

Ciclo de formaciones internas sobre Movilidad Urbana Sostenible

Octubre / Noviembre 2023



Agenda

Fecha	Hora	Módulo de entrenamiento
Lunes 23/10	9am - 11am	Introducción a la movilidad sostenible
Miércoles 25/10	9am - 11am	Introducción a modos activos
Lunes 30/10	9am - 11am	Introducción a género y movilidad urbana
Jueves 02/11	9am - 11am	Introducción a transporte informal y necesidad de su transformación

Introducción al concepto de género en la planeación de la movilidad urbana

30 de octubre de 2023

 Codatu

 AFD

 Mobilise
Your City

Ponentes



Jérémy Robert

Ingeniero de investigación,
Universidad de Rennes IFEA PUCP



Christina Alexandri

Proyecto Ciudades en
Movimiento - CIMO



Diana Ardila Luengas

Experta en movilidad sostenible
y género
Euroclima - MobiliseYourCity

Esta sesión fue desarrollada por



Donantes:



En colaboración con



Más información sobre la Alianza MobiliseYourCity y nuestras ofertas de formación: www.mobiliseyourcity.net



Objetivos de la sesión

- Proporcionar conocimientos básicos sobre qué es y qué no es el género
- Discutir el contexto más amplio de la diversidad
- Familiarizar a los participantes con los principales enfoques del género
- Desarrollar el vínculo entre movilidad y género
- Conocer las diferentes dimensiones de género de la movilidad
- Conocer la relevancia política de la perspectiva de género

Contexto político

"La igualdad de género es un derecho. Cumplir este derecho es la mejor oportunidad que tenemos para hacer frente a algunos de los retos más urgentes de nuestro tiempo."
(ONU Mujeres)



El género importa en la acción por el clima



Vulnerabilidad a través de las desigualdades

Las mujeres suelen ser responsables de los sectores más sensibles al cambio climático

Las mujeres constituyen la mayoría de los pobres del mundo y suelen enfrentarse a mayores riesgos y mayores cargas derivadas de los efectos del cambio climático en situaciones de pobreza.



Subrepresentación

Las mujeres se enfrentan a una representación desigual en los procesos de toma de decisiones y en los mercados laborales

Restricción de las contribuciones a la planificación, elaboración de políticas y aplicación relacionadas con el clima

Desventajas en el acceso a los servicios relacionados con el clima



Conocimientos y liderazgo no utilizados

Las mujeres son agentes de cambio y poseen conocimientos y capacidades únicos

Integradas en la política climática, aumentarían las probabilidades de eficacia



Los compromisos internacionales exigen atención al género



- El Acuerdo de París de la CMNUCC reconoce formalmente la intersección entre cambio climático e igualdad de género
- El Programa de Trabajo de Lima reforzó el compromiso con un enfoque sensible al género con el primer Plan de Acción de Género en el marco de la CMNUCC.
- La Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible exige la igualdad de género y el empoderamiento de las mujeres y las niñas en todos los ODS.
- La Nueva Agenda Urbana de Quinto reconoce "el aspecto crucial de los derechos de la mujer en la agenda de desarrollo urbano" en materia de seguridad vial, accesibilidad a pie, en bicicleta y acceso a la ciudad.

¿Qué se entiende por género?

Definiciones

Género y Diversidad

Transversalización del enfoque de género y la importancia de la inclusión

 Codatu

 AFD

 Mobilise
Your City

1.1

Definiciones



¿Qué debemos tener en cuenta para hablar de género?



Anatomía



género



Preferencia

Género

Construcción social referente a las identidades, roles y relaciones entre personas. Es multidimensional, altamente influenciado por el contexto en relación con el comportamiento, expectativas y responsabilidades sociales y económicas de hombres y mujeres (GIZ, 2013).



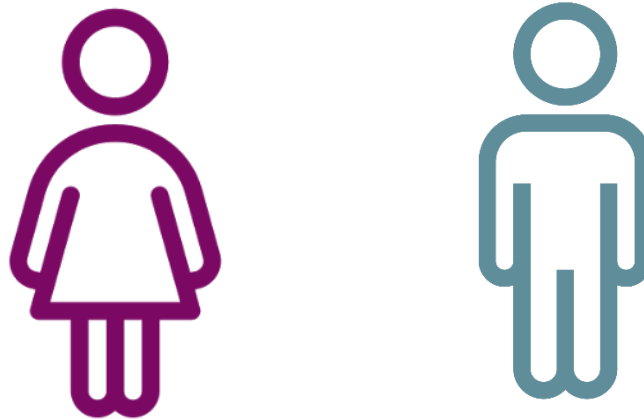
Estereotipo:

- ✓ Son ideas e imaginarios que se construyen socialmente.
- ✓ Los aprendemos a través de la socialización y la educación.
- ✓ Dependen y cambian en cada época y contexto social.

[Con los estereotipos interpretamos el mundo. Pero sobre todo, a las personas]

Estereotipos de género

se basan en el determinismo biológico binario

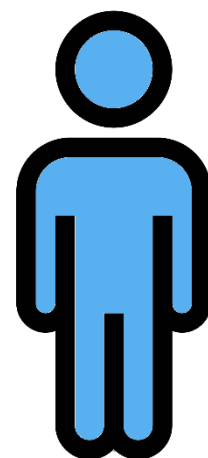


Estereotipos de género

Según esta asignación del sexo: Macho o Hembra se asignan actitudes, habilidades, características “naturales”



[Frágil, inestable, sumisa, dependiente, pasiva, emocional, sensible, coqueta]

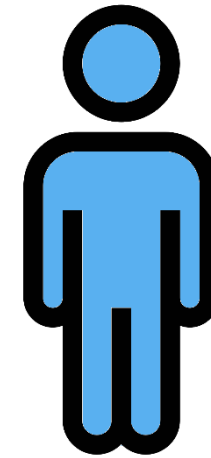
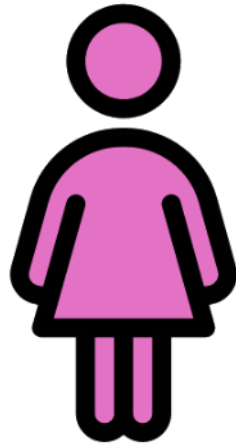


[Líder, rudo, fuerte, estable, dominante, independiente, protector, activo]

Fuente: Escuela para la gobernanza y la igualdad de género, Diplomado en Género. Módulo 1: Género y sociedad. Capítulo 1: Estereotipos de género y el debate naturaleza/cultura (2020)

Roles de género

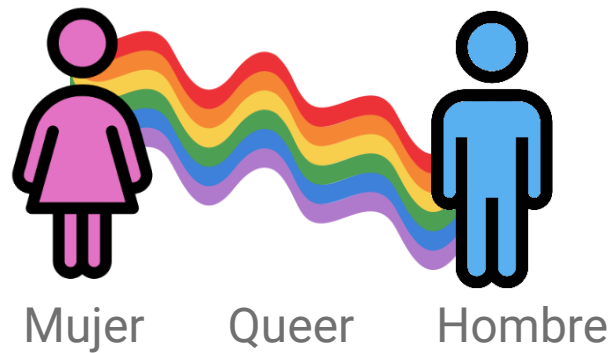
“La forma en la que se comportan y realizan su vida cotidiana hombres y mujeres, según lo que se considera apropiado para cada uno”
(Aguilar, Valdez, González-Arratia, González, 2013).



Fuente: Escuela para la gobernanza y la igualdad de género, Diplomado en Género. Módulo 1: Género y sociedad. Capítulo 1: Estereotipos de género y el debate naturaleza/cultura (2020)

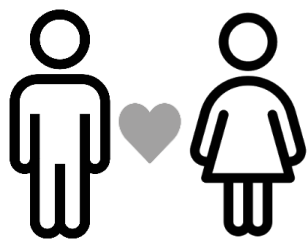
Identidad de género

¿Con qué construcción social me identifico, independientemente de mi anatomía sexual?

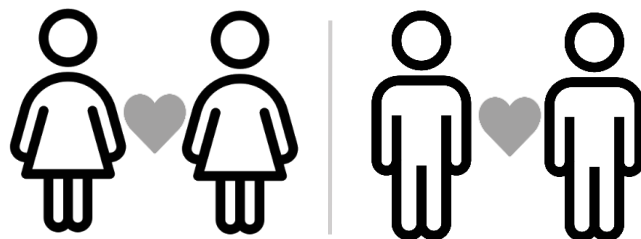


Preferencia sexual

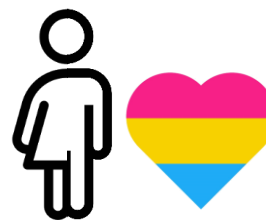
¿A quién decido querer/desear?



