

La perspectiva de género en las infraestructuras de vialidad y transporte

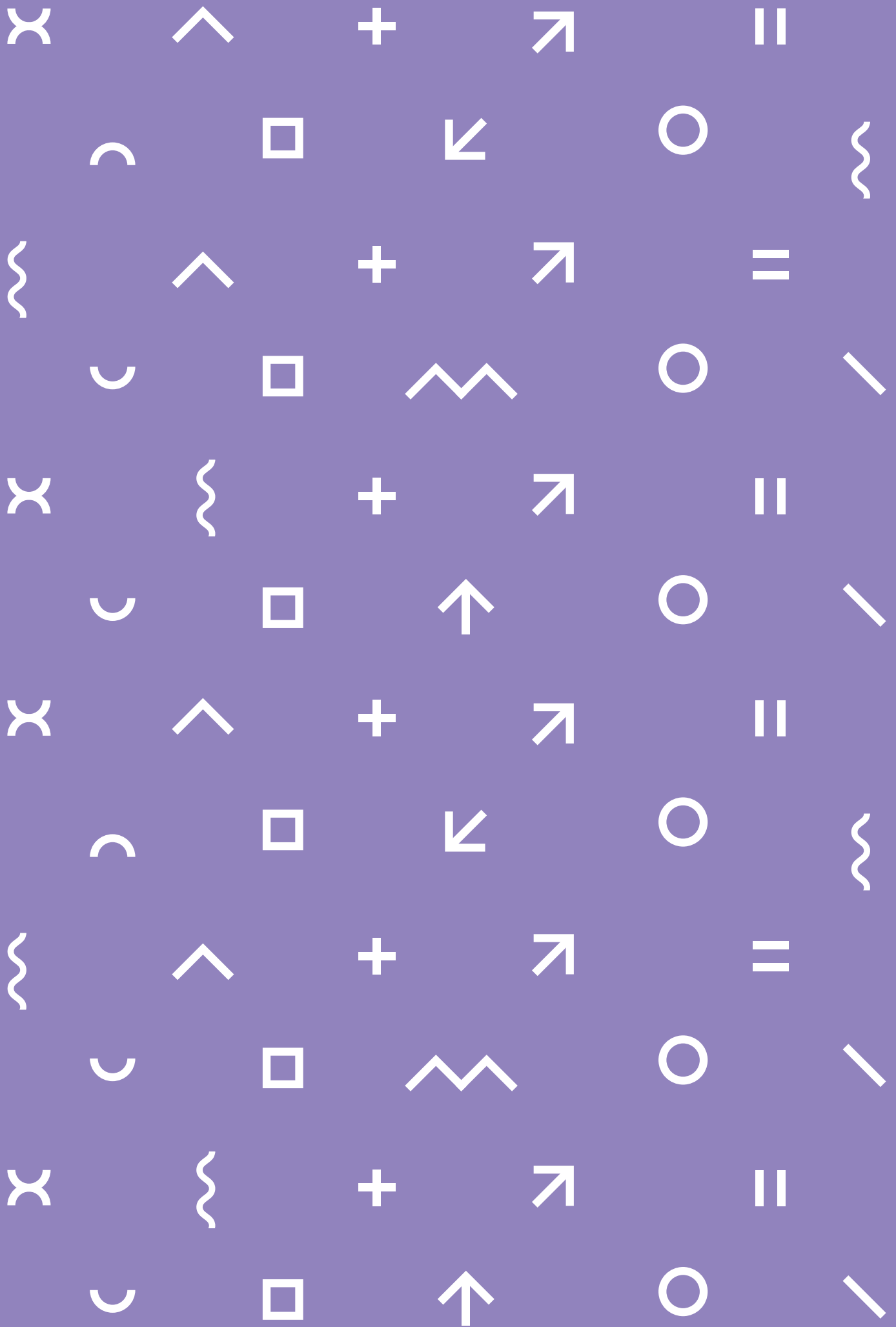


Ministerio de
Obras Públicas
Argentina

ONU
MUJERES



UNOPS



La perspectiva de género en las infraestructuras de vialidad y transporte



Ministerio de
Obras Públicas
Argentina



COLECCIÓN MANUALES

LA PERSPECTIVA DE GÉNERO EN LA OBRA PÚBLICA

Manual 3. La perspectiva de género en las infraestructuras de vialidad y transporte Argentina, 2023

AUTORÍA

Ana Falú, consultora principal

CONTRIBUCIONES DE

Leda Pereyra (consultora especialista),
Cintia Rizzo y Adriana Vaghi

DIRIGIDO POR

María Pía Vallarino, Cecilia Alemany

COORDINACIÓN GENERAL

Lisa Solmirano, Florencia Moragas,
Anabella Roitman y María Sansot

EDITADO POR

Luciana Pellegrino, Dalia Virgilí Pino
y Analía Hanono

CORRECCIÓN

Isabel Coello

DISEÑO EDITORIAL

Karla A Díaz Villarreal

LEÍDO

Dirección Nacional de Vialidad y Corredores
Viales S.A., Dirección General de Prensa y
Comunicación del Ministerio de Obras
Públicas de la Nación (MOP)

AGRADECIMIENTOS

Ignacio Lacasta, Elisa Roth y María Cazut
(UNOPS), Dirección Nacional de Gestión de
Infraestructura del Transporte del Ministerio
de Obras Públicas de la Nación (MOP)

PALABRAS CLAVE

Manual Género – Políticas Públicas –
Infraestructura vial - Movilidad y Transporte

Este manual se elaboró en el marco del acuerdo entre la Oficina de Naciones Unidas de Servicios para Proyectos (UNOPS) y ONU Mujeres para el desarrollo del proyecto “Asistencia Técnica para el avance de la igualdad de género en las políticas y estándares de los programas y proyectos del Ministerio de Obras Públicas de la Nación (MOP)”.

Para obtener autorización para la reproducción, traducción y almacenamiento mediante cualquier medio, sistema o transmisión, la solicitud deberá dirigirse a la oficina de ONU Mujeres argentina@unwomen.org

1a ed. - Ciudad Autónoma de Buenos Aires:
Ministerio de Obras Públicas, 2023.
Libro digital, PDF

Archivo Digital: descarga y online
ISBN 978-631-90330-2-1

Índice

Sección I.	16
<hr/>	
APROXIMACIÓN CONCEPTUAL Y TEÓRICA A LAS INFRAESTRUCTURAS DE VIALIDAD Y TRANSPORTE	16
<hr/>	
1.1 La perspectiva de género en las infraestructuras de vialidad y transporte	17
1.2 Brechas y desigualdades de género en las infraestructuras de vialidad las y transporte	23
1.3 Inseguridad y violencia en las infraestructuras de vialidad y el transporte contra las mujeres y diversidades en las infraestructuras de vialidad y transporte	34
1.4 Instrumentos de equiparación	38
Sección II.	48
<hr/>	
LA TRANSVERSALIZACIÓN DE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO EN LAS INFRAESTRUCTURAS DE VIALIDAD Y TRANSPORTE	48
<hr/>	
2.1 El ciclo de la Obra Pública en las infraestructuras de vialidad y transporte	49
2.2 Transversalización de la perspectiva de género en el ciclo de obras de infraestructura de vialidad y transporte	50
Fase 1. Planificación de la Obra Pública de vialidad y transporte	52
Fase 2. Diseño y evaluación de proyectos de vialidad y transporte	67
Fase 3. Gestión administrativa y financiera de las obras	81
Fase 4. Ejecución y seguimiento de las obras	89
Fase 5. Monitoreo y retroalimentación del ciclo	98
REFLEXIONES FINALES	110
<hr/>	
ANEXOS	113
<hr/>	
BIBLIOGRAFÍA	128
<hr/>	

Lista de figuras

-
- Figura 1. Gráfico comparativo de Movilidad del Ciudadano, España
-
- Figura 2. Tipos de viajes que realizan mujeres y varones
-
- Figura 3. Reparto modal de transporte de las mujeres en diez ciudades argentinas
-
- Figura 4. El uso del transporte público por género en tres ciudades de América Latina
-
- Figura 5. Un día laboral para varones y mujeres
-
- Figura 6. Composición del personal según género y año para DNV y CVSA
-
- Figura 7. Mujeres en puestos jerárquicos del sector transporte en Argentina
-
- Figura 8. Lugares o situaciones en las que se siente inseguro/o muy inseguro/a. Total urbano (en %). Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA)
-
- Figura 9. Situaciones de inseguridad (acoso y robo/peleas) vistas (círculo externo) y experimentadas (círculo interno) según género, en el transporte público (en %). Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA)
-
- Figura 10. Patrones de movilidad por género según la Encuesta ENMODO 2009-2010 en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires
-
- Figura 11. Etapas de implementación de la Norma Chilena 3262
-
- Figura 12. Diagrama de Alineación estratégica entre los ejes y líneas de acción del Plan Estratégico de Género y Movilidad
-
- Figura 12. Indicadores para índice de Vulnerabilidad Territorial para Cartográfica de los Cuidados, Córdoba
-
- Figura 13. Principales hallazgos de la participación de mujeres en la cadena de valor de la construcción vial en Paraguay
-

Siglas y abreviaciones

A	AMBA	Área Metropolitana de Buenos Aires
	ANSV	Agencia Nacional de Seguridad Vial
	APP	Autotransporte Público de Pasajeros
B	BID	Banco Interamericano de Desarrollo
C	CABA	Ciudad Autónoma de Buenos Aires
	CAF	Banco de Desarrollo de América Latina y el Caribe
	CAMARCO	Cámara Argentina de la Construcción
	CDMX	Ciudad de México
	CEPAL	Comisión Económica para América Latina y el Caribe
	CISCSA	Centro de Intercambio y Servicios para el Cono Sur Argentina
	CVSA	Corredores Viles S.A.
	D	DNV
E	EIA	Evaluación de Impacto Ambiental y Social

	EMT	Empresa Municipal de Transportes de Madrid
	ENMODO	Encuesta de Movilidad Domiciliaria
	ENV	Encuesta Nacional de Victimización
	EPH	Encuesta Permanente de Hogares
	ESMS	Ella se Mueve Segura
F	FIA	Federación Internacional de Automóviles
G	GCBA	Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires
	GIS	Sistemas de Información Geográfica
	GIZ	Sociedad Alemana de Cooperación Internacional
I	ITDP	Institute for Transportation and Development Policy
	ITF	Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte
	INDEC	Instituto Nacional de Estadística y Censo
	LGBTI+	Lesbianas, gays, bisexuales, travestis, transexuales, transgénero e intersex. El signo + amplía a otras orientaciones sexuales e identidades no binarias y no heteronormadas
J	JICA	Agencia Japonesa Internacional de Cooperación

M	MAS	Programa Movilidad y Accesibilidad Sostenible, MOP
	MMyD	Ministerio de las Mujeres y de la Diversidad de la Provincia de Neuquén - Argentina
	MOP	Ministerio de Obras Públicas - Argentina
	MOPC	Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones - Paraguay
	MOPTVDU	Ministerio de Obras Públicas Transporte, Vivienda y Desarrollo Urbano - El Salvador
N	NCh	Norma chilena de calidad
	ODS	Objetivos de Desarrollo Sostenible
O	OIT	Organización Internacional del Trabajo
	OMSA	Oficina Metropolitana de Servicios de Autobuses, Santo Domingo, República Dominicana
	ONU	Organización de las Naciones Unidas
	ONU Mujeres	Entidad de las Naciones Unidas para la Igualdad de Género y el Empoderamiento de las Mujeres
P	PET	Pliegos de Especificaciones Técnicas
	PPG	Presupuesto con Perspectiva de Género
	PNUD	Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo

S	SBASE	Subterráneos de Buenos Aires Sociedad del Estado
	SUBE	Sistema Único de Boleto Electrónico
	SEMOVI	Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México
	SERNAMEG	Servicio Nacional de la Mujer y la Equidad de Género, Chile
	SIGIC	Sistema de Gestión en Igualdad de Género y Conciliación, Chile
T	TDR	Términos de Referencia
	TTNB	Personas trans, travestis y no binarias
U	UBA	Universidad de Buenos Aires
	UGPGyD	Unidad de Gestión en Políticas de Género y Diversidad, DNV, Argentina
	UNOPS	Oficina de las Naciones Unidas de Servicios para Proyectos
	UOCRA	Unión Obrera de la Construcción de la República Argentina
	USAID	Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional
W	WSA	Auditoría de Seguridad de Mujeres
	WRI	World Resources Institute

Prólogo

El desafío de transversalizar la perspectiva de género en los sectores de vialidad y transporte

El Estado cumple un rol protagonista como dinamizador del desarrollo del país y, en ello, la Obra Pública es una herramienta central, porque organiza y transforma el territorio, moviliza la economía, genera puestos de trabajo y redistribuye oportunidades. Solo es posible pensar en un crecimiento sostenible si es con inclusión. Por eso, desde el inicio de esta gestión gubernamental, se trabajó con un objetivo principal: construir una Argentina federal y con más igualdad.

Esto implicó aumentar la presencia del Estado Nacional en todas las provincias, poner en valor las capacidades particulares de cada población, generar políticas e iniciativas que apuntan a promover nuevas y mejores condiciones de desarrollo desde los centros urbanos hasta las zonas rurales para conectarlos, impulsarlos y, transversalmente, cerrar brechas de desigualdad.

La creación del primer Ministerio de las Mujeres, Géneros y Diversidad de la Nación, la búsqueda de transversalizar la perspectiva de género en todo el plan de Gobierno y, particularmente, el trabajo articulado con el Ministerio de Obras Públicas, fueron pasos decisivos en este camino.

En estos años, hemos logrado incorporar la perspectiva de género en los pilares de la Obra Pública. En el caso particular de las vialidades y el transporte, implicó poner el foco en las necesidades diferenciales de género, sociales y físicas de estos sistemas: indagar cómo se han pensado, cómo están diseñados, cómo se ejecutan, cómo es la participación de las mujeres y los varones en el sector, y plantear diferentes propuestas para mejorarlo.

Las infraestructuras de conectividad vial y transporte favorecen el desarrollo económico y social del país; por ende, achicar las desigualdades existentes dentro de sus estructuras impulsará un efecto dinamizador de igualdad en toda la sociedad. Este tercer manual explica estos principios y abre una oportunidad para pensar cómo avanzar hacia una Argentina más justa e igualitaria, desde la perspectiva del transporte y la vialidad.

Este documento invita a fortalecer y continuar el proceso de transformación iniciado en 2019. Es la síntesis de un gran trabajo que proyecta futuro y continuidad: una herramienta para seguir incorporando la perspectiva de género en los procesos de gestión, políticos y técnicos, poniendo el foco en la inclusión y en el rol clave que tiene la Obra Pública como parte de una política de Estado integral y articulada que apunte a garantizar la igualdad de oportunidades entre los géneros.

Gabriel Katopodis
Ministro de Obras Públicas de
la Nación

Ayelén Mazzina
Ministra de las Mujeres, Géneros
y Diversidad de la Nación

Prefacio

Las infraestructuras de vialidad y de transporte son de gran importancia tanto para proveer los medios para conectar puntos y personas, como para garantizar el ejercicio de los derechos de la ciudadanía de acceder a servicios esenciales, oportunidades productivas y a los mercados. También son indispensables para crear y fortalecer vínculos y relaciones entre los diferentes territorios y sus comunidades.

A pesar de la percepción generalizada de que las infraestructuras son neutrales al género, existe evidencia que demuestra que el acceso y uso de las carreteras y de los medios de transporte varía considerablemente entre personas según su género, edad o condiciones físicas. El acceso a servicios de salud y educación, a transportes accesibles y seguros o tener la oportunidad de llevar adelante emprendimientos y actividades económicas depende muchas veces de cómo fue planificada, diseñada y construida la infraestructura vial y cómo fueron dispuestos los servicios y opciones de transporte. Cuando se analiza el sector del transporte desde el enfoque de género y diversidad, se revela un contexto donde las mujeres y LGBTI+ acceden a muy pocos y determinados puestos de trabajo, debido a la persistencia de un supuesto de que operar medios de transporte, construir infraestructura, reparar maquinaria, etc., es una tarea reservada para varones.

Las mujeres son además quienes se ocupan de gran parte de las responsabilidades de reproducción social y de cuidado, por lo que sus viajes son mucho más complejos e implican recorridos de diversos puntos y paradas, llevar bultos o ir acompañadas de menores de edad, personas con discapacidad o que requieran algún tipo de asistencia. Además, son quienes más experimentan violencia e inseguridad durante el uso de los servicios de transporte, ya sea desde la caminata hacia una parada, la falta de iluminación adecuada, o la experiencia dentro del vehículo.

Estas circunstancias, entre muchas otras, marcan la necesidad de incorporar un enfoque de género y diversidad en la planificación de infraestructura vial y de transporte. Un diseño concebido desde esta perspectiva tendrá en cuenta las necesidades, usos e impactos potenciales de estas infraestructuras en mujeres, varones, infancias y grupos que podrían encontrarse en desventaja. Esto puede implicar, entre otras cosas, desarrollar carreteras que faciliten el acceso a centros de salud y escuelas; pavimentar y mantener otras existentes para todas las condiciones meteorológicas; implementar soluciones de iluminación sostenibles y rentables a lo largo de corredores viales y pedestres para garantizar mayor seguridad; asegurar las medidas de diseño universal para garantizar la accesibilidad de las personas con movilidad reducida y promover mayores oportunidades de empleo, incluida la contratación de mujeres y otros miembros de la comunidad como trabajadores en la construcción, explotación y mantenimiento de las carreteras.

Jerarquizar y potenciar la transversalización de esta perspectiva es uno de los esfuerzos conjuntos asumidos por el Ministerio de Obras Públicas, ONU Mujeres y UNOPS desde el año 2019, a través de la creación de una alianza que provee asistencia técnica al MOP para avanzar en la agenda de igualdad dentro del organismo y en el sector de la Construcción. Una de las acciones centrales ha sido el desarrollo de la colección de manuales temáticos, entre los cuales se encuentra esta entrega, la tercera de una serie de cuatro que integran la colección.

Esperamos que esta publicación sirva de guía orientativa para quienes estén involucrados en la planificación e implementación de proyectos de infraestructura vial y de transporte, y que las múltiples oportunidades de acciones presentadas animen a incorporar la perspectiva de género, diversidad e inclusión en su trabajo. Confiamos en que el sector de la Obra Pública en Argentina está listo para sumarse a este cambio de paradigma, en el que las infraestructuras públicas benefician a todas las personas con la meta de no dejar a nadie atrás.

Fernando Cotrim Barbieri

Director de la oficina multipaís
de UNOPS en Argentina

Cecilia Alemany

Directora regional adjunta para las
Américas y el Caribe de ONU Mujeres
y representante en Argentina

Presentación

Este manual fue concebido para abordar el aspecto físico y la dinámica de funcionamiento de las vialidades y el transporte. Son ámbitos estratégicos, aunque muy diversos, tanto en su dimensión económica y laboral como instrumental para posibilitar la reproducción de la vida cotidiana.

Para observar las infraestructuras viales y el transporte desde una perspectiva de género se plantean dos grandes cuestiones: la inclusión de mujeres y LGBTI+, por un lado, como personal de trabajo de los sectores que desarrollan la infraestructura vial y de transporte y, por otro lado, como personas usuarias del sistema o de los subsistemas.

