42 |

Figura 16. Lugares de incidencia de agresiones sexuales en Santiago de Chile. .43

Figura 17. Proporción de mujeres que sufrieron algún tipo de acoso sexual dentro del sistema de TransMilenio en Bogotá.44

Figura 18. Estrategias más utilizadas por mujeres para evitar ser acosadas en el transporte público.48

Figura 19. Conductoras por unidad de negocio en Santiago de Chile.50

LISTA DE TABLAS

| | Pág. |
|--|-------------|
| Tabla 1. Descripción de las organizaciones de Latinoamérica. | 18 |
| Tabla 2. Caracterización de los patrones de movilidad de hombres y mujeres en Latinoamérica. | 32 |

RESUMEN

TÍTULO: ESTADO DEL ARTE SOBRE EL ROL DE LA MUJER EN LOS PROCESOS DE PLANIFICACIÓN E IMPLEMENTACIÓN DE PROYECTOS DE TRANSPORTE PÚBLICO Y CÓMO ESTO AFECTA LA EXPERIENCIA QUE TIENEN LAS MUJERES AL MOMENTO DE USAR ESTOS SISTEMAS EN CUATRO CIUDADES LATINOAMERICANAS*

AUTORAS: LAURA LIZETH PÉREZ ECHEVERRI**
LUCIA MADELEYNE CÁCERES HERNÁNDEZ

PALABRAS CLAVE: Transporte Público, Género, Inseguridad, Movilidad, Mujer, Latinoamérica.

DESCRIPCIÓN

Este proyecto de investigación parte de una revisión sistemática de la literatura, la cual tiene como propósito analizar el rol de la mujer en los procesos de planificación e implementación de proyectos de transporte público. Se estableció cómo se afecta la experiencia que tienen las mujeres al momento de usar el transporte público para cuatro ciudades Latinoamericanas (Bogotá, Santiago de Chile, Ciudad de México y Buenos Aires). A partir de la información recopilada se determinó una clasificación de estudios identificando tres enfoques principales: la mujer como usuaria del transporte público, la mujer como conductora o trabajadora en un sistema de transporte público y la mujer como planificadora o diseñadora. Dicho análisis permitió identificar las principales variables que influyen en la participación de las mujeres en la planificación de proyectos de transporte público y el uso de este. Entre las principales conclusiones se encontró que los estudios sobre el rol de la mujer como trabajadora o como planificadora no son muy amplios y los estudios basados en la participación de la mujer en el transporte público en su mayoría solo identifican variables negativas dejando a un lado el análisis de las virtudes que el transporte público puede ofrecer como mecanismo de desarrollo de la mujer en la sociedad.

* Trabajo de grado

** Facultad de Ingenierías Físico Mecánicas. Escuela de Ingeniería Civil. Director: Yerly Fabián Martínez Estupiñán, PhD (C). En Ingeniería de Transporte y Logística

Abstract

TITLE: STATE OF THE ART ON THE ROLE OF WOMEN IN THE PLANNING AND IMPLEMENTATION PROCESSES OF PUBLIC TRANSPORTATION PROJECTS AND HOW THIS AFFECTS THE EXPERIENCE THAT WOMEN HAVE WHEN USING THESE SYSTEMS IN FOUR LATIN AMERICAN CITIES*

AUTHORS: Laura Lizeth Pérez Echeverri**
Lucia Madeleyne Cáceres Hernández

KEYWORDS: Public Transport, Gender, Insecurity, Mobility, Woman, Latin America

DESCRIPTION

This research project is a systematic review of the literature, which aims to analyze the role of women in the planning and implementation processes of public transport projects. We identified how women's experience using public transport is affected by different conditions in four Latin American cities (Bogotá, Santiago de Chile, Ciudad de México, and Buenos Aires). Classification of studies was determined from the information collected, identifying three main approaches: women as users of public transport, women as drivers or workers in a public transport system, and women as planners or designers. This analysis will identify the main variables that influence the participation of women in the planning of public transport projects and the use of this. The main conclusions were: studies on the role of women as workers or as planners are not very common. The analyses based on the participation of women in public transport mainly only identify negative variables leaving aside the analysis of the virtues that public transport can offer as a mechanism for the development of women in society.

* Degree work

** Faculty of Physical Mechanical Engineering. School of Civil Engineering. Director: erly Fabián Martínez Estupiñán. PhD (c). in Transport and Logistics Engineering

INTRODUCCIÓN

Por lo general se asume que los diseños de los sistemas de transporte público son neutrales respecto al género, es decir, se benefician todos por igual. Sin embargo, los roles sociales y económicos, así como patrones de movilidad de los usuarios son diferentes, y la experiencia diaria muestra que la forma de diseño y operación de estos servicios influye de manera diferencial en mujeres y hombres, niñas y niños, ancianas y ancianos.¹

Cuando se enfoca la atención en las mujeres que utilizan el transporte público para ir a trabajar, a la universidad o a cualquier otro destino, se encuentra que son escasos los sistemas con tarifas diferenciales o rutas y horarios adecuados. Por el contrario, muchas veces ellas deben hacer varios transbordos, tardando más tiempo y exponiéndose ante robos, actos de acoso o agresiones sexuales. Asimismo, al transitar por espacios abiertos que carecen de buena infraestructura experimentan una sensación de angustia que les indica estar en peligro, como por ejemplo trasladarse ya sea de ida o vuelta a tomar el bus, dirigirse sin acompañamiento a la universidad o hacia su lugar de trabajo entre otros recorridos rutinarios que generan pánico debido a la ausencia de alumbrado público adecuado, a los pasos peatonales inseguros o paradas sin ningún tipo de vigilancia, que generan impactos negativos por la percepción de miedo o ansiedad, asociados con el temor de sufrir ataques que atenten su integridad física². Esto ha provocado que muchas mujeres generen comportamientos de autocuidado como: preferir andar acompañadas,

¹ PÉREZ, G. Políticas de movilidad y consideraciones de género en América Latina.,” 2019

² GRANADA, I., & et.al. El porqué de la relación entre género y transporte. Banco Interam. Desarro. 2016

evitar viajar de noche y usar ropa holgada o muy cubierta³, estos comportamientos se constituyen en restricciones a la movilidad, autonomía y libertad de las mujeres⁴.

La participación de la mujer en los procesos de planificación, diseño y operación del sistema de transporte público es innegablemente necesaria, por ello, debe promoverse la inclusión y participación de las mujeres en estas áreas, así como un pensamiento crítico y consiente desde su proceso de formación personal y profesional en las universidades. Para así lograr sistemas de transporte público incluyentes y eficientes que ofrezcan una experiencia exitosa y cómoda en cada destino.

La finalidad de este tipo de análisis es eliminar las barreras y desigualdades entre hombres y mujeres, sobre todo atender a las necesidades de las mujeres y mejorar la calidad de las usuarias en el transporte público para disminuir la probabilidad de que se cambien a otros modos de transporte privado por motivos de seguridad y comodidad⁵.

Este proyecto de investigación se centró en identificar, a partir de una revisión sistemática de literatura, el rol de la mujer en los procesos de planificación e implementación de proyectos de transporte público y cómo esto afecta la experiencia que tienen las mujeres al momento de usar estos sistemas en cuatro ciudades Latinoamericanas. Dicho análisis se realizó en cuatro ciudades de América Latina: Buenos Aires, Ciudad de México, Santiago de Chile y Bogotá, esto debido a

³ ALLEN, H., SAGARIS, L., PEREYRA, L., & CÁRDENAS, G. Ella se mueve segura (ESMS) – A study on women's personal safety in public transport in three Latin American cities., CAF FIA Found., no. 1407. 2019. Obtenido de <http://scioteca.caf.com/handle/123456789/1405>

⁴ MUJERES and O.N.U. Encuesta sobre la violencia sexual en el transporte y otros espacios públicos en la Ciudad de México. 2018. Obtenido de mexico/documentos/publicaciones/2018/safe-cities/analisisresultadosencuesta-cdmx-f.pdf?la=es&vs=2419

⁵ Ibid.

que en las ciudades Latinoamericanas se destaca el alto uso del transporte público como modo de transporte diario⁶.

A través de un proceso sistemática se clasificaron los resultados de la revisión de literatura para las cuatro ciudades seleccionadas, identificando los avances y propuestas que se han desarrollado. Finalmente se identificó las principales variables que influyen en la participación de las mujeres en la planificación de proyectos de transporte público y el uso de este.

El proyecto consta de seis secciones adicionales desarrolladas de la siguiente manera: la sección dos presenta la metodología de investigación implementada, realizando un proceso de búsqueda, recolección y depuración de documentos. La sección tres presenta la clasificación del estado del arte en tres roles principales: el rol de la mujer como usuaria, como trabajadora y planificadora en proyectos del transporte público. La sección cuatro muestra la importancia de la movilidad en las mujeres incluyendo indicadores sobre las diferencias que presentan hombres y mujeres en cuanto a movilidad y sus necesidades de desplazamiento. En la sección cinco se identifican las variables asociadas al rol de la mujer en los sistemas de transporte público y por último en la sección seis se encuentran las conclusiones y recomendaciones para futuras investigaciones. Posteriormente, se presenta en la última sección la lista de referencias bibliográficas utilizadas para la construcción del documento y se finaliza con el anexo en el cual se encuentra los datos relevantes de cada estudio utilizado para el presente estado del arte.

⁶ THORPE, R., HOLT, R., PITTAWAY, L., & MACPHERSON, A. Knowledge within review of the evidence. *International Journal of Management Reviews*, 7(4), 2006. 257-281

1. METODOLOGÍA

Para el desarrollo de esta investigación se utilizó la metodología de revisión sistemática, la cual adopta métodos explícitos y sistemáticos para la identificación, selección y evaluación crítica de la información sobre un tema de interés⁷, garantizando que la investigación, sea confiable y rigurosa.

1.1 BÚSQUEDA DE LA INFORMACIÓN

La Universidad Industrial de Santander ofrece fuentes de primera mano verídicas, confiables y variadas, por medio de las cuales se puede realizar la búsqueda de información referente a la temática planteada. El proceso de investigación inició definiendo un protocolo de búsqueda general por medio del buscador SCOPUS. Se utilizó esta base de datos teniendo en cuenta que tiene acceso a múltiples revistas especializadas.

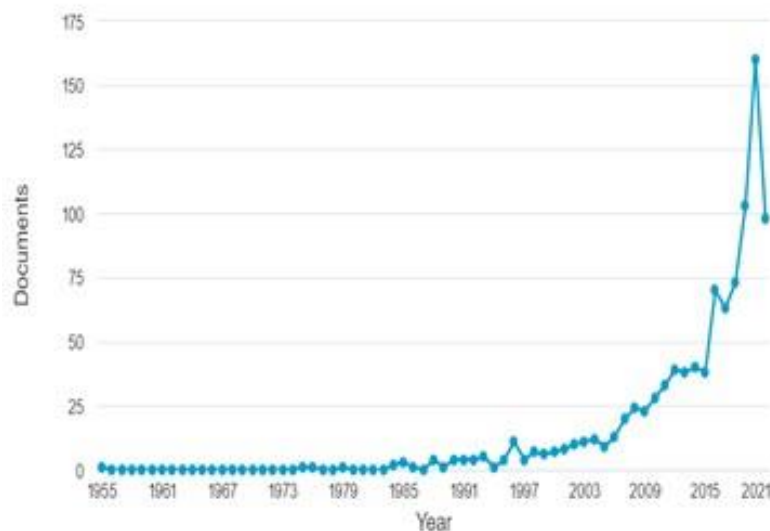
La búsqueda bibliográfica se realizó inicialmente, desde una ecuación general, después realizando una búsqueda de documentos científicos mediante la implementación de la ecuación y las palabras claves suministradas en el título, abstract y en la keywords de cada artículo, que incluyera términos de la mujer y el transporte público. El protocolo de investigación presentó la siguiente ecuación de búsqueda en el idioma inglés, con el fin de reducir la probabilidad de pérdida de información: (Title-abs-key (women and “public transport”) OR Title-abs-key (gender AND “public transportation”) OR Title-abs-key (women AND “public transportation”) OR Title-abs-key (gender AND “public transport”))

⁷ Ibid.

Esta ecuación fue ingresada a la plataforma virtual SCOPUS y arrojó un total de **986** documentos científicos divididos entre artículos, revisiones de libro, capítulos de libros, trabajos, entre otros; los cuales fueron relacionados con la mujer y el transporte público.

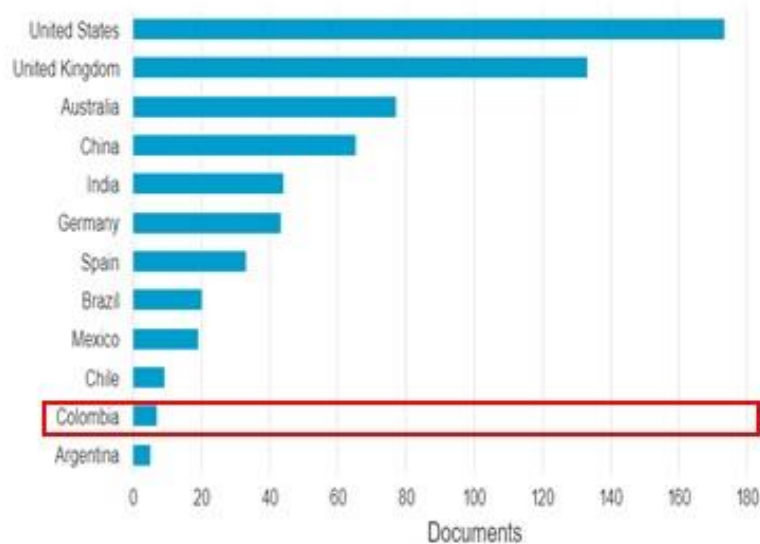
En la Figura 1 se observa, que las investigaciones sobre la mujer y el transporte público tuvieron un crecimiento mínimo entre 1955 hasta inicios de los noventa, después de 1990 su crecimiento ha sido vertiginoso hasta el 2020. Este crecimiento se explica principalmente, por la importancia que empezó a tener el tema de género de las investigaciones asociadas al transporte y la necesidad de abordar la problemática del rol de la mujer en la planificación y uso de infraestructura de transporte público. También se puede ver que en lo que va del año 2021 van 99 artículos publicados, que corresponde a más de la mitad de las publicaciones realizadas en 2020.

Figura 1. Documentos por año generado con el buscador de SCOPUS.



El país con más publicaciones de artículos es Estados Unidos con un total de 174 publicaciones, seguido de Reino Unido con 134 publicaciones, como se observa en la Figura 2. Por otro lado, de los 986 artículos solo el (7%) han sido publicados en Latinoamérica (67 artículos), estando Brasil en el primer lugar con el (2%) en publicaciones (20 artículos) y en Colombia solo (0,7%) en publicaciones (7 artículos).

Figura 2. Documentos por países generado con el buscador SCOPUS.



El resultado de la búsqueda general fue importado al software VOSviewer para realizar un análisis bibliométrico, el cual ofrece una herramienta visual para explorar la información en conjuntos, permitiendo observar cómo se relacionan entre sí. En la Figura 3, se puede evidenciar un mapa de los países más relevantes, aquellos que intervinieron en la producción científica sobre el tema, siendo Estados Unidos, Reino Unido y Australia protagonistas.

También se utilizó el software VOSviewer, como una herramienta de análisis para construir y visualizar redes bibliométricas, para destacar las palabras claves por cada autor, encontradas con la ecuación general. En la Figura 4, se observa que las palabras “PUBLIC TRANSPORT” y “GENDER” son las que enmarcan o caracterizan las palabras principales de la investigación realizada por medio del buscador SCOPUS.