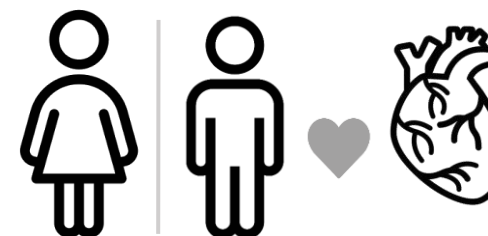
Heterosexualidad



Homosexualidad



Pansexualidad



Demisexualidad



Asexualidad

DIVERSIDAD



Lectura recomendada:

“Las mujeres que luchan se encuentran”, Catalina Ruiz Navarro. 20219.

1.2

Género, diversidad e interseccionalidad

 Codatu

 AFD

 Mobilise
Your City

¿En nuestra diversidad, todas las personas tenemos las mismas **oportunidades**?

¿Se trata a las personas de forma diferente en función de sus **características diversas**?

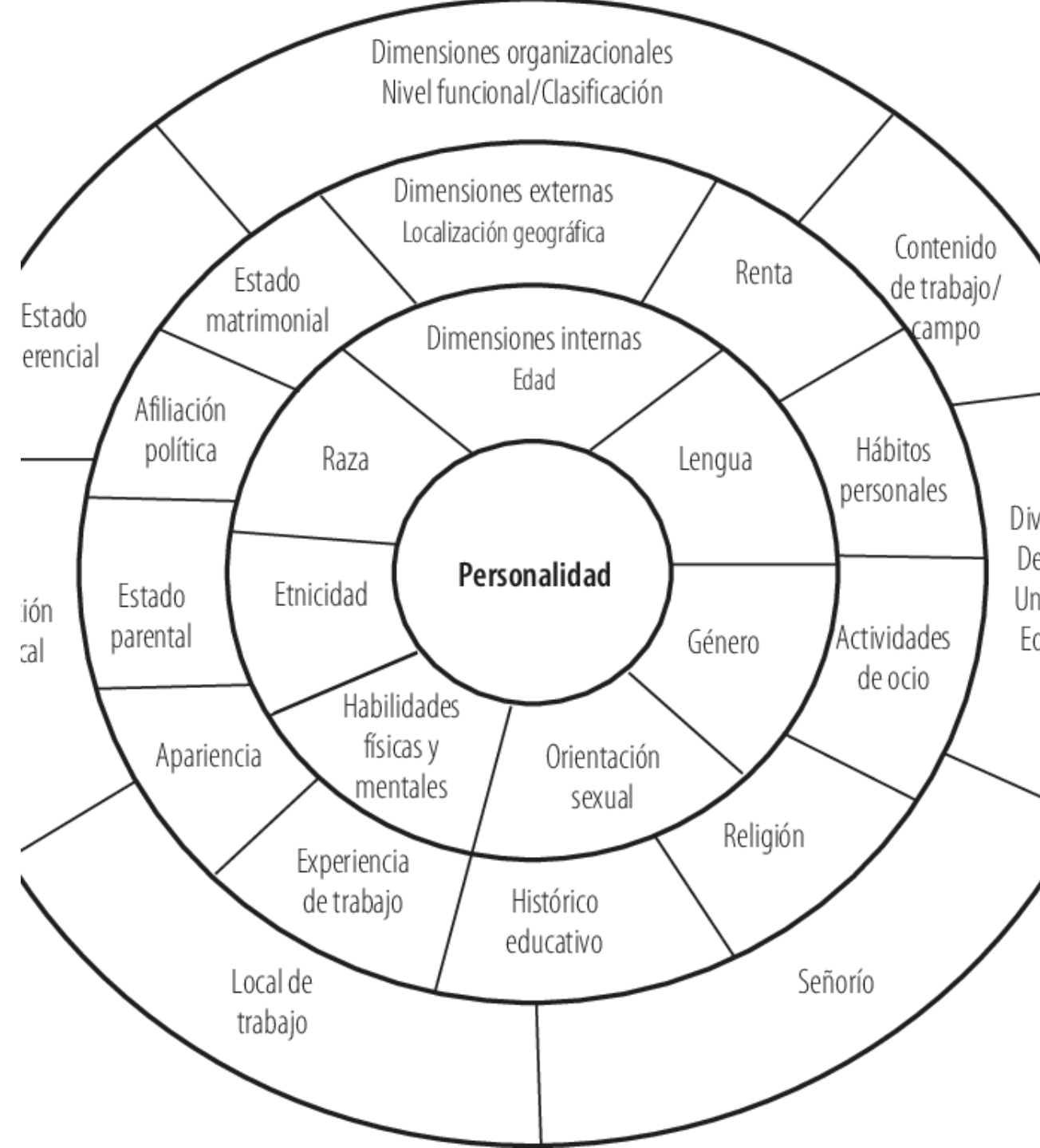
El Género es una dimensión de diversidad

La rueda de la diversidad muestra que la diversidad nos incluye a todos, aunque con **distintos grados de impacto** en las oportunidades

- Dimensiones internas
- más constantes
- menos controlables
- mayor impacto en las relaciones sociales y las desigualdades

El género es una dimensión interna de la diversidad

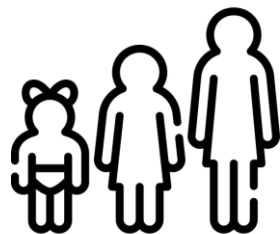
"Todos los seres humanos hemos sido socializados para comportarnos de determinadas maneras, y **todos somos a veces autores y víctimas de discriminación y estereotipos**. La idea es avanzar en la creación de más oportunidades". (PSU)



Enfoque Diferencial

¿y es que a parte del género todas y todos compartimos las mismas características?

El enfoque diferencial es una **perspectiva de análisis** que permite obtener y difundir información sobre grupos poblacionales con **características particulares** en razón de:



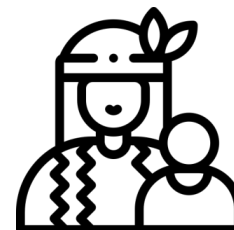
Etapa del ciclo vital.



Identidad de género



Orientación sexual



Pertenencia étnica



Discapacidad



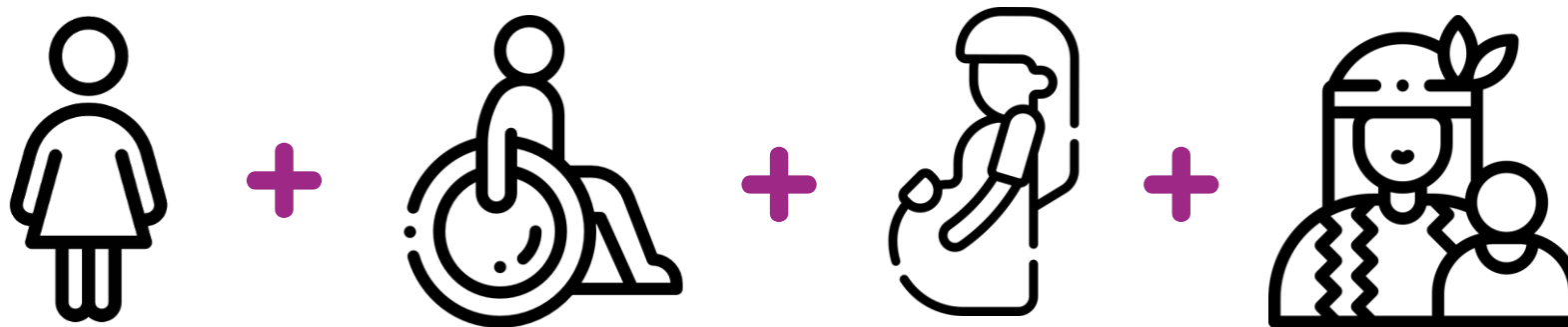
Origen rural o urbano

Constitución física, nivel de ingresos, ubicación geográfica o región, ocupación, religión, educación, entre otras características; para **promover la visibilización de situaciones de vida particulares** y brechas existentes, y guiar la toma de decisiones públicas y privadas

Fuente: DANE, (adaptado del artículo 13 de la Ley 1448 de 2011, Ley de Víctimas).

Interseccionalidad

Se habla de **enfoque interseccional** cuando detectamos la **presencia simultánea de dos o más características diferenciales** de las personas, condición que incrementa la desigualdad y la discriminación.



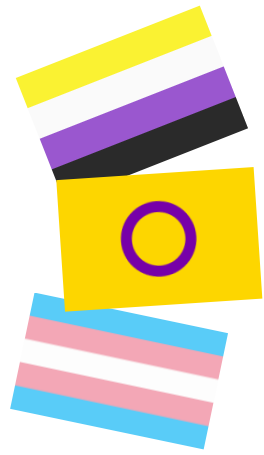
género, discapacidad, etapa del ciclo vital, y pertenencia étnica,

Fuente: DANE, (adaptado de Corte Constitucional-Sentencia T-141-15)



Lectura recomendada:

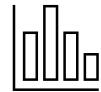
“La mujer invisible”, Caroline Criado Pérez, 2019.



Es necesaria una comprensión más amplia de la inclusión de género

En última instancia, las políticas sensibles al género deben ir más allá de atender a dos identidades de género.

Brecha en datos: En la actualidad, casi no existen datos sobre la discriminación (en movilidad) de las personas con identidades de género no binarias en el Sur Global.