Comparativamente el sector transporte es más inclusivo que el de infraestructura vial. Trabajan más mujeres y LGBTI+ y se contemplan más las necesidades de esta población en el primero que en el segundo. También, se cuenta con más datos de los comportamientos de las personas usuarias y de la fuerza laboral en el ámbito del transporte, en tanto que en la infraestructura vial no hay datos abiertos o bien se concentran en los vehículos y no en las personas.

El sector de transporte implica pensar los distintos tipos de movilidad: peatonal, automovilística, vehículos pesados, si es terrestre, aéreo o marítimo; en tanto la infraestructura vial supone adentrarse en las lógicas de funcionamiento y organización de rutas nacionales o provinciales, intramunicipales, caminos rurales o urbanos. En todos los casos, deben pensarse las áreas de servicio, equipamientos disponibles y el bienestar de las personas usuarias o trabajadoras.

En el Ministerio de Obras Públicas tenemos la responsabilidad de desarrollar y mantener las rutas nacionales, contribuir al financiamiento del entramado terrestre provincial y municipal, y administrar el pase, control y colecta de recursos derivados de algunos peajes que fueron concesionados al sector privado y hoy están estatizados. Estas competencias ministeriales definen un mapa de actores usuarios y sindicatos que deben ser contemplados en la toma de decisiones.

Sabemos que los patrones de uso y las necesidades de mujeres y LGBTI+ respecto de otra población es específica. En el diseño y planificación de la infraestructura vial tenemos el desafío de incorporar una mirada centrada en lo productivo, la dimensión reproductiva de la vida. Pero faltan estudios que ahonden estas cuestiones y se caracterice mejor qué ocurre con las dinámicas de la proximidad respecto de las grandes distancias. ¿Quiénes se mueven y cómo lo hacen? Y por qué. También qué necesidades se presentan en los respectivos ámbitos laborales, qué cuestiones son contempladas en los convenios colectivos de trabajo, si es que los hay, y qué enfoques presentan los regímenes de licencia.

Identificamos un alto grado de masculinización y estereotipos para desempeñar muchos de los roles que se requieren para contar con una infraestructura vial y de servicios asociados en

buen estado y que otorgue seguridad a las personas usuarias y el personal. La incorporación de tecnología tiene mucho que aportar en este sentido y los sindicatos están bien dispuestos a recalificar al personal y contar con una mayor modernización en todos los sectores. Este contexto se presenta entonces como una gran oportunidad.

Tanto la infraestructura vial como el sector del transporte constituyen interesantes chances para ofrecer puestos de trabajo con horizonte de crecimiento y sueldos regulados de manera paritaria (en términos generales) como alternativas para vivir mejor (haciendo los servicios más accesibles e inclusivos para todas las personas). Por tanto, es clave que el Estado, las empresas, los sindicatos y la ciudadanía en general puedan confluir en un diálogo para articular iniciativas y reformas que requiere toda sociedad que pretenda ser equitativa. Este es nuestro granito de arena.

María Pía Vallarino

Directora de Relaciones Institucionales,
Ministerio de Obras Públicas de la Nación

Propósito del manual

El *Manual 3. La perspectiva de género en las infraestructuras de vialidad y transporte* es una iniciativa del Ministerio de Obras Públicas de la Nación Argentina (MOP) que cuenta con la asistencia técnica de la Entidad de las Naciones Unidas para la Igualdad de Género y el Empoderamiento de las Mujeres (ONU Mujeres Argentina) y de la Oficina de las Naciones Unidas de Servicios para Proyectos (UNOPS Argentina). Su objetivo es servir como instrumento práctico con contenidos teóricos para orientar la acción política y contribuir a la incorporación de la perspectiva de género en el ciclo de la Obra Pública. Este manual es el tercero de una colección de cuatro y está diseñado y pensado como una herramienta para aportar conceptos, recomendaciones y ejemplos de buenas prácticas de transversalización de la perspectiva de género en infraestructuras de vialidad y transporte.

La iniciativa se enmarca en el compromiso del MOP de promover una estrategia que garantice mayores niveles de igualdad y transversalización de la perspectiva de género en las políticas del Estado, en cumplimiento con los compromisos internacionales, reflejados en la Declaración y Plataforma de Acción de Beijing (ONU Mujeres, 1995), la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, en particular el Objetivo de Desarrollo Sostenible N° 5 relativo a la igualdad de género; y en concordancia con el Plan Nacional de Igualdad en la Diversidad 2021-2023 (MMGyD, 2021), el Plan Nacional de Acción contra las Violencias por Motivos de Género 2020-2022 y 2022-2024¹, la Ley 27.636 de 2021 de Promoción del Acceso al Empleo Formal para Personas Travestis, Transexuales y Transgénero “Diana Sacayán- Lohana Berkins” y la ratificación del Convenio 190 de la Organización Internacional del Trabajo sobre eliminación de la violencia y el acoso en el mundo del trabajo.

Las obras de vialidad y transporte son fundamentales para las vidas cotidianas y laborales de la población en su conjunto, y en particular de las mujeres, dados los roles que éstas tienen asignados en la reproducción social y en los cuidados. Estas infraestructuras contribuyen a equiparar tiempos y disminuir las brechas de género, sociales y económicas. Además, las obras de vialidad cumplen un rol relevante en la generación de empleo en el sector, tanto en la operación del transporte público como en el diseño de proyectos y su ejecución.

El presente manual aborda el doble desafío de visibilizar, por un lado, las brechas en el acceso al mercado laboral de la vialidad y el transporte, y, por otro, evidenciar cómo influyen en éstas los comportamientos socioculturales de las personas situadas en puestos de toma de decisiones (políticas, técnicas y presupuestarias) y los de las personas usuarias. Se trata pues, de analizar estas dimensiones y brindar herramientas para incorporar la perspectiva de género en el quehacer político y técnico. Asimismo, el manual quiere contribuir a poner en el centro a las

1 Plan disponible en: <https://www.argentina.gob.ar/generos/plan-nacional-de-accion-contra-las-violencias-por-motivos-de-genero-2022-2024>

personas, superando así abordajes enfocados solo en un concepto de los desplazamientos como movimientos desde un lugar hacia otro. Se parte de la premisa de que las prácticas y experiencias de movilidad y accesibilidad son diversas, dadas las necesidades diferenciales de las personas usuarias según género, edad o existencia de alguna discapacidad, entre otros factores. Conocer esta diversidad y desigualdad en el uso es también esencial para abonar el debate sobre cómo se piensan los sistemas viales y de transporte, quiénes y cómo los diseñan y ejecutan.

El sector de vialidad y transporte es además un sector altamente masculinizado. En Argentina, según datos del Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social de la Nación, los puestos de trabajos en el sector transporte terrestre sumaban 310.644 a fines de 2021. De ese total, un 7% de los puestos los ocupaban mujeres (20.666), mientras que el 93% restante (289.978) eran ocupados por varones².


El Plan de Obras Públicas para el Desarrollo de la Nación Argentina Grande desarrollado por el MOP en 2022, integra como uno de sus cuatro ejes principales la dimensión de la infraestructura vial, tanto rural como urbana y sostiene la relevancia de este tipo de obras en la creación de empleo, y la decisiva importancia en el desarrollo del país. Desde una perspectiva de género, el Plan Argentina Grande constituye una propuesta de desarrollo a partir de la generación de una matriz alternativa, mediante la creación de corredores viales que mejoren las condiciones de circulación (a través de rutas seguras o autovías) y dando impulso a la conectividad federal y de regiones. El plan busca promover una distribución de oportunidades más igualitarias para el conjunto de la sociedad y de integrar activamente las distintas regiones del país. En este sentido, el presente manual contribuye con el logro de los objetivos de Argentina Grande.

Dirigido al funcionariado y a los equipos técnicos a cargo de la Obra Pública en los distintos niveles de gobierno –nacional, provincial y local– y en otros entes gubernamentales, este es también un material de interés para el sector privado, cámaras empresariales, sindicatos y organizaciones de la sociedad civil vinculadas al sector de la Construcción. La invitación a la reflexión y a la acción en lo que concierne a la planificación, el diseño y la ejecución de obras viales y de transporte con perspectiva de género se extiende a toda la región de América Latina, dadas las características similares de los territorios, la combinación de áreas extensas de ciudades y ruralidad, así como la diversidad de ecosistemas.

El manual *La perspectiva de género en las infraestructuras de vialidad y transporte* se estructura en dos secciones. Una primera, más teórica, expone los conceptos y abordajes metodológicos acerca de la importancia y necesidad de analizar y actuar sobre la vialidad y el transporte desde una perspectiva de género. En particular, es fundamental analizar y evidenciar la relación entre, por un lado, la movilidad diferencial de las personas, según su género y rango etario, y, por otro, las infraestructuras presentes o no en el territorio. En una segunda sección, más práctica, se abordan las fases del ciclo de la Obra Pública, analizando aspectos a tener en cuenta y recomendaciones para transversalizar la perspectiva de género en este tipo de obra. Para ello, se recuperan ejemplos y buenas prácticas de experiencias de incorporación del enfoque de género ya implementadas a nivel internacional, regional y nacional.

2 Fuente: <https://bit.ly/3YEQANI>

Aproximación
conceptual y teórica a las
infraestructuras de vialidad
y transporte desde la
perspectiva de género



1.1 La perspectiva de género en las infraestructuras de vialidad y transporte

Las infraestructuras de vialidad y el transporte juegan un rol central en la agudización (o alivio) de los procesos de desigualdad y segregación socio-territorial, dado que son ámbitos transversales a toda la sociedad (Ministerio de Transporte, 2019). Asimismo, para algunos grupos sociales, el transporte (o su ausencia) puede constituir un obstáculo para el acceso a otros bienes (Ana Falú, 2015), servicios y oportunidades. Esto es así asumiendo que la inserción social y económica de las personas se encuentra condicionada tanto por la capacidad y las posibilidades que tienen para desplazarse (Le Breton, citado por Avellaneda y Lazo, 2011) como por la concreción y satisfacción efectiva del fin del viaje (Gutiérrez, 2012).

En los últimos años se ha ido generando una agenda innovadora de intervención en el sector de las infraestructuras de vialidad y transporte, como refleja la Meta 11.2 del Objetivo 11 de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de Naciones Unidas. Esta meta plantea la importancia de “proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, accesibles y sostenibles para todas las personas y mejorar la seguridad vial mediante la ampliación del transporte público, prestando atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad” (ONU 2015).



El reconocimiento de las desigualdades y discriminaciones que afectan a las mujeres y LGBTI+ hace necesario repensar estas infraestructuras bajo la premisa de que no son neutrales al género. Desde una mirada interseccional, cuestionar esa neutralidad implica visibilizar cómo inciden estas obras de manera diferente –si se es mujer o varón– en las vidas cotidianas y en las capacidades de accesibilidad y movilidad; implica también analizar la intersección con otros factores, como la posición social, la edad, las discapacidades o la identidad sexual, étnica o racial; ver cómo afectan las obras a las oportunidades de acceso a servicios e infraestructuras. La planificación de la vialidad y el transporte pensados en clave de un sujeto universal que es varón, blanco y heterosexual repercute en la vida de las mujeres y limita sus autonomías³.

Incorporar la perspectiva de género en las infraestructuras de vialidad y transporte e incidir en la disminución de las brechas conlleva tomar en consideración el contexto socioterritorial y las necesidades situadas de las mujeres y LGBTI+. Según la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), América Latina es una de las regiones más urbanizadas del mundo en desarrollo, con más de dos tercios de la población viviendo en ciudades de 20.000 habitantes o más y con el 80% de la población viviendo en zonas urbanas⁴. En la Argentina, esta proporción es del 92%, y se estima que llegará al 94% de la población en 2030 (INDEC, 2020). Asimismo, 7 de cada 10 personas residen en apenas 31 ciudades del país (Banco Mundial, 2020), destacándose una centralización urbana y económica en el Área Metropolitana Buenos Aires (AMBA), en donde reside el 37% de la población total de Argentina, y se produce casi la mitad del PBI nacional (Muzzini et al., 2017).

La actual distribución territorial de bienes, servicios e infraestructuras urbanas muestra, en general, niveles de consolidación y desigualdad socioespacial que tienden a reproducir las dinámicas históricas de desigualdades territoriales. Argentina –como otros países de la región pero en particular por su extensión y grado de urbanización–, exige recorrer grandes distancias para acceder a fuentes de empleo, a centros de aprovisionamiento de alimentos u otros bienes y a servicios esenciales como la salud y la educación. Todo esto en un contexto de altas desigualdades que se expresan también en la calidad de las áreas de vialidades, con algunas no asfaltadas, con falta de iluminación y señalización, y con ausencia de banquetas adecuadas para caminar o de lugares apropiados para la espera del transporte. Cuando se trata de los territorios urbanos, estas desigualdades se materializan en la falta de veredas, calles en mal estado, desigual iluminación, sectores con inexistencia de redes de desagües, falta de arbolado y de mobiliario urbano, por citar algunos ejemplos. La situación se agrava en áreas periféricas, en fragmentos urbanos desiguales, o en asentamientos rurales y sus zonas aledañas, distantes de las áreas centrales.

3 El Observatorio de Igualdad de Género de América Latina y el Caribe de la CEPAL define tres dimensiones para la autonomía de las mujeres: la física (relativa a los cuerpos), la económica (capacidad de generar ingresos propios) y la política (generar condiciones de participación en la vida pública). Estas se encuentran interrelacionadas, por lo que los abordajes para avanzar en la igualdad de género requieren de un enfoque integrador y desde una perspectiva interrelacional. <https://oig.cepal.org/es/autonomias/interrelacion-autonomias>

4 Fuente: <https://www.cepal.org/notas/73/Titulares2>

Es un consenso que la planificación y gestión de las políticas públicas urbanas de infraestructura de vialidad y transporte se caracterizan por una fuerte centralidad en las grandes áreas urbanas (Muzzini et al., 2017), algo que constatan las diferencias en la inversión según fragmentos de territorio donde este tipo de obras ha tenido un mayor o menor desarrollo. Ello incide de forma negativa en la calidad de vida de quienes residen y trabajan en las zonas más postergadas.

El transporte está íntimamente relacionado con la conectividad, con la accesibilidad que garantiza la movilidad al conjunto de la población en las extensas ciudades latinoamericanas de baja densidad. Una primera pregunta que se plantea, pues, es de qué manera la Obra Pública de vialidad y transporte contribuye a la integración social y territorial y en qué medida integra la perspectiva de género. Es decir, hasta qué punto considera los mecanismos de reproducción de la población incorporando las asimetrías sociales, económicas y territoriales de amplios grupos de mujeres en relación a los varones, a otras mujeres y diversidades (Falú, 2015).

Las asimetrías y desigualdades se profundizan en la intersección con el género, donde la variable de inseguridad (tanto efectiva como percibida) restringe el tránsito por los espacios públicos de mujeres y LGBTI+. Por ello resulta fundamental considerar las distintas experiencias y necesidades de desplazamiento de las mujeres y sus prioridades en materia de vialidad y de infraestructuras físicas a ejecutar (puentes, centros de transbordo, espacios de espera, etc). La presencia o ausencia de estas infraestructuras afectan más a mujeres, LGBTI+ y otras personas en situación de desigualdad, quienes además son las principales usuarias del transporte público. En el caso de las mujeres, según un estudio de 2016 del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), constituyen el 50% de las usuarias en la región. En Argentina, también son ellas quienes utilizan el transporte masivo en las grandes urbes en un porcentaje mayor: un 33% en comparación con un 29% de los varones⁵.

Desde finales del siglo XX, autores como Sheller y Urry (2006) comenzaron a incluir en los debates sobre las políticas del sector de vialidad la cuestión de la movilidad, en lo que se denominó el 'giro de la movilidad'. Repensar estas intervenciones desde un abordaje integral implica la vinculación con otras áreas de las políticas públicas que contemplen las dimensiones económica, social y ambiental (Anapolsky y Pereyra, 2012). El nuevo paradigma de inclusión de género considera no solo las infraestructuras viales sino otros aspectos de la movilidad que hacen visible la diversidad de personas usuarias, en diálogo con el concepto de vida productiva y vida cotidiana (productiva, reproductiva, personal). Además, se ponen en juego dos dimensiones centrales para el análisis: el tiempo y el espacio. La movilidad no es solo el desplazamiento físico o la movilidad 'realizada' entre un punto y otro del territorio, como si fuera algo lineal, sino también todos aquellos viajes pensados o que es posible realizar (movilidad posible)⁶. Desde esta perspectiva emergen nuevos elementos para la reflexión: cómo repercute la movilidad sobre las decisiones en la vida tanto laboral como doméstica, cómo incide en la interdependencia de las personas con su entorno familiar y comunitario; y la importancia de la interseccionalidad, entendida como la relación

5 Fuente: https://www2.ucc.edu.ar/mediosucc/como_se_mueven_los_argentinos_y_las_argentinas-9614.html

6 Gutierrez (2012) señala que la movilidad no es un fenómeno que solo considera aspectos materiales referidos al desplazamiento en sí, sino que constituye una práctica social de viaje que conjuga deseos y necesidades de desplazamiento (que en conjunto pueden definirse como requerimientos de movilidad) y capacidades de satisfacerlas. De su interacción resultan las condiciones de accesibilidad de grupos sociales. En este sentido, la movilidad es el resultado de representaciones espaciales y sociales

existente entre el género y otras condiciones como la edad, el origen, la etnia, la posición social, el estado civil, las condiciones físicas, por ejemplo (Jirón, 2017).

En lo relativo a la vialidad, no sólo es relevante la planificación pensada en clave de género, sino también la inclusión de las mujeres y diversidades en las obras a ejecutar, dado que tienen un papel tan significativo a la hora de propiciar oportunidades de inclusión laboral.

El abordaje propuesto en este manual intenta establecer ese diálogo necesario entre las instancias de la obra de vialidad (la materialidad de la infraestructura) con los aspectos relativos a la movilidad, más vinculados a las políticas de transporte, desde un enfoque de género interseccional. El principal desafío para dicho abordaje es la amplitud y complejidad de ambos sectores. Por ello, las próximas secciones brindan elementos para analizar esta complejidad e interrelación, y ofrecen herramientas para avanzar en la transversalización de la perspectiva de género.

Conceptos clave para pensar el género en las infraestructuras de vialidad y transporte

Los servicios urbanos, como el transporte, la vialidad, las obras vinculadas a los mismos y su funcionamiento, son los que aseguran la accesibilidad y movilidad de la población y hacen parte del conjunto de bienes urbanos que definirán la calidad de vida de la ciudadanía. Las infraestructuras de vialidad y transporte aseguran la distribución social de los bienes producidos, particularmente a partir del lugar o lugares asignados en la ciudad tanto suelo urbano como equipamientos (Pírez, 2009).



Infraestructura de vialidad

Matriz física y organizativa de estructuras y equipamientos que actúa como medio, cuya función principal es “permitir el acceso permanente de las personas a la producción, a los mercados y a los servicios” (Salomón, 2003, p.43), promoviendo la integración de las distintas partes del territorio y asegurando el funcionamiento de las sociedades. Desde una perspectiva de género, la vialidad debería incluir la dimensión reproductiva y de cuidados, que implica el acceso a los servicios e infraestructuras que garantizan este derecho.