De igual forma se hizo el análisis discriminando por colores según el año de publicación, el cual permitió evidenciar que, en los estudios hechos a partir del 2018, empezó a tener mayor relevancia palabras como: “SEXUAL HARASSMENT”, “WOMEN SAFETY”, “BUS RAPID TRANSIT”, entre otras resaltadas en color amarillo.

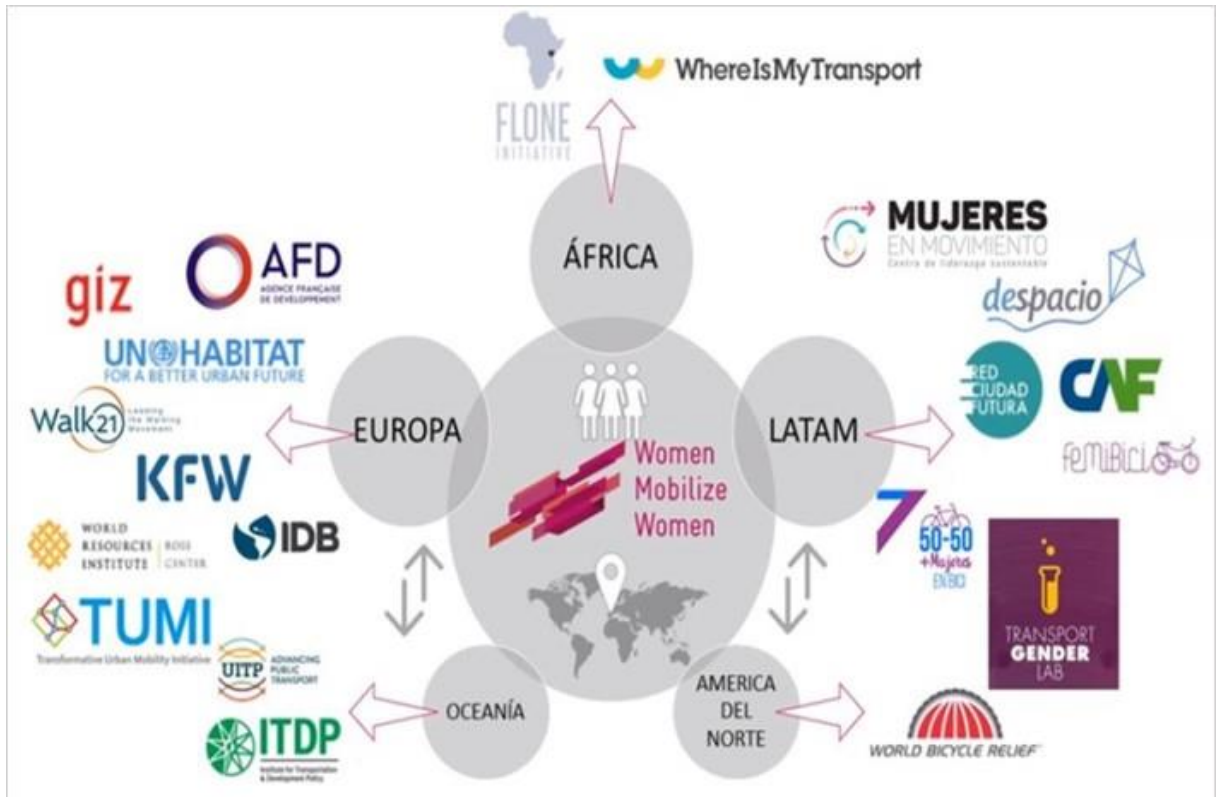
El análisis bibliométrico presentado en la Figura 4, permitió hacer un filtrado de documentos, aportando nuevas palabras en la ecuación de búsqueda avanzada y de esta manera se pudo ampliar la información disponible para el desarrollo del foco de la investigación.

Adicionalmente, se analizó la existencia de instituciones y organismos a nivel mundial que han investigado desde diferentes perspectivas el tema de género, y aquellas que han estado enfocadas en temas de transporte se muestran en la Figura 5. Estas organizaciones ayudan a promover y fomentar la igualdad de género, impulsando la participación de la mujer en la vida política, cultural, económica y social. Asimismo, suscitan políticas activas para el empleo y el autoempleo de las mujeres lo que es de gran ayuda para combatir y disminuir la desigualdad y la discriminación de género.

En Latinoamérica se destacan organizaciones como Despacio, Femibici, Mujeres en Movimiento, Red Ciudad Futura, 50-50 más mujeres en bici, Banco de Desarrollo de América Latina (CAF) y Transport Gender Lab, de las cuales, algunas de ellas

fueron tomadas de referencias para la presente investigación. En la Tabla 1, se presenta la descripción de las organizaciones.

Figura 5. Organizaciones Nacionales e Internacionales dedicadas e interesadas en temas de movilidad y género.



Fuente: VILLAMIL VELANDIA, X. C. and GUTIÉRREZ AGUILAR, L. A. "Enfoque de equidad y género en el transporte," *Medium*, 2021

Tabla 1. Descripción de las organizaciones de Latinoamérica.

| Organización | Objetivo | Hace presencia en |
|---|---|---|
|  | Mejorar el bienestar de comunidades e individuos desde los aspectos más individuales y familiares hasta lo más colectivo. ⁸ | COLOMBIA |
|  | Promover un modelo de desarrollo sostenible mediante crédito, recursos no reembolsables y apoyo en la estructuración técnica y financiera de proyectos de los sectores público y privado de América Latina ⁹ . | 17 países de América Latina y el Caribe, España y Portugal. |
|  | Visibilizar desde la bicicleta la necesidad de construir una cultura de movilidad diferente, a la medida de los cuerpos, necesidades y tiempos de las mujeres ¹⁰ . | MÉXICO |
|  | Promover los liderazgos femeninos para el cierre de brechas de género y por la sostenibilidad ¹¹ . | 9 países de América Latina, España, Alemania y Rumania. |
|  | Avanzar en el desarrollo de las ciudades de todo el país con una mirada global. Sustentabilidad, inclusión, equidad de género, seguridad vial y salud ¹² . | CHILE |
|  | Reafirmar la necesidad de que las ciudades adopten políticas públicas encaminadas a que las mujeres se sientan seguras al moverse en bicicleta ¹³ . | COLOMBIA |
|  | Crear una red de ciudades para entablar un diálogo técnico sobre la incorporación de género en los sistemas de transporte público. ¹⁴ | 12 ciudades de América Latina. |

⁸ DESPACIO ORGANIZACIÓN. Somos. 2020. Obtenido de <https://www.despacio.org/somos/>

⁹ BANCO DE DESARROLLO DE AMÉRICA LATINA. Sobre CAF. Obtenido de <https://www.caf.com/es/sobre-caf/>

¹⁰ FEMIBICI. Página oficial. Obtenido de <https://femibici.wordpress.com/>

¹¹ MUJERES EN MOVIMIENTO. Página oficial. Obtenido de <https://mujeresenmovimiento.net/>

¹² RED CIUDAD FUTURA. Página oficial. Obtenido de <http://www.redciudadfutura.cl/>

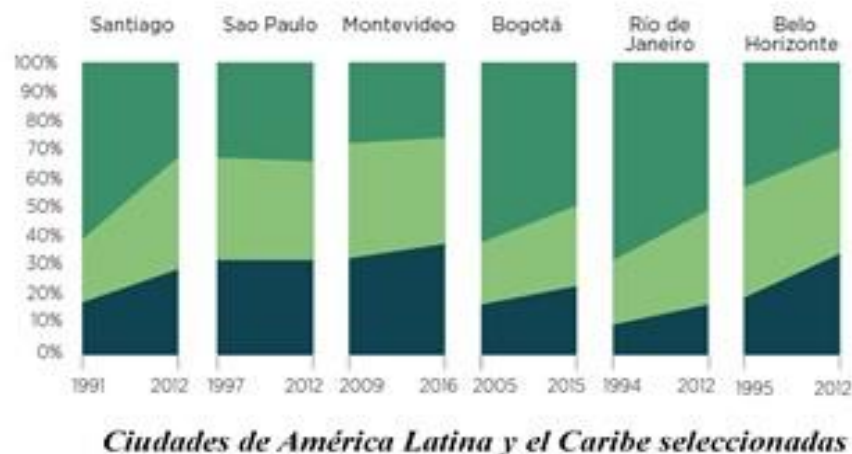
¹³ GIRALDO, M. Alístate para el primer Congreso Internacional 50-50 Más Mujeres en Bici. 2019. Obtenido de <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/movilidad/congreso-internacional-50-50-mas-mujeres-en-bici-en-bogota>

¹⁴ CROTTE, A., & NAREZO, J. Por la equidad de género en transporte en América Latina y el Caribe,” Moviliblog. 2020. Obtenido de <https://blogs.iadb.org/transporte/es/por-la-equidad-de-genero-en-transporte-en-america-latina-y-el-caribe/>

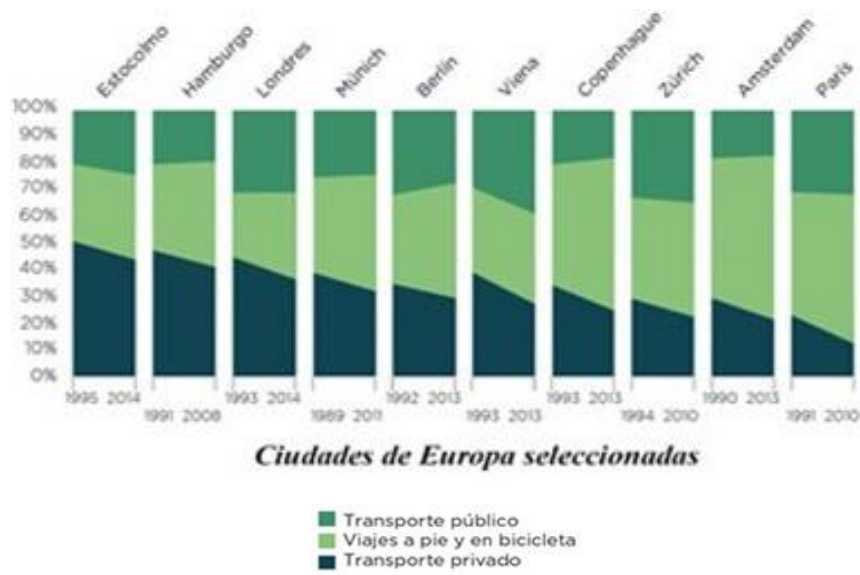
1.2 CRITERIOS DE SELECCIÓN Y FILTRADO

Se establecieron los criterios de recolección y selección de la información recopilada para las cuatro ciudades Latinoamericanas. La selección de estas ciudades obedece principalmente a que en ellas se destaca el alto uso diario del transporte público¹⁵, en la Figura 6 se puede apreciar que en ciudades de América Latina el uso del transporte público es mucho mayor en comparación con ciudades de Europa. Las cuatro ciudades Latinoamericanas seleccionadas fueron: Buenos Aires en Argentina; Santiago en Chile en Chile, Ciudad de México en México y Bogotá en Colombia.

Figura 1. Comparación de la proporción de viajes en transporte público en ciudades de América Latina y ciudades europeas seleccionadas.



¹⁵ ALLEN, SAGARIS, PEREYRA, & CÁRDENAS, Op. Cit.



Fuente: RIVAS, M. SUÁREZ - ALEMÁN, A. and SEREBRISKY, T. "Hechos estilizados de transporte urbano en América Latina y el Caribe," *Nota técnica del BID*, no. 1640, 2019.

Actualmente la literatura que aborda la problemática del rol de la mujer en la planificación y uso de infraestructura de transporte a nivel latinoamericano no presenta una clasificación clara que permita análisis basados en el rol de la mujer en los sistemas de transporte público. Por lo tanto, este proyecto pretende aportar en la generación de una base de datos (Ver **Anexo A**) organizada con los artículos más relevantes en esta temática.

Con base en lo anterior se realizó una búsqueda avanzada que permitió acotar la información a las ciudades de interés y facilitó una mejor obtención de los artículos y estudios potenciales, en este proceso se utilizaron otras fuentes bibliográficas como WEB OF SCIENCE, SCIENCE DIRECT, SCIELO, SCOPUS Y GOOGLE SCHOLAR. Asimismo, se implementaron otras ecuaciones de búsqueda con el fin de tener acceso a la mayor información posible de artículos y estudios que abordan el tema. Las ecuaciones de búsqueda implementadas fueron las siguientes:

- (Women) AND (Transportation) AND (Urban mobility)
- (Women) OR (Gender) AND ("public transport") AND (Bogotá)
- (Women) OR (Gender) AND ("transport accessibility") OR ("transport systems") AND (Bogotá) OR (Colombia)
- (Women) OR (Gender) AND ("public transportation") AND (mobility) AND (security) AND (Colombia)
- (((Mobility AND Trip strategies)) OR (Public transport)) AND (Women)
- ((Gender) AND (Public space)) AND (Feminism)
- Género y Transporte
- Mujeres Operarias de Transporte
- Movilidad cotidiana de las mujeres
- Transporte rosa
- Mujeres conductoras de transporte público
- Plan de género y movilidad
- Género y transporte Argentina
- Viajemos segura en México

A continuación, se presentan los criterios de inclusión y exclusión tenidos en cuenta:

Criterios de inclusión

- ✓ **Año de publicación:** Se incluyeron documentos publicados en cualquier año.
- ✓ **Título:** Se incluyeron artículos y estudios cuyo título expresaba relación con la mujer y su rol como usuaria, trabajadora o planificadora de la infraestructura del transporte público.
- ✓ **Resumen:** Lectura del resumen de cada artículo y estudio con el fin de seleccionar documentos relacionados con la temática de investigación.

- ✓ **Contenido:** Lectura total del artículo y estudios en donde se identificaron estudios con enfoque en las 4 ciudades Latinoamericanas en las que se aborda el tema o artículos y estudios con un enfoque global de América Latina.
- ✓ **Documentos relacionados (referencias de artículos revisados):** Se incluyeron en el material de investigación aquellas referencias bibliográficas encontradas en lecturas de interés de cada artículo y estudio.

Criterios de exclusión

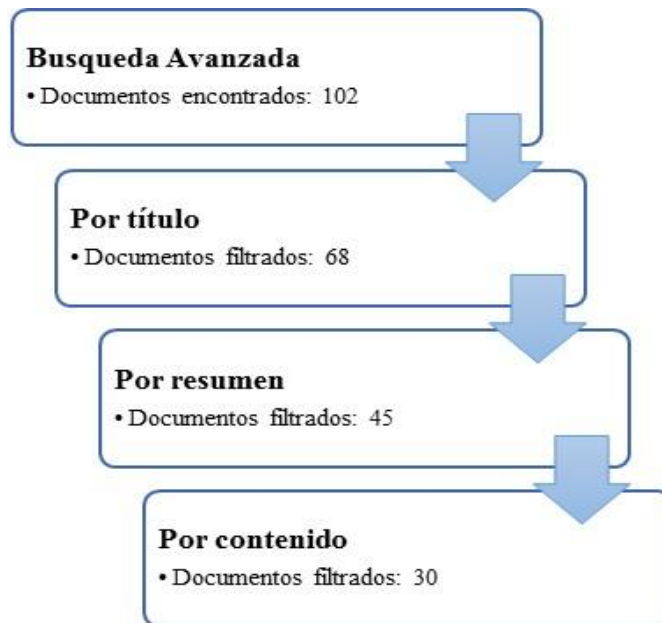
- ✓ **Título:** Se descartaron artículos y estudios cuyo título no expresaba relación con la mujer y el transporte público como rol de usuaria, trabajadora y planificadora.
- ✓ **Resumen:** Lectura del resumen de cada artículo con el fin de excluir documentos no relacionados con el tema de investigación.
- ✓ **Contenido:** Lectura total del artículo y estudios donde se excluían documentos que abordaran el tema de movilidad en general y no tuvieran un enfoque en el transporte público o no tuvieran como enfoque las ciudades de estudio.