Violencia basada en género, más allá de lo binario

350 personas trans* y de género diverso fueron asesinadas en 2020. El 82% de todos los asesinatos registrados ocurrieron en América Central y del Sur. El 38% de los asesinatos ocurrieron en la calle.

El 22% de las personas trans* denunciaron acoso o falta de respeto al utilizar autobuses, trenes y taxis en un estudio nacional de EE.UU.

El 4% de las personas denunció haber sido agredidas físicamente, y el 9% denunció que se le negó la igualdad de trato en el transporte público.

Datos de la Encuesta Nacional sobre Discriminación de personas Transgénero(NTDS)

Transversalizar el enfoque de género y diferencial: su importancia para no dejar a nadie atrás.



Igualdad



Equidad



¿Qué es ser sensible vs. responsivo al género?

NEGATIVO ANTE EL GÉNERO

Se mantienen roles, relaciones y normas de género desiguales..

INDIFERENTE AL GÉNERO

Ignora los roles, relaciones y normas desiguales de género, así como la discriminación por razón de género.

SENSIBLE AL GÉNERO

Reconoce los roles, relaciones y normas desiguales de género, pero no los aborda activamente.

RESPONSIVO AL GÉNERO

Reconoce los roles, relaciones y normas desiguales entre hombres y mujeres e intenta combatirlos activamente.

TRANSFORMADOR DE GÉNERO

Aborda las raíces profundas de los roles, relaciones y normas desiguales de género.

- Comprender y considerar los factores socioculturales que subyacen a la discriminación basada en las normas de género, los roles y el acceso a los recursos. ([NDC Partnership](#))
- Las políticas y los programas tienen en cuenta las particularidades de las diferentes vidas de las personas de todos los géneros. ([EIGE](#))

- Los enfoques responsivos al género tratan de promover la igualdad de género examinando y abordando activamente las normas, roles y desigualdades de género.
- **Esto va más allá de la sensibilidad, que es la conciencia de las diferencias de género, hacia un enfoque más orientado a la acción para abordar las desigualdades.**(EbA, p. 5)
- Contribuyen de forma proactiva e intencionada a la promoción y el avance de la igualdad de género.([NDCP](#))
- Identificar, comprender y llevar a cabo intervenciones para abordar las diferencias entre hombres y mujeres y superar los prejuicios históricos de género en las políticas e intervenciones. ([NDCP](#))

La práctica de la transversalización del enfoque de género y diferencial

¿En qué consiste? El proceso de evaluar las implicaciones para mujeres y hombres (*personas de todos los géneros*) de cualquier acción planificada, en todos los ámbitos y a todos los niveles.

Objetivo: mujeres y hombres se benefician por igual de las medidas, y no se perpetúa la desigualdad

La transversalización requiere:



- integrar una perspectiva de género
- abordar la cuestión de la representación

“Ambas dimensiones -representación de género y responsivo al género-deben tenerse en cuenta en todas las fases del proceso de elaboración de políticas” (EIGE)

Lluvia de ideas:

¿Cómo creen que se puede garantizar la inclusión de un enfoque de género y diferencial en la movilidad urbana?



¿Por qué incluir el enfoque de género y diferencial en movilidad?

BAHÍA
EXCLUSIVA
PARA
VEHÍCULOS
S.O.S.



La movilidad entendida desde:

- ✓ Gobernanza y políticas públicas
- ✓ Instrumentos de planeación
- ✓ Normativa
- ✓ Infraestructura
- ✓ Operación de servicios de transporte.
- ✓ Transformación Cultural
- ✓ Financiación.
- ✓ Gestión de la información.

¿Por qué incluir el enfoque de género y diferencial en movilidad?

- Acabar con el sesgo masculino (tecnocrático)
- Facilitar el acceso a bienes y oportunidades comunes
- Reconocer las políticas y los derechos internacionales
- Una herramienta para una planificación más eficaz del transporte sostenible
- Beneficios para todas las personas

“Aunque el género es uno de los determinantes más sólidos del motivo y el modo del viaje, está notablemente ausente en los procesos de planificación, diseño y ejecución de acciones en el sector transporte”.

Género y movilidad

Introducción: Cómo el género determina la movilidad

Dimensiones de género y movilidad

Contexto normativo

 Codatu

 AFD

 Mobilise
Your City

2.1

Introducción: Cómo el género determina la movilidad

 Codatu

 AFD

 Mobilise
Your City

Cómo el género determina la movilidad

La forma en que nos movemos y experimentamos la ciudad no es neutral desde el punto de vista del género.

- El **acceso** de las mujeres a los modos de desplazamiento es limitado
- Los **patrones de desplazamiento** de las mujeres son más complejas que las de los hombres.
- La **elección del modo de transporte** (y el consumo de energía) difieren
- Los efectos de otros factores de **desigualdad** se entrecruzan con el género
- Viceversa: los sistemas de transporte tienen **repercusiones de género**

Se trata de algo más que patrones de desplazamiento, y los patrones de desplazamiento no carecen de causa



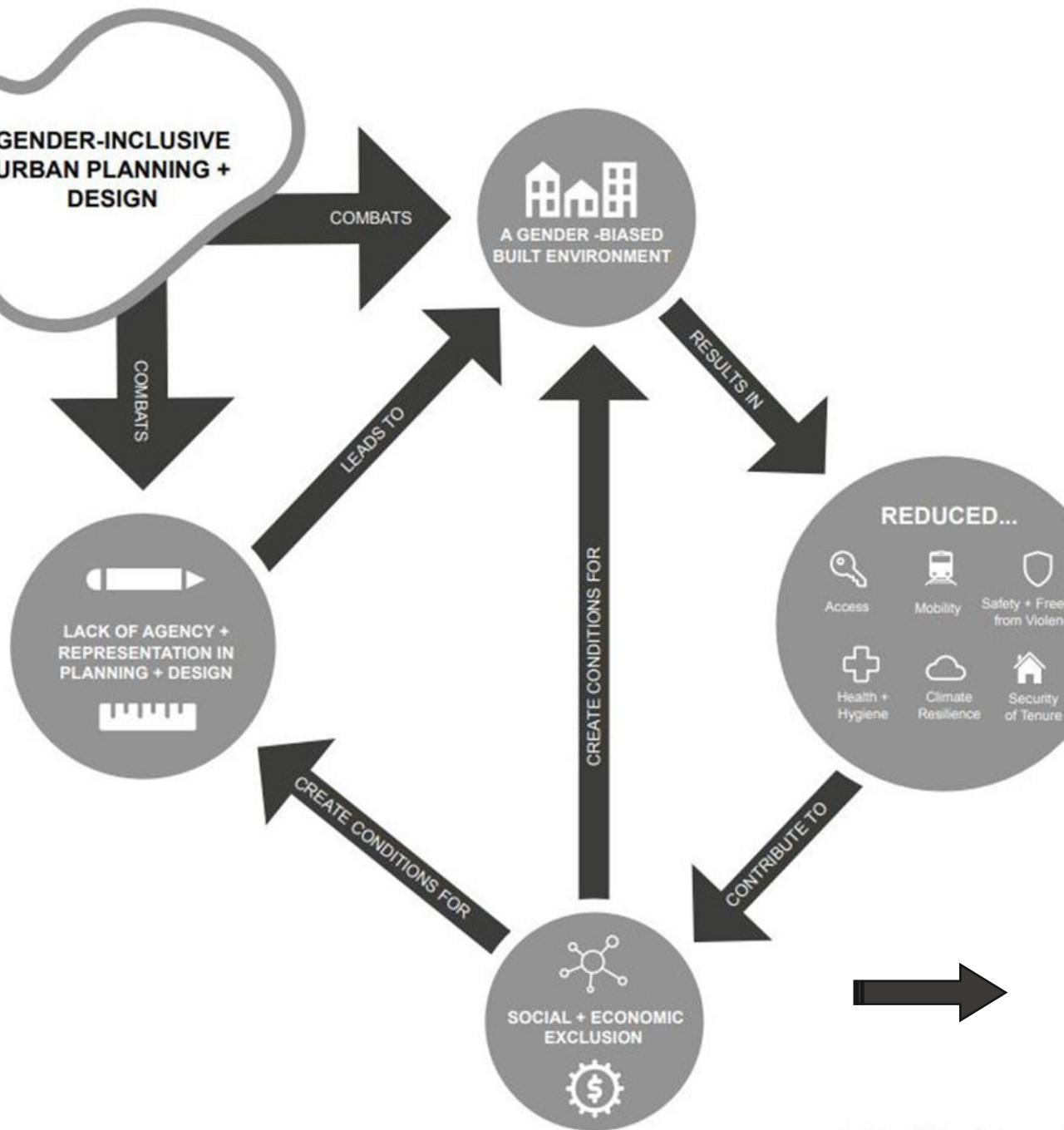
Movilidad del cuidado

Comprende todos los viajes realizados por personas adultas para **atender a las tareas de cuidado de personas dependientes y el mantenimiento de hogar**. Se trata de **viajes realizados mayoritariamente por mujeres**.