Transporte

Medio de desplazamiento que concreta o realiza la movilidad (Gutiérrez, 2012, p.72) y asegura el ir y venir en las ciudades y entre ciudades y áreas rurales.



Movilidad

Práctica social de viaje que expresa y contiene aspectos subjetivos y objetivos, materiales e inmateriales, materializables y materializados (Gutiérrez, 2012, p.71).



Movilidad del cuidado

Este concepto engloba los distintos tipos de viajes poniendo en valor los aspectos productivos (y muchas veces de la economía informal) y visibilizando las actividades cotidianas de reproducción de la vida (Sánchez de Madariaga y Zucchini, 2020). El concepto de movilidad del cuidado invita a incorporar las dimensiones y categorías conceptuales asociadas al género. Por ejemplo, al clasificar los viajes según la razón que los motiva se puede añadir la opción viajes de cuidado a otros motivos como compras, acompañamiento o recreación.



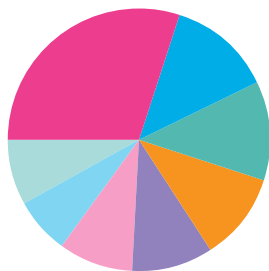
Accesibilidad y Acceso

Son dos conceptos relevantes para pensar la movilidad desde un enfoque de género. El concepto de **accesibilidad** pondera la facilidad de llegar a lugares físicos donde se concentran los recursos y oportunidades ofrecidos por la ciudad. Por su parte, el **acceso** pondera la facilidad de realizar actividades o servicios, lo que implica la efectiva realización del motivo de viaje y la posibilidad real de concretar el uso y/o apropiación de los bienes, recursos y oportunidades ofrecidos por la ciudad. El acceso conecta las condiciones en las que éstos se ofrecen (en cantidad, calidad y distribución en el territorio) y el transporte, evidenciando la naturaleza intersectorial del viaje (Gutiérrez, 2010 y 2012).

FIGURA 1. Gráfico comparativo de Movilidad del Cuidado, España

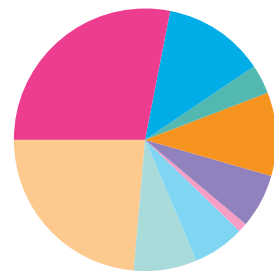
Motivos de viaje según medición tradicional

- Empleos 30%
- Estudio 13%
- Compras 12%
- Recreación 11%
- Paseos 10%
- Compañía 9%
- Visitas 7%
- Otros 8%



Motivo del viaje, sumando el concepto de labor de cuidados

- Empleos 30%
- Estudio 13%
- Compras 4%
- Recreación 11%
- Paseos 7%
- Compañía 1%
- Visitas 7%
- Otros 8%
- Labor de cuidado 25%



Fuente: Viajes en transporte público según propósito en España (2006-2007).

Figura propia y datos de Sánchez de Madariaga.

Los datos para España son similares a los datos promedio a través de la Unión Europea. En la recolección de datos tradicional (gráfico de la izquierda), los viajes que se efectúan para llevar a cabo una labor de cuidado están ocultos en otros propósitos de viajes, presentados por ejemplo como parte de “compras”, “paseos” o “compañía”. Los mismos viajes se clasifican de forma diferente en el gráfico de la derecha visualizando los viajes de cuidado en una categoría específica, lo que reconoce la importancia de las labores de cuidado.



1.2 Brechas y desigualdades de género en las infraestructuras de vialidad y transporte

La planificación, diseño y ejecución de infraestructuras con perspectiva de género implica una instancia de análisis crítico de las brechas y desigualdades que afectan a mujeres y LGBTI+, en dos dimensiones principales:

- **Las mujeres y LGBTI+ como personas usuarias**, incluyendo, por un lado, todo lo referido a sus patrones de movilidad, así como los estereotipos asociados a tareas y mandatos de género que dichos patrones ponen en evidencia, y, por otro, todo lo referido a la inseguridad en los espacios públicos y el transporte y su impacto desigual por género
- **Las mujeres y LGBTI+ como personal del sector** tanto de la vialidad como del transporte

Lo primero que se constata es la participación desigual de mujeres y varones como personal empleado en los entes dependientes del MOP. Tomando como ejemplos la Dirección Nacional de Vialidad y Corredores Viales S.A, en 2022 el número de empleadas en la DNV ascendía a 1.462 mujeres, en comparación con 4.059 varones (las mujeres representan un 26,37% del personal). En cuanto a la DVSA, cuenta con 1.207 empleadas y con 2.886 empleados (las mujeres suponen el 29,43% de la fuerza laboral). En ambos casos, se registra personal travesti-trans en sus nóminas, ascendiendo al 0,10% (4 personas) en el caso de CVSA y al 0,41% (23 personas) en el caso de la DNV⁷.

Entre las causas de estas diferencias son centrales los roles de género y estereotipos que inciden en las actividades que desempeñan a diario mujeres, varones y LGBTI+ y los distintos grados de participación en el mercado de trabajo remunerado y en el trabajo no remunerado⁸, es decir, el de las tareas domésticas y de cuidados.

En Argentina, pese al incremento observado en la participación de las mujeres en el mercado de trabajo, la brecha actual ronda el 20% con respecto a los varones (INDEC, 2022). En cuanto al trabajo no remunerado, el 89,9% de las mujeres continúan ocupándose de las tareas domésticas y el 30,6% de las tareas de cuidado, frente al 68,3% y 18,9% de los varones, respectivamente (INDEC, 2021). La división sexual del trabajo como eje organizador de la sociedad, del tiempo y del espacio, agudizada por las condiciones de transporte y movilidad, implica para las mujeres un limitante más para conciliar las tareas reproductivas con las de trabajo productivo

⁷ Fuente: MOP, Estadísticas de personal según género, DNV y CVSA, 2022

⁸ Aunque no en todos los rubros sean equivalentes estos grados de participación, ya que, por ejemplo, las mujeres presentan de manera general una alta participación en el empleo doméstico. En el caso de Argentina, según datos de la Encuesta Permanente de Hogares del tercer trimestre de 2022, la tasa de feminidad del sector del servicio doméstico es del 97%. Más información en <https://ecofeminita.com/3er-trimestre-de-2022-2/?v=0b98720dcb2c>

remunerado. El género interactúa a su vez con otros principios estructuradores de la sociedad, como por ejemplo la posición social o la etnicidad. Por ello es necesario analizar los patrones de viajes de las personas en diálogo con los factores sociodemográficos, de género, y teniendo en cuenta factores como la edad, si son migrantes, si tienen menores a cargo o si trabajan fuera del hogar.

Investigaciones desarrolladas a escala global, regional y local han evidenciado que las mujeres se mueven distinto que los varones en las ciudades. Se observa incluso que la existencia de ese patrón diferenciado por género se da tanto en países desarrollados como en países en desarrollo (Banco Mundial, 2020). La segregación en las ciudades resulta además en una nueva geografía urbana y, ante las crecientes violencias, en consecuentes topografías del miedo. En consonancia con esto, la movilidad de las mujeres tiene las siguientes características:

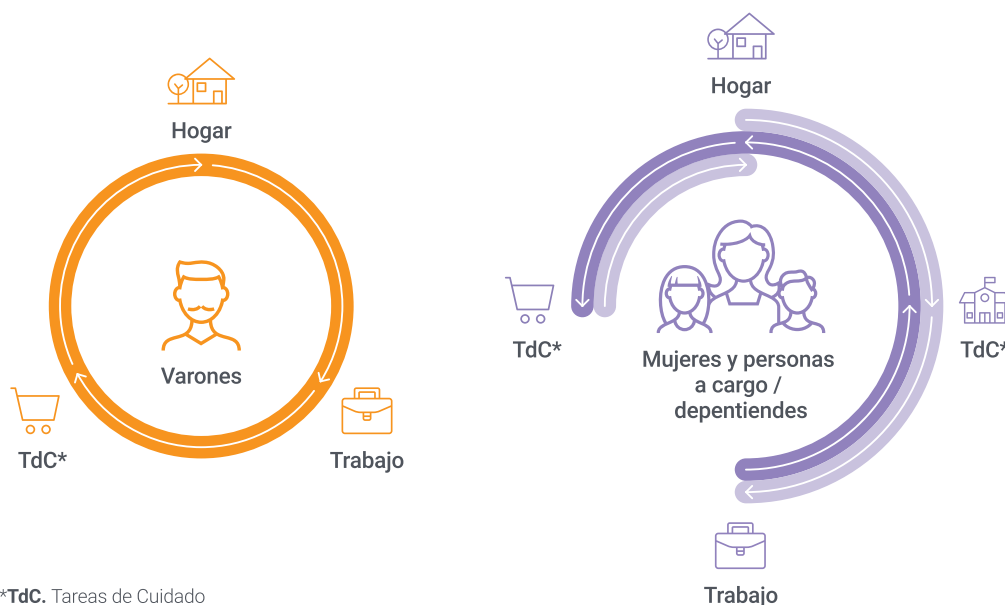
¿CUÁLES SON LAS CARACTERÍSTICAS DE LA MOVILIDAD DE LAS MUJERES?

- **Viajes predominantemente poligonales:** se denominan así los que unen distintos puntos del territorio mediante desplazamientos encadenados (Sánchez de Madariaga, 2009), itinerarios que involucran llevar infancias al colegio, realizar un trámite o compra y recién entonces llegar al sitio de trabajo (lo que se denomina la movilidad del cuidado). A diferencia de los viajes típicamente pendulares, predominantes entre los varones, que realizan recorridos lineales, ida y vuelta entre la vivienda y el lugar de trabajo.
- **Movilidad diversa y compleja:** dadas la cadena de actividades, los horarios y territorios por los cuales circulan, las mujeres suelen viajar acompañadas por otras personas, algunas con algún grado de dependencia o de autonomía reducida (infancias, personas mayores y/o personas con discapacidades), y en general llevando más carga (bolsas de abastecimiento, carrito de bebés, mochilas, etc).
- **Uso más intensivo de los espacios públicos de proximidad:** en razón de sus responsabilidades de cuidado, las mujeres son las que más usan los espacios públicos (plazas, parques, etc).
- **Experiencias de viaje más sensibles a las condiciones del entorno:** las mujeres realizan una alta proporción de sus viajes a pie, por lo que se ven más afectadas por el estado de las veredas, iluminación, señalización, escurrimiento de aguas, existencia de paradas de transporte cubiertas, arbolado que brinde sombra, seguridad, entre otras variables.
- **Mayor inmovilidad:** tendencia que se observa sobre todo entre las mujeres que no realizan un trabajo remunerado que les implique necesariamente un traslado fuera de sus hogares o del barrio.

- **Tendencia a hacer mayor uso de modos de transporte que ofrecen:** (i) menor flexibilidad (por ejemplo, el transporte público que no es un servicio puerta a puerta), (ii) menor cobertura (limitación propia de la oferta de servicios de transporte público en términos de rutas cubiertas), (iii) menor facilidad de movimiento, accesibilidad (depende de las rutas y servicios ofrecidos, por ejemplo, por el transporte público o las condiciones de las infraestructuras durante sus viajes a pie), y (iv) mayores costos, conocido también como “impuesto rosa”⁹, debido al gasto extra que enfrentan las mujeres ante un cambio no previsto de forma de transportarse (horarios nocturnos, situaciones de huelga, percepción de inseguridad), ante lo cual utilizan medios de mayor costo (taxis, por ejemplo).

La consideración de las necesidades específicas de las mujeres, en particular de aquella mayoría de mujeres desprovistas de condiciones para asegurar ellas mismas esa movilidad, es una condición necesaria para su inserción plena en la ciudad social y productiva, para satisfacer sus necesidades y para hacer posible que ejerza sus derechos de ciudadanía. Estas condiciones no solo son cuantitativas, sino de calidad, lo cual implica el garantizar seguridad en el servicio (Falú, 2016). De ahí se deriva la importancia de las obras de soporte de estos servicios, de paraderos o espacios de lactancia, y de las condiciones de las carreteras, puesto que la evidencia empírica muestra que la carencia o exclusión de servicios de transporte y los equipamientos asociados a estos es mayor allí donde se concentra la población de menores ingresos.

FIGURA 2. Tipo de viajes de mujeres y varones



Fuente: gráfico adaptado de Institute for Transportation and Development Policy (ITDP), 2018.

9 El impuesto rosa (o pink tax) es una forma de discriminación de precios basada en el género. Incluye el monto extra que pagan las mujeres por ciertos productos o servicios.

Un dato que ilustra el uso de las infraestructuras de vialidad por parte de las mujeres y los patrones diferenciales de viaje por género es el porcentaje de licencias de conducir otorgadas. En Argentina, según la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) solo el 31% de las licencias fueron para mujeres (ANSV, 2023). En esta misma línea, un estudio del mismo organismo en 2021 señaló que 8 de cada 10 personas conductoras son varones. Todo ello pone en evidencia que el espacio vial es fundamentalmente un espacio masculinizado. En los casos en los que las mujeres son conductoras de vehículos, sus desplazamientos se asocian al uso de la red vial de proximidad y cercanía debido a sus necesidades cotidianas de viajes, y no tanto a la red que vincula puntos a grandes distancias.

Los resultados de 10 Encuestas de Movilidad Domiciliaria (ENMODO), realizadas en grandes y medianas áreas metropolitanas de Argentina¹⁰ entre 2008 y 2013, aportaron el siguiente reparto de los viajes realizados a diario:

FIGURA 3. Reparto modal de transporte de las mujeres en diez ciudades argentinas



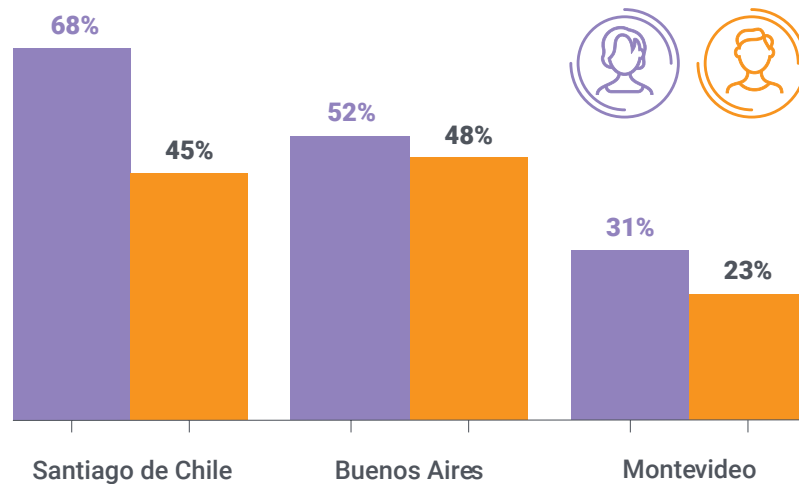
Fuente: elaboración propia con base en Gutiérrez y Pereyra (2019).

Las cifras de estas y otras encuestas revelan las brechas existentes en el sector del transporte y la vialidad en cuanto a la inclusión de género: un mayor uso del transporte público por parte de las mujeres en Argentina, un predominio de los desplazamientos a pie y una menor cantidad de licencias de conducir en comparación con los varones. Igualmente se observa que los viajes realizados por mujeres representan entre el 20% y 30% del total de viajes en automóvil. En cuanto a los desplazamientos en auto con personas acompañantes, en el 60% de los casos las acompañantes son mujeres, lo que confirma de nuevo la menor proporción de mujeres como conductoras (Gutiérrez y Pereyra, 2019). Otras investigaciones revelan que, aunque existen variaciones según la edad y el nivel socioeconómico (Soto Villagrán, 2016), del total de

10 Las ENMODO se realizaron en las siguientes áreas metropolitanas: Rosario (2008), Córdoba (2009), Mendoza (2010), Buenos Aires (2009-2010), Posadas (2010), Tucumán (2011), Salta (2012), Neuquén-Cipolletti (2012), Santa Fe-Paraná (2012-2013), Corrientes-Resistencia (2013).

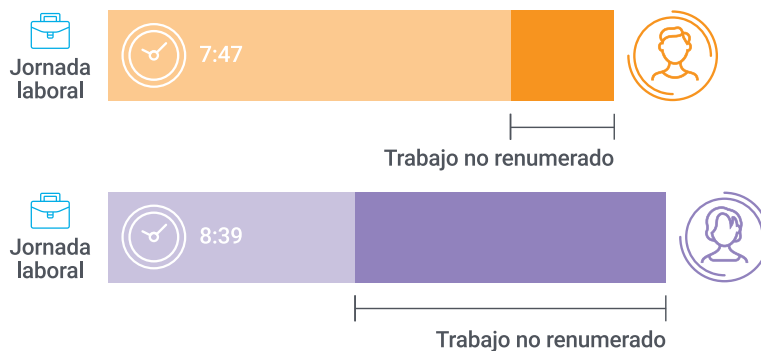
viajes generados en cada área metropolitana argentina estudiada, las mujeres realizan cerca de 7 de cada 10 viajes diarios motivados por tareas de cuidados, en comparación con los 4 de cada 10 viajes que realizan por motivos laborales (Gutiérrez y Pereyra, 2019). Son datos que refuerzan la importancia de que la Obra Pública considere a las mujeres y diversidades en la planificación, diseño y ejecución de las actuaciones.

FIGURA 4. Uso del transporte público según género en tres ciudades de América Latina



Fuente: Elaboración propia, con datos del Banco Interamericano de Desarrollo, 2016.

FIGURA 5. Un día laboral para varones y mujeres



Epígrafe: Las mujeres tienen jornadas de trabajo más largas que los hombres debido a más actividades de cuidado no remunerado. Fuente: World Economic Forum, 2016.

Más específicamente, en la ejecución de la Obra Pública relacionada con el sector de vialidad y transporte es decisiva la inclusión laboral de mujeres y LGBTI+ y para lograrla es necesario conocer las brechas y discriminaciones, objetivas y subjetivas, que aún persisten en el sector.



Por una parte, los estereotipos de género asociados al transporte y la movilidad construyen un imaginario sobre las capacidades para la conducción de vehículos y maquinarias que representa a las mujeres como débiles e ineptas para este tipo de trabajos, al tiempo que asocian el conducir con la masculinidad (ANSV, 2021).

Los datos no corroboran los discursos que vinculan lo femenino con modos de conducta que irían en detrimento de las habilidades de conducción. En un estudio realizado en 2021 por la empresa aseguradora La Caja¹¹ se señala que 7 de 10 personas encuestadas sostienen que las mujeres manejan “igual de bien o mal” que los varones, destacando que no hay grandes diferencias en cuanto a la capacidad para conducir. Respecto del acatamiento de las normas de tránsito, 5 de 10 personas encuestadas consideran que las mujeres las respetan más que los varones. En esta misma línea, el informe sobre los principales indicadores de la seguridad vial con perspectiva de género en Argentina¹² señala que las mujeres que conducen muestran tener mayor percepción del riesgo con relación a la seguridad vial y tienen en cuenta más medidas de autoprotección, lo que reduce la probabilidad de padecer siniestros viales (ANSV, 2021, p. 9).