1.3 ORGANIZACIÓN Y ESTRUCTURA DE LOS DATOS

A partir de esta nueva búsqueda, se inició el proceso de filtrado de documentos de acuerdo con los criterios de selección expresados en el numeral 2.2 y de las diferentes fuentes bibliográficas de la Universidad Industrial de Santander, donde inicialmente se eligieron por título 68 de los 102 artículos encontrados; luego por resumen, se seleccionaron 45 artículos y se descartaron 23 restantes. Por último, tras la lectura del contenido total de cada estudio y/o artículo, finalmente se seleccionaron 30 artículos, aquellos que brindaron información completa sobre el rol de la mujer en los procesos de planificación e implementación de proyectos de transporte público y cómo esto puede llegar a afectar la experiencia que tiene las

mujeres al momento de usar estos sistemas. En la Figura 7, se observa el esquema del proceso de filtrado utilizado para esta investigación.

Figura 7. Esquema del Proceso de Filtrado.



1.4 REVISIÓN Y ANÁLISIS DE DOCUMENTOS

Para efectos de organización del material seleccionado, se estructuró una tabla (ver **Anexo A**), para hacer más eficiente el proceso de búsqueda y análisis por ítem (títulos, autores, año de publicación, ciudad de enfoque, etc.) y, además, clasificar la información según el rol que tiene la mujer ya sea como usuaria, trabajadora, planificadora o una mezcla de estos por cada artículo.

Cabe recordar que el estado del arte implica la gestión de información, la cual puede resultar una tarea compleja para recolectar y clasificar la documentación, por lo tanto, se recurrió a la herramienta Mendeley como un soporte de apoyo bibliográfico, el cual permitió realizar citas y un listado de referencias con sencillez y de manera intuitiva.

2. CLASIFICACIÓN DEL ESTADO DEL ARTE

Se observa que en el campo del transporte público se han incorporado nuevos enfoques y técnicas que han dado lugar a la realización de estudios de género con un enfoque en la mujer. En la literatura se encuentran antecedentes desde la década del 60 del siglo XX, en estas investigaciones el enfoque principal es brindar información sobre los usos y los tiempos de desplazamiento de las mujeres, actualmente las investigaciones han profundizado más en esta temática, brindando información acerca de los motivos, las elecciones modales, y otras variantes cuyo principal objetivo es indagar sobre los patrones y conductas de movilidad que tienen las mujeres.¹⁶

Como se mencionó anteriormente, una vez realizada la revisión de la literatura se evidencia la existencia de tres roles principales de la mujer: rol de la mujer como usuaria, rol como trabajadora y el rol ocupando puestos de decisión y planificación en proyectos del transporte público.

Los artículos y estudios clasificados como rol de usuaria son textos que abordan temáticas de movilidad cotidiana, como lo son hábitos de movilidad, patrones de movilidad, tiempos de viaje por edad e ingreso económico, motivos por los que las mujeres eligen unas rutas por sobre otras, actitudes que tienen las mujeres hacia el transporte público, su percepción y experiencias de inseguridad en este medio de transporte, así como temas de accesibilidad y desigualdades que se presentan en el mismo.

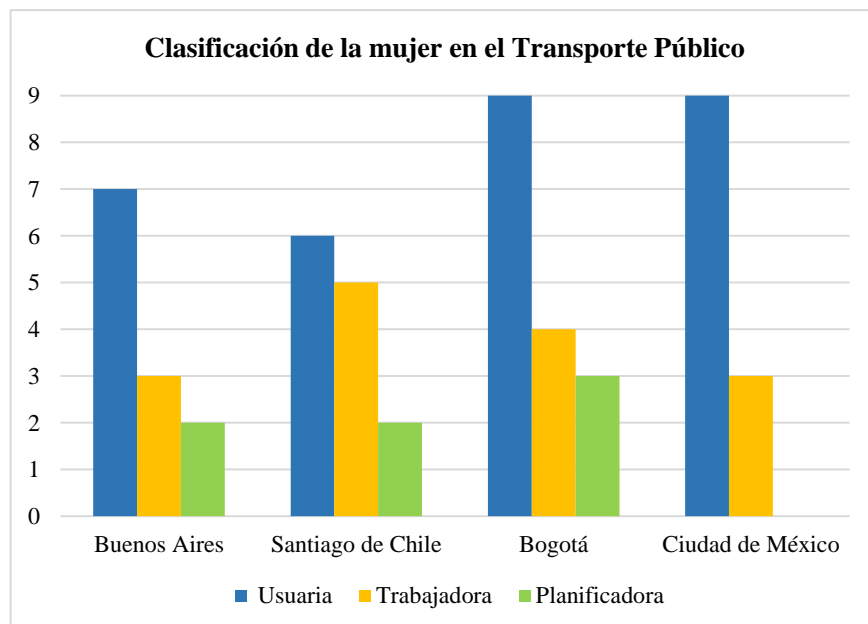
¹⁶ DMUCHOWSKY, J., & VELAZQUEZ, M. Género y Transporte. Un abordaje cuantitativo comparativo a partir de los estudios de movilidad domiciliarios de las regiones metropolitanas argentinas,” . Rev. del Área Estud. Urbanos, vol. 10, 2018. pp. 129–155

Los artículos y estudios clasificados como rol de trabajadora son textos que abordan temáticas sobre cómo es la participación de la mujer como conductora profesional u operaria del transporte público, las experiencias que tienen las mismas como trabajadoras en este medio, así como la percepción de las empresas para la incorporación de mujeres conductoras dentro de su equipo de trabajo.

Por otro lado, los artículos y estudios clasificados como rol de planificadora son textos que abordan temáticas acerca de la importancia de introducir la perspectiva de la mujer como parte de la planificación en proyectos de transporte público mediante puestos de decisión y planificación en este campo.

En la Figura 8, se observa el número de artículos por ciudad y por rol.

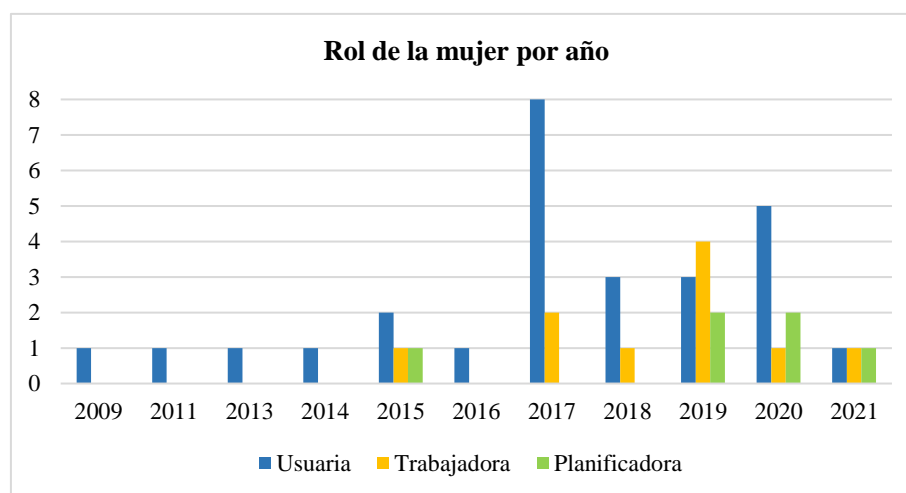
Figura 8. Clasificación de artículos de acuerdo con el rol de la mujer para las cuatro ciudades Latinoamericanas.



Se evidencia, que el rol de la mujer como usuaria abarca gran parte de la documentación encontrada en las cuatro ciudades de estudio, y en menor medida aparecen estudios basados en el rol de la mujer como planificadora.

Por otro lado, en la Figura 9 se muestra el avance que han tenido los diferentes roles de la mujer en el sistema de transporte público durante los últimos 12 años. Se observa que la realización de estudios enfocados en la mujer como usuaria ha sido uniforme durante los años analizados y ha tenido un crecimiento considerable en los últimos años, mostrando mayor relevancia las publicaciones con este enfoque en contraste con las publicaciones que analizan la participación de la mujer como trabajadora y planificadora donde se observa un progreso lento a partir del año 2015 en las cuatro ciudades Latinoamericanas.

Figura 9. Clasificación de artículos de acuerdo con el rol de la mujer por año de publicación.



Es así como, este tipo de análisis buscan resaltar la importancia de la mujer y sus tres roles en proyectos de transporte público con el fin de aportar en la generación de estrategias para disminuir las barreras y desigualdades entre hombres y mujeres,

pero sobre todo, atender a sus necesidades y mejorar la experiencia de viaje de las usuarias en el transporte público y de esta forma disminuir la probabilidad de que se cambie a otros modos de transporte privado por motivos de seguridad y comodidad¹⁷.

¹⁷ ALLEN, SAGARIS, PEREYRA, & CÁRDENAS, Op. Cit.

3. LA IMPORTANCIA DE LA MOVILIDAD EN LAS MUJERES

El presente capítulo, incluye indicadores sobre las diferencias que presentan hombres y mujeres en cuanto a movilidad y sus necesidades. Es fundamental conocer cuáles son los motivos de viaje, distancia, horarios y paradas por las que deben pasar diariamente las mujeres en el transporte público. Por ello, son fundamentales los estudios enfocados en el análisis de los patrones de movilidad por género, y poder comprender las circunstancias que envuelven el viaje de las mujeres.

En este sentido, Despacio¹⁸ menciona que “El género es una de las identidades culturales que impactan el acceso de la población a bienes y servicios de la ciudad” Un requisito fundamental para tener un crecimiento social y una economía eficaz es considerar un sistema de transporte incluyente para las mujeres.

Sin embargo, es hasta la década de 1970, que la comunidad científica empezó a darle importancia a estudiar la movilidad con un enfoque de género, siendo una constante en la historia de la humanidad el acceso desigual de mujeres y hombres a los medios de transporte público¹⁹. Por ello la importancia de comprender que las actividades realizadas por hombres y mujeres son diferentes haciendo que su movilidad tenga distintas necesidades, las cuales deben ser identificadas. Este tema PP feminista, sino de proveer servicios por igual a las personas de género femenino y masculino²⁰, dado que la movilidad es necesaria e inevitable para cualquier persona.

¹⁸ DESPACIO ORGANIZACIÓN. Op. Cit.

¹⁹ ILÁRRAZ, I. Movilidad sostenible y equidad de género,” Zerb. Rev. Serv. Soc., no. 40, 2006. pp. 61–66. Obtenido de http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_nlinks&pid=S1870-0063201600030003700017&lng=en

²⁰ GRANADA, & et.al. 2016. Op. Cit.

También, el Banco Mundial (2011), menciona que “El transporte no es ‘neutro al género’. Hombres y mujeres tienen diferentes responsabilidades y roles socio-económicos, los cuales están asociados con diferentes patrones de uso, acceso y necesidades de transporte”^{21,22}.

De igual forma, el estudio “Contrataciones abiertas del transporte público con perspectiva de género - Propuesta de indicadores” iniciativa de Hivos Latinoamérica y Mujeres en Movimiento²³, describe el enfoque de género en la movilidad reconociendo que hay experiencias diferentes al desplazarse por la ciudad, y es el transporte público el que debe identificar, reconocer y planificar estas experiencias²⁴. Por décadas, el transporte público ha sido planificado para usuarios normalmente hombres, donde no se considera que las mujeres usuarias tengan que movilizarse con hijos o paquetes, o donde no consideran que los escalones son muy altos o inclinados, además son ellas las que tienden a hacer más viajes, en trayectos cortos y en tiempos más variados²⁵.

El Banco Interamericano de Desarrollo (BID) en su estudio “El porqué de la relación entre género y transporte” (2015) indica que “En América Latina y el Caribe, más del (50%) de los usuarios de los sistemas de transporte público son mujeres”²⁶. A pesar de esto, algunos sistemas de transporte público no se diseñan teniendo en cuenta sus necesidades y perspectivas.

²¹ RED CIUDAD FUTURA. Op. Cit.

²² GRANADA, I., & et.al. “Inclusión laboral femenina en labores de conducción del sistema de transporte público de Santiago,” Inclusión Labor. femenina en labores conducción del Sist. Transp. público Santiago. 2019. Obtenido de 10.18235/0001836

²³ MUJERES EN MOVIMIENTO. Página oficial. Obtenido de <https://mujeresenmovimiento.net/>

²⁴ CASTILLO, L., & et.al. Estudio de Contrataciones abiertas del transporte público con perspectiva de género - Propuesta de indicadores,” Hivos Mujeres en Mov. 2020. Obtenido de www.despacio.org/hacemos

²⁵ KUNIEDA, M., & GAUTHIER, A. Género y transporte urbano: inteligente y asequible. Eschborn Dtsch. Gesellschaft. 2007

²⁶ MUJERES EN MOVIMIENTO. Op. Cit.

Y es acá donde la presencia de las mujeres en el sector del transporte público presenta notables diferencias, según se estudie el papel de las mujeres bien como usuarias de los servicios, como trabajadoras y como planificadoras del sistema del transporte público. Siendo los tres roles en el que nos centraremos en la presente investigación.

3.1 FACTORES QUE INFLUYEN EN LA MOVILIDAD DE LAS MUJERES

Según estudios realizados a partir del año 2000 se muestra que la movilidad cotidiana de las mujeres es diferente a la de los hombres debido a las múltiples actividades que deben realizar y al rol que se les ha asignado en la sociedad²⁷, de acuerdo con Casas et al., (2019), “los hombres tienen desplazamientos tipo “pendular” (del punto de partida al punto de llegada, generalmente, de la casa al trabajo) mientras que las mujeres presentan desplazamientos “poligonales”, es decir, múltiples viajes, con diferentes focos entre trayectos”²⁸, esto se debe a que en la actualidad son las mujeres las que siguen estando más relacionadas con las actividades del hogar entre las que se pueden mencionar, el ir a hacer mercado, recoger a los hijos en el colegio, pagos relacionados con el hogar, diligencias de banco y el acompañamiento de personas de la tercera edad en cuanto a gestiones de salud, entre otras²⁹. En la Tabla 2 se pueden observar los patrones de movilidad que tienen hombres y mujeres en Latinoamérica.