Incluye todos los viajes realizados para llevar a cabo las tareas cotidianas, e incluyen, sin exhaustividad, los siguientes motivos de viaje: acompañar menores al colegio, a actividades extraescolares, al médico, a practicar deporte, o a cualquier otra actividad sea cotidiana o extemporánea.

Inés Sánchez Madariaga, 2009.





Planificación con perspectiva de género

- El **urbanismo insostenible** ha aumentado las distancias de desplazamiento
- **Mayor dependencia** del transporte debido a la separación de las necesidades y tareas cotidianas
- La **perspectiva de género** rara vez se tiene en cuenta en la planificación del transporte
- **Escasa proporción de mujeres** en el sector
- Alto porcentaje de hombres, especialmente en la **toma de decisiones**
- Resultado: **marginación de los intereses de las mujeres**
- La **planificación con perspectiva de género** combate esta situación

2.2

Dimensiones de género y movilidad

 Codatu

 AFD

 Mobilise
Your City

Metodología para el análisis de la movilidad desde el enfoque de género

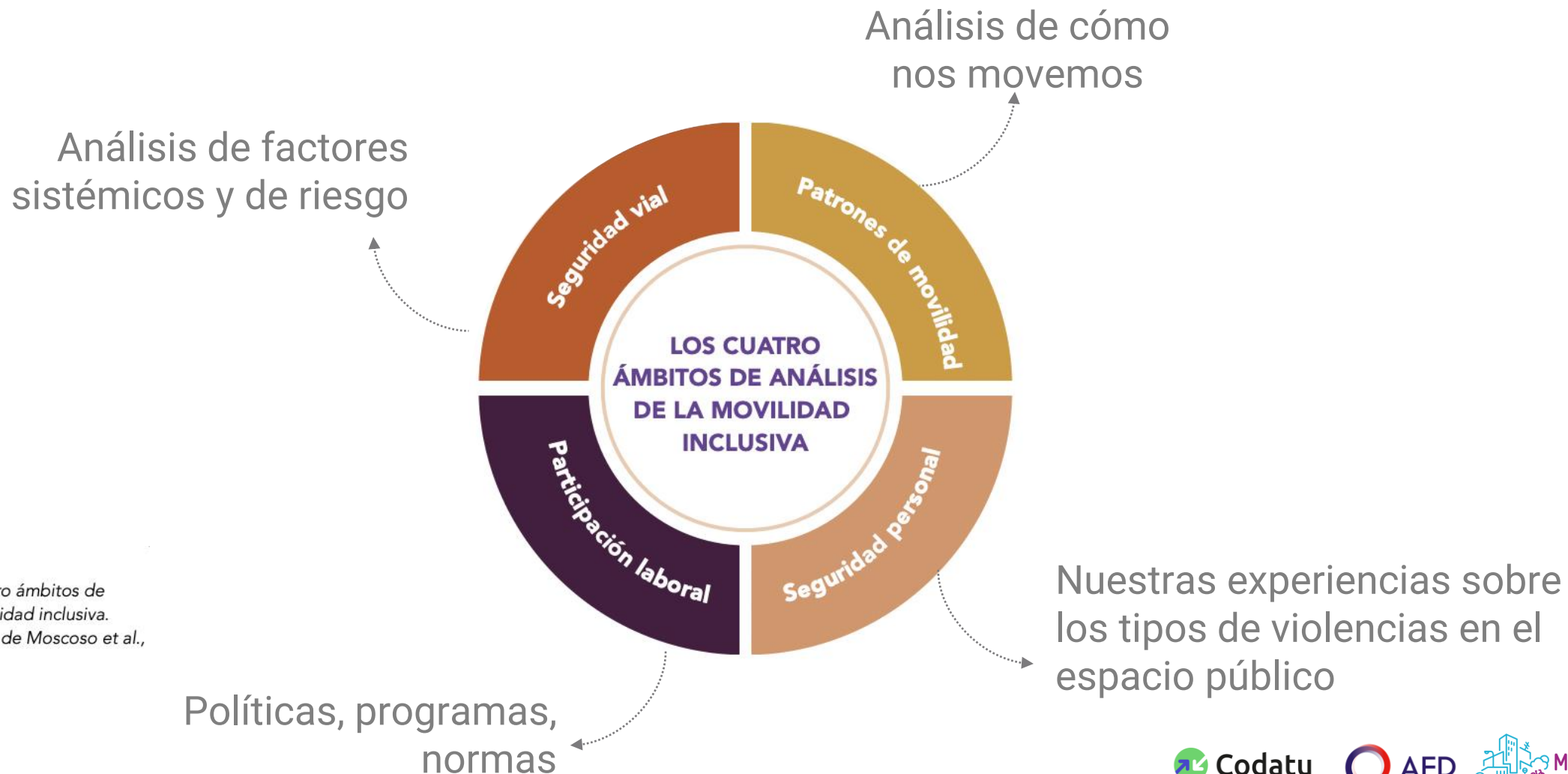
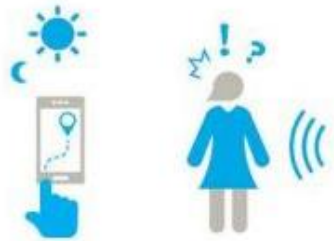
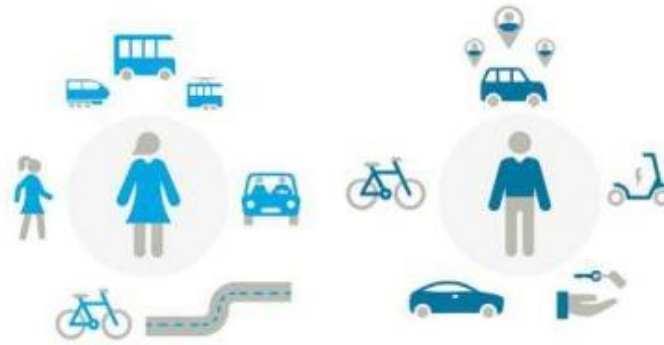


Figura 4: Los cuatro ámbitos de análisis de la movilidad inclusiva.
Fuente: Adaptado de Moscoso et al., 2020

GENDER DIFFERENCES IN MODES

1. Women walk more than men.
2. Women use public transport more than men.
3. Women cycle less than men if there's no or poor cycling infrastructure.
4. Men drive more than women. Women are often the passenger.
5. Men use new mobility services more than women.

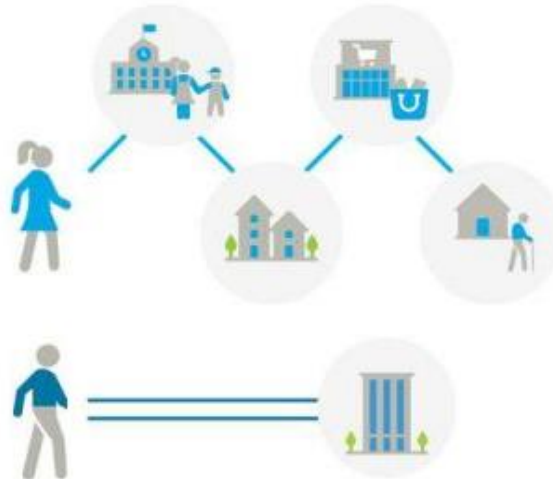


GENDER DIFFERENCES IN EXPERIENCE

1. Women to a greater extent than men worry about harassment.
2. Women to a greater extent than men think about the route and time of day traveling.

GENDER DIFFERENCES IN TRIPS

1. Women travel shorter distances per trip than men.
2. Women trip chain and have multiple stops to a greater extent than men, who generally have an A to B trip pattern.
3. Women to a greater extent than men accompany children or other family members and/or carry bags and groceries.



Comportamientos de desplazamientos

La movilidad varía en función de los patrones de viaje, los modos de desplazamiento y las experiencias durante el viaje

Las mujeres suelen hacer más viajes:

- Por motivos ajenos al trabajo remunerado
- Recorren distancias más cortas
- En taxi o transporte público
- Como pasajeras en un coche
- Caminando

Los hombres suelen hacer más viajes:

- Hacia y desde el trabajo
- Recorren distancias más largas
- En coche
- En bicicleta

Caracterización de los patrones de movilidad de hombres y mujeres

	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, Muñoz y Pérez, 2017.