Las brechas de género se observan también en lo relativo a la inclusión laboral. Si se observa el número de licencias profesionales para dirigir vehículos de transporte de cargas y pasajeros otorgadas a mujeres, la participación es casi nula, con sólo un 0,6% del total de este tipo de licencias vigentes en 2022 en Argentina. En Chile, un estudio señala una proporción similar, con tan solo 3 de cada 100 licencias profesionales otorgadas a mujeres¹³. Este bajo porcentaje reafirma la brecha existente con relación a la construcción simbólica de lo permitido y/o aceptado en la inserción laboral de las mujeres. Tanto en vialidad como en el transporte, es notable la ausencia de las mujeres y diversidades en la conducción y manejo de maquinarias, camiones, colectivos y trenes. Son tareas que continúan siendo consideradas masculinas.

11 La encuesta contó con una muestra total de 400 casos distribuidos en el AMBA y las siguientes ciudades: Córdoba, Mendoza, Tucumán y Río Negro. Se aplicó a personas de entre 18 y 65 años, cubriendo la cuota muestral del 50% varones y 50% mujeres. No priorizó a clientes de la aseguradora La Caja o que manejaran automóviles

12 Informe disponible en: <https://www.argentina.gob.ar/noticias/principales-indicadores-de-la-seguridad-vial-con-perspectiva-de-genero-en-argentina>

13 Fuente: <https://www.24horas.cl/data/solamente-una-de-cada-cuatro-licencias-de-conducir-tramitadas-en-2017-fue-para-una-mujer-2836751>



Amaranta Dos Ramos de Trelew (foto) se convirtió en la primera maquinista mujer de Vialidad Provincial. *“En 2015 me inscribí en la carrera de técnico vial y en 2019 concursé para el puesto de ayudante de maquinista, quedé entre los primeros 3 e ingresé a la institución. Una de las primeras tareas que hice fue practicar con los movimientos de la máquina y va todo muy bien¹⁴”*. Dos Ramos afirma que siempre se imaginó manejando una máquina, y hasta el momento es la única que concursó.

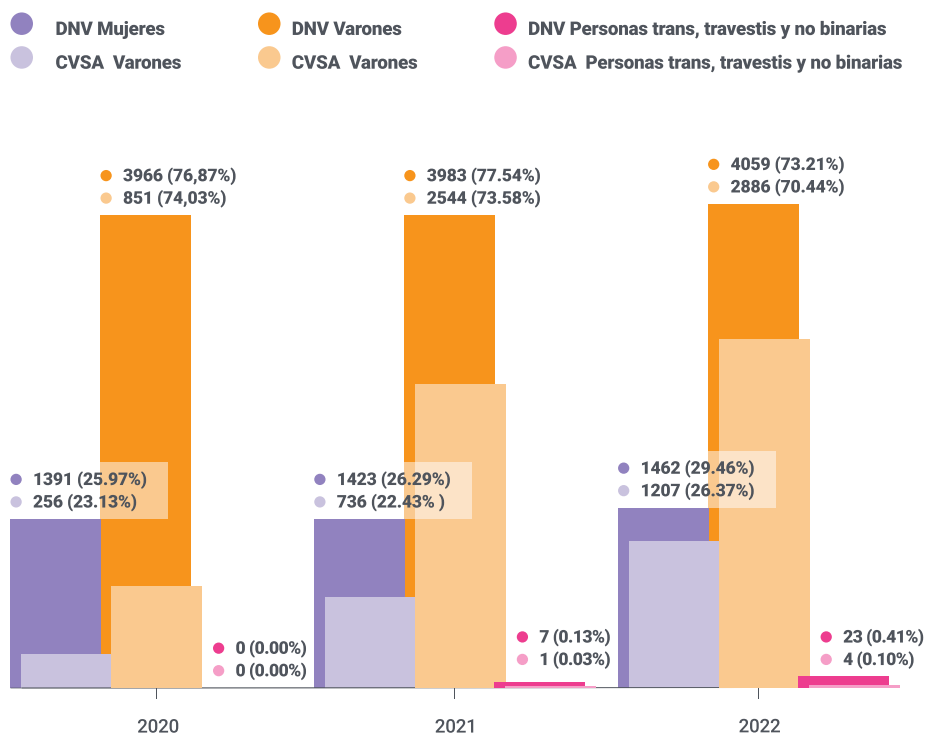
Fuente de imagen: Diario Jornada de Trelew

En el sector vial, la participación de mujeres y LGBTI+ también es escasa en las ocupaciones de perfil técnico y mecánico, o en el manejo de maquinaria pesada en la obra. Las trabajadoras que se desempeñan en este tipo de ocupaciones expresan que reciben comentarios sexistas (micromachismos) por parte de sus compañeros en el entorno laboral, lo que opera como mecanismo discriminatorio y confirma la percepción de excepcionalidad de la participación de las mujeres, así como la concepción simbólica estereotipada de “intrusión” de las mujeres en un sector que no es “naturalmente” para ellas (Espuny, 2008 en Lenta et.al., 2019).

En el sector público se han implementado medidas afirmativas para incluir a más mujeres y LGBTI+, como la Ley 27.636 de 2021 de Promoción del Acceso al Empleo Formal para Personas Travestis, Transexuales y Transgénero “Diana Sacayán – Lohana Berkins”, así como otras políticas. Esto permitió un crecimiento en el porcentaje de mujeres y LGBTI+ en la composición de personal de dos de los entes dependientes del MOP vinculados al sector vial y de transporte, como son la Dirección Nacional de Vialidad y Corredores Viales S.A.

14 Ver en Jornada, 13 Agosto 2020. https://www.diariojornada.com.ar/280320/provincia/dos_ramos_estaria_bueno_que_se_sumen_mas_mujeres_a_manejar_maquinas_de_vialidad

FIGURA 6. Composición del personal según género y año para DNV y CVSA



Fuente de imagen: Diario Jornada de Trelew





Es importante referirse también al sector privado que opera en la vialidad y el transporte. En él perviven igualmente mecanismos discriminatorios y sesgos de género sobre determinados puestos de trabajo. Según datos del BID¹⁵, la participación de las mujeres como trabajadoras en el sector de construcción de infraestructuras de transporte en América Latina es del 2%. En lo que respecta a la participación laboral de las mujeres en el transporte y almacenamiento en Argentina, se estima en un 10% , ubicándose por debajo del promedio regional (Signorini, 2020). Además, la mayor parte de este porcentaje se desempeña en tareas tradicionalmente consideradas femeninas, tales como la atención al público o la limpieza.

Es interesante destacar que las aseguradoras, como La Caja, se plantean contribuir a lograr cambios a largo plazo y se suman a planear clínicas presenciales de “conducción segura” dirigidas a mujeres. Leda Pereyra, especialista en el tema, plantea la importancia de facilitar la capacitación en manejo y la obtención de licencias profesionales que les permitan el acceso al trabajo en transporte y vialidad. El estudio realizado en el AMBA *Moviéndose por la igualdad. La participación de las mujeres en el sector de transporte público masivo de pasajeros* aporta evidencia sobre la brecha en las tareas operativas, en particular en el autotransporte (buses), donde el 99% del personal son varones. Como parte de los relevamientos, el estudio incluyó la realización de una serie de entrevistas con mujeres que se desempeñan en el sector recuperando sus experiencias y desafíos en un formato audiovisual. Este tipo de formatos no tradicionales contribuyen a visibilizar a mujeres en oficios y trabajos considerados masculinos, y favorece que otras mujeres puedan identificarse con ellas, lo que aporta al cambio cultural y a la sensibilización de género (Pérez y Hernández, 2020)¹⁶.

Respecto a la participación de las mujeres en puestos jerárquicos de empresas y organismos del sector transporte, de 12 entes analizados (entre los que se incluyen el Ministerio de Transporte, 1 ente regulador, 2 entes de seguridad y 8 áreas de organismos de transporte terrestre) solo en 2 de ellos las mujeres representan más de un tercio en ocupaciones de jefatura y dirección (Signorini, 2020).

15 Fuente: https://blogs.iadb.org/transporte/es/cadena-de-valor-transporte/#_ftn1

16 Este estudio se realizó en el marco del Programa Interdisciplinario de la Universidad de Buenos Aires (UBA) sobre Transporte, con financiamiento de la Secretaría de Ciencia y Técnica de la UBA

FIGURA 7. Mujeres en puestos jerárquicos del sector transporte en Argentina

		ORGANISMO / EMPRESAS	PARTICIPACIÓN DE MUJERES EN PUESTOS JERÁRQUICOS (EN % SOBRE EL TOTAL)
PODER EJECUTIVO		Nación - Ministerio de Transporte	28,95%
REGULADORES		Comisión Nacional de Regulación del Transporte	20%
SEGURIDAD		Agencia Nacional de Seguridad Vial	47,06%
		Junta de Seguridad en el Transporte	22,22%
TERRESTRE	VIAL	Vialidad Nacional	10,00%
		AUSA	22,22%
	FERROCARRIL	Trenes Argentinos Infraestructura	19,23%
		Trenes Argentinos Operaciones	9,09%
		Trenes Argentinos Cargas	8,33%
		Trenes Argentinos Capital Humano	11,11%
		Playas Ferroviarias	33,33%
	METRO	Subterráneos de Buenos Aires	22,73%

Fuente: Signorini, 2020



Fuente de imagen: Diario INFOBAE

La situación del metro (subterráneo) en Argentina resulta interesante. Si bien el alcance del servicio es para la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA), se observa una participación de mujeres como conductoras del 22%, porcentaje relevante en comparación con otros medios de transporte públicos del AMBA (Pérez y Hernández, 2020). Asimismo, la empresa estatal SBASE, que administra la red del metro, cuenta con una participación de mujeres del 31% en puestos para el desarrollo y expansión de la red, de los cuales un 22,73 % son cargos jerárquicos (Signorini, 2020).

En el ámbito del ferrocarril, a partir de 2005 se produjo un incremento en la presencia de mujeres en diversos roles, como banderilleras, guardas, personal administrativo, operadoras de estación y boleteras. No obstante, persisten desafíos para su participación en puestos asociados a la conducción, como maquinistas, así como en tareas de perfil técnico o mecánico. Es recién a partir de julio de 2022 que la empresa Trenes Argentinos Operaciones incorporó, por primera vez en su historia, a dos mujeres en la función de señaleras¹⁷ en el ferrocarril Roca.

La igualdad de género en el sector de vialidad y transporte (que comprende la infraestructura y servicios conexos) se traduce en la promoción de acciones que incluyan la perspectiva de género desde dos ángulos: mujeres como usuarias de los sistemas de transporte y mujeres como parte de la fuerza laboral de este sector. En otras palabras, la perspectiva de género debe incorporarse en las diferentes etapas de los proyectos de vialidad y transporte (diseño, construcción, mantenimiento y operación) y buscar la identificación y la eliminación de las barreras que limitan el acceso a cada una de ellas, a fin de lograr una adecuada representación femenina en los distintos eslabones de la cadena de valor del sector.

17 Se encargan de la supervisión y observación de todas las cabinas de señales (mesas de mando incluidas).

1.3 Inseguridad y violencia contra las mujeres y diversidades en las infraestructuras de vialidad y de transporte

Las violencias e inseguridades que vivencian las mujeres y diversidades afectan también a las obras de transporte y vialidad, donde las sufren tanto como trabajadoras en estos rubros o como usuarias. Hay violencias efectivas y miedos y percepciones de temor en múltiples entornos: carreteras, cabinas de peaje, obras de vialidad o transporte, vías de circulación o en los espacios de soporte.

Un elemento de gran relevancia para el conjunto de las políticas y acciones a la hora de planificar estas obras es considerar las violencias y la inseguridad como caras de una misma moneda y muy relacionadas con los patrones de movilidad diferenciales entre mujeres, LGBTI+ y varones. Según el BID (2019), el 67% de las mujeres ha sufrido agresiones verbales en el sistema de transporte de Quito; por otro lado, el 64% de las mujeres en Bogotá y el 60% de las mujeres en Lima han sido víctimas de agresión sexual en el transporte, mientras que el 62% de las mujeres tienen miedo de sufrir una agresión sexual en el transporte en Guadalajara (México).

Según los resultados correspondientes al Área Metropolitana de Buenos Aires del estudio *Ella se mueve segura (ESMS)*¹⁸ las personas usuarias del transporte público consideran que viajar es “la peor parte del día” (Pereyra et al., 2019). El mismo estudio indica que el 72% de las mujeres usuarias del transporte afirma haberse sentido insegura, en comparación con el 58% de los usuarios varones (Pereyra et al., 2019).

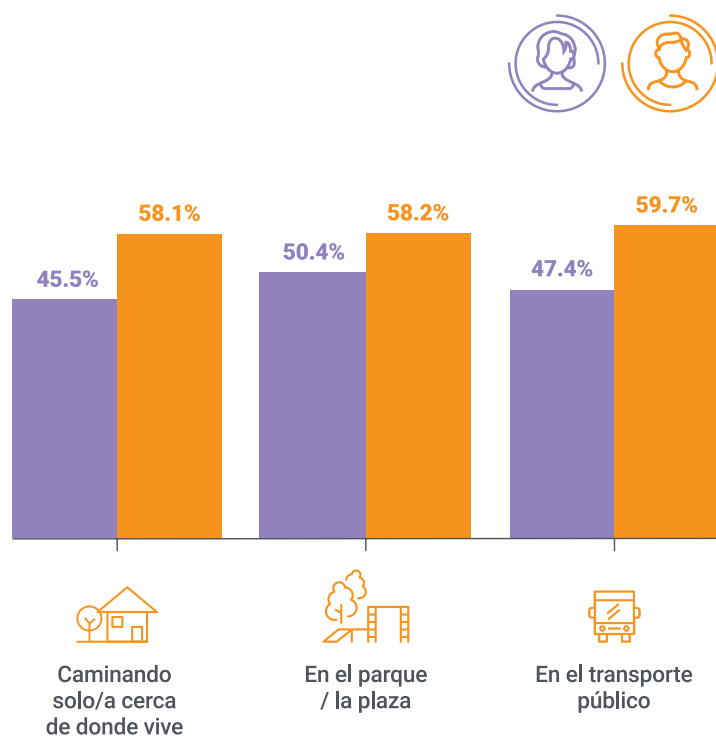
La fragmentación de las ciudades y aglomerados se traduce en una distribución desigual de bienes públicos e infraestructuras, lo cual agudiza las condiciones de inseguridad y la percepción del temor. En el caso de las mujeres la instalación del temor es algo que se construye desde la infancia, por vivencias directas o indirectas de violencias y acoso sexual que pueden tener lugar mientras esperan por el transporte público, cuando caminan hacia o desde las paradas o durante el recorrido al interior de trenes, buses o tranvías. En el entramado de dificultades para la vida de las mujeres y LGBTI+, la movilidad, el “estar en tránsito” y en especial el transporte, ámbito de intensa interactividad social donde se puede llegar al hacinamiento, constituyen sin duda momentos propicios para el acoso sexual (Falú, 2016).

En el estudio realizado en el AMBA, ya mencionado, cuando se consultó a las personas acerca de qué les generaba mayor sensación de inseguridad al viajar, éstas respondieron:

18 El estudio *Ella se mueve segura* se desarrolló entre 2006 y 2017 en tres ciudades de América Latina: Buenos Aires, Quito y Santiago de Chile.

- 1 Cuando está oscuro,
- 2 si hay mucha gente dentro del colectivo o vagón, y
- 3 la caminata hacia/desde la parada/estación de colectivo/subte/tren (Pereyra et al., 2018).

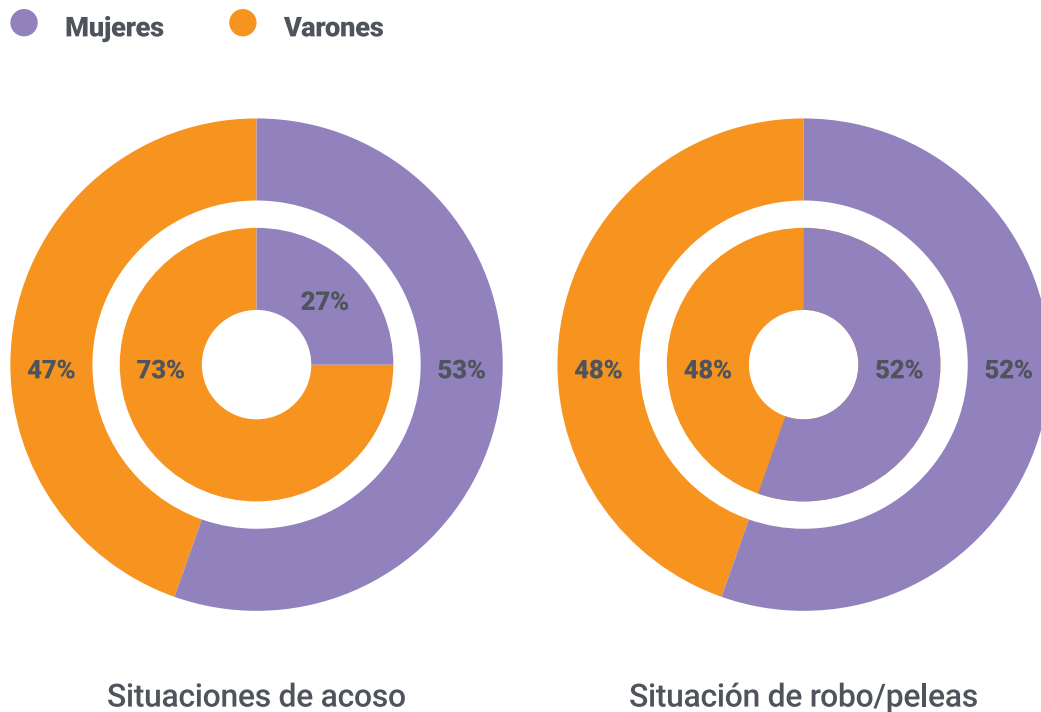
FIGURA 8. Lugares o situaciones en las que se siente inseguro/a muy inseguro/a. Total urbano (en %). Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA)



Fuente: INDEC - Encuesta Nacional de Victimización (ENV), 2017



FIGURA 9. Situaciones de inseguridad (acoso y robo/peleas) vistas (círculo externo) y experimentadas (círculo interno) según género, en el transporte público (en %). Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA)



Fuente: Pereyra, Nerome y Gutiérrez, 2018 sobre la base de la encuesta Ella se Mueve segura (AMBA, 2016-2017).

La ocurrencia efectiva de hechos de violencia hacia las mujeres coincide con los tres momentos del viaje que generan mayor sensación de inseguridad: el viaje mismo, la caminata previa y post viaje, así como el momento de la espera. Esto pone de manifiesto la importancia de las condiciones de la materialidad de estos recorridos y de los lugares de espera. Algunas autoras sostienen que las violencias que vivencian las mujeres en el transporte y los espacios públicos constituyen una barrera importante para la igualdad de género, pues afectan a la capacidad de decisión y control respecto de sus propias vidas, su autonomía corporal y de la accesibilidad a la ciudad (Soto Villagrán et al., 2017).

Más allá de las cifras, lo cierto es que las consecuencias del acoso sexual en el espacio público y en el transporte que sufren las mujeres son devastadoras: las mujeres experimentan cambios en su autoestima, se autoperciben como objetos y sienten una creciente sensación de vulnerabilidad y de frustración ante la impotencia de las situaciones que les toca vivir. El temor afecta a aspectos de la vida cotidiana como el sueño, la alimentación y la socialización (Falú, 2016).