²⁷ PEREYRA, L., GUTIÉRREZ, A., & NEROME, M. La inseguridad en el transporte público del Área Metropolitana de Buenos Aires. Experiencias y percepciones de mujeres y varones.”. *Territorios*, no. 39, 2018. pp. 71–95

²⁸ HIDALGO, D., & HUIZENGA, C. Implementation of sustainable urban transport in Latin America,” . *Res. Transp. Econ.*, vol. 40, no. 1, 2013. pp. 66–77

²⁹ EMAKUNDE. La evaluación de impacto en función del género en transporte y movilidad. Inst. Vasco la Mujer. 2013

Tabla 2. Caracterización de los patrones de movilidad de hombres y mujeres en Latinoamérica.

| | Mujeres | Hombres |
|---------------------------|---|---|
| Motivos de viaje | Diversos, en función de sus tareas laborales, sociales y relacionadas con las tareas del hogar. | Principalmente laborales. |
| Distancia | Trayectos concentrados, de corta a mediana distancia, frecuentemente cerca del hogar. | Distancias medianas a largas. |
| Paradas | Múltiples paradas durante el trayecto. | Limitadas, relacionadas, generalmente, con las responsabilidades laborales. |
| Origen-destino | Fragmentado, viajes en zigzag. | Trayectos directos de ida y vuelta por razones laborales. |
| Horarios | Variables. | Durante las horas de mayor congestión. |
| Viajes acompañados | Frecuentemente, acompañadas de niños y personas mayores y de movilidad reducida. | Menos que las mujeres. |
| Carga | Coches de bebé, bultos o compras. | Sin carga particular. |

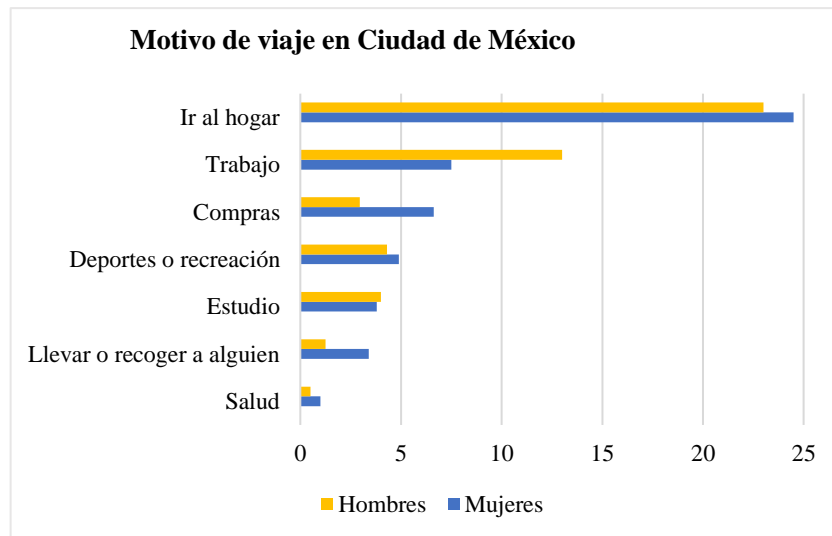
Fuente: JAIMURZINA, A. MUÑOZ, C. and PÉREZ, G. "Género y transporte: experiencias y visiones de política pública en América Latina," *CEPAL*, no. 184, 2017. <https://repositorio.cepal.org/handle/11362/43125>

El análisis sobre los motivos de viaje muestra que las mujeres están más relacionadas con la movilidad del cuidado mientras que los hombres frecuentan más los viajes con propósitos laborales³⁰. Por ejemplo, en la Figura 10 se observa que, en Ciudad de México respecto del total de los viajes declarados, un (7%) de los viajes por motivo realizados por mujeres es "ir de compras" y solo un (3%) de los hombres afirma hacerlo por el mismo propósito. De igual manera, en la categoría de "llevar o recoger a alguien", las mujeres destinan (3 %) de los viajes, mientras que los hombres solo un (1%)³¹.

³⁰ DETERMINANTES DE GÉNERO EN LAS POLÍTICAS DE MOVILIDAD URBANA EN AMÉRICA LATINA. 2019. 1–16.

³¹ Ibid

Figura 10. Distribución de motivos de viajes de hombres y mujeres en Ciudad de México.

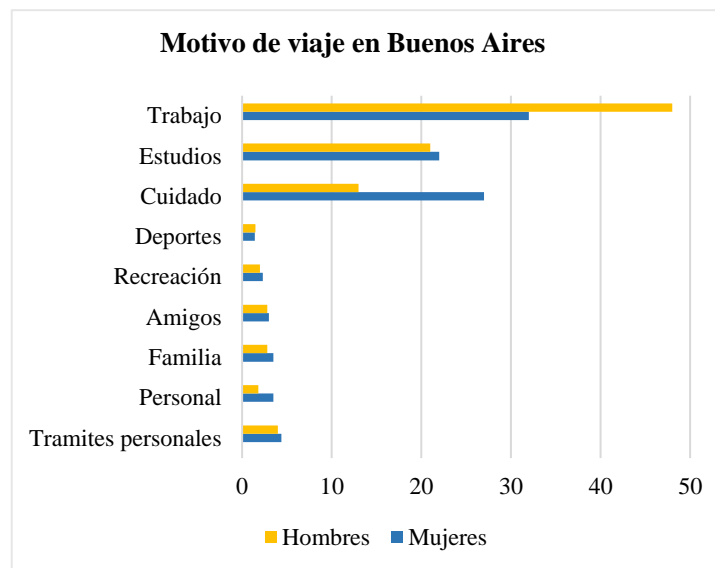


Fuente: Determinantes de género en las políticas de movilidad urbana en América Latina. 2019. pp. 1–16

Del mismo modo en la Figura 11, se observa que, del total de viajes realizados por las mujeres de Buenos Aires, más de la mitad se deben a motivos de “trabajo” (32%) o “estudio” (22%), mientras que en los hombres representa (48%) por motivos de “trabajo” y (25%) por motivos de “estudio”. Agregando a lo anterior, los viajes diarios que realizan las mujeres 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%), en cambio solo el (13%) del total de los viajes diarios de los hombres se realiza por ese motivo³².

³² VAMOS BUENOS AIRES AND SECRETARÍA DE TRANSPORTE. Plan de Género y Movilidad. 2019. Obtenido de https://www.buenosaires.gob.ar/sites/gcaba/files/plan_de_genero_y_movilidad_pdf.pdf

Figura 11. Distribución de motivos de viajes de hombres y mujeres en Buenos Aires.



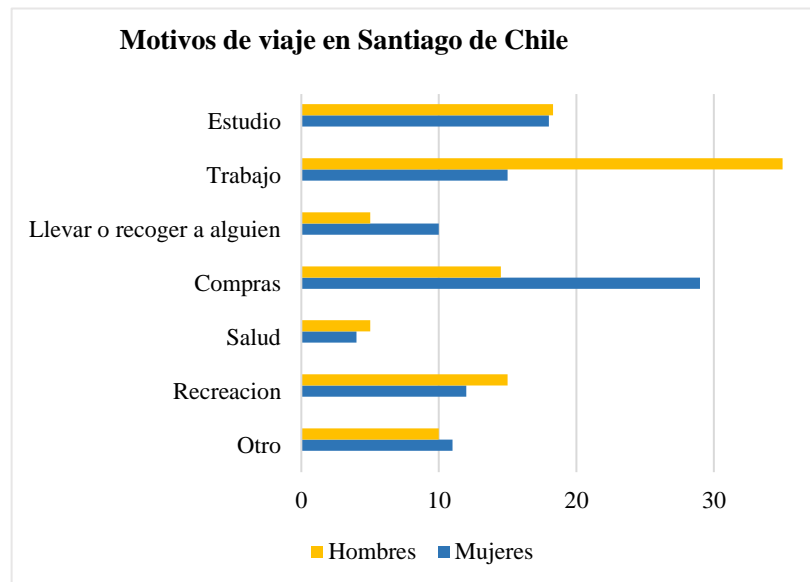
Fuente: Vamos Buenos Aires and Secretaría de transporte, “Plan de Género y Movilidad,” 2019, https://www.buenosaires.gob.ar/sites/gcaba/files/plan_de_genero_y_movilidad_pdf.pdf

En el caso de Santiago de Chile los motivos de viaje de hombres y mujeres se muestra en la Figura 12, en la que se observa que los motivos de viaje por “estudio” para hombres y mujeres representan un porcentaje muy similar, por el contrario, los motivos de viaje por “trabajo” representan más del (35%) de los viajes masculinos, mientras que en los femeninos son sólo de un (15%). Se puede observar la diferencia entre los motivos de viaje de las mujeres cuyos fines son las “compras” (29%), la “salud” (4%) y “llevar o recoger a alguien” (10%) los cuales explican casi la mitad de los viajes realizados por mujeres y sólo una quinta parte de los traslados de los hombres (15% en compras, 2% en salud y 5% en llevar o recoger a alguien)^{33,34}.

³³ MARTÍNEZ, C., & SANTIBÁÑEZ, N. Movilidad femenina en Santiago de Chile: Reproducción de inequidades en la metrópolis, el barrio y el espacio público,” *Urbe*, vol. 7, no. 1, 2015. pp. 48–61. Obtenido de <https://doi.org/10.1590/2175-3369.007.001.AO03>

³⁴ LAZO, A., & CONTRERAS, Y. Aproximación exploratoria al estudio de la movilidad cotidiana de las mujeres. El caso de La Pintana. Santiago de Chile,” *12o Encuentro Geógrafos América Lat.* Montevideo. 2009. Obtenido de <http://www.observatorigeograficoamericalatina.org>

Figura 12. Distribución de motivos de viajes de hombres y mujeres en Santiago de Chile.



Nota: MARTÍNEZ, C. F. and SANTIBÁÑEZ, N. W. "Movilidad femenina en Santiago de Chile: Reproducción de inequidades en la metrópolis, el barrio y el espacio público," *Urbe*, vol. 7, no. 1, pp. 48–61, 2015, <https://doi.org/10.1590/2175-3369.007.001.AO03>

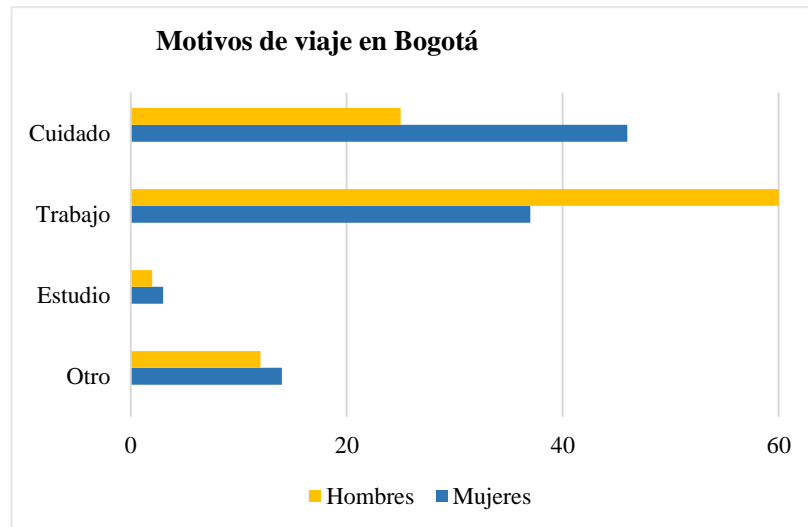
Finalmente, en la Figura 13, se observa la ciudad de Bogotá, donde las mujeres tienen una menor proporción de viaje con motivo de "trabajo" con (37%) respecto a los hombres con un (60%). Pero a diferencia de viajes de "cuidado y salud" tienen mayor proporción las mujeres con (46%) a un (25%) de los hombres.³⁵

Dichas estadísticas reflejan en la mayoría de las veces, el rol en que se encuentran las mujeres en el hogar, ya que no solo debe hacer trabajo productivo, sino también de cuidado, lo que ratifica una vez más que la movilidad femenina aún no se libera de roles de género ni logra la equidad. Se observa una diferencia en el acceso al empleo, donde en muchos casos la recarga de las funciones del hogar en cuanto a tiempo y energía disminuye las posibilidades de acceso a otras actividades como cultura, ocio, amistad, cuidado personal, entre otras. Donde la movilidad funciona

³⁵ MOSCOSO, M., & et.al. *Mujeres y Transporte en Bogotá: Las cuentas,* Despacio WRI. 2020. Obtenido de <https://www.despacio.org/hacemos/>

como mediador para poder realizarlas, a mayor necesidad y dificultad de movilidad, menores oportunidades de acceso tendrán³⁶.

Figura 13. Distribución de motivos de viajes de hombres y mujeres en Bogotá.



Fuente: MOSCOSO, M.; et al., “Mujeres y Transporte en Bogotá: Las cuentas,” *Despacio WRI*, 2020, <https://www.despacio.org/hacemos/>

En resumen, las gráficas anteriores muestran que los desplazamientos por estudio se distribuyen en proporciones similares entre ambos sexos en las cuatro ciudades analizadas, pero los desplazamientos debidos a cuestiones de trabajo son reflejados en menor proporción por las mujeres que por los hombres. Por otro lado, sobre la mujer recae la mayor responsabilidad en el cuidado y atención de terceras personas y en tareas que se derivan del hogar lo que hace que los desplazamientos sean superiores en las mujeres³⁷.

³⁶ GUTIÉRREZ, A., & REYES, M. Mujeres entre la libertad y la obligación. Prácticas de movilidad cotidiana en el Gran Buenos Aires,” *Rev. Transp. y Territ.*, vol. 0, no. 16, pp. 147–166. 2017. Obtenido de 10.34096/rtt.i16.3607

³⁷ PAUTASSI, L. La vinculación entre educación, cuidado y movilidad: Una aproximación a la situación en la región metropolitana de Buenos Aires, . *Temas y Debates*, no. 34, 2017. pp. 17–40

4. VARIABLES ASOCIADAS AL ROL DE LA MUJER EN LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE PÚBLICO

En el presente capítulo se muestran las principales variables identificadas alrededor de la mujer en el sector del transporte público, clasificadas en tres roles diferentes:

- Usuaría
- Trabajadora
- Planificadora

El primer rol se enfoca en la deficiencia que tiene el transporte público frente a las necesidades específicas de las mujeres, para el segundo rol se ve el incremento y necesidad de las mujeres en la incorporación de este campo laboral y finalmente con el tercer rol se pretende lograr una mayor participación de las mujeres en el sector para mejorar las condiciones de movilidad y seguridad.

En el rol de las mujeres como usuarias de los servicios de transporte, es el que presenta mayor protagonismo, tal como lo muestran los documentos encontrados en las cuatro ciudades de estudio, a diferencia del rol de la mujer como planificadora, el cual es el que presenta menos información.

4.1 ROL DE LA MUJER COMO USUARIA

Como se mostró en el capítulo anterior, la necesidad de desplazarse de las mujeres es mayor que los hombres por diferentes motivos, como consecuencia de esto, la

tasa de utilización del transporte público aumenta, y en la mayoría de los casos no se benefician de las tarifas, rutas y horarios adecuados³⁸.

Como resultado de los múltiples transbordos o de la poca o nula integración de los sistemas de transporte, estas pasajeras terminan pagando más, tardando más tiempo y limitando su movilidad física y laboral en comparación con los hombres. Sin importar si el tipo de transporte público este limpio y llegue a tiempo, a las mujeres les preocupa también su seguridad ante robos y acoso, los pasos peatonales, el sistema de vigilancia, el alumbrado público y el respeto por el espacio³⁹, siendo estas algunas variables que afecta la movilidad de la mujer. A continuación, se presenta el análisis de las variables identificadas para las cuatro ciudades de estudio.

➤ **Ciudad de México**

De acuerdo con Soto⁴⁰, en Ciudad de México se afirmó como hallazgo principal que los actos de acoso y violencia sexual se especializan dependiendo de los lugares. Como se observa en la Figura 14, la mayor parte de los actos de violencia se localizan en el vagón, tanto los arrimones hasta el punto de la eyaculación de los hombres.

No menos significativo los actos de violencia sexual aparecen en los transbordos, accesos, andenes, entre otros. Pese a la presencia de otros usuarios, policía o comerciantes no implica protección o algún tipo de auxilio en situaciones de acoso vividas⁴¹.