Fuente: Determinantes de género en las políticas de movilidad urbana en América Latina, Cepal, 2019

Patrones de desplazamientos

Ejemplo: Bogotá

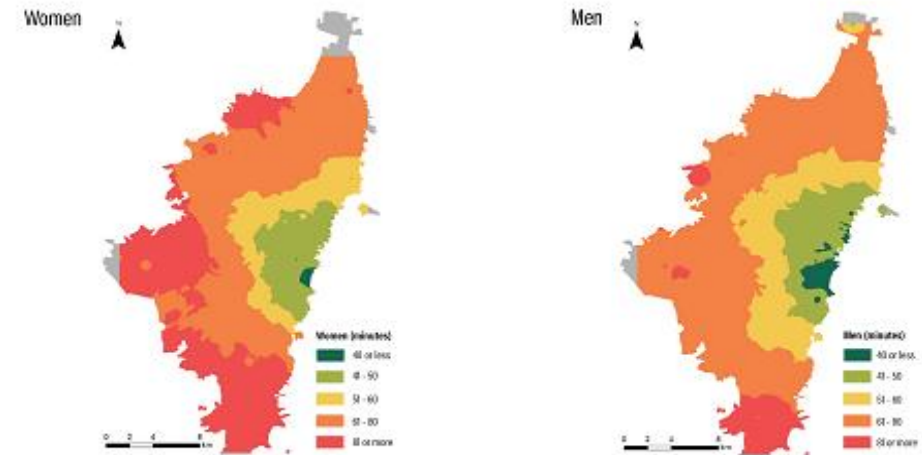
Número de desplazamientos diarios: las mujeres dedican un 11% más de tiempo a desplazarse al trabajo que los hombres, con mayores diferencias en los barrios de bajos ingresos.

Destinos: los hombres realizan más viajes relacionados con el trabajo fuera del distrito central de negocios

Horas punta: las mujeres realizan más desplazamientos y más cortos durante las horas de trabajo

Ciclismo: las mujeres sólo representan el 21% de los ciclistas de la ciudad, debido a las deficiencias de las infraestructuras.

Average Travel Time to the Central Business District by Gender



Source: Las Mujeres y el transporte en Bogotá: las cuentas

WORLD RESOURCES INSTITUTE

Distribution of Trips Throughout the Day by Gender



Source: Las Mujeres y el transporte en Bogotá: las cuentas

WORLD RESOURCES INSTITUTE

Seguridad personal

Acoso sexual y seguridad en el transporte

Casi el **60%** de las mujeres británicas se sienten inseguras al caminar solas por sus ciudades

El **70%** de las mujeres que utilizan el transporte público en Ciudad de México han sufrido violencia de género

El **93%** de las mujeres restringen su movilidad por miedo al acoso, en dos ciudades de Kerala, India (Desai)

"El **82%** de las encuestadas prefiere no viajar después de las 7- limitando las oportunidades de empleo" en Kerala (Desai)

"El **68%** de las encuestadas sufrieron acoso sexual; las más vulnerables son las del grupo de edad entre 18 y 24 años". (Desai)



Consecuencias

Acoso e inconvenientes en los servicios de transporte

Percepción de vulnerabilidad

"Movilidad restringida y pérdida de oportunidades de empleo" (Desai)

Las mujeres señalan diversas estrategias para hacer frente a los problemas de seguridad

Seguridad para todas las personas

Reconocer las diferencias de género en la movilidad a la hora de planificar garantiza la seguridad de todas las personas.

La **percepción de seguridad** es relevante
en la **elección** del modo de transporte

Seguridad vial



- Falta de datos desglosados por género sobre seguridad vial
- Más de la mitad de las muertes mundiales relacionadas con el tráfico corresponden a usuarios vulnerables
- Las mujeres hacen viajes más frecuentes, más a menudo como peatones y como acompañantes
- Los hombres tienen tres veces más probabilidades de morir en accidentes de tránsito
- Los hombres tienen más probabilidades de verse afectados como conductores de automóviles o motocicletas
- Las mujeres se ven más afectadas como pasajeras de coches o peatones
- Las pruebas de choque y el diseño de los coches siguen basándose en el físico masculino medio
- La falta de separación entre peatones y tráfico motorizado aumenta el riesgo

Representación



Ø **17%** de mujeres en sectores

relacionados con el transporte en 46 países

Los puestos de mayor responsabilidad están dominados por los hombres

Falta de diversidad, especialmente en la toma de decisiones

El desequilibrio histórico crea barreras basadas en el género

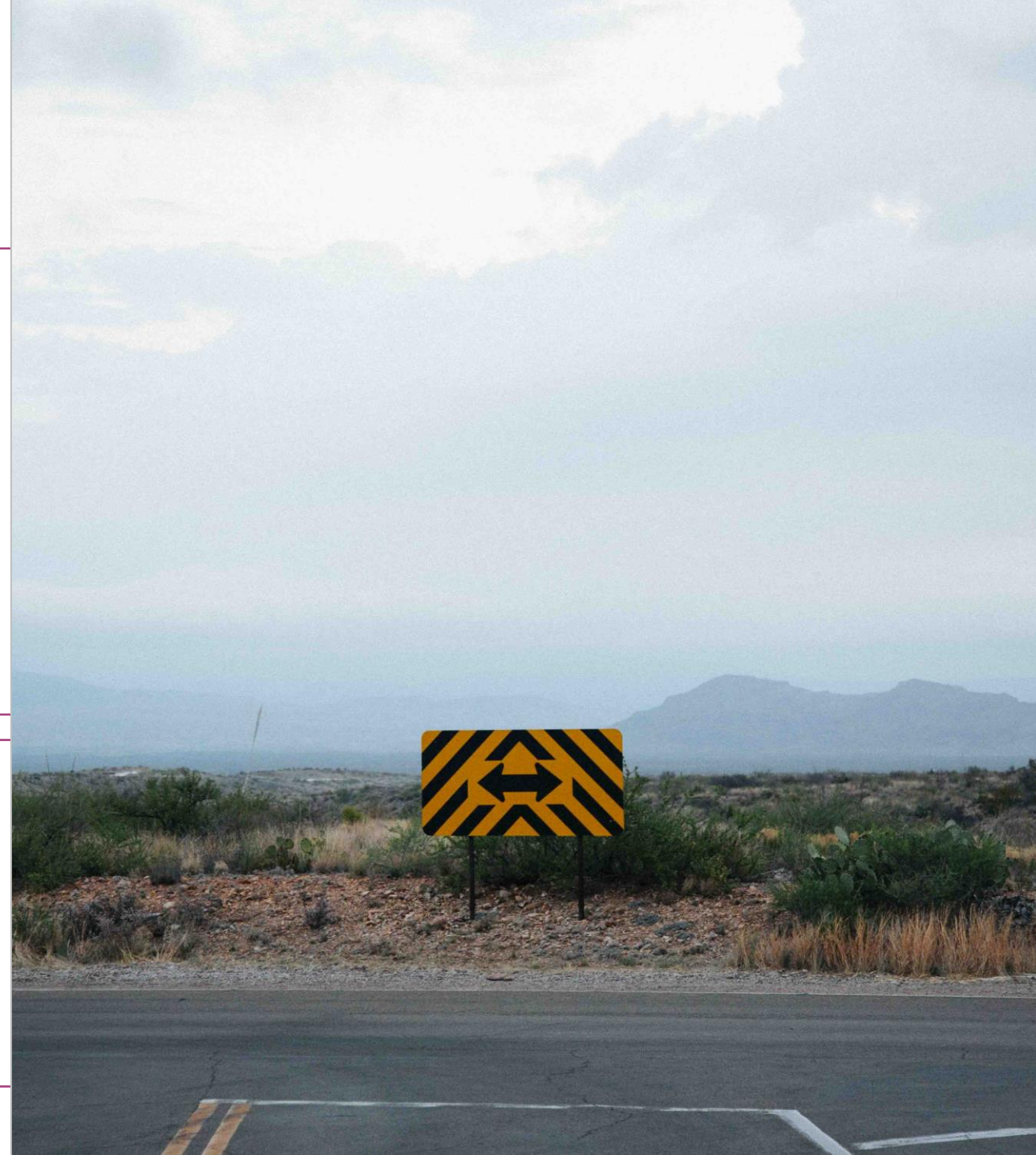


Garantizar la diversidad de género

beneficia a la sociedad, la economía, el medio ambiente y las empresas

Aborda la discriminación basada en los derechos humanos y los derechos en el trabajo

Puede beneficiar a la reducción de la pobreza



Accesibilidad

Dinámica del diseño, la construcción y el funcionamiento tradicionales de los sistemas de transporte público urbano

El diseño del transporte público se centra en el **usuario medio**

Homogeneización de usuarios basada en **patrones de movilidad y necesidades observables**

Diseño estandarizado para usuarios con determinadas características: "hombres en edad de trabajar, clase media y física y cognitivamente capaces"

Punto ciego: patrones y necesidades de movilidad de muchos residentes urbanos, que no pueden aprovechar los sistemas de transporte de la misma manera.

Efectos excluyentes para algunos grupos, basados en identidades sociales como la raza, el género, la edad, la clase social o la capacidad física y cognitiva.