Otro elemento relevante es la violencia y el acoso que sufren las mujeres y LGBTI+ como trabajadoras del sector de vialidad y transporte. En el país se cuenta con protocolos de actuación para la atención de casos de violencia de género, y en entes como Vialidad Nacional



y Corredores Viales S.A. otorgan licencias por dichos motivos. Si bien esto constituye un avance, queda circunscrito al ámbito público y no impacta en compromisos de las empresas privadas para crear e implementar políticas que contribuyan a generar espacios laborales libres de violencia. En relación a esto, testimonios de inspectoras de obras viales señalan sufrir acoso y violencia cuando desarrollan sus funciones en cabinas de peaje y en otras ubicaciones aún más expuestas (por el entorno ambiental y el aislamiento), como pueden ser los puestos de control de pesos y dimensiones en ruta. La violencia y acoso que sufren las mujeres y LGBTI+ en este ámbito es, sin duda, un limitante claro para la permanencia en la actividad, lo que a su vez perpetúa las discriminaciones y la exclusión.

Según la OIT y la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF por sus siglas en inglés), la violencia contra las trabajadoras de transporte es uno de los factores más limitantes a la hora de atraer mujeres a los empleos en el rubro y de retenerlas, especialmente para posiciones en contacto directo con el público. Algunos empleos del sector no son atractivos para las mujeres. La mayoría de ellas actualmente no considera aplicar a empleos en el sector y, si lo hacen, deben enfrentar violencia y discriminación. Hay algunas experiencias pioneras en cuanto a mujeres conductoras de transporte público, como el caso de Las Trolebuseras en la Ciudad de Córdoba (Argentina), que fue producto de una política de acción afirmativa durante los años 80, aunque esto no es muy común en la región latinoamericana.

1.4 Instrumentos de equiparación

Existen algunas iniciativas e instrumentos ya probados que contribuyen a promover obras de infraestructura de vialidad y transporte hechas con enfoque de género, fomentando una mayor igualdad de derechos y oportunidades para mujeres y LGBTI+.

- 1 Acciones afirmativas
- 2 Articulación de actores
- 3 Capacitación y formación en género
- 4 Campañas de sensibilización y comunicación
- 5 Producción y visibilización de información desagregada
- 6 Presupuesto
- 7 Marcos normativos

1 Acciones afirmativas

Son acciones de equiparación de carácter temporario que tienen como objetivo reducir la discriminación y desigualdad que enfrentan las mujeres y diversidades respecto de sus necesidades y derechos. Se constituyen como herramientas decisivas para disminuir las brechas de género y promover condiciones de mayor igualdad a través de estrategias como la aplicación de cupos para mujeres y población travesti trans, licencias, etc.

Un ejemplo de acción afirmativa es "**Mujeres en Carrera**", iniciativa que forma parte del Plan Estratégico de crecimiento de la empresa Corredores Viales S.A y que tiene el objetivo de impulsar el desarrollo de políticas de ascenso laboral para mujeres y LGBTI+. Forma parte de las iniciativas que lleva adelante el ente en su compromiso por una mayor inclusión laboral y por el acceso a posiciones jerárquicas y también no tradicionales, como puede ser el manejo de las grúas. Para su implementación, el departamento de recursos humanos realiza entrevistas con el personal para conocer sus intereses y potencial y favorecer la movilidad horizontal y ascendente. Como resultado, se logró contar con 4 jefas de estación y dos coordinadoras de tramos (de los 10 tramos concesionados que tiene la empresa), y también se consiguió que tener empleadas conduciendo las grúas. El programa contempla la capacitación a través de jornadas presenciales y de un campus virtual, y los contenidos tratan tanto temáticas específicas de las labores a realizar como otras transversales vinculadas a género (Ley Micaela, prevención de violencias, entre otras).



Encuentro regional sobre oportunidades laborales para mujeres y LGBTI+ en la Obra Pública, Corredores Viales S.A. Fuente: MOP.

Las acciones afirmativas contribuyen objetivamente a generar oportunidades de inclusión para mujeres y LGBTI+, como así también en términos socioculturales, contribuyen a discutir y derribar estereotipos de género y favorecen la construcción de nuevos sentidos y representaciones.

2 Articulación de actores

La articulación entre actores favorece los aprendizajes, el intercambio de experiencias y las acciones concertadas en pos de alcanzar objetivos de igualdad de género. En Argentina, diversas iniciativas, en particular de construcción y trabajo en red, han proliferado en estos últimos años a la luz de los esfuerzos por transversalizar la perspectiva de género en la Obra Pública por parte del MOP. En este sentido, los dos entes descentralizados vinculados al sector vial (DNV y CVSA) han conformado redes federales de género. En el caso de la DNV, la red federal fue impulsada por la Unidad de Gestión en Políticas de Género y Diversidad (UGPGyD) y cuenta con personas referentes en las provincias, quienes articulan las iniciativas y llevan propuestas que se discuten con la unidad de género. El trabajo en red facilitó la articulación con los distintos sindicatos que tienen participación en el organismo para la preparación de un **Protocolo de atención de casos de violencia de género y acoso** que recuperó los requerimientos del Convenio 190 de la Organización Internacional del Trabajo, que fue posteriormente trasladado a la legislación nacional con la ratificación de la Ley 27.580 de 2020.

En diciembre de 2022, Corredores Viales lanzó su red de género, que reúne a mujeres y diversidades con el objetivo de estar conectadas y compartir experiencias, dudas e información. Se brindan oportunidades de formación y encuentros de reflexión, al tiempo que constituyen redes de apoyo y contención. La red realiza encuentros virtuales, donde además se trabajan temáticas de interés para las participantes, generalmente relativas al acceso a derechos y oportunidades. Estas iniciativas muestran la relevancia de construir redes y de una comunicación fluida en espacios que han sido altamente masculinizados, en especial cuando están atravesados por la actividad sindical.

3 Capacitación y formación en género

Es importante generar instrumentos específicos para que quienes son agentes de implementación de la política pública, tanto personal político como técnico, puedan incorporar y transversalizar la perspectiva de género en sus prácticas laborales específicas y cotidianas.

Un buen ejemplo lo constituyen las **Jornadas Federales de Capacitación a Mujeres y LGBTI+ Elisa Bachofen**, organizadas por la DNV en noviembre de 2022 y en las que participaron más de 450 mujeres y LGBTI+ empleadas en diversas áreas de los 24 distritos del organismo vial nacional. Las Jornadas fueron financiadas por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y contaron con la participación de diversos organismos además del propio BID, como ONU Mujeres, Cámara Argentina de la Construcción (CAMARCO), UOCRA Mujeres, Red de Género y Diversidad del MOP, la Dirección de Salud Perinatal y Niñez del Ministerio de Salud de la Nación, y la Dirección de Programas Transversales para la Igualdad del MMGyD. Se desarrollaron a lo largo de cuatro días en la ciudad de Chapadmalal, provincia de Buenos Aires (Argentina) y contaron con talleres, mesas de debate y capacitaciones técnicas y un plenario de cierre donde se trabajó en un balance de las jornadas.

En la misma línea estratégica, la Unidad de Gestión en Políticas de Género y Diversidad (UGPGyD) de la DNV llevó adelante la campaña de capacitación **Ley Micaela: abriendo caminos hacia la igualdad**¹⁹ dirigida específicamente a agentes viales que se desempeñan en campamentos, sub-campamentos, obradores y puestos de control de pesos y dimensiones. La iniciativa, de carácter federal, tiene como objetivo acompañar la formación en Ley Micaela en los distintos escenarios en los que desarrollan sus funciones quienes trabajan en Vialidad Nacional. El manual de capacitación, cuyo contenido fue adaptado al ámbito vial, introduce términos y conceptos sobre la temática de género y sobre las violencias por motivos de género pero aplicados a situaciones laborales cotidianas. A su vez, atendiendo a la identificación de limitaciones en las capacidades de lectoescritura de personas empleadas en las obras, se adaptaron los materiales a formato audiolibro²⁰, incluyendo las voces de las trabajadoras de vialidad.

19 Fuente: <https://www.argentina.gob.ar/noticias/vialidad-nacional-lanzo-una-capacitacion-en-ley-micaela-destinada-agentes-que-desarrollan>

20 Los materiales en formato de audiolibro están accesibles en los siguientes enlaces: Módulo 1: <https://www.youtube.com/watch?v=VRKPaOp8b2s&t=15s>; Módulo 2: <https://www.youtube.com/watch?v=Gi6C4LWKfO4>; Módulo 3: <https://www.youtube.com/watch?v=70VS6q1KpkY>; Módulo 4: <https://www.youtube.com/watch?v=N1LtSeaKCII>



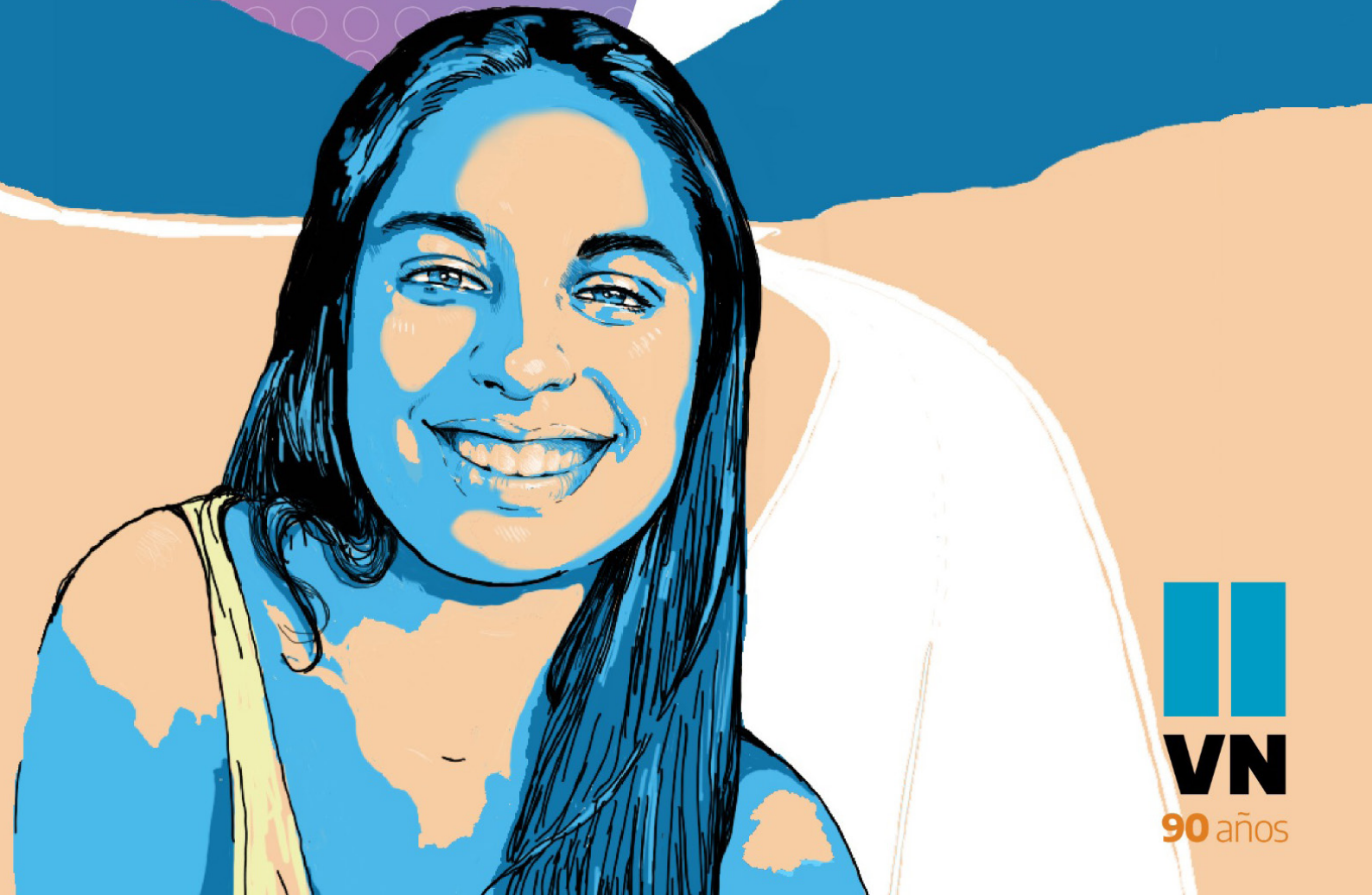
Capacitación en Ley Micaela en campamentos viales. Foto: DNV.

La formación busca sensibilizar al personal sobre roles de género, estereotipos y diversidad; también sobre la distribución desigual de las tareas de cuidado o sobre las violencias por motivos de género. La búsqueda de alternativas a los formatos más tradicionales, tanto para el desarrollo de materiales como de estrategias de formación, constituyen un acierto desde el punto de vista de la inclusión y también en clave de lectura territorial.

En línea con actividades que contribuyen a sensibilizar en cuestiones de género, la empresa Corredores Viales S.A., junto al Comité Ejecutivo de Lucha contra la Trata, implementó una serie de capacitaciones y talleres con el personal apostado en los corredores, con particular énfasis en los tramos cercanos a fronteras con países limítrofes (noroeste y noreste de la Argentina), para brindar herramientas para la detección de situaciones de trata con fines de explotación (laboral y/o sexual) y derivación de los casos a la línea telefónica de atención.

Ley Micaela

Abriendo caminos
hacia la igualdad.



Fuente: Vialidad Nacional, Argentina, 2023.

4 Campañas de sensibilización y comunicación

La comunicación es una herramienta fundamental tanto para sensibilizar y contribuir con el cambio cultural sobre los estereotipos de género como para abordar otras problemáticas, como la violencia y el acoso.

En 2022, UNOPS, la Secretaría de Movilidad y el Sistema de Transporte Colectivo de la Ciudad de México (CDMX) llevaron adelante una campaña para sensibilizar sobre el derecho de las mujeres a contar con un transporte público libre de violencia. En la CDMX, un 96,3% de las usuarias de transporte público señala haber sufrido al menos una vez un acto de violencia sexual, con un 72,2% de los casos ocurridos en el metro. La campaña consistió en la exposición de cartelera en las vallas publicitarias del metro y videos para las pantallas de estaciones y vagones, así como redes sociales. Con el hashtag #SegurasEnMovimiento, la campaña difundió mensajes que invitaban a la construcción de un transporte seguro y libre de violencias para niñas y mujeres, así como números de teléfono para apoyo y asistencia ante la ocurrencia de casos²¹.

Otro ejemplo de campaña para prevenir el acoso y la violencia en el transporte público se desarrolló entre 2008 y 2009 en la ciudad de Rosario, provincia de Santa Fé (Argentina), bajo el lema "No queremos ese apoyo". Impulsada por el programa regional "Ciudades sin violencia hacia las mujeres, ciudades seguras para tod@s"²². La iniciativa incluyó la colocación de carteles con el lema de la campaña en unas 700 unidades del transporte público de la ciudad (buses), la entrega de tarjetas de transporte con el teléfono gratuito de la Guardia Urbana y el teléfono verde del Área Mujer de la Municipalidad de Rosario y el entrenamiento del personal de la Guardia Urbana a fin de que puedan ayudar a las víctimas de violencia de género en espacios públicos.



Fuente: Parada de colectivo que formó parte del Corredor Artístico en Mar del Plata (Argentina), iniciativa de Corredores Viales. Fuente: Corredores Viales S.A.

21 Más información en: <https://www.metro.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/presenta-unops-y-metro-campana-para-transporte-publico-libre-de-violencia-hacia-las-mujeres>

22 El Programa ejecutado por UNIFEM (hoy ONU Mujeres) fue coordinado en su implementación por la Red Mujer y Hábitat ALC e involucró a distintos actores: la Municipalidad de Rosario, el Área de la Mujer y la Guardia Urbana Municipal, la ONG CISCSA (<https://www.ciscsa.org.ar>) y fue financiado por AECID.

Destaca también la iniciativa del corredor artístico implementado por CVSA en el corredor de la ciudad de Mar del Plata (Argentina), que se extiende a lo largo de 10 kilómetros sobre la ruta 226 y alcanza un total de 14 paradas de buses urbanos, utilizadas a diario por 35.000 personas. Se trata de usar las infraestructuras para la mejora de la seguridad, visibilizando los distintos tipos de violencia de género que sufren las mujeres y LGBTI+, y ofreciendo recursos para pedir ayuda (teléfonos, contactos, etc.). La puesta en marcha del corredor artístico incluyó la reparación de paredes y techos de los 14 refugios, donde artistas locales pintaron después murales que abordan la prevención de la violencia de género. Asimismo se incorporó en las paradas cartelería informativa diseñada e instalada por Corredores Viales. El trabajo se planteó en forma conjunta con la Red Comunitaria e Interinstitucional “Juntos Podemos Zona Oeste Rural”. Iniciativas como ésta ponen de manifiesto la relevancia de una buena articulación entre el Estado, la sociedad civil y la comunidad a la hora de poner en marcha iniciativas para la sensibilización y concientización en temáticas de género.

5

Producción y visualización de información desagregada

Tanto a escala regional como nacional y global, el sector transporte cuenta con una herramienta de diagnóstico de perfil cuantitativo: las denominadas Encuestas de Movilidad Domiciliarias (ENMODO), utilizadas de forma habitual para argumentar y justificar decisiones de planificación, gestión y dimensionamiento de las infraestructuras.