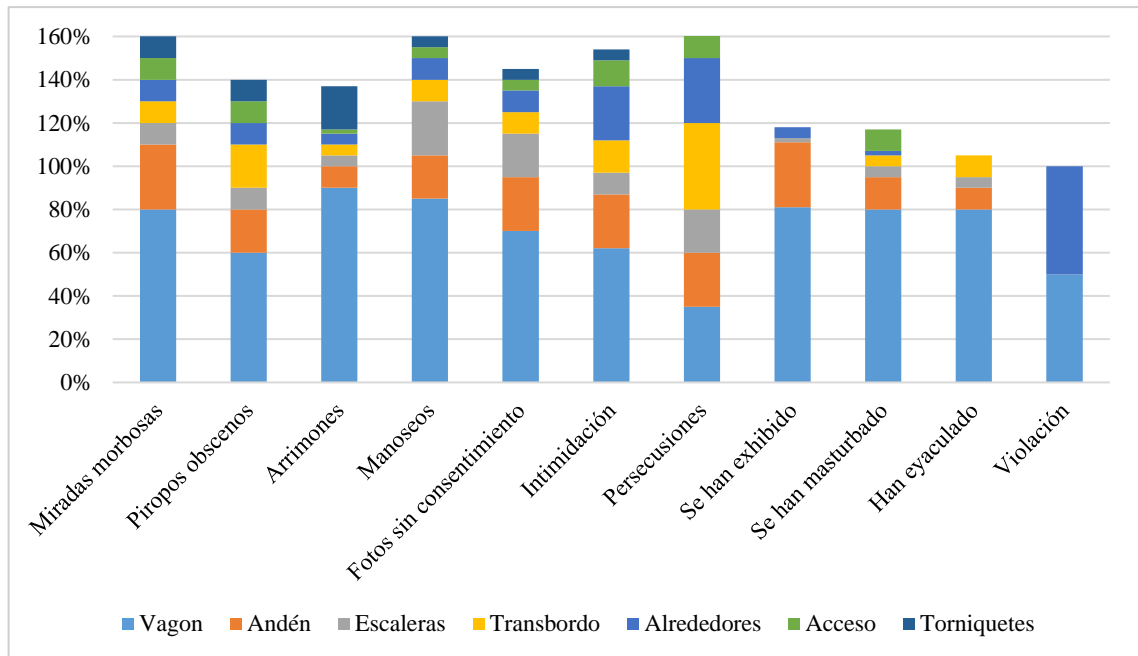
³⁸ JAIMURZINA, A., MUÑOZ, C., & PÉREZ, G. Género y transporte: experiencias y visiones de política pública en América Latina,” CEPAL, no. 184. 2017. Obtenido de <https://repositorio.cepal.org/handle/11362/43125>

³⁹ GRANADA, & et.al. 2016. Op. Cit.

⁴⁰ SOTO, P. Diferencias de género en la movilidad urbana. Las experiencias de viaje de mujeres en el metro de la Ciudad de México. Revista Transporte y Territorio,” Rev. Transp. y Territ., vol. 16, 2017. pp. 127–146

⁴¹ Ibid.

Figura 14. Lugares de incidencia de agresiones sexuales en Ciudad de México.



Fuente: SOTO, P.V. “Diferencias de género en la movilidad urbana. Las experiencias de viaje de mujeres en el metro de la Ciudad de México. Revista Transporte y Territorio,” *Rev. Transp. y Territ.*, vol. 16, pp. 127–146, 2017

En ese mismo orden de ideas, en el 2017 en Ciudad de México se aplicó una encuesta a mujeres del transporte público, para recopilar información cuantitativa sobre las diferentes formas de inseguridad en situaciones de violencia sexual que las mujeres deben enfrentar en sus traslados cotidianos, así como las reacciones frente a dichas situaciones y el impacto que tiene en sus vidas. Algunos casos de violencia con más frecuencia han ocurrido en el metro (73%), seguido por la calle (70%), el microbús (58%) y los paraderos (37%). Señalando además que los actos violentos ocurren a “cualquier hora” y el aviso a las autoridades competentes no es una práctica común entre las mujeres que han sido víctimas de violencia sexual ya que el (86%) de las mujeres encuestadas no lo hicieron. Esto debido a la desconfianza en las autoridades, falta de tiempo y desconocimiento de que pueden denunciar (Mujeres and O.N.U, 2018).

Con el objetivo de prevenir, atender y sancionar la violencia sexual cometida contra las mujeres que viajan en el transporte público, el Instituto de las Mujeres de la Ciudad de México implementó el programa Viajemos Seguras en el transporte público con diferentes líneas de acción:

1. Instalación de módulos de atención y denuncia sobre casos de abuso sexual.
2. Capacitación a funcionarios del sistema de transporte.
3. Campañas de sensibilización y prevención para usuarios.
4. Transporte público exclusivo para mujeres denominado “Atenea”.
5. Separación de mujeres y hombres de vagones del Metro y Metrobús^{42, 43}.

Todas estas medidas pretendían evitar la violencia sexual contra las usuarias y mantenerlas seguras; sin embargo, el transporte rosa produjo un efecto contrario ya que un sector de los usuarios lo veían como una representación física de la desigualdad urbana de género, provocando un efecto negativo sobre la imagen de la mujer, fortaleciendo la ideología de que la violencia contra las mujeres es normal por lo que la única forma de mantenerlas seguras es dándoles su propio espacio. Otras opiniones manifestaban que el transporte rosa era un símbolo de liberación de la invisibilidad de la mujer y lo veían como un momento histórico al hacer público los problemas de violencia y acoso hacia ellas; además de mostrar que las mujeres están reconstruyendo la ciudad para ellas mismas⁴⁴.

Igualmente, Garrido et al., realizó en el 2015 un estudio de percepción de las mujeres acerca de La Red de Transporte de Pasajeros (RTP) que dio paso al programa “Atenea”, donde se encontró que la medida de Transporte rosa disminuía los porcentajes de reportes de agresiones dentro de un vehículo mixto y uno

⁴² Ibid.

⁴³ VILLAGRÁN SOTO, P., & et.al. Evaluación de impacto del programa ‘Viajemos Seguras en el Transporte Público en la Ciudad de México. Banco Interam. Desarro. 2017

⁴⁴ DUNCKEL - GRAGLIA, A. Rosa, el nuevo color del feminismo: un análisis del transporte exclusivo para mujeres. La Vent. Rev. Estud. género, vol. 4, no. 37, 2013. pp. 148–176

exclusivo para mujeres, por lo tanto, aumentaba la seguridad en el viaje lo que generaba mayor satisfacción en el servicio⁴⁵.

Por otro lado, una encuesta realizada por Dunckel-Graglia, a usuarias de transporte público indicó que un (66%) de las 116 mujeres encuestadas manifiestan que el transporte rosa si las ha hecho sentir seguras y tranquilas mientras se movilizan y más del (50%) menciona siempre tomar el transporte exclusivo para mujeres, otras usuarias mencionan que la razón principal de no usarlo es porque no existen rutas que les permitan utilizarlo en sus movimientos diarios⁴⁶.

➤ **Buenos Aires**

El transporte público del Área Metropolitana de Buenos Aires presentó evidencia por Pereyra et al.,⁴⁷ donde mediante la aplicación de una metodología cualitativa que incluía grupos focales con usuarios de los dos sexos, se registró información ante tres tipos de situaciones de inseguridad en el transporte público: los robos, las peleas y el acoso. Los robos y peleas fueron vistos o presenciados por hombres y mujeres por igual, sin embargo, hubo una notable diferencia en las situaciones de acoso, donde las mujeres son las que han experimentado o visto alguna situación en las que se involucra el acoso en el transporte público. Estas situaciones que son vistas o experimentadas retroalimentan el miedo y la percepción de inseguridad, siendo un obstáculo extra a la hora de hacer efectiva su movilidad cotidiana incluso modificando sus patrones de viaje.

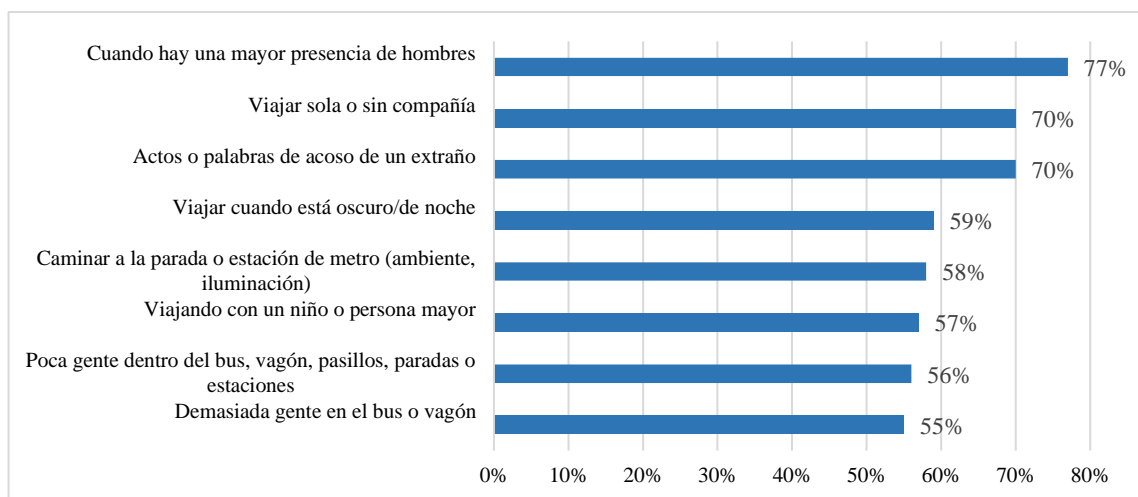
⁴⁵ ROMERO TORRES, N., SÁNCHEZ, J., MORENO, Y., & ROSALES CRUZ, L. Percepción de las mujeres acerca del transporte rosa. Tópicos de transporte y movilidad. Univ. Autónoma del Estado México, 2017. pp. 153–165

⁴⁶ DUNCKEL - GRAGLIA, Op. Cit.

⁴⁷ PEREYRA, L., GUTIÉRREZ, A., & NEROME, M. La inseguridad en el transporte público del Área Metropolitana de Buenos Aires. Experiencias y percepciones de mujeres y varones.”. Territorios, no. 39, 2018. pp. 71–95

Además, el transporte público del Área Metropolitana de Buenos Aires se identificaron varios aspectos que generan en las mujeres sensación de inseguridad. El factor que más influye es el miedo a ser “acosada” seguido de “viajar sola” siendo los dos factores que más preocupación generaba⁴⁸. Estos y otros factores se observan en la Figura 15.

Figura 15. Aspectos que generan inseguridad en las mujeres mientras hacen uso del transporte público en Buenos Aires.



Fuente: ALLEN, H.; SAGARIS, L.; PEREYRA, L. and CÁRDENAS, G. “Ella se mueve segura (ESMS) – A study on women’s personal safety in public transport in three Latin American cities.” *CAF FIA Found.*, no. 1407, 2019, <http://scioteca.caf.com/handle/123456789/1405>.

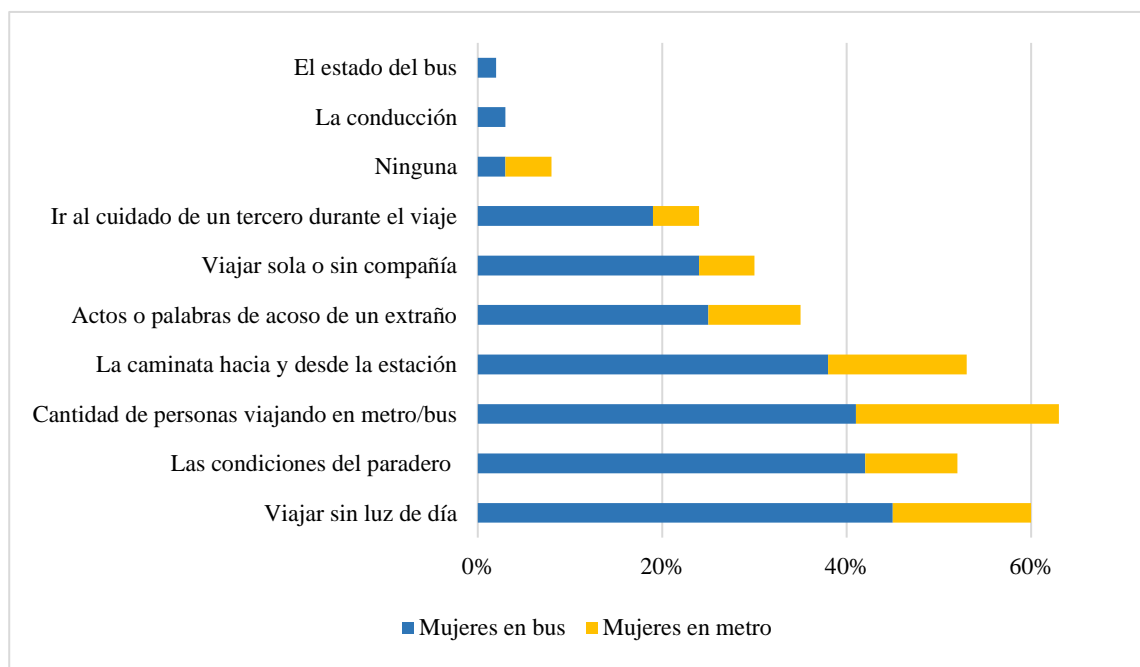
➤ Santiago de Chile

De forma similar, en Santiago de Chile en el estudio “Ella se mueve segura” (2019), se analizaron datos para las usuarias de metro y bus. Se evidenció que los buses generaban más sensación de inseguridad que el metro. El mayor impacto en los diferentes factores es “viajar sin luz” con un (45%). Las malas “condiciones en que se encuentran los paraderos” fueron consideradas como segundo factor con un

⁴⁸ ALLEN, SAGARIS, PEREYRA, & CÁRDENAS, Op. Cit.

(42%). Se puede ver en la Figura 16 los diferentes factores que intervinieron en los resultados⁴⁹.

Figura 16. Lugares de incidencia de agresiones sexuales en Santiago de Chile.



Fuente: Elaboración propia con datos de ALLEN, H.; SAGARIS, L.; PEREYRA, L. and CÁRDENAS, G. "Ella se mueve segura (ESMS) – A study on women’s personal safety in public transport in three Latin American cities.," *CAF FIA Found.*, no. 1407, 2019, <http://scioteca.caf.com/handle/123456789/1405>.