Accesibilidad

El acceso limitado al transporte restringe:

- oportunidades de acceso a bienes, servicios y empleo
- participación en la vida económica, política y social
- Ejemplo: segregación socioespacial y mayores distancias de desplazamiento al trabajo

La planificación convencional del transporte pasa por alto:

- Relaciones estructurales de poder
- Relación entre espacio público y privado
- Participación en la toma de decisiones



Figura 1. Escalas y tipos de accesibilidad. Fuente: Elaboración propia a partir de Jones et al. (2019)



Brecha de género en los datos

La ubicación y la cultura importan

Recogida de datos e indicadores en proyectos locales

Captar las necesidades y medir el impacto

Amplia gama de datos

Cuantitativos: tiempo de desplazamiento, ingresos

Cualitativos: uso del tiempo, motivos de la elección modal

Acertar con los tiempos

Evaluar las diferencias en las horas punta

Incluir en la planificación del transporte

Lluvia de ideas:

Y en Perú ¿cómo perciben
que la experiencia de
ciudad difiere según el
género?





Si bien podemos vincular muchos de los factores de desigualdad de género al entorno construido, también podemos entender el entorno construido, y la planificación y el diseño urbanos, como oportunidades clave para promover la equidad.

Conclusión

- Datos adecuados
- Igualdad de oportunidades
- Diversos acuerdos mundiales
- Numerosos derechos y compromisos
- Potencial de eficacia y financiación

El enfoque de género y diferencial aplicado a la movilidad urbana en Perú

Algunas reflexiones desde el proyecto Modural

¿Qué establece la norma peruana en temas de género en el sector del transporte ?



3.1

Algunas reflexiones desde el proyecto Modural

¿Como el género influye en las practicas de movilidad cotidiana en las periferias populares?

 Codatu

 AFD

 Mobilise
Your City

Proyecto Modural

Prácticas de movilidad sostenible en Lima y Bogotá
2020-2024

<https://modural.hypotheses.org/>



Proyecto Modural: analizar la “sostenibilidad” de la movilidad

- Prácticas de movilidad cotidiana (trabajo y/o estudio)
- En las periferias populares
- Impactos del Covid-19



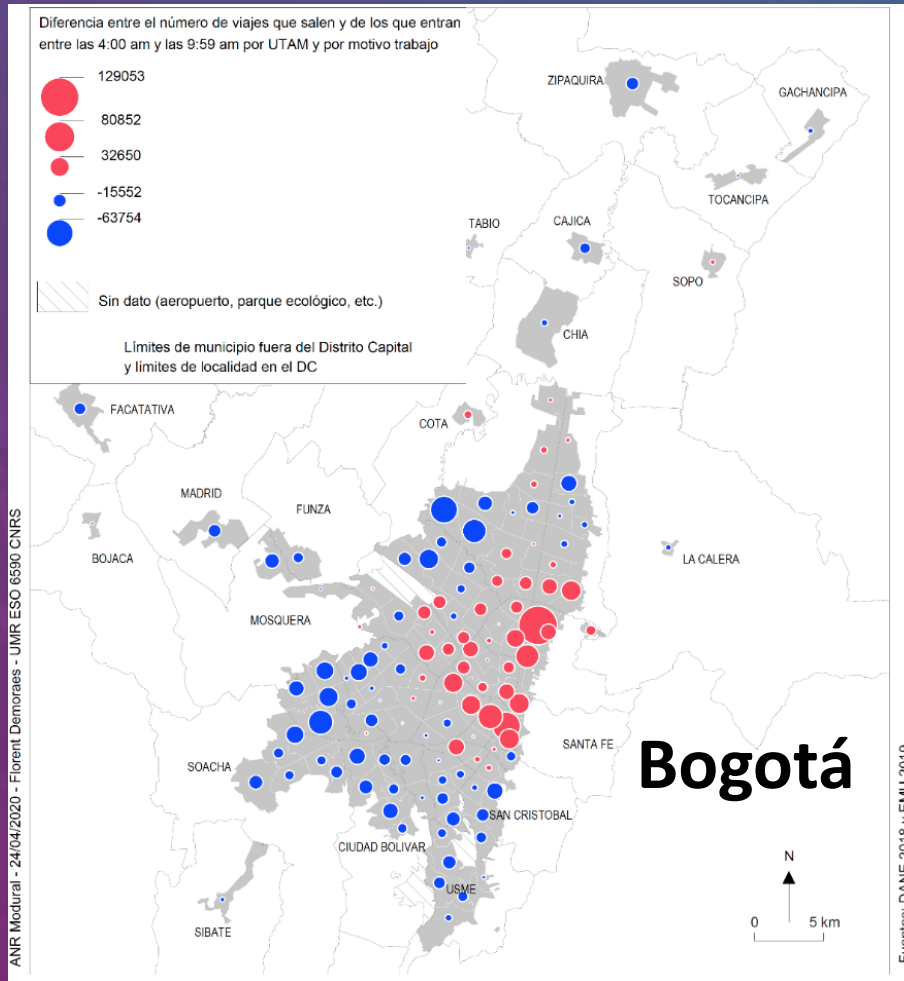
Puente Nuevo - Ate, Lima, J. Robert 2018

Texto de presentación del proyecto:

<https://modural.hypotheses.org/le-projet-modural/el-proyecto>

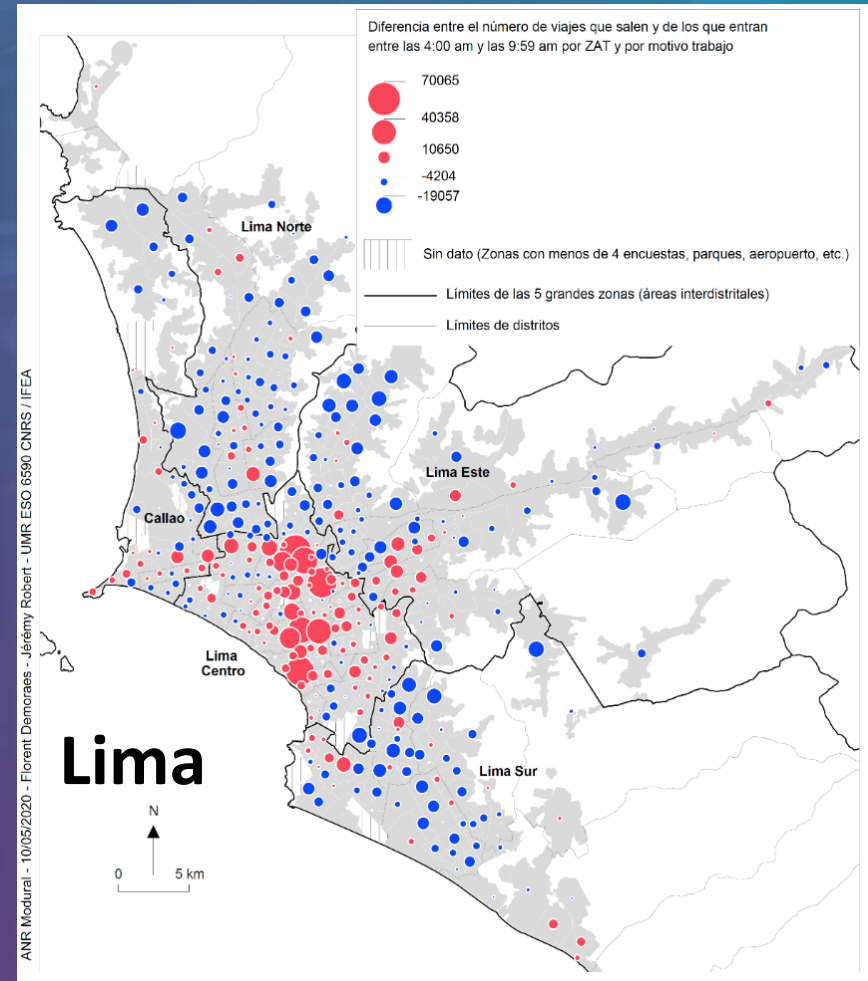


Contexto: polarización de los flujos hacia el centro



Atlas Bogotá (2020):