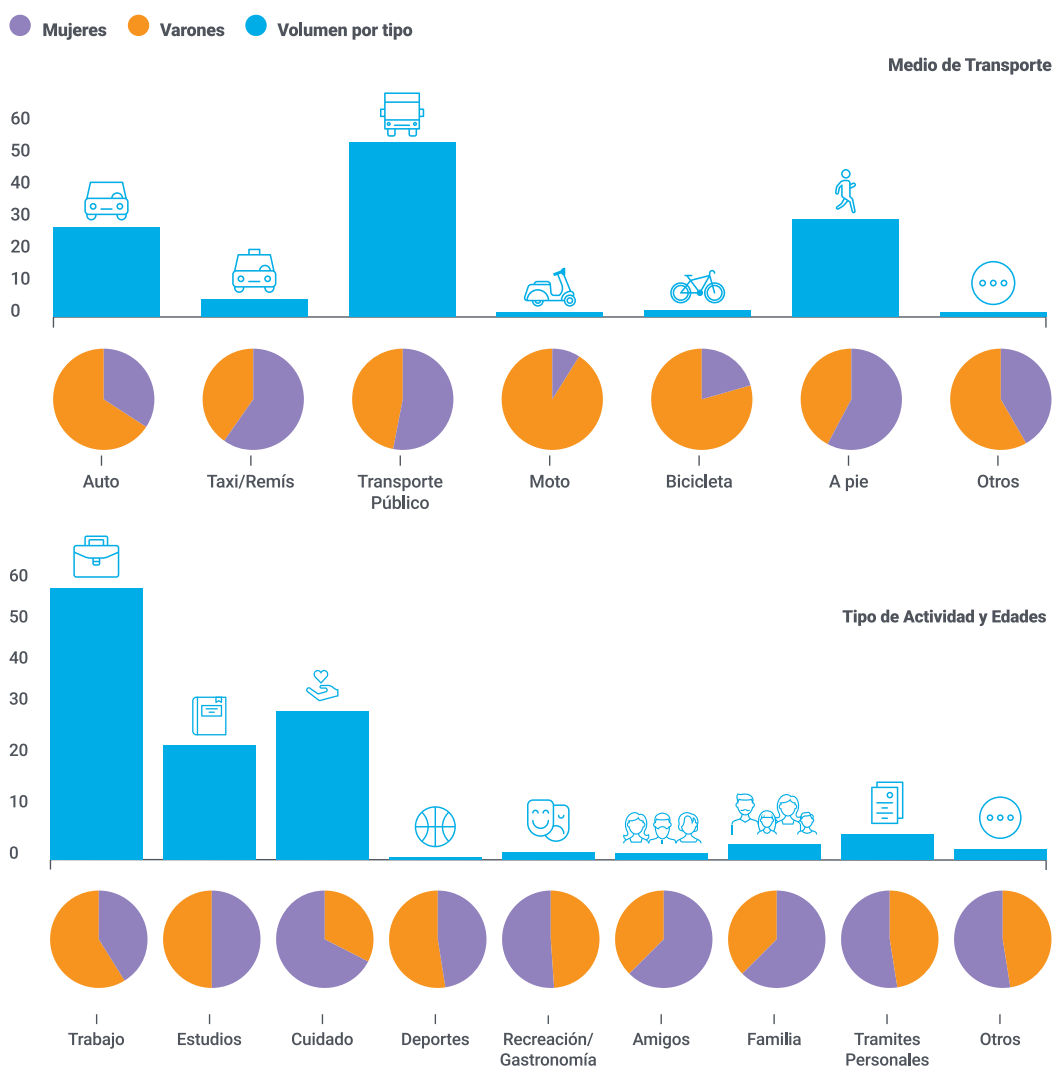
Las ENMODO recopilan datos desagregados sobre los orígenes y destinos de cada viaje diario realizado por las personas residentes de los hogares encuestados, seleccionadas mediante una muestra aleatoria. De esta manera se genera información estadísticamente representativa y geográficamente referenciable que permite comprender los lugares de origen y destino de los desplazamientos de las personas (Gutiérrez y Pereyra, 2021), visibilizando patrones de movilidad y las distintas dimensiones de la desigualdad de género en el acceso y la accesibilidad en distintos conglomerados urbanos de Argentina.

Otras herramientas de recolección de datos funcionan a través de dispositivos (teléfonos celulares, GPS), aplicaciones (Google Maps, Waze), antenas de telefonía celular o tarjetas inteligentes de pago (como la tarjeta SUBE²³ u otras) que permiten realizar análisis de grandes volúmenes de datos (lo que se denomina Big Data). Algunos de estos instrumentos ya son utilizados tanto a nivel público para la toma de decisiones como en el sector académico y empresarial. Sin embargo, estos relevamientos tienen limitaciones a la hora de incorporar el enfoque de género, en parte por la baja confiabilidad de la información (es difícil, por ejemplo, conocer el género de quien está usando la tarjeta de pago). Por ello, es menester complementar dichas herramientas con otros estudios y análisis (Anapolsky, 2020), y ser conscientes de que las encuestas de movilidad convencionales, así como los relevamientos cualitativos, cuantitativos o geográficos seguirán siendo decisivos para indagar en la movilidad de grupos sociales puntuales o explorar temáticas específicas o sensibles como la sensación de inseguridad o las experiencias de violencia en el transporte.

23 Sistema Único de Boleto Electrónico utilizado en el territorio de la Nación Argentina.

Una iniciativa prometedora es la creación en 2023 del Observatorio Latinoamericano de Género y Movilidad²⁴, que reúne a 6 capitales de América Latina a través del trabajo conjunto entre agencias públicas de Bogotá, Buenos Aires, Ciudad de México, La Paz, Lima y Santiago de Chile. Están asociadas también agencias internacionales como Naciones Unidas (incluida ONU Mujeres), Banco Mundial, BID, CAF, Federación Internacional de Automóviles (FIA), Sociedad Alemana de Cooperación Internacional (GIZ), World Resources Institute (WRI) y CEPAL. Los observatorios son instrumentos útiles para conocer y medir los cambios, por lo que cabe esperar que de esta nueva entidad contribuya a la generación de indicadores y a la puesta en común de buenas prácticas y resultados de políticas públicas implementadas.

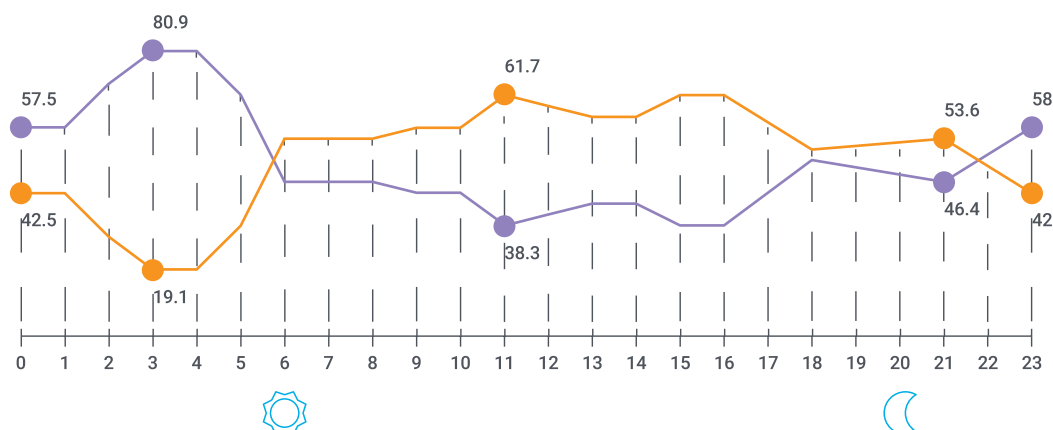
IGURA 10. Patrones de movilidad por género según la Encuesta de Movilidad Domiciliaria 2009-2010 en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires



Fuente: Elaboración propia en base a ENMODO 2009-2010

24 Más información en: <https://www.dtpm.cl/index.php/homepage/noticias/899-mtt-lanza-el-primer-observatorio-latinoamericano-de-genero-y-movilidad-que-reune-a-6-capitales-del-continente>

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



Elaboración propia en base al Plan de Género y Movilidad de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (2019) basado en la Encuesta de Movilidad Domiciliaria 2009-2010.

6 Presupuestos

El presupuesto es un instrumento para la asignación de recursos a escala nacional, provincial o municipal o en cada política sectorial. Define la capacidad de llevar adelante políticas públicas y su modo de financiarlas. En este contexto, los **Presupuestos con Perspectiva de Género (PPG)** tienen en cuenta que las políticas impactan de manera diferencial según el género y se convierten en instrumentos de gestión política y transformación social que conducen hacia una mayor equidad.

El gobierno de **El Salvador** fue pionero en la elaboración e implementación de instrumentos de planificación con perspectiva de género. En lo que respecta al sector de la Obra Pública y del transporte, en 2015 lanzó su política de igualdad de género con foco en promover la equidad a través de proyectos de infraestructura y de fortalecimiento institucional. Entre sus ejes, destaca el de **fortalecimiento de la Unidad de Género a través de la asignación presupuestaria**, la mejora de las capacidades del equipo, un plan de trabajo anual, y la creación de alianzas estratégicas intra e interinstitucionales. También se busca la armonización de la normativa institucional y se propone definir lineamientos para la construcción de presupuestos institucionales sensibles al género. Entre los logros de esta política se puede subrayar la contratación de 53 microempresas de mantenimiento vial, que generan un 45.8% de puestos laborales para mujeres y la incorporación de un cupo de 10% de mujeres en puestos no tradicionales en los pliegos de licitación. Este último requisito, por ejemplo, se aplicó en una obra del viaducto Los Chorros por un valor de 300 millones de dólares²⁵.

25 Fuente: <https://blogs.iadb.org/transporte/es/como-lograr-la-igualdad-de-genero-en-obras-publicas-y-el-transporte/>

7

Marcos Normativos

Los marcos normativos contribuyen a alcanzar la igualdad y a eliminar la discriminación por motivos de género. La normativa que establece el cupo laboral para personas travesti-trans en Argentina es un ejemplo que ilustra este tipo de instrumentos. Una experiencia interesante es la de Chile con la Norma NCh²⁶ 3262 impulsada en 2012 por el Servicio Nacional de la Mujer y la Equidad de Género (SERNAMEG). Si bien es de adhesión y cumplimiento voluntario, establece requisitos para la igualdad de género y la conciliación de la vida laboral, familiar y personal. Es una oportunidad para que las organizaciones identifiquen y visibilicen las brechas, barreras e inequidades de género presentes en el seno de sus organismos y puedan en consecuencia generar acciones que las aborden. Se trata de una estructura que se instala y permite una mejora continua.

IGURA 11. Etapas de implementación de la Norma Chilena 3262



Fuente: Ministerio de la Mujer y Equidad de Género de Chile

Las organizaciones que quieren certificarse en el cumplimiento de la Norma 3262 deben conformar un Comité de Género o Comité de Buenas Prácticas Laborales con Equidad de Género. Este comité es el encargado de llevar adelante el trabajo del Sistema de Gestión en Igualdad de Género y Conciliación (SIGIC), que elabora un diagnóstico para detectar las brechas de género al interior de la organización. El siguiente paso es diseñar el plan de acción para disminuir y/o eliminar las brechas identificadas. El plan de acción es auditado y se otorga la certificación. Unas 100 organizaciones se han certificado con esta norma, que incluye empresas y organismos públicos, algunos de ellos vinculados al sector de la Construcción, empresas de transporte y otros²⁷.

26 La denominación NCh se utiliza para referir a normas técnicas de calidad que no son de cumplimiento obligatorio.

27 Fuente: https://www.sernameg.gob.cl/?page_id=32792

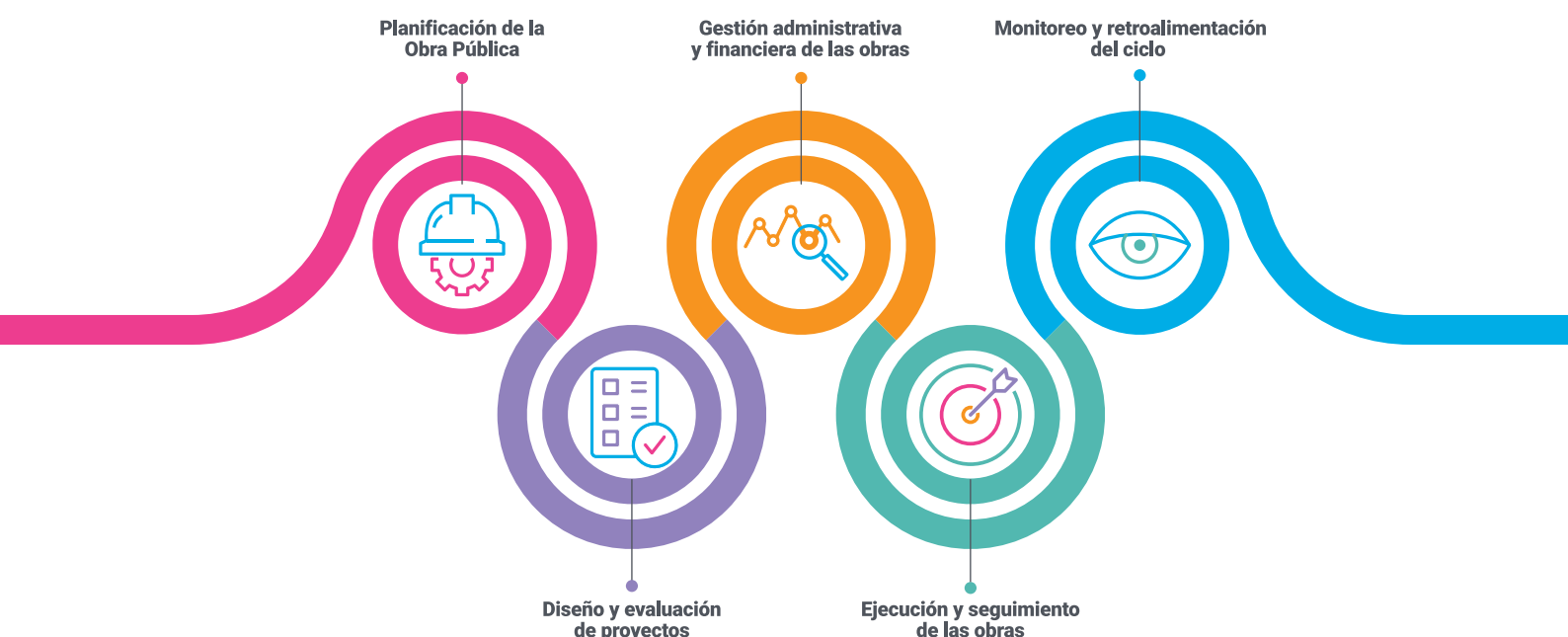
La transversalización de la perspectiva de género en las infraestructuras de vialidad y transporte



2.1 El ciclo de la Obra Pública en las infraestructuras de vialidad y transporte

El ciclo de la Obra Pública se analiza en cinco fases interrelacionadas entre sí. Para poder transversalizar la perspectiva de género, se analiza primero cómo se reproducen los estereotipos, sesgos y discriminaciones de género y omisiones de las mujeres y LGBTI+ en cada una de las fases. Posteriormente se aportan criterios analíticos, alternativas, herramientas y ejemplos de buenas prácticas que contribuyen a incidir y a transformar las desigualdades.

Fases del ciclo de la Obra Pública



2.2 Transversalización de la perspectiva de género en el ciclo de obras de infraestructura de vialidad y transporte

Las obras de infraestructura de vialidad y transporte que incorporan una perspectiva de género consideran en su planificación, diseño y ejecución aspectos de la movilidad y la forma en que mujeres, varones y otros grupos usan las infraestructuras viales, atendiendo la diversidad de las personas que se movilizan. Una de las consideraciones más relevantes para la inclusión de género en el sector es atender la interacción entre la movilidad de las personas y las infraestructuras físicas para la vida cotidiana, la llamada movilidad del cuidado, y los patrones de desplazamiento diferenciales según sean varones, mujeres, infancias, personas con discapacidades o adultas mayores. Atender esta diversidad configura una acción política y técnica observante no solo de la materialidad de la obra física sino, de forma más amplia, de los equipamientos viales y urbanos del transporte, en diálogo con las prácticas y experiencias subjetivas de las personas usuarias y trabajadoras.

En este sentido, la incorporación de la perspectiva de género en el ciclo de estas obras implica una participación y escucha activa de las experiencias, vivencias y perspectivas de las mujeres y LGBTI+, así como de los distintos actores sociales involucrados en el proceso. Es, sin duda, uno de los desafíos: lograr procesos consultivos y acordados, algo crucial dado que el desarrollo de obras de infraestructura, en especial las viales de gran escala, involucra diversidad de actores: los Estados, las empresas constructoras, los sindicatos y otros grupos de interés (incluyendo las comunidades). De igual manera, incorporar la igualdad de género no es sencillo, pues conlleva contar con un personal a cargo de las obras capacitado y sensibilizado respecto a las cuestiones de género, que preste una mirada atenta y crítica.

Para transversalizar el enfoque de género en el ciclo de obras de infraestructura de vialidad y transporte es preciso, por un lado generar especificaciones y describir los aspectos relevantes y los impactos sociales por género de cada área del ciclo de la Obra Pública; y, por otro, contar con propuestas que favorezcan su inclusión sistemática. Un ejemplo son los estudios de impacto ambientales y sociales (Diagnóstico y/o Escaneo Ambiental y Social, Evaluación de Impacto Ambiental y Social (EIA), Evaluación ambiental y social expeditiva, etc.). En general son incorporados al circuito convencional de la planificación de infraestructuras viales. En Argentina, por ejemplo, la normativa vigente establece como requisito contar con el estudio ambiental. Este podría ser el camino para la inclusión de las consideraciones de género en el sector. Sin embargo, una limitación es que de los estudios se desprenden lineamientos generales como el plan de gestión ambiental, y al ser propuestas generales, sin descripciones específicas, la responsabilidad de implementar estos procedimientos –de acuerdo a su voluntad– queda en manos de quien ejecuta la obra, por lo general, empresas constructoras que, muchas veces desatienden aspectos sociales y ambientales altamente sensibles para la comunidad. Lo mismo podría suceder con los temas de género.

Por ello, resulta relevante la elaboración de una caracterización detallada de las áreas de influencia (directa e indirecta) que ésta realice siguiendo cada componente de la obra, atendiendo especialmente los aspectos sociales sensibles al género. Esta información, que compondrá una línea de base inicial, requiere un mayor acercamiento en las distintas fases del ciclo de la obra, así como una actualización del análisis de los actores sociales involucrados.

EL ÁREA DE INTERVENCIÓN DE LA OBRA VIAL DEBE SER ABORDADA DURANTE LAS FASES DE PLANIFICACIÓN, DISEÑO Y EJECUCIÓN/SEGUIMIENTO DISTINGUIENDO:

Área de influencia

Extensión del espacio donde se manifiestan en forma significativa los impactos vinculados a las acciones propuestas.

- **Directa:** abarca la porción, sector o componente del medio receptor que probablemente se verá afectado directa por la planificación, construcción u operación de la obra y todos sus aspectos subordinados.
- **Indirecta:** áreas afectadas por cambios ocasionados como consecuencia de un determinado proyecto.

Fuente: Vialidad Nacional, Argentina, 2023.

La meta 11.2 de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible plantea mejorar el transporte público inclusivo y seguro, así como la seguridad vial para todas las personas. Sin embargo, autoras como Muxí y Arias Laurino subrayan cómo la sostenibilidad, en términos socio-territoriales, pasa también por generar estrategias que fortalezcan las redes existentes dentro y entre vecindarios. Para ello es necesario reconocer qué capacidades físicas y sociales del territorio pueden generar valor agregado para construir territorios sostenibles (Muxí y Arias Laurino, 2022).

Una red vial y de transporte con una perspectiva de género interseccional implica reconocer como central el valor de la proximidad para satisfacer las necesidades de la vida diaria que recaen principalmente en las mujeres, especialmente aquellas que se encuentran en áreas periféricas, y están socialmente segregadas y territorialmente desconectadas. Una red con perspectiva de género supone por ello resolver la conexión con otras áreas de la ciudad o de la región con vías y transporte público de calidad.

Considerar estos aspectos en la planificación de las obras de vialidad y transporte requiere de personal capacitado, sensible al género. Exige también tener en cuenta los costos de implementar acciones y medidas a lo largo de todo el ciclo, y el tiempo que lleva ponerlas en marcha, pues repercute en los cronogramas.

A MODO DE SÍNTESIS

Beneficios de incorporar la perspectiva de género en obras de infraestructura de vialidad y transporte



1. Mayor igualdad en la oferta y en la posibilidad de desplazamientos, al contemplar las diferencias de género y las subjetividades de las experiencias de movilidad.



2. Mejoramiento de la conectividad y condiciones materiales del entorno en donde se “mueven” las mujeres y diversidades.



3. Valoración de la proximidad y de las obras de soporte del transporte y la vialidad: lugares de espera, condiciones físicas de los mismos, espacios de lactancia, baños, entre otros.



4. Mejor adecuación de las soluciones y respuestas a las demandas y necesidades de los grupos más vulnerables, al incorporar una mirada participativa en la definición de los proyectos y obras.