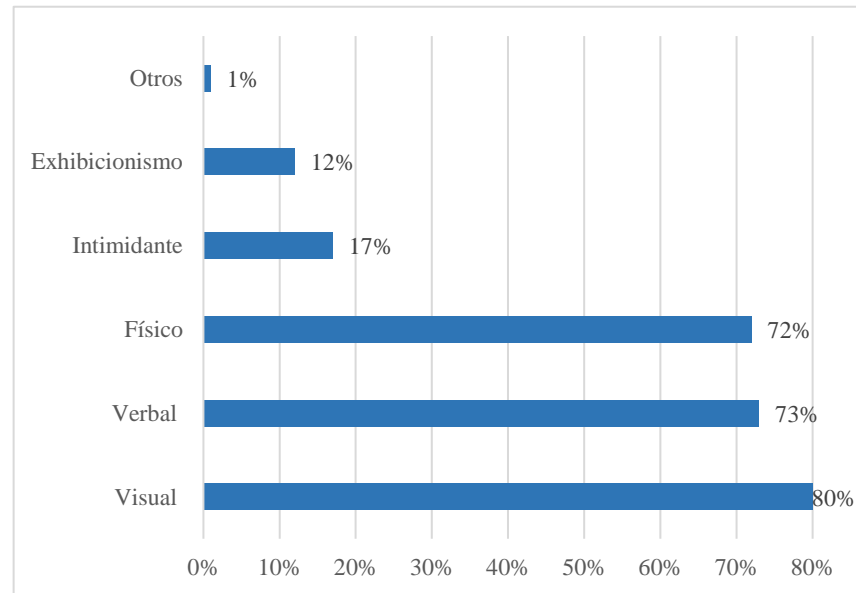
➤ Bogotá

El acoso sexual en el transporte público no es ajeno a nuestro país, en el cual también se han hecho estudios sobre este tema de inseguridad en las mujeres, específicamente en Bogotá con TransMilenio. Por ejemplo, una encuesta realizada en el 2019 a usuarios de TransMilenio informó que el (37%) de las mujeres habían experimentado acoso sexual dentro del sistema en algún momento de sus vidas. En

⁴⁹ Ibid.

la Figura 17, se observa que el tipo de acoso más común que presentan las mujeres es el acoso visual, seguido del acoso verbal y físico ^{50, 51}

Figura 17. Proporción de mujeres que sufrieron algún tipo de acoso sexual dentro del sistema de TransMilenio en Bogotá.



Fuente: QUINONES, L. M. Sexual harassment in public transport in Bogotá, *Transp. Res. Part A Policy Pract.*, no. 139, pp. 54–69, 2020

Es de resaltar que este sistema de transporte masivo no ha sido pensado desde las necesidades y experiencias de las mujeres. Mientras los hombres temen en ser robados y agredidos físicamente, las mujeres temen ser robadas y acosadas sexualmente, considerándose vulnerables e incapaces de defenderse. Estas sensaciones de inseguridad están asociadas también al entorno de las estaciones, las malas condiciones en las que se encuentran ciertas estaciones y buses, la falta de una adecuada iluminación, suciedad y carencia de una buena planeación

⁵⁰ MOSCOSO, & et.al. Op. Cit.

⁵¹ QUINONES, L. Sexual harassment in public transport in Bogotá,” *Transp. Res. Part A Policy Pract.*, no. 139, 2020. pp. 54–69

urbanística con enfoque de género⁵². Por ejemplo, entre las seis de la mañana y el medio día las mujeres están más expuestas a ser víctimas de un robo que los hombres, mientras que en las rutas troncales de TransMilenio las horas en las que ocurren más robos son de seis de la tarde a media noche donde nuevamente son las mujeres las más afectadas por robos, es decir las mujeres están siendo víctimas de robos mientras se dirigen a sus trabajos o si salen tarde del mismo o de sus escuelas, esto mientras caminan a sus casas al tener que pasar por zonas oscuras y solitarias⁵³. Estos factores son los que desencadenaron que Bogotá fuera la ciudad con el sistema de transporte más inseguro de todo el mundo para las mujeres según la encuesta realizada en 15 de las capitales más grandes del mundo organizada en el 2014 por Thomson Reuters Foundation, donde 6 de cada 10 mujeres en importantes ciudades de Latinoamérica indican que han sido acosadas mientras utilizan los sistemas de transporte, seguido de Ciudad de México y Lima, Perú^{54, 55, 56, 57}.

Según la encuesta realizada por Quiñones (2018), el (90%) de las mujeres que han sufrido algún episodio de acoso sexual en Bogotá, no lo ha reportado ni denunciado, algunas de las razones son: Falta de apoyo de las autoridades, percepción de que es inútil denunciar, normalización, miedo y dificultades con el trámite. Los resultados de este estudio también muestran que los demás pasajeros y autoridades señalan (de manera errónea y con una visión egoísta) a las mujeres como culpables por su

⁵² SECRETARÍA DISTRITAL DE LA MUJER. Acoso sexual contra mujeres en el transporte público Caso Transmilenio. Sistema Violeta, Sist. Violeta. Bogotá D.C. 2017. Obtenido de [http://omeg.sdmujer.gov.co/phocadownload/2019/analisis/Estudio exploratorioTransMilenio Bogota](http://omeg.sdmujer.gov.co/phocadownload/2019/analisis/Estudio%20exploratorioTransMilenio%20Bogota)

⁵³ RAINERO, L., & et.al. Ciudades Seguras

⁵⁴ GRANADA, & et.al. 2016. Op. Cit.

⁵⁵ GRANADA, I., & et.al. "Inclusión laboral femenina en labores de conducción del sistema de transporte público de Santiago," Inclusión Labor. femenina en labores conducción del Sist. Transp. público Santiago. 2019. Obtenido de 10.18235/0001836

⁵⁶ QUINONES, L. Op. Cit.

⁵⁷ SECRETARÍA DISTRITAL DE LA MUJER. Op. Cit.

forma de vestir y han recibido expresiones como “qué culpa si usted es muy bonita” o “si no quiere que le pase eso, coja taxi”^{58, 59}.

De la misma forma, la Encuesta de Movilidad de Bogotá de 2015, brindó información indicando que la población de bajos ingresos son los que utilizan el transporte público como medio principal de transporte, además, el tiempo de viaje es más largo indicando características de viaje más complejas.

Esto se debe a que la gran parte de la población de bajos ingresos son mujeres que se dedican al trabajo doméstico, donde su tiempo de viaje total promedio es de 155 min, ocupando el segundo lugar justo después de los trabajadores agrícolas.

Los largos desplazamientos que realizan se deben en parte a la cantidad de segmentos de viaje y esto es porque el transporte actual no conecta de manera eficiente las áreas donde viven las trabajadoras del hogar con aquellas donde trabajan, ya que las zonas de altos ingresos de Bogotá, carecen de conexiones adecuadas de transporte público y los bajos salarios de las trabajadoras del hogar se mantienen viviendo en áreas muy periféricas⁶⁰. Y es acá donde la desigualdad en el acceso al transporte afecta y limita las oportunidades de las mujeres para acceder a un trabajo remunerado, por tal motivo es evidente mejorar la accesibilidad, planificación y necesidades de las mujeres, especialmente en áreas de bajos ingresos, a modos de transporte eficientes en el tiempo y seguridad⁶¹.

En conclusión, las variables que afectan a la mujer como usuaria y que aparecen de manera repetida en los estudios analizados en cada ciudad fueron: los actos de

⁵⁸ MOSCOSO, & et.al. Op. Cit.

⁵⁹ QUINONES, L. Op. Cit.

⁶⁰ MONTOYA-ROBLEDO, G., & ESCOVAR-ÁLVAREZ, V. Domestic workers' commutes in bogotá: Transportation, gender and social exclusion., *Transp. Res. Part A Policy Pract.*, no. 139, 2020. pp. 400–411. Obtenido de <https://bibliotecavirtual.uis.edu.co:2236/10.1016/j.trpro.2020.07.019>

⁶¹ LECOMPTE, M., & BOCAREJO, J. Transport systems and their impact con gender equity,” *Pap. Present. Transp. Res. Procedia*, no. 25, pp. 4245–4257. 2017. Obtenido de <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2017.05.230>

violencia sexual, la inseguridad ante los robos y peleas, condiciones de abandono o mala higiene del transporte público.

➤ **Estrategias utilizadas por las mujeres ante la inseguridad en el transporte público**

Las estrategias que utilizan las mujeres van desde la planeación del viaje, los momentos previos a realizar el abordaje, mientras se está realizando el recorrido y contemplar acciones defensivas. Estas estrategias surgen como mecanismo de defensa en donde las mujeres deben modificar sus viajes tras haber visto o experimentado situaciones de inseguridad como robos, peleas y acosos en el transporte público. Algunas de ellas incluyen: evitar realizar viajes solas, cambiar sus rutas hacia o desde las estaciones o paradas del transporte público para evitar pasar por ciertos lugares o calles en determinados momentos del día, cambiar de modo de transporte como por ejemplo tomar un taxi o utilizar bicicleta, esto con el fin de evitar la espera en la parada o realizar el recorrido en un menor tiempo, evaluar si es necesario correr o tener objetos que les permitan protegerse en caso de ser necesario^{62, 63}.

También se encontró que algunas usuarias observan antes de subirse al transporte público si este se encuentra vacío o si hay mucha gente y si entre los pasajeros la mayoría son hombres o si por el contrario son pocos, con el fin de ver en donde se van a ubicar. Una estrategia mencionada es ubicarse en la parte trasera del vehículo para poder visualizar de manera amplia lo que ocurre y de esta forma poder anticiparse de manera defensiva⁶⁴. Otra estrategia que ponen en práctica las mujeres al momento de ingresar al transporte público es utilizar sus objetos personales a modo de escudos protectores entre sus cuerpos y las demás personas, creando una frontera material para el propio cuerpo femenino, en igual

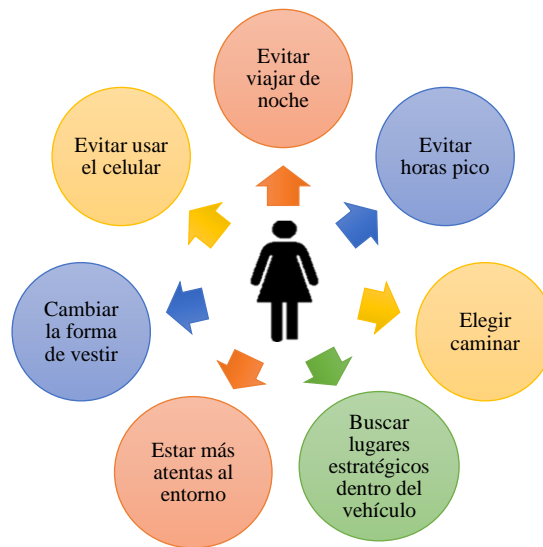
⁶² VAMOS BUENOS AIRES AND SECRETARÍA DE TRANSPORTE. Op. Cit.

⁶³ VILLAGRÁN SOTO, P., & et.al. Evaluación de impacto del programa ‘Viajemos Seguras en el Transporte Público en la Ciudad de México. Banco Interam. Desarro. 2017

⁶⁴ PEREYRA, GUTIÉRREZ, & NEROME, Op. Cit.

forma realizan movimientos con sus cuerpos a modo de autominimizarse y poderse ubicar en un espacio pequeño o algún hueco al interior del vehículo a modo de refugio mientras dura su trayecto⁶⁵. En la Figura 18, se muestran las estrategias más utilizadas por las mujeres con el fin de evitar ser acosadas.

Figura 18. Estrategias más utilizadas por mujeres para evitar ser acosadas en el transporte público.



Fuente: ALLEN, H.; SAGARIS, L.; PEREYRA, L. and CÁRDENAS, G. “Ella se mueve segura (ESMS) – A study on women’s personal safety in public transport in three Latin American cities.,” *CAF FIA Found.*, no. 1407, 2019, <http://scioteca.caf.com/handle/123456789/1405>.

Así mismo se encontró que debido a las múltiples necesidades de las mujeres, las tareas cotidianas que deben resolver y sus desplazamientos, muchas mujeres despliegan estrategias con el fin de maximizar el uso de su tiempo y optimizar esfuerzos, aprovechando sus capacidades personales y las oportunidades que les

⁶⁵ LINDÓN, A. “Female spatial experiences in everyday movements. *Rev. Mex. Sociol.*, vol. 82, no. 1, 2020. pp. 37–63

ofrecen los espacios que deben recorrer mientras realizan sus viajes, como por ejemplo realizar una serie de actividades durante la trayectoria en las que se incluyen realizar compras, acompañar a sus hijos a instituciones educativas entre otras⁶⁶.

4.2 ROL DE LA MUJER COMO TRABAJADORA

En contraste con la importancia de la mujer como usuaria del sistema de transporte público, su participación en trabajos relacionados con el transporte es relativamente baja, a pesar de que con el pasar de los años se ha visto mayor conciencia ciudadana, compromisos internacionales y políticas públicas que están comprometidas con cambiar estas desigualdades de género. Las empresas de sectores productivos masculinizados dicen que las principales motivaciones para incorporar mujeres es la escasez de mano de obra y las características denominadas “naturales” de las trabajadoras como lo son: tener buen trato, ser pacientes, respetuosas, capaces de construir equipos, entre otras⁶⁷.

Una forma de mejorar las diversas necesidades a las que debe responder los sistemas de transporte es que haya participación de las mujeres en el sector como empleadas, planeadoras y tomadoras de decisiones en esta área. Así, se puede comprender que el transporte público puede ser más inclusivo basándonos en las necesidades de las mujeres⁶⁸.

⁶⁶ CORTÉS-SALINA, C., & FIGUEROA-MARTÍNEZ, A. Estrategias colectivas de movilidad en un espacio mixto La Plaza de Maipú en Santiago de Chile. *Bitácora Urbano Territ.*, vol. 24, no. 2, 2014. pp. 61–70

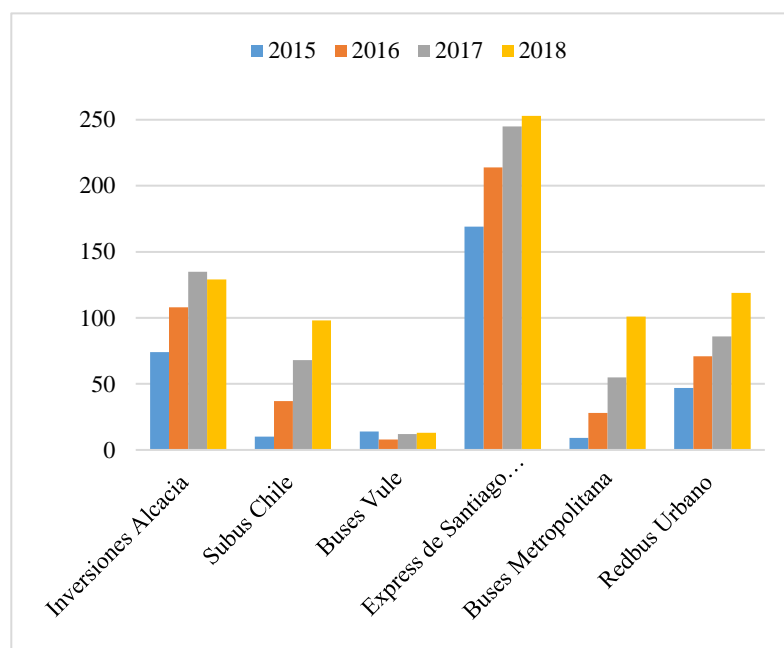
⁶⁷ GRANADA, I., & et.al. “Inclusión laboral femenina en labores de conducción del sistema de transporte público de Santiago,” *Inclusión Labor. femenina en labores conducción del Sist. Transp. público Santiago*. 2019. Obtenido de 10.18235/0001836

⁶⁸ ALLEN, SAGARIS, PEREYRA, & CÁRDENAS, Op. Cit.

➤ Santiago de Chile

En el transporte público de Santiago de Chile la incorporación de la mujer en este sector se ha ido incrementando con el pasar de los años, por ejemplo, para 2013 solo se contaban con 145 mujeres conductoras del sistema de transporte público Transantiago y para el 2016 el número se incrementó a 485 conductoras⁶⁹. En las empresas operadoras de Santiago de Chile también se observa un crecimiento importante con el pasar de los años, en la Figura 19, se puede observar que para el 2018 se registró un aumento de un (19%) aproximadamente con respecto del año anterior⁷⁰.

Figura 19. Conductoras por unidad de negocio en Santiago de Chile.