<https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-02887070>



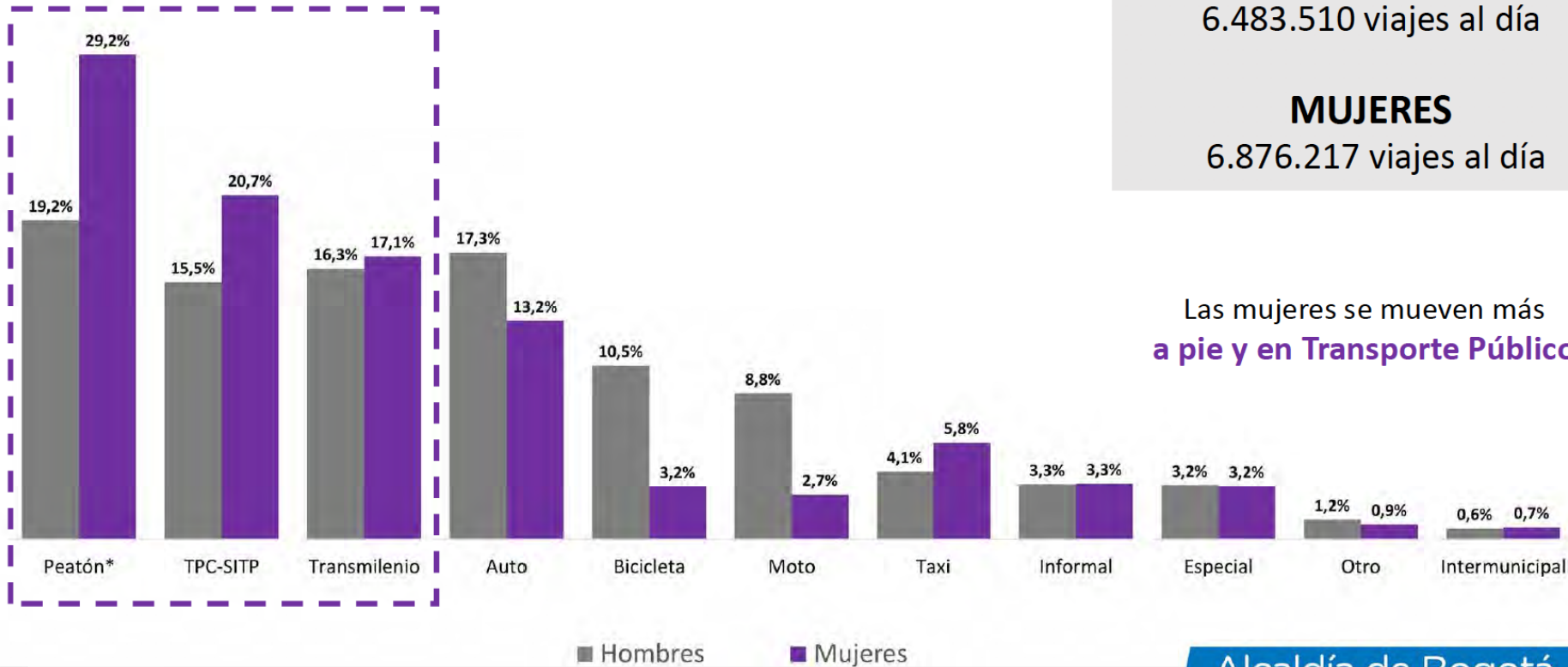
Atlas Lima (2020):

<https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-02948655>

En Bogotá

LAS MUJERES SON QUIENES SE MUEVEN DE FORMA MÁS SOSTENIBLE

Distribución modal por género en Bogotá



HOMBRES
6.483.510 viajes al día

MUJERES
6.876.217 viajes al día

Las mujeres se mueven más
a pie y en Transporte Público



Encuesta de
movilidad Bogotá
(2019)

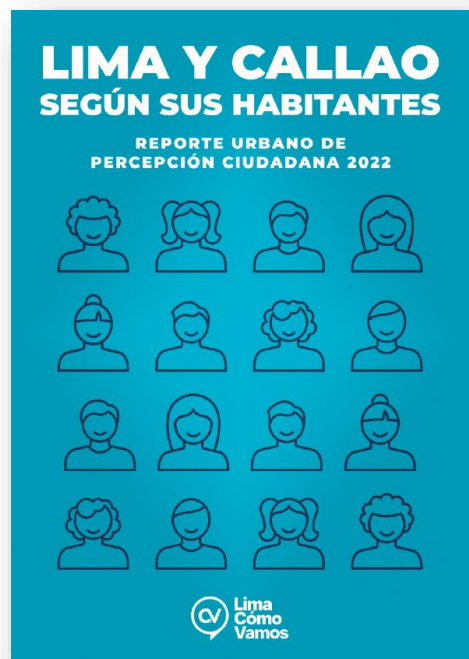
<http://www.simur.gov.co/portal-simur/datos-del-sector/encuestas-de-movilidad/>

Alcaldía de Bogotá

* Viajes peatonales mayores o iguales a 15 minutos

En Lima

En un día regular, desde que sale de su casa, ¿cuáles son los modos de viaje que usa en su recorrido a su trabajo o centro de estudios? por género, NSE y zona



	HOMBRES	MUJERES	A	B	C	D	E
Bus	37.9%	36.5%	17.2%	38.1%	38.1%	36.6%	38.8%
Combi o cúster	27.9%	33.7%	23.1%	23.3%	31.0%	39.0%	24.9%
Camino o voy a pie	21.8%	32.6%	5.9%	20.4%	29.0%	33.3%	16.5%
Mototaxi	15.0%	18.0%	2.0%	5.3%	18.4%	23.0%	25.6%
Auto propio	14.0%	6.6%	46.3%	25.5%	7.0%	1.4%	0.0%
Colectivo	4.2%	6.5%	3.9%	5.4%	4.9%	5.9%	6.0%
Metropolitano	3.9%	5.8%	0.0%	8.3%	4.6%	3.5%	0.0%
Taxi por aplicación	2.8%	6.5%	7.8%	7.9%	5.0%	.9%	0.0%
Metro de Lima	5.2%	3.4%	2.3%	8.1%	3.6%	3.0%	3.3%
Bicicleta	6.6%	1.3%	8.1%	4.6%	3.9%	4.4%	0.0%
Taxi regular	2.6%	3.6%	3.2%	2.6%	3.6%	3.1%	0.0%
Motocicleta propia	4.1%	.6%	1.0%	1.7%	2.7%	0.5%	13.6%
No sabe	1.2%	2.3%	0.0%	2.3%	1.2%	2.7%	0.0%
Corredores complementarios	1.3%	1.9%	2.3%	1.1%	1.7%	0.6%	8.1%
Otros	0.3%	0.0%	0.0%	0.6%	0.1%	0.0%	0.0%

Principales barreras de movilidad para las mujeres en las periferias



Tipo de ocupación (trabajo más precario; caso de las Trabajadoras del hogar)

Inseguridad (entorno urbano local y metropolitano)

- Viajar acompañada
- Mantenerse alerta
- Restricción de horarios (inmovilidad)
- Modos específicos (más carros)

Tarea de cuidado (tarea del hogar + cuidado de personas dentro y fuera del hogar)

Arreglos intrafamiliares

- modos
- reparticiones de roles “quien viaja, quien cuida”

Dificultades exacerbadas para los sectores populares que residen en las periferias

¿Qué establece la norma peruana en temas de género en el sector del transporte ?

La norma peruana sobre el acoso sexual y las estrategias desarrolladas en el marco del proyecto CIMO – Ciudades en Movimiento.



Acoso sexual: concepto y Ley N°30314

El acoso sexual en espacios públicos es la **conducta física o verbal**, de **naturaleza o connotación sexual**, realizada por una o más personas, en contra de otra u otras personas, **quienes no desean o rechazan estas conductas** por considerar que afectan su dignidad, sus derechos fundamentales como la libertad, la integridad y el libre tránsito, creando en ellas hostilidad, degradación y humillación. (Ley N°30314, Ley para prevenir y sancionar el acoso sexual en espacios públicos).

Puede tratarse de:

- Formas con contacto físico
- Formas sin contacto físico

PROTOCOLO DE ATENCIÓN ANTE ACTOS DE ACOSO SEXUAL EN EL TRANSPORTE TERRESTRE



¿ Dónde estamos?

Nivel nacional: reuniones y capacitaciones en MTC al personal de PROMOVILIDAD

Revisión interna del proyecto de Resolución Directoral del curso de Capacitación a transportistas

Entrega de materiales de capacitación e informativos (Tríptico) a Promovilidad por parte de GIZ

En las ciudades Piura, Arequipa y Trujillo: reuniones y capacitaciones al personal de las municipalidades

Diagnóstico: situación actual del acoso sexual en transporte público desde una perspectiva de género y cómo el acoso sexual afecta a los patrones de movilidad en las ciudades de Piura, Arequipa y Trujillo.



Ley N°30314

La Ley N°30314 identifica el acoso como un delito y que se debe denunciar a la policía. El acoso sexual en espacios públicos es la **conducta física o verbal, de naturaleza o connotación sexual**, realizada por una o más personas, en contra de otra u otras personas, quienes **no desean o rechazan estas conductas**, por considerar que afectan su dignidad, sus derechos fundamentales como la libertad, la integridad y el libre tránsito, creando en ellas hostilidad, degradación y humillación.

Acoso Sexual	
Acoso severo	Presiones tanto físicas como psíquicas para tener contacto sexual
Acoso fuerte	Manos, sujetar, acorralar
Acoso moderado	Llamadas, cartas o invitaciones con intenciones sexuales
Acoso leve	Chistes, conversaciones de contenido sexual, miradas o gestos lascivos, muecas

Se recomienda agregar aquí una frase que llame la atención del conductor

Pasos del Protocolo acoso sexual para los conductores

La víctima comunica los hechos a conductor/a o cobrador/a

El conductor escucha sin juzgar ni cuestionar

El conductor saba a la víctima y acompañante

Informa a su víctima la activación del protocolo, así:

Llamar:

- Policía
- Serenaipo
- Fiscalizador &

- Tome datos de ubicación y hora

- De ser posible identifiquen al conductor

- Deriva el caso al CENI

Policía

- Presencia e ingreso al espacio
- Anota en la víctima, tiempo los datos de la víctima y del transporte
- Se inicia a grado de libertad al conductor
- Se realiza el caso
- Se no encuentran el agresor al momento de salir, se toma el reporte de la víctima y se dirige al Centro de Asesoría y Atención

Gobierno Local Regional (Serenaipo)

- Fiscalizador/a
- Se genera con víctima y transporte
- Toma sus datos
- Chequea en el CENI la Conducta de la víctima
- Deriva el caso al CENI

IMPORTANT!