5. Mayor equidad en los servicios de transporte, al contemplar los recorridos realizados por las mujeres y diversidades en su vida cotidiana, en especial los referidos a las tareas de cuidados, generando un impacto positivo en sus grados de autonomía y en la economía de las mujeres.

Fase 1. Planificación de la Obra Pública de vialidad y transporte

Como se expresa en el Manual 1 de esta colección, la planificación de la Obra Pública contempla momentos de pre-factibilidad y factibilidad (técnica, económica, político-institucional, ambiental, social, entre otros) a fin de evaluar tanto los obstáculos como los elementos facilitadores y también los imprevistos que pueden surgir en el desarrollo de la obra, de cara a prever alternativas y abordajes.

Transversalizar la perspectiva de género desde la fase de planificación requiere verificar cualquier aspecto que pudiera tener implicaciones para las mujeres y diversidades (sean estas étnicas, etarias, de identidad sexual, condición de discapacidad para citar las más decisivas), para así asegurar que el proyecto aborda las barreras y dificultades asociadas con las infraestructuras de vialidad y transporte. Implica también observar aquellos aspectos de la movilidad y su equipamiento urbano, y de la vialidad y el transporte que van más allá de los desplazamientos físicos desde un lugar a otro en el territorio, como si fueran movimientos neutros o lineales, en los que no hay interrupciones ni se encadenan varios motivos de viaje, sin detenciones o demoras en el camino por diversas causas, en los que a veces incluso se da la incapacidad para realizar viajes. Por último, una planificación de la obra vial y de transporte con perspectiva de género considera la diversidad de las personas que se movilizan por distintos motivos, necesidades y

deseos y enfoca las soluciones hacia esas prácticas y experiencias subjetivas; en definitiva, hacia la vida cotidiana. Esto último requiere prestar especial atención a las necesidades diferenciales de las personas que utilizan o son potenciales usuarias de las infraestructuras y sistemas planificados, diseñados y producidos por el sector, así como de quienes trabajan en él.

Por otra parte, la planificación de una red de movilidad con perspectiva de género, en su intersección con la trama urbana, debe contribuir a la integración sociourbana del conjunto de barrios de los aglomerados, sean estos de altos o bajos ingresos. Para ello debe considerar la expansión del transporte público, con cobertura para los barrios ubicados en las áreas periféricas, promoviendo la conectividad y la inclusión, facilitando así la participación en la vida pública, el ocio, el trabajo productivo y reproductivo de mujeres, LGBTI+ y personas con discapacidad. La planificación definirá la construcción de corredores urbanos, avenidas, calles, pasajes, pero también de servicios de soporte, como lugares de espera, baños públicos o nodos que permitan ubicar, por ejemplo, infraestructuras de cuidados que ahorran tiempo a quienes se ocupan de la infancia u otras personas dependientes.

Estas actuaciones contribuyen a promover el concepto de una “ciudad de distancia corta”, con estrategias de policentralidad urbana, con redes de transporte basadas en itinerarios, paradas y horarios vinculados no solo al transporte sino a centros y servicios que son claves para la vida cotidiana. Este tipo de abordajes contempla la movilidad del cuidado y los patrones de desplazamiento diferenciales por género.



Aspectos para la planificación en infraestructuras de vialidad y transporte

Planificar con perspectiva de género requiere considerar una serie de aspectos vinculados con la generación de información y de diagnósticos cuali-cuantitativos del área donde se implantarán las obras viales. En la etapa de planificación es fundamental contar con información de cobertura territorial de la infraestructura de vialidad y transporte, así como con datos socioeconómicos y de movilidad desagregados por género. Es importante disponer de un mapeo exhaustivo y descriptivo de los actores sociales con potencial injerencia sobre la iniciativa, así como iniciar un acercamiento territorial al área donde se va a ejecutar.

A continuación se detallan los aspectos a tener en cuenta a la hora de planificar las infraestructuras de vialidad y transporte desde una perspectiva de género:

- 1 Análisis de la cobertura territorial para operar sobre la base de datos desagregados por sexo-género.
- 2 La movilidad como soporte de la vida cotidiana. El atributo de la proximidad. La construcción participativa de diagnósticos con perspectiva de género.
- 3 Mapeo de actores y construcción participativa de diagnósticos con perspectiva de géneros.

Aspecto 1. Análisis de la cobertura territorial para operar sobre la base de datos desagregados por sexo-género

Un aspecto importante en la planificación de toda Obra Pública es la disponibilidad de información desagregada por sexo o género y por otras condiciones sociodemográficas, económicas e incluso ambientales, para así poder realizar una caracterización general del entorno donde se implantará el proyecto.

Para el proceso de recolección de información del contexto, la agencia japonesa de cooperación internacional (JICA, por sus siglas en inglés) propone una lista de ítems a considerar para un análisis social y también de la infraestructura del entorno²⁸. Son dimensiones desagregadas con preguntas orientadoras que dan pistas sobre abordajes del contexto desde una perspectiva de género. Algunas preguntas son de carácter normativo y legal, vinculadas a cuestiones de género del sector: políticas de género específicas; normativa sobre violencia y acoso en el transporte público; legislación compensatoria por relocalización a causa de proyectos de infraestructura; políticas de igualdad en las instituciones y organizaciones involucradas en la implementación del proyecto. Están también las preguntas referidas a transporte por un lado al uso diferencial por género (número, horarios, motivos de viaje); análisis de rutas y estaciones/paradas de autobús, disponibilidad y estado de uso de baños diferenciados por sexo-género; incidentes de violencia y acoso de género. Otras preguntas ayudan a conocer la infraestructura de transporte su uso o no uso diferenciado por sexo-género: vías, banquinas, cordones cunetas, puentes, aeropuertos o puertos, entre otros. En cuanto al contexto social, se propone considerar: la situación de género en el área de implementación (escolaridad, participación en actividad económica, violencia de género, toma de decisión); normas sociales y/o culturales que restringen la autonomía de las mujeres; factores que incrementan la vulnerabilidad, como pobreza o condición de migrante. Por último, es preciso considerar las necesidades de servicios y equipamiento basadas en condicionantes de género: accesibilidad (estaciones de tren, terminales de ómnibus), disponibilidad y cercanía de servicios, entre otras.

Otro buen ejemplo de recolección de información para orientar acciones de género en cada fase del ciclo de la Obra Pública es el **proyecto DIAMOND**²⁹, en el que desde 2020 participan varios países de la Unión Europea, entre ellos España, Reino Unido y Francia. El proyecto está orientado a generar información y diagnósticos con perspectiva de género sobre los sistemas de transporte mediante tecnologías de recopilación y análisis de datos como el aprendizaje automático o *Machine Learning*, la minería de datos, algoritmos no discriminatorios y Sistemas de Información Geográfica para el análisis de datos abiertos estructurados. De esta manera, se obtiene un conjunto de datos sobre mujeres trabajadoras y usuarias del sistema de transporte desde el cual es posible identificar, diseñar y evaluar medidas específicas para satisfacer sus necesidades y expectativas. Este diagnóstico sirve para el sistema de transporte mismo pero también para orientar sobre

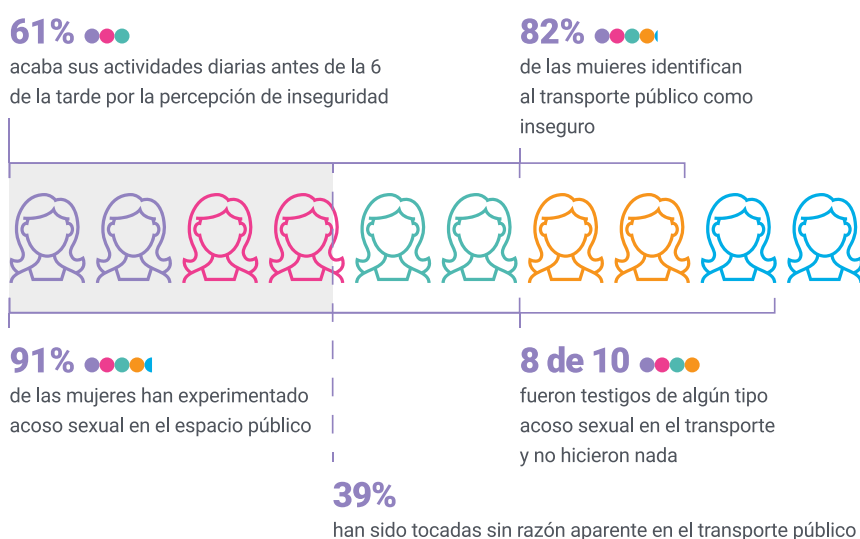
28 Fuente: Reference material for gender mainstreaming in the transportation sector. Office for Gender Equality and Poverty Reduction Governance and Peacebuilding Department. Japan International Cooperation Agency (JICA), 2023. https://www.jica.go.jp/Resource/english/our_work/thematic_issues/gender/c8h0vm0000f3jnj6-att/gender_mainstreaming_05.pdf. Ver en el anexo de este manual la lista de Ítems y contenidos de Encuesta para el Análisis Social y de Género.

29 <https://diamond-project.eu/>

qué obras de infraestructura son necesarias para garantizar el transporte, en particular las obras de vialidad.

Para conocer las áreas de influencia de las obras viales y de transporte y los usos diferenciados según género de la dotación de infraestructuras y servicios, se recomienda el uso de mapas o cartografías que incorporen información georeferenciada (GIS). Estas herramientas deben visualizar el conjunto de las infraestructuras urbanas (instituciones, servicios, equipamientos) y dar cuenta de la existencia de Obra Pública o de la necesidad de hacerla, así como de la incidencia directa e indirecta de las obras en el conjunto. Basándose en las características del área de intervención, es recomendable el desarrollo de una línea de base que describa el estado de situación previo al inicio de la intervención. Ello facilita el seguimiento y la evaluación que deben ser parte de cada fase (ver fase 5). Para definir esta línea de base es preciso contar con indicadores de género específicos, tales como percepción de inseguridad, distancias de recorridos y situación de los mismos, accesibilidad y condiciones físicas de los lugares de espera, entre otros

En este sentido, es interesante recuperar la experiencia del Proyecto **"Ella se mueve segura"**³⁰ desarrollado simultáneamente en tres ciudades de América Latina: Buenos Aires, Quito y Santiago de Chile. Su objetivo era conocer las condiciones de seguridad, percepción y visiones de las mujeres acerca del transporte público de manera comparada. Para ello se propuso una estrategia metodológica cuali-cuantitativa que incluyó la realización de encuestas, grupos focales con usuarias y usuarios de transporte público y entrevistas en profundidad con actores del sector público, privado, académico y de la sociedad civil. Tomando como base esta información primaria se desarrolló un **"Paquete de Herramientas"** para promover soluciones que mejoren la seguridad de las mujeres en el transporte público y por ende su calidad de vida. Además, el resultado incorporó las obras de soporte necesarias.



Línea de base de la percepción de seguridad en Quito. Fuente: Quito Segura

30 "Ella se mueve segura" fue sostenido con aportes de la Federación Internacional de Automóviles (FIA) y CAF (Banco de Desarrollo de América Latina) y en la ciudad de Buenos Aires contó con el apoyo del Programa Transporte y Territorio, perteneciente al Instituto de Geografía de la Universidad de Buenos Aires (UBA).

Aspecto 2. La movilidad como soporte de la vida cotidiana. El atributo de la proximidad

La infraestructura vial y de transporte es vital para la calidad de vida de las personas y para el desarrollo sostenible, pues conecta a las personas y a éstas con los servicios necesarios para la vida cotidiana.

La accesibilidad se vincula al atributo de la proximidad, central en las tareas reproductivas y de cuidado que asumen las mujeres. La proximidad facilita o dificulta, según sus condiciones situadas, el acceso al transporte, a las vías de circulación según tipo de vehículos –motorizados o no– y a los servicios básicos. Por ello, la planificación y el diseño de las obras del sector deben incorporar aspectos que pongan en el centro del proceso la cuestión de las distancias y el asegurar la conectividad y movilidad cotidiana.

Incluir la dimensión de lo cotidiano desde una perspectiva de género es poner foco en los desplazamientos diarios que desarrollan especialmente las mujeres en atención a tareas de cuidados. Son desplazamientos en cadenas, por lo que la definición y aplicación del criterio de proximidad constituye un valor central, en cuanto al uso del tiempo y el espacio. Desde un enfoque que incorpore la proximidad, se pueden planificar barrios y ciudades en donde los recorridos y la movilidad cotidiana y cuidadora sea funcional, cercana, multimodal, conectiva, que vincule diferentes medios de transporte, que incluya recorridos peatonales y en bicicleta y que pueda dar apoyo a las tareas de cuidado.

Un ejemplo de este enfoque para las Obras Públicas a escala metropolitana es el modelo de Medellín. En un sistema integral de transporte llamado **Metrocable** (un sistema aéreo por cable teleférico de transporte público masivo, único en el mundo por su carácter), Medellín articula centros de distintas funciones con servicios urbanos y equipamientos. Este sistema aéreo se complementa con el Metro y con el tranvía, atendiendo así a uno de los sectores más desfavorecidos de la comuna noroccidental de la ciudad y generando puntos de proximidad y movilidad accesible.



Línea K del Metrocable de Medellín. Fuente: Metro de Medellín, 2019.

Este servicio, sumado a otras intervenciones de Obra Pública en el mismo corredor de transporte, como mejoramiento de calles e instalación de escaleras mecánicas, favoreció la integración de comunas marginadas, poniéndolas en relación con la vida urbana. El modelo fue replicado por muchas ciudades, tales como Río de Janeiro, México, La Paz y Caracas, así como por ciudades colombianas como Bucaramanga o Cali.

¿QUÉ DEBE INCLUIR UN SISTEMA DE MOVILIDAD CON PERSPECTIVA DE GÉNERO?

- **Soporte físico de movilidad cotidiana** que no responda ni privilegie únicamente la movilidad laboral, sino que dé también respuesta a la movilidad de cuidados, a la realizada por motivos personales y de ocio y a la vinculada a la esfera comunitaria y vecinal, conectando equipamientos, servicios (escuelas, hospitales, centros de salud, culturales, sociales, deportivos) y comercios de proximidad.
- **Equipamientos y mobiliario urbano** necesarios para dar soporte a las demandas de movilidad y transporte; creación a lo largo de la cadena de desplazamientos de espacios de espera con baños, lactarios y bancos para el descanso, el cuidado y la socialización. Deben responder a la diversidad de personas y cuerpos (personas mayores, infancias, madres lactantes, espacio para acompañar personas con silla de ruedas, etc.); los espacios y construcciones deben ser regularmente mantenidos y ser seguros.
- **Conexiones intermodales centradas en la movilidad cotidiana.** Los lugares de conexión intermodal son particularmente interesantes para la Obra Pública con inclusión de género. Un ejemplo de cómo tener en cuenta las necesidades específicas por género es la creación en estas áreas de conexiones de lugares para facilitar la denuncia de violencias o para los cuidados (por ejemplo para poder dejar a la persona dependiente en un lugar público y seguro sin costo adicional ni pérdida de tiempo). Adicionalmente, los intercambiadores modales y los centros de trasbordo deben contar con información horaria clara, visible, que disponga de sistemas de arribo predictivo en tiempo real; con horarios coordinados, fomentando el incremento de la frecuencia de paso para reducir tiempos de espera de acuerdo a la diversidad de actividades cotidianas (no solo laborales); y con señalización continua que permita orientarse fácilmente y realizar las conexiones de manera rápida, sencilla, accesible y segura.

Fuente: Ortiz Escalante, S., Ciocoletto, A., Fonseca, M., Casanovas, R., & Valdivia, B. (2021). Movilidad cotidiana con perspectiva de género. Guía metodológica.

Un buen ejemplo de planificación de movilidad cotidiana y de proximidad es el caso de Barcelona. Durante los últimos veinte años se han ido desplegando en esta ciudad actuaciones enfocadas a mejorar la accesibilidad de la vía pública. Una trayectoria de estudios urbanos y de movilidad

cotidiana³¹ hechos con perspectiva de género ha permitido emprender diversas estrategias y actuaciones de pacificación (supermanzanas, ampliaciones de aceras, protección de entornos escolares). Además se han hecho modificaciones en el reparto del espacio público³² que aumentan la calidad ambiental del entorno urbano y posibilitan la introducción de nuevos conceptos en el diseño, mejorando el confort de los trayectos a pie. Algunos ejemplos destacados son las **supermanzanas en los barrios del Poblenou y Sant Antoni o los ejes de prioridad peatonal**. El Manual de urbanismo de la vida cotidiana desarrollado por el Ayuntamiento de Barcelona (2019) que aplica un urbanismo con perspectiva de género y tiene en cuenta el atributo de la proximidad, arroja lineamientos para construir una ciudad más equitativa, segura y sin barreras. El manual propone la generación de estudios diagnósticos a los que contribuyan instancias participativas con la comunidad, asegurando incluir de forma activa a mujeres, personas mayores, personas jóvenes, infancias y personas con diversidad funcional. A partir de este trabajo se proyectan acciones urbanísticas orientadas a mejorar la iluminación, la visibilidad, la vegetación y el arbolado, la anchura de las veredas y la reducción de la circulación de vehículos motorizados, lo que favorece el contexto cotidiano en el que tienen lugar los desplazamientos diarios.



Super manzana de Sant Antoni, Barcelona. Fuente: Ayuntamiento de Barcelona..

31 Es de destacar el estudio de Movilidad Cotidiana del Plan de Resiliencia Urbana del Ayuntamiento de Barcelona. Disponible en: https://coneixement-eu.bcn.cat/widget/atles-resiliencia/es_index_mobilitat_quotidiana.html

32 En el Manual de urbanismo de la vida cotidiana, desarrollado por el Ayuntamiento de Barcelona, se recomienda repartir el espacio público siguiendo la siguiente jerarquía de importancia: peatón, transporte público, bicicletas, transporte de mercancías y transporte privado.

Aspecto 3. Mapeo de actores y construcción participativa de diagnósticos con perspectiva de género

A la hora de establecer de forma preliminar la viabilidad de una obra sensible al género, es fundamental contar con equipos multi e interdisciplinarios adecuadamente capacitados en perspectiva de género y asegurar un acercamiento territorial adecuado: identificar la magnitud de las medidas de remediación necesarias previo a iniciar las obras, distinguir las dimensiones a considerar para incorporar el enfoque de género en los primeros bocetos y facilitar la realización de relevamientos tales como recorridos y mapeos preliminares, observación no participante o auditorías.

En instancias tempranas de la planificación, es necesario incorporar el impacto ambiental que las obras podrían producir en las comunidades, cuidando la intersección entre género y etnicidad. En este sentido, el **convenio 169 de la OIT** sobre Pueblos Indígenas, firmado por Argentina en 1989 y reconocido mediante Ley 24.071, establece la obligación de consulta a los pueblos originarios por parte de los gobiernos (nacional, provincial o municipal) con el fin de evitar impactos adversos de los proyectos viales en las comunidades. El convenio reconoce específicamente el derecho de los pueblos originarios a vivir según sus pautas culturales y tradiciones. Atendiendo al criterio de interseccionalidad y considerando que las mujeres son en general las más afectadas cuando los territorios se deterioran ambiental y socialmente, su incorporación en los procesos es vital. En la misma línea, el Manual de Evaluación y Gestión de Obras Viales (MEGA II) elaborado por la Dirección Nacional de Vialidad (Argentina) establece la realización de un proceso consultivo específico para el caso de proyectos con mayor sensibilidad social entre los que se incluyen aquellos que atraviesan territorios o asentamientos de comunidades indígenas.