Fuente: ESTAD, A. "Gestión. (2018)," pp. 1–102, 2018

⁶⁹ BOWEN, C. La implementación del Transantiago en Chile y su impacto en el mercado laboral del sector transporte. 2017

⁷⁰ ESTAD, A. Gestión 2018. 2018. pp. 1–102

Uno de los constantes cambios que ha venido ocurriendo en el mundo laboral en las dos últimas décadas es el incremento gradual de las mujeres en sectores laborales que hace unos años atrás eran inimaginables que ellas pudieran ocupar. En ese ámbito el gobierno de Chile, ha promovido diferentes iniciativas, para fomentar que las mujeres trabajen en el sector, algunas de estas iniciativas son: concursos para estimular la contratación de mujeres, capacitar a las mujeres para obtener la licencia de conducir en alianza con entidades de educación, esto se realiza para generar mayor autonomía económica, mayor autoestima, mejor clima laboral y mejor desempeño con las empresas⁷¹.

➤ **Ciudad de México**

En Ciudad de México, las mujeres que optan por trabajar como conductoras de transporte público se enfrentan a que la misma sociedad las señalicen en torno al desempeño que tienen frente a un volante, siendo en la mayoría de los casos como negativas. Y aunque la presencia de las mujeres se ha incrementado en este medio laboral, existe gran parte de la sociedad que aún no aceptan que ellas ocupen puestos de trabajo propios del sexo masculino, causando inconformidad y molestia que las mujeres se capaciten y se desempeñe en este tipo de sector que son no tradicionales. Mientras que otra parte de la población les parece positivo y ya algo común, sugiriendo que debería haber más mujeres que realicen este tipo de trabajo⁷².

La mayoría de las mujeres operarias de transporte público, indican que están en este sector laboral porque:

1. Es un trabajo que les permite acomodar sus horarios para no descuidar sus familias.

⁷¹ MOSCOSO, & et.al. Op. Cit.

⁷² PADILLA CUENCA, A. Representaciones sociales de las mujeres operarias de transporte público de la Ciudad de México. Universidad Autónoma de la Ciudad de México. 2018

2. Las oportunidades laborales son muy escasas.
3. Consideran este trabajo como un reto para ellas, en donde quieren demostrar que este campo laboral no solo lo pueden realizar los hombres, sino que tiene las mismas capacidades y habilidades que ellos.

Por otro lado, los conductores de transporte público afirman que el 70% de las conductoras mujeres tienen un desempeño de trabajo adecuado, mientras que un 20% lo califican como regular y un 10% no saben cómo describir su trabajo⁷³.

Se debe agregar también, que el cambio tecnológico que vivimos día a día impacta en el transporte público y a su vez se evidencia en la pérdida de empleos ocupados principalmente por mujeres, como lo son trabajos ejecutados en la venta de tiquetes afectados por la introducción de máquinas expendedoras de tiquetes de autoservicio. Los empleadores, sindicatos y las autoridades de transporte tienen la tarea de proteger el empleo existente en la medida de lo posible, así como garantizar que las mujeres puedan beneficiarse de las nuevas oportunidades que surjan del cambio tecnológico, tal es el caso en Ciudad de México, donde hubo un acuerdo sindical para proteger a las trabajadoras de venta de tiquetes que fueron afectados por la introducción de máquinas expendedoras de boletas de autoservicio, ofreciéndole traslados a puestos de oficina mejorando sus condiciones en el trabajo⁷⁴.

➤ **Bogotá**

En cuanto a Bogotá, es incuestionable la baja proporción laboral de mujeres dentro del campo de la movilidad: tan solo el 2% de los conductores de TransMilenio son mujeres, a pesar de que ellas se involucran en siniestros con menor cantidad de

⁷³ Ibid.

⁷⁴ WRIGHT, T. The gendered impacts of technological change for public transport workers in the Global South,” Res. Transp. Bus. Manag., no. 31. 2019. Obtenido de <https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2019.100384>

mueritos y heridos. Lo cual confirma, como en otras ciudades, que es un sector altamente dominado por hombres⁷⁵.

A raíz de la poca participación de la mujer en este campo laboral, se llevó a cabo en el 2017 en Bogotá, el proyecto Transport Gender Lab, impulsado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), donde se promovió la representación femenina en el sector de infraestructura y transporte, (sectores tradicionalmente masculinos) ya que las mujeres no representan más del (15%) del total del campo laboral en América Latina y el Caribe, lo que dificulta la inclusión de las necesidades de las mujeres en las fases de diseño, construcción y operación de los sistemas de transporte. Además, esta iniciativa respondía a otros dos grandes desafíos que afecta a los sistemas de transporte público en América Latina y el Caribe desde una perspectiva de género, que son:

1. La seguridad, ya que ha sido muy elevado el porcentaje de víctimas sexuales en los sistemas de transporte público.
2. Falta de datos de movilidad desagregados por sexo para permitir entender mejor las diferentes necesidades de movilidad de las mujeres⁷⁶.

➤ **Buenos Aires**

En el caso de Buenos Aires el Ministerio de Trabajo creó en el 2021, el programa para la promoción e inclusión de mujeres en la actividad del transporte automotor. El objetivo de este programa es promover estándares de igualdad de género y de igualdad real de oportunidades y de trato en el acceso a los puestos de trabajo y en el sostenimiento del empleo, al mismo tiempo busca fortalecer y potenciar las tareas de fiscalización, difusión, sensibilización y capacitación en la materia. Entre los

⁷⁵ MOSCOSO, & et.al. Op. Cit.

⁷⁶ GRANADA, I. Lanzamiento de Transport Gender Lab, una red de ciudades latinoamericanas comprometidas con la igualdad de género en transporte,” Banco Interamericano de Desarrollo. 2017. Obtenido de <https://www.iadb.org/es/noticias/comunicados-de-prensa/2017-03-21/lanzamiento-de-transport-gender-lab-en-bogota%2C11743.html#>

lineamientos que ofrece este programa se destacan la financiación para la obtención de la Licencia Nacional de Transporte Interjurisdiccional (LiNTI), requisito como habilitante para las mujeres aspirantes a conductores de bus colectivo que integren el REMACC, también se implementarán medidas de fiscalización a las empresas de transporte automotor con el fin de promover la contratación de trabajadoras femeninas con el objetivo de alcanzar al menos un cupo femenino del 30%, de igual forma se implementaran medidas para realizar capacitaciones a mujeres aspirantes a conductoras de colectivo, acciones para promover la inserción laboral y contratación de mujeres para ingresar al campo laboral como conductoras de colectivo, y acciones para la difusión y publicidad del REMACC con el objetivo de fomentar la inscripción de las mujeres interesadas⁷⁷.

En conclusión, para poder disminuir la desigualdad entre hombres y mujeres en cuanto a las labores dentro del sistema de transporte público en cualquier ciudad, es necesario generar condiciones que rompan las barreras de entrada y promuevan las condiciones laborales necesarias para que las mujeres puedan asumir estos cargos y desempeñarse adecuadamente, como lo son: mejores condiciones laborales, tener buenos procesos de inducción, contar con una red de apoyo que pueda involucrarse activamente en las tareas de cuidado de los/as niños/as, flexibilidad por parte de las empresas y contar con vocación en este campo laboral⁷⁸.

⁷⁷ GÉNERO. El Ministerio de Trabajo crea el Programa para la Promoción e Inclusión de Mujeres en la actividad del Transporte Automotor,” 2021. Obtenido de <https://www.argentina.gob.ar/noticias/el-ministerio-de-trabajo-crea-el-programa-para-la-promocion-e-inclusion-de-mujeres-en-la>

⁷⁸ GRANADA, I., & et.al. “Inclusión laboral femenina en labores de conducción del sistema de transporte público de Santiago,” Inclusión Labor. femenina en labores conducción del Sist. Transp. público Santiago. 2019. Obtenido de 10.18235/0001836

4.3 ROL DE LA MUJER COMO PLANIFICADORA

El tercer rol analizado fue el de planificadora y en lo que respecta a la planeación según Páramo y Burbano⁷⁹, se ha establecido y existe la percepción que los hombres tienen un dominio del espacio público y las mujeres de lo doméstico por lo cual el diseño y la planeación de muchos lugares en los que se incluye el transporte público se han diseñado asumiendo la neutralidad del espacio sin tener en cuenta las necesidades de las mujeres

En los últimos años la planeación del transporte público ha incluido una dimensión de género, los datos e información acerca de los retos y experiencias que se enfocan en las mujeres y el transporte público es reducidos, considerándose como un vacío en conocimiento e investigación. Pasar por alto las diferencias sobre cómo los hombres y mujeres usan y perciben el transporte público, puede llegar a reducir la eficiencia de los proyectos y la infraestructura de transporte, demostrando que ignorar la dimensión de género puede debilitar los impactos positivos esperados para la población en especial los de bajos ingresos que son los que usualmente se esperan se beneficien más de los proyectos de transporte público. Para obtener un modelo más sostenible de transporte se debe cambiar los paradigmas actuales en la toma de decisiones y planeación de transporte público, incorporando las consideraciones de las mujeres⁸⁰.

Según Kash⁸¹, una de las variables que más afectan diariamente en Bogotá es la agresión sexual en el transporte público TransMilenio que ocurren en condiciones de hacinamiento durante las horas picos, y aunque las usuarias sufren daños

⁷⁹ PÁRAMO, P., & ARROYO, A. Género y espacialidad: Análisis de factores que condicionan la equidad en el espacio público urbano,” . Univ. Psychol., vol. 10, no. 1, 2011. pp. 61–70

⁸⁰ ALLEN, SAGARIS, PEREYRA, & CÁRDENAS, Op. Cit.

⁸¹ KASH, G. Transportation professionals’ visions of transit sexual assault: The problem of deproblematizing beliefs,” Transp. Res. Part A Policy Pract., vol. 139, no. July, 2020. pp. 200–216. Obtenido de 10.1016/j.tra.2020.03.023

cuantificables debido a esta inseguridad, manoseo y frotamiento sexual, los planificadores masculinos no creen en los informes de las víctimas, muestran una empatía limitada, naturalizan la agresión, culpan a la víctima y desvían en muchos casos la responsabilidad por el problema. Esto es crucial, ya que son los planificadores los que tiene mayor control sobre las condiciones en los sistemas de transporte público, así como también la influencia sobre alguna agencia de implementar o no medidas para proteger a los usuarios de alguna agresión sexual y también deben garantizar que las perspectivas de las mujeres se incluyan de manera significativa en la toma de decisiones.

Por otra parte, así como se implementó el transporte rosa en México, el personal de la Secretaria Distrital de la Mujer de Bogotá (SDMujer) en el 2014, colaboró con TransMilenio para realizar una prueba piloto de corta duración de autobuses exclusivos para mujeres⁸², para contrarrestar las agresiones físicas y sexuales, acompañado por actividades pedagógicas, con el lema “Quiere a tu ciudad, respeta a las mujeres”. Luego de dos años de implementada esta medida se decidió ponerle fin, a causa de que los resultados obtenidos no fueron los esperados debido a que no se logró disminuir las cifras de violencia en contra de la mujer⁸³, ⁸⁴. Además, el gobierno consideró que “no existían las condiciones que permitieran la permanencia del programa”, la colaboración no fue suficiente, ya que se debe asumir como un problema de todos y no solo de las mujeres que utilizan este medio de transporte para movilizarse diariamente⁸⁵. La titular de la secretaria de la Mujer de Bogotá, Cristina Vélez, en el 2017 afirmó que: “La medida permitía resolver un problema de coyuntura, pero no lo estructural. Previene el acoso porque separa a hombres y mujeres, pero no resuelve el tema de fondo que es cómo nos tratamos en el espacio

⁸² Ibid.

⁸³ PULZO. Adiós a los vagones exclusivos para mujeres en Transmilenio. 2016. Obtenido de <https://www.pulzo.com/nacion/adios-a-los-vagones-exclusivos-para-mujeres-en-transmilenio-PP13545>

⁸⁴ EL ESPECTADOR. Distrito pondrá fin a vagones exclusivos para mujeres en TransMilenio,” Bogotá. 2016. Obtenido de <https://www.elespectador.com/bogota/distrito-pondra-fin-a-vagones-exclusivos-para-mujeres-en-transmilenio-article-623503/>

⁸⁵ MOSCOSO, & et.al. Op. Cit.

público”, por lo tanto, el gobierno distrital descarto los vagones exclusivos para mujeres en la ciudad de Bogotá⁸⁶.

En el caso de Buenos Aires, para el 2018 se estableció el Plan de Género y Movilidad de la Ciudad de Buenos Aires en el marco del movimiento “Mujeres en Movimiento”, organización conformada por mujeres del sector de transporte, junto con la Secretaria de Transporte, tiene el objetivo de promover la equidad de género, fomentando la inclusión femenina en las tomas de decisiones, planeación y operación del transporte, también, crear una red activa de mujeres vinculadas a este sector para así compartir experiencias, difundir y visualizar la importancia de priorizar la participación de las mujeres en diferentes roles en el transporte público, la energía y medio ambiente y poder alentar al liderazgo en el ámbito profesional, político y privado⁸⁷.

Es necesario que los planeadores, coordinadores de transporte, gestores urbanos, investigadores y toda la ciudadanía en general presten más atención sobre la necesidad de investigar en este campo, aunque es importante mencionar que esta responsabilidad también recae en el Estado al no asumir el diseño espacial para todos. Adicionalmente se debería exigir desde un principio en los pliegos de licitación, que se tenga en cuenta la incorporación de la mujer, de igual forma, esta responsabilidad también recae en las firmas constructoras al no respetar la reglamentación sobre las características que debe tener la obra en cuanto a accesibilidad, condiciones de iluminación, amplitud de espacios, zonas verdes, seguridad, etc. Estos elementos son de gran importancia y le permiten a la mujer y a los demás viajar fácilmente, más frecuentemente y durante distintos momentos del día⁸⁸.

⁸⁶ CARACOL RADIO. ¿Qué pasó con los vagones exclusivos para mujeres en buses de Transmilenio?,” 2017. Bogotá. Obtenido de https://caracol.com.co/emisora/2017/03/03/bogota/1488556951_880842.html

⁸⁷ VAMOS BUENOS AIRES AND SECRETARÍA DE TRANSPORTE. Op. Cit.

⁸⁸ PÁRAMO, & ARROYO, Op. Cit.

Asimismo, y teniendo en cuenta lo expuesto en el rol de usuaria para las cuatro ciudades Latinoamericanas, se ratifica la necesidad de introducir la perspectiva de género en las políticas públicas de planeación urbana y de movilidad, lo que también implica la necesidad de aumentar la presencia de la mujer en el sector del transporte público en puestos de decisión y planificación, con el fin de dar respuestas efectivas a la realidad cotidiana que enfrentan las mujeres de estas ciudades⁸⁹.

⁸⁹ VAMOS BUENOS AIRES AND SECRETARÍA DE TRANSPORTE. Op. Cit.

5. CONCLUSIONES

En este trabajo de investigación se realizó una revisión sistemática a partir de las bases de datos de la Universidad Industrial de Santander, para la construcción del estado del arte enfocado en el análisis del rol de la mujer en la planificación y uso de infraestructura del transporte público en cuatro ciudades de Latinoamérica. Mediante el uso de ecuaciones de búsqueda general, seguido de un análisis bibliométrico, se identificaron diferentes palabras claves que ayudaron a perfeccionar la búsqueda y obtener un conjunto más preciso de artículos enfocados en el tema de interés. A partir de una definición de criterios de selección, de inclusión y exclusión de estudios, se identificaron los potenciales documentos de interés, en los cuales se evidenció en los últimos años un crecimiento gradual en la producción científica en esta temática.