El conductor debe referir a la víctima

En caso de fuga del presunto acosador, se

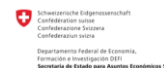
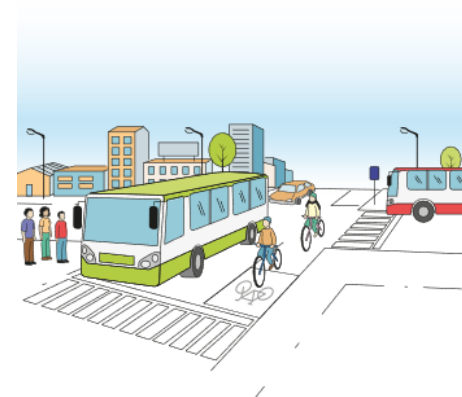
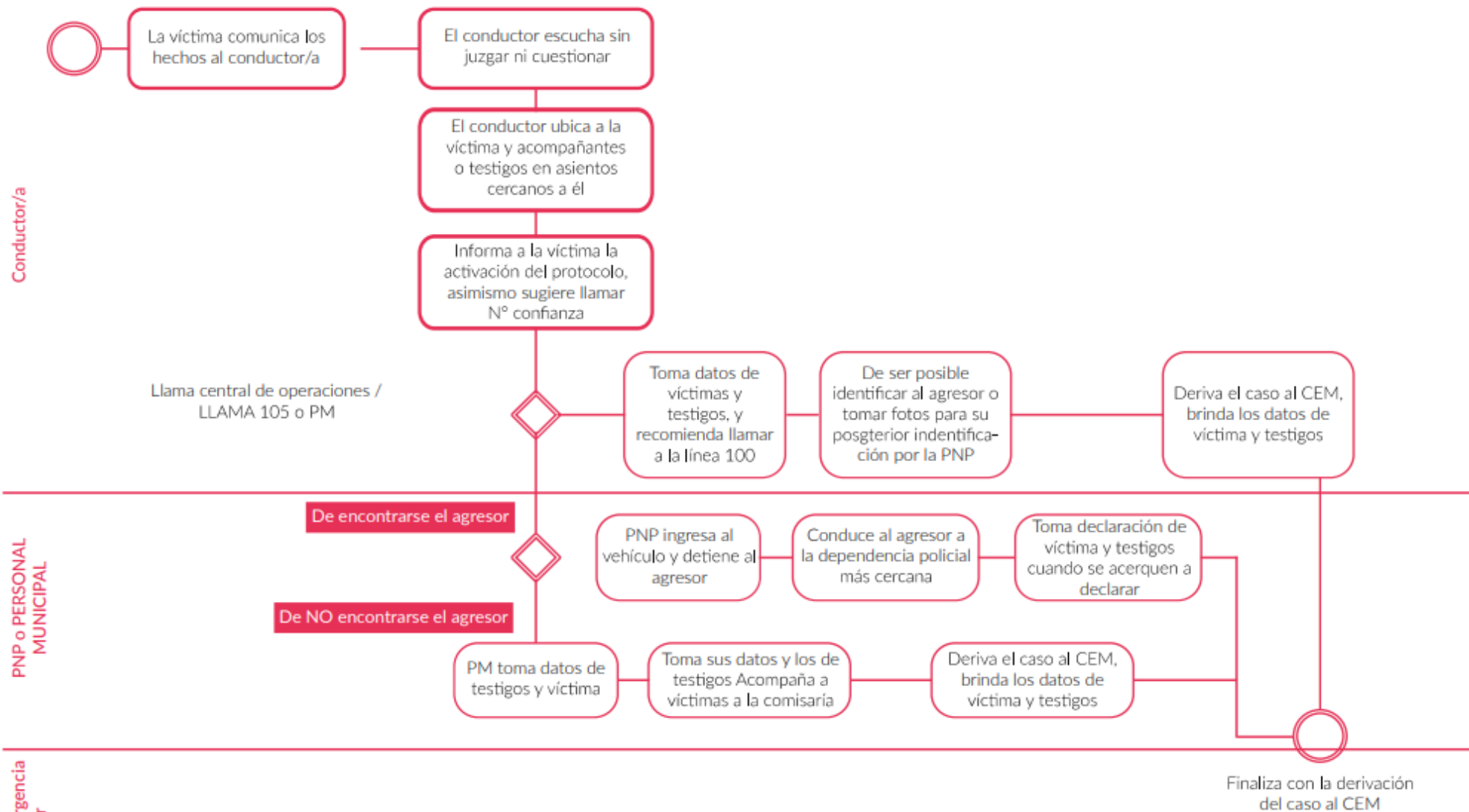
Números útiles

105 POLICIA

100 Centro de emergencia Mu



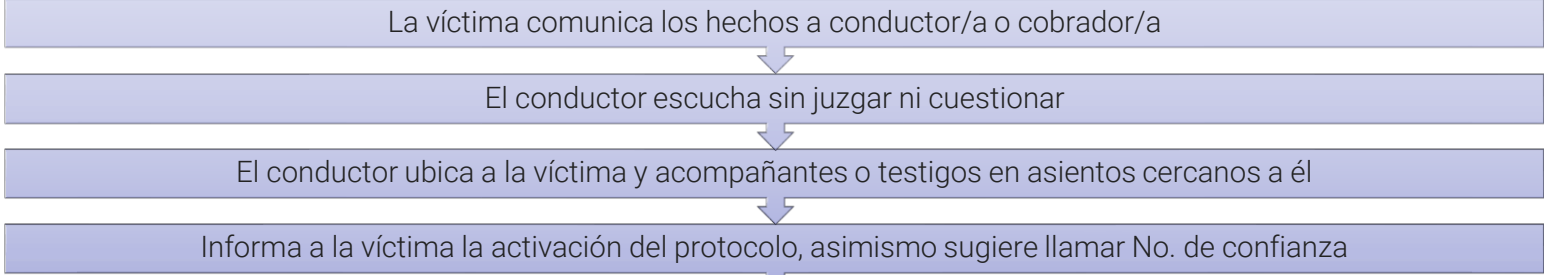
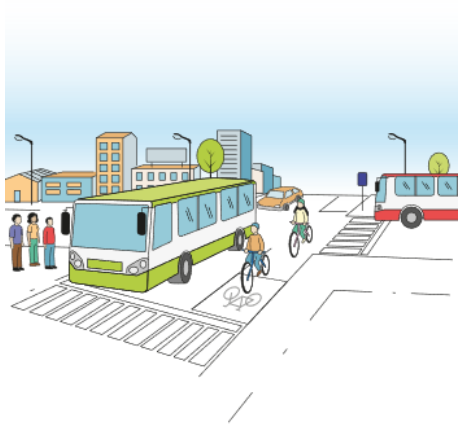
Anexo 2: Flujograma de Protocolo atención en el Transporte Terrestre de Personas de Ámbito Provincial y Regional



Departamento Federal de Economía, Formación e Investigación GIZ
Secretaría de Estado para Asuntos Económicos SECO

CIMO

Ciudades en movimiento



Llamar:

- Policía
- Serenazgo
- Fiscalizador &

- Toma datos de víctimas y testigos y recomienda llamar a la línea 100
- De ser posible identificar el agresor o tomar fotos para su posterior identificación por la PNP
- Deriva el caso al CEM, brinda los datos de víctima y testigos

Policía

- Procede a detener el agresor alejado de la víctima, tomará los datos de la víctima y los testigos
- Se indica a dónde se llevará al agresor
- Debe avisar al CEM
- De no encontrarse el agresor el personal policial tomará los datos de la víctima y los testigos

Gobierno Local o Regional (Serenazgo, Fiscalizador)

- Se presenta con la víctima y los testigos y toma sus datos
- Debe avisar al CEM
- Acompaña a la víctima a la Comisaría de la PNP y brinda el soporte necesario

Si no se encuentre a personal Policial o Municipal

- El conductor/a o la tripulación procura de ser factible tomar fotos o videos al agresor para su identificación posterior, los cuales entrega a la víctima.
- Se recomienda a la víctima llamar a la línea 105 de la PNP o acercarse a la dependencia policial más cercana para realizar la denuncia

Gracias por su atención

Manténgase en contacto



Subscribe to our newsletter here



Mobiliseyourcity.net



contact@mobiliseyourcity.net



[@MobiliseCity](https://twitter.com/MobiliseCity)



[MobiliseYourCity](https://www.facebook.com/MobiliseYourCity)



[MobiliseYourCity](https://www.linkedin.com/company/MobiliseYourCity)



Codatu



AFD



Mobilise
Your City