Durante la etapa de la planificación de la Obra Pública de vialidad y transporte, es crucial la realización de un mapeo exhaustivo, no solo de los territorios y sus características, sino también una identificación previa de los actores sociales que potencialmente estarán involucrados en el proceso de la obra, distinguiendo entre:

- Ciudadanía y organizaciones: personas o grupos beneficiarios de la iniciativa, personas afectadas durante alguna de sus etapas o áreas de impacto, personas interesadas. Es necesario, además, identificar a personas o grupos menos favorecidos y vulnerables a fin de asegurar su inclusión en el proceso.
- Estado: organismos e instituciones de rango nacional, provincial, municipal.
- Empresas: prestatarias de servicios públicos, operadoras del transporte público.

Es deseable que el mapeo sea lo más amplio posible, que su composición sea diversa, abierta y representativa de intereses colectivos. Se pueden emplear distintas técnicas para conocer la opinión y la experiencia de las personas usuarias: grupos focales, matriz FODA (fortalezas, oportunidades, debilidades, amenazas), o relevamientos cartográficos territoriales de paradas y recorridos, entre otros.

En el siguiente cuadro se mencionan algunas herramientas utilizadas para la construcción de diagnósticos participativos teniendo en cuenta la perspectiva de género.

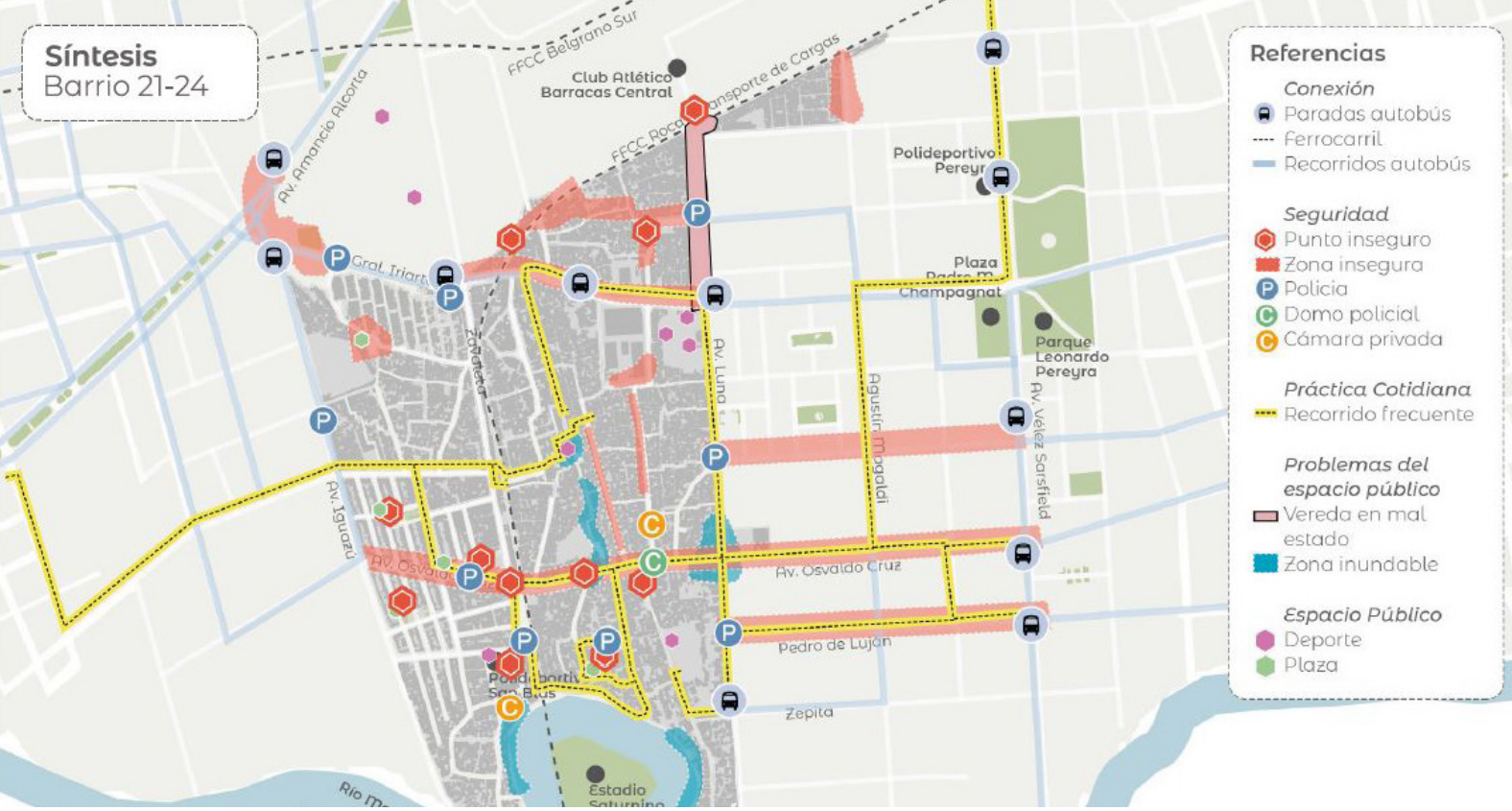
CUADRO DE HERRAMIENTAS PARA LA CONSTRUCCIÓN PARTICIPATIVA DE DIAGNÓSTICOS CON PERSPECTIVA DE GÉNERO:
1. Encuestas de movilidad
2. Cuestionario de movilidad
3. Observación participante
4. Entrevistas con personas clave
5. Grupos focales / de discusión
6. Recorridos de reconocimiento: a pie, en bicicleta, en transporte público
7. Caminatas exploratorias
8. Red de movilidad cotidiana
9. Mapas comunitarios de movilidad

Fuente: Adaptación propia a partir de las guías metodológicas elaboradas por Col·lectiu Punt 6: Mujeres Trabajando 2014, Espacios para la Vida Cotidiana, Entornos Habitables, Nocturnas.

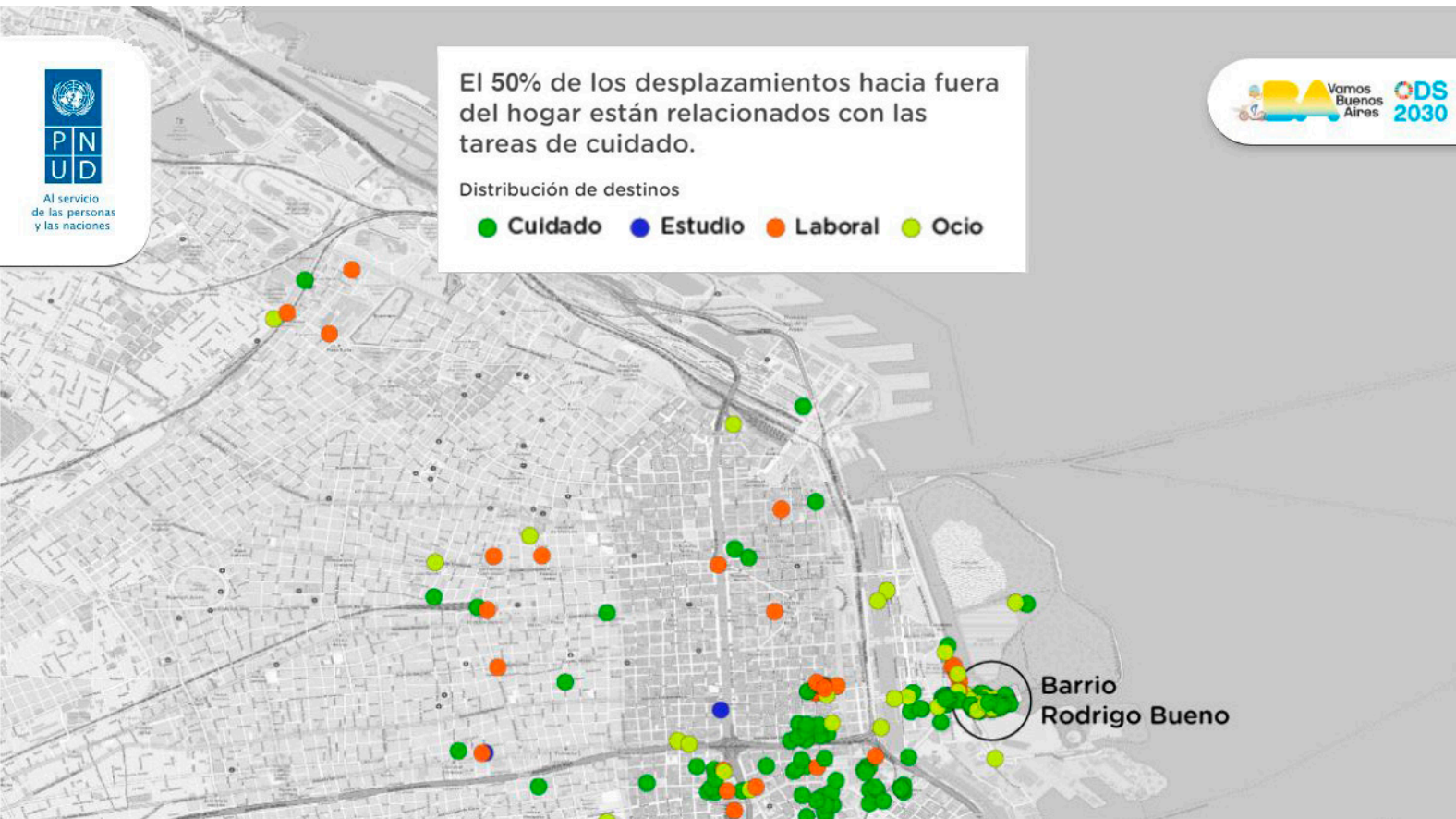
Por otra parte, los diagnósticos participativos deberían contribuir a informar sobre elementos subjetivos (percepciones, creencias, valoraciones, etc.) que son relevantes para la caracterización del uso y la percepción diferencial de las infraestructuras y la movilidad (por ejemplo, zonas percibidas como inseguras, inaccesibles o desagradables en determinados momentos del día y/o frente a inclemencias climáticas, etc.). Existen herramientas que pueden triangular técnicas cualitativas con datos cuantitativos para entender las experiencias concretas de quienes se trasladan e incluso de aquellas personas que no lo hacen, cuáles son sus necesidades de obras públicas, cuáles las carencias que registran, etc.

Un ejemplo de estos abordajes es el estudio *Ella se mueve segura*, desarrollado por el Banco de Desarrollo de América Latina (CAF), junto al Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (GCBA), y con la colaboración de un equipo de consultores, conformado por Safetipin (India) y la Cooperativa Cambalache (Argentina). Se trata de un diagnóstico participativo sobre la movilidad con perspectiva de género en 8 barrios populares de la ciudad, realizado con el objetivo de generar información sobre la problemática urbana. Tras la recolección de información cuantitativa, se llevaron a cabo talleres de mapeo participativo con vecinas para comprender los siguientes aspectos: cómo es la movilidad de las mujeres dentro y fuera del barrio; qué situaciones les generan inseguridad y qué estrategias desarrollan para sentirse seguras; cuáles son los elementos físicos, vinculados a la materialidad de la obra pública o su ausencia, que facilitan o dificultan su movilidad.

Síntesis Barrio 21-24



Fuente: Mapeo participativo en el Barrio 21-24, Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Fuente: Cárdenas, Á. E. y Rodríguez, E. (2023). *Ella se mueve segura*. Caracas: CAF.



Mapeo participativo en Barrio Rodrigo Bueno, Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Fuente: BA Lab ODS 16+ PNUD, GCBA.

También destaca el diagnóstico participativo de género, movilidad y seguridad en el Barrio Rodrigo Bueno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en el marco del Laboratorio de Aceleración ODS 16+ BA del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD). Consiste en un diagnóstico caracterizado por la innovación en la recolección de datos diversos, tanto existentes como obtenidos por primera vez a partir de mapeos participativos y georreferenciados, así como de la utilización del *Space Mapping*, que consiste en el relevamiento y registro en tiempo real de los desplazamientos de las vecinas a partir de una aplicación móvil con GPS.



BUENAS PRÁCTICAS EN LA PLANIFICACIÓN DE OBRAS DE INFRAESTRUCTURA DE VIALIDAD Y TRANSPORTE CON PERSPECTIVA DE GÉNERO

PROYECTO	Plan Estratégico de Género y Movilidad de la Ciudad de México	AÑO	Desde 2019
RESPONSABLE	Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México (SEMOVI)	LUGAR	Ciudad de México (México)
HERRAMIENTA	Instrumento de planificación	PALABRAS CLAVE	<ul style="list-style-type: none"> • Movilidad con perspectiva de género, • Infraestructura, • Transporte
ESCALA	Gobierno local	FUENTE	SEMOVI https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/estrategia-de-genero-140319.pdf

La Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México (SEMOVI) presentó en 2019 su plan estratégico de género y movilidad. Un aspecto interesante de este esfuerzo es que el plan no busca únicamente atender las principales problemáticas de las mujeres en la movilidad de la ciudad, sino que además se conecta adecuadamente con el plan estratégico de movilidad de la CDMX, mostrando así que la transversalización de género no es un elemento aislado sino parte integral de toda la planificación del sistema de transporte.

El **Plan Estratégico de Género y Movilidad** plantea la siguiente visión a 2024: La perspectiva de género es transversal a las políticas de movilidad urbana en la Ciudad de México y fortalece la igualdad sustantiva entre mujeres y varones. Bajo esta premisa, los sistemas, programas y proyectos de movilidad se orientan a que las mujeres realicen sus viajes con accesibilidad, comodidad, seguridad y con menores tiempos de traslado.

Para desarrollar el plan, previamente se ha realizado un diagnóstico con perspectiva de género que identifica problemáticas que afectan específicamente a las mujeres y reducen sus posibilidades de moverse con libertad, seguridad y dignidad a través de la ciudad. Se identifican 3 problemáticas principales:

- a. Necesidades de movilidad derivadas de patrones de viaje específicos que históricamente no han sido reconocidas y que las han excluido del uso y disfrute pleno del espacio público.

b. Múltiples situaciones de violencia sexual y agresiones que vulneran sus derechos, tales como el acoso y el abuso sexual en el espacio público y en el transporte.

c. Una participación tradicionalmente inequitativa en el sector movilidad, que se inicia desde el ambiente escolar y trasciende hasta el laboral, profundizando la ausencia de perspectiva de género en planes y proyectos de movilidad urbana.

Estas tres problemáticas son aún mayores para mujeres que enfrentan múltiples situaciones de vulnerabilidad que se cruzan, relacionadas con edad, situación socioeconómica, situación de discapacidad, o modo de transporte, entre otras.

El plan define 3 ejes estratégicos para responder a estas problemáticas:

i) Se reducen las violencias sexuales y agresiones hacia las mujeres en el Sistema Integrado de Transporte. Se definen oficinas para la denuncia de violencias de género en puntos del sistema de transporte.

ii) Se fortalece la paridad de género y la cultura institucional en el sector transporte.

iii) Se atienden las necesidades y patrones de viaje de las mujeres de forma efectiva.

FIGURA 12. Diagrama de alineación estratégica entre los ejes y líneas de acción del Plan Estratégico de Género y Movilidad



Plan Estratégico de Género y Movilidad de la Ciudad de México.

Para cada uno de estos ejes, el Plan Estratégico de Género y Movilidad 2019 plantea líneas de acción específicas, actividades, metas y responsables. Asimismo, el plan define las siguientes líneas transversales: 1) Información, monitoreo y evaluación; 2) Normatividad y gestión pública, y 3) Vinculación estratégica y espacios colaborativos multisectoriales.

En la línea transversal de Información, monitoreo y evaluación, se desarrollan las bases de un sistema de monitoreo y evaluación para dar seguimiento a las acciones en materia de género y movilidad desde la SEMOVI. También se establece una línea de base con indicadores, medios de verificación y mecanismos para monitorear los avances e impacto del plan.

¿POR QUÉ ES UNA BUENA PRÁCTICA?

- 1 Se alinea con el plan estratégico de movilidad de la CDMX, transversalizando el género como parte integral de toda la planificación del sistema de transporte.
- 2 Se realiza sobre la base de un diagnóstico sensible al género y del perfil de necesidades de las personas usuarias del transporte.
- 3 Constituye una solución de infraestructura de movilidad que atiende a necesidades y patrones de viaje vinculados a roles de género.
- 4 Puede contribuir a la reducción de violencias sexuales y agresiones hacia las mujeres en el Sistema Integrado de Transporte al ofrecer una obra que busca facilitar las denuncias de violencias.
- 5 Contribuye con las estrategias de paridad de género en el sector transporte.
- 6 Facilita las acciones de seguimiento desde una perspectiva de género, para realizar correcciones.
- 7 Establece una línea base con indicadores claros, medios de verificación y mecanismos de seguimiento de los avances e impacto del plan, todos ellos elaborados con perspectiva de género.



A MODO DE SÍNTESIS

¿Que implica transversalizar el género en la planificación de obras de infraestructura de vialidad y transporte?

1. **Reconocer el uso diferencial de las infraestructuras de vialidad y transporte**, así como los distintos patrones de movilidad, según se trate de mujeres, varones, infancias, personas con discapacidad o adultas mayores.
2. **Considerar los factores materiales de la obra en interacción con elementos ambientales, sociales, demográficos y culturales**, para entender e integrar en la planificación la experiencia de las personas usuarias como un conjunto complejo, y hacerlos dialogar con las características y los roles asumidos en cuanto a las tareas productivas y reproductivas.
3. **Contribuir en la construcción de estrategias que ponderen adecuadamente la movilidad del cuidado**, que afecta principalmente a mujeres, infancias, personas con discapacidad y adultas mayores.

¿CÓMO HACERLO?

- Evaluar la disponibilidad de información cuali-cuantitativa y prever la necesidad de complementar los datos existentes con la realización de relevamientos primarios de información. Verificar la disponibilidad de los datos desagregados por sexo y/o género, y realizar diagnósticos participativos que incluyan además el análisis de las experiencias subjetivas de viaje.
- Mapear los territorios, ciudades o barrios para conocer la necesidad de obras públicas de soporte a la movilidad, las condiciones de accesibilidad física a los barrios, en particular los más populares, y las obras de servicios de espera, de lactancia, de sanitarios, entre otros ejemplos.
- Mapear a actores sociales diversos que pueden verse afectados directa o indirectamente por las obras viales, incluyendo gobiernos locales, referentes barriales, organizaciones y/o grupos comunitarios, comunidades indígenas, etc.
- Verificar las implicaciones que las obras viales y de transporte tienen para las mujeres y LGBTI+ en todo lo relativo a las experiencias de uso, tanto materiales como inmateriales (percepción de inseguridad, por ejemplo). Atender a los patrones de movilidad diversos que existen entre varones y mujeres, en particular considerando la movilidad cotidiana y cuidadora que es la que afecta principalmente a mujeres, LGBTI+, infancias, personas con discapacidad y adultas mayores.