Con relación al rol de usuaria, se identificó que la inseguridad por robos y acoso sexual fueron las variables identificadas con mayor incidencia negativa en la movilidad de las mujeres en las cuatro ciudades analizadas. Viajar en el transporte público desde la perspectiva de una mujer en muchas ocasiones se convierte en toda una travesía debido a los múltiples peligros a los que se ve expuesta y a los extensos desplazamientos que deben realizar. También, se ven obligadas a utilizar estrategias que les permitan realizar un viaje seguro, debido a que la infraestructura del transporte público no les brinda esta seguridad. Esto se debe, en gran medida a que, su diseño, arquitectura, ingeniería y urbanismo han sido durante mucho tiempo disciplinas predominantemente masculinas y no se han tenido en cuenta las experiencias y necesidades propias de las mujeres.

En consecuencia, se hace necesario incluir a la mujer en los procesos de planificación e implementación de proyectos de transporte público e investigar sobre su vida cotidiana y sus diferentes necesidades a la hora de moverse con el fin de mejorar las alternativas de desplazamientos y brindarles un mejor servicio.

Se sugiere que los programas de planificación preparen adecuadamente a los futuros planificadores para incluir el género en el plan de estudios. De igual forma se quiere llamar la atención de los investigadores sobre la necesidad de seguir indagando en este tema y analizar la información de estudios existentes con el fin de comprender las necesidades de los usuarios e implementar mejores soluciones tanto de planificación, diseño e implementación.

Además, se deben crear mecanismos de ley para contar en los diferentes equipos de trabajo con mujeres profesionales en cada área específica del saber que puedan aportar desde su conocimiento, percepción y experiencia propia en todos los procesos que conlleva la puesta en marcha de un sistema de transporte público.

En el rol de las mujeres en el campo laboral como conductoras, su participación sigue siendo baja en comparación con los hombres para las cuatro ciudades de estudio. Esto a pesar de que son las mujeres las que se involucran en menos accidentes de tránsito con heridos y muertos, lo que indica que son mejores conductoras que los hombres, ya que conducen con velocidades más seguras; sin embargo, son pocas las mujeres que acceden a estos cargos debido a que la sociedad les asigne a las mujeres la responsabilidad de las labores de cuidado de niñas, niños y adultos mayores y las actividades domésticas del hogar. En este sentido, se debe promover estrategias para mejorar este escenario, como campañas destinadas al reclutamiento con enfoque de género, capacitaciones de mujeres para obtener la licencia de conducir, adopción de políticas y contar con condiciones adecuadas de trabajo en cuanto infraestructura y ambiente laboral para

todos, de igual forma contar con la flexibilidad adecuada por parte de las empresas en cuanto a las necesidades específicas de las mujeres.

Este trabajo de investigación también evidenció que las investigaciones sobre el rol de la mujer como trabajadora o como planificadora no son muy amplias. La mayoría de los estudios encontrados describían las experiencias de la mujer al usar el transporte público, características de la movilidad de las mujeres y su rol como usuaria en este medio de transporte. Además, también se hizo evidente la falta de estudios que se enfoquen en identificar las cosas positivas que tiene el transporte público y los beneficios que les genera a las mujeres que hacen uso de este.

6. RECOMENDACIONES

Debido a que la inclusión de la mujer en el transporte público es parte primordial en el desarrollo de un sistema de transporte sostenible y es un tema de investigación que está en desarrollo, se recomienda continuar realizando estudios a otras ciudades a nivel global, permitiendo una mayor contextualización, comprensión e identificación de otras variables para los tres roles expuestos en esta temática, ya que cada sistema de transporte público tiene sus particularidades.

Como trabajos futuros se plantea continuar con este tema de investigación para indagar en una etapa inicial la experiencia que tiene la comunidad de la Universidad Industrial de Santander hacia el uso del sistema de transporte público de Bucaramanga y su área metropolitana. Se busca poder, profundizar en los patrones de movilidad de género y en las motivaciones de su elección hacia el sistema de transporte público y de esta forma plantear estrategias en pro de una transformación cultural de los estereotipos y roles tradicionalmente asignados a uno y otro género.

BIBLIOGRAFÍA

ALLEN, H., SAGARIS, L., PEREYRA, L., & CÁRDENAS, G. Ella se mueve segura (ESMS) – A study on women’s personal safety in public transport in three Latin American cities., CAF FIA Found., no. 1407. 2019. Obtenido de <http://scioteca.caf.com/handle/123456789/1405>.

BANCO DE DESARROLLO DE AMÉRICA LATINA. Sobre CAF. Obtenido de <https://www.caf.com/es/sobre-caf/>

BOWEN, C. La implementación del Transantiago en Chile y su impacto en el mercado laboral del sector transporte. 2017

CARACOL RADIO. ¿Qué pasó con los vagones exclusivos para mujeres en buses de Transmilenio?,” 2017. Bogotá. Obtenido de https://caracol.com.co/emisora/2017/03/03/bogota/1488556951_880842.html

CASTILLO, L., & et.al. Estudio de Contrataciones abiertas del transporte público con perspectiva de género - Propuesta de indicadores,” Hivos Mujeres en Mov. 2020. Obtenido de www.despacio.org/hacemos

CORTÉS-SALINA, C., & FIGUEROA-MARTÍNEZ, A. Estrategias colectivas de movilidad en un espacio mixto La Plaza de Maipú en Santiago de Chile. Bitácora Urbano Territ., vol. 24, no. 2, 2014. pp. 61–70.

CROTTE, A., & NAREZO, J. Por la equidad de género en transporte en América Latina y el Caribe,” Moviliblog. 2020. Obtenido de <https://blogs.iadb.org/transporte/es/por-la-equidad-de-genero-en-transporte-en-america-latina-y-el-caribe/>

DESPACIO ORGANIZACIÓN. Somos. 2020. Obtenido de <https://www.despacio.org/somos/>

DETERMINANTES DE GÉNERO EN LAS POLÍTICAS DE MOVILIDAD URBANA EN AMÉRICA LATINA. 2019. 1–16.

DMUCHOWSKY, J., & VELAZQUEZ, M. Género y Transporte. Un abordaje cuantitativo comparativo a partir de los estudios de movilidad domiciliarios de las regiones metropolitanas argentinas,” . Rev. del Área Estud. Urbanos, vol. 10, 2018. pp. 129–155.

DUNCKEL - GRAGLIA, A. Rosa, el nuevo color del feminismo: un análisis del transporte exclusivo para mujeres. La Vent. Rev. Estud. género, vol. 4, no. 37, 2013. pp. 148–176.

EL ESPECTADOR. Distrito pondrá fin a vagones exclusivos para mujeres en TransMilenio,” Bogotá. 2016. Obtenido de <https://www.elespectador.com/bogota/distrito-pondra-fin-a-vagones-exclusivos-para-mujeres-en-transmilenio-article-623503/>

EMAKUNDE. La evaluación de impacto en función del género en transporte y movilidad. Inst. Vasco la Mujer. 2013

ESTAD, A. Gestión 2018. 2018. pp. 1–102, .

FEMIBICI. Página oficial. Obtenido de <https://femibici.wordpress.com/>

GÉNERO. El Ministerio de Trabajo crea el Programa para la Promoción e Inclusión de Mujeres en la actividad del Transporte Automotor,” 2021. Obtenido de <https://www.argentina.gob.ar/noticias/el-ministerio-de-trabajo-crea-el-programa-para-la-promocion-e-inclusion-de-mujeres-en-la>.

GIRALDO, M. Alístate para el primer Congreso Internacional 50-50 Más Mujeres en Bici. 2019. Obtenido de <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/movilidad/congreso-internacional-50-50-mas-mujeres-en-bici-en-bogota>

GRANADA, I. Lanzamiento de Transport Gender Lab, una red de ciudades latinoamericanas comprometidas con la igualdad de género en transporte,” Banco Interamericano de Desarrollo. 2017. Obtenido de <https://www.iadb.org/es/noticias/comunicados-de-prensa/2017-03-21/lanzamiento-de-transport-gender-lab-en-bogota%2C11743.html#>

GRANADA, I., & et.al. El porqué de la relación entre género y transporte. Banco Interam. Desarro. 2016.

GRANADA, I., & et.al. “Inclusión laboral femenina en labores de conducción del sistema de transporte público de Santiago,” Inclusión Labor. femenina en labores conducción del Sist. Transp. público Santiago. 2019. Obtenido de 10.18235/0001836

GRANADA, I., & et.al. Participación Femenina en el Mercado Laboral de Transporte. Banco Interam. Desarro. 2019.

GUTIÉRREZ, A., & REYES, M. Mujeres entre la libertad y la obligación. Prácticas de movilidad cotidiana en el Gran Buenos Aires,” Rev. Transp. y Territ., vol. 0, no. 16, pp. 147–166. 2017. Obtenido de 10.34096/rtt.i16.3607

HIDALGO, D., & HUIZENGA, C. Implementation of sustainable urban transport in Latin America,” . Res. Transp. Econ., vol. 40, no. 1, 2013. pp. 66–77.

ILÁRRAZ, I. Movilidad sostenible y equidad de género,” Zerb. Rev. Serv. Soc., no. 40, 2006. pp. 61–66. Obtenido de http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_nlinks&pid=S1870-0063201600030003700017&lng=en

JAIMURZINA, A., MUÑOZ, C., & PÉREZ, G. Género y transporte: experiencias y visiones de política pública en América Latina,” CEPAL, no. 184. 2017. Obtenido de <https://repositorio.cepal.org/handle/11362/43125>

KASH, G. Transportation professionals’ visions of transit sexual assault: The problem of deproblematizing beliefs,” Transp. Res. Part A Policy Pract., vol. 139, no. July, 2020. pp. 200–216. Obtenido de 10.1016/j.tra.2020.03.023

KUNIEDA, M., & GAUTHIER, A. Género y transporte urbano: inteligente y asequible. Eschborn Dtsch. Gesellschaft. 2007.

LAZO, A., & CONTRERAS, Y. Aproximación exploratoria al estudio de la movilidad cotidiana de las mujeres. El caso de La Pintana. Santiago de Chile.,” 12o Encuentro Geógrafos América Lat. Montevideo. 2009. Obtenido de <http://www.observatoriogeograficoamericalatina.org>

LECOMPTE, M., & BOCAREJO, J. Transport systems and their impact con gender equity,” Pap. Present. Transp. Res. Procedia, no. 25, pp. 4245–4257. 2017. Obtenido de <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2017.05.230>

LINDÓN, A. “Female spatial experiences in everyday movements. Rev. Mex. Sociol., vol. 82, no. 1, 2020. pp. 37–63, .

MARTÍNEZ, C., & SANTIBÁÑEZ, N. Movilidad femenina en Santiago de Chile: Reproducción de inequidades en la metrópolis, el barrio y el espacio público,” *Urbe*, vol. 7, no. 1, 2015. pp. 48–61. Obtenido de <https://doi.org/10.1590/2175-3369.007.001.AO03>

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES. “Una Política de Equidad de Género en Transportes (Primera),” Santiago de Chile, 2018. https://www.mtt.gob.cl/wp-content/uploads/2018/06/Politica_Equidad_Genero_Transportes.pdf

MONTOYA-ROBLEDO, G., & ESCOVAR-ÁLVAREZ, V. Domestic workers’ commutes in bogotá: Transportation, gender and social exclusion., *Transp. Res. Part A Policy Pract.*, no. 139, 2020. pp. 400–411. Obtenido de <https://bibliotecavirtual.uis.edu.co:2236/10.1016/j.tra.2020.07.019>

MOSCOSO, M., & et.al. Mujeres y Transporte en Bogotá: Las cuentas,” *Despacio WRI*. 2020. Obtenido de <https://www.despacio.org/hacemos/>

MUJERES and O.N.U. Encuesta sobre la violencia sexual en el transporte y otros espacios públicos en la Ciudad de México. 2018. Obtenido de mexico/documentos/publicaciones/2018/safe_cities/analisisresultadosencuesta_cdmx_f.pdf?la=es&vs=2419

MUJERES EN MOVIMIENTO. Página oficial. Obtenido de <https://mujeresenmovimiento.net/>

PADILLA CUENCA, A. Representaciones sociales de las mujeres operarias de transporte público de la Ciudad de México. Universidad Autónoma de la Ciudad de México. 2018.

PÁRAMO, P., & ARROYO, A. Género y espacialidad: Análisis de factores que condicionan la equidad en el espacio público urbano,” . Univ. Psychol., vol. 10, no. 1, 2011. pp. 61–70.

PAUTASSI, L. La vinculación entre educación, cuidado y movilidad: Una aproximación a la situación en la región metropolitana de Buenos Aires, . Temas y Debates, no. 34, 2017. pp. 17–40.

PEREYRA, L., GUTIÉRREZ, A., & NEROME, M. La inseguridad en el transporte público del Área Metropolitana de Buenos Aires. Experiencias y percepciones de mujeres y varones,” . Territorios, no. 39, 2018. pp. 71–95, .

PÉREZ, G. Políticas de movilidad y consideraciones de género en América Latina.,” 2019.

PULZO. Adiós a los vagones exclusivos para mujeres en Transmilenio. 2016. Obtenido de <https://www.pulzo.com/nacion/adios-a-los-vagones-exclusivos-para-mujeres-en-transmilenio-PP13545>

QUINONES, L. Sexual harassment in public transport in Bogotá,” Transp. Res. Part A Policy Pract., no. 139, 2020. pp. 54–69.

RAINERO, L., & et.al. Ciudades Seguras.

RED CIUDAD FUTURA. Página oficial. Obtenido de <http://www.redciudadfutura.cl/>

ROMERO TORRES, N., SÁNCHEZ, J., MORENO, Y., & ROSALES CRUZ, L. Percepción de las mujeres acerca del transporte rosa. Tópicos de transporte y movilidad. Univ. Autónoma del Estado México, 2017. pp. 153–165.

SECRETARÍA DISTRITAL DE LA MUJER. Acoso sexual contra mujeres en el transporte público Caso Transmilenio. Sistema Violeta, Sist. Violeta. Bogotá D.C. 2017. Obtenido de [http://omeg.sdmujer.gov.co/phocadownload/2019/analisis/Estudio exploratorioTransMilenio Bogota](http://omeg.sdmujer.gov.co/phocadownload/2019/analisis/Estudio_exploratorioTransMilenio_Bogota).

SOTO, P. Diferencias de género en la movilidad urbana. Las experiencias de viaje de mujeres en el metro de la Ciudad de México. *Revista Transporte y Territorio*, Rev. Transp. y Territ., vol. 16, 2017. pp. 127–146,.

THORPE, R., HOLT, R., PITTAWAY, L., & MACPHERSON, A. Knowledge within review of the evidence. *International Journal of Management Reviews*, 7(4), 2006. 257-281.

VAMOS BUENOS AIRES AND SECRETARÍA DE TRANSPORTE. Plan de Género y Movilidad. 2019. Obtenido de https://www.buenosaires.gob.ar/sites/gcaba/files/plan_de_genero_y_movilidad_pdf.pdf

VILLAGRÁN SOTO, P., & et.al. Evaluación de impacto del programa 'Viajemos Seguras en el Transporte Público en la Ciudad de México. Banco Interam. Desarro. 2017.

WRIGHT, T. The gendered impacts of technological change for public transport workers in the Global South," *Res. Transp. Bus. Manag.*, no. 31. 2019. Obtenido de <https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2019.100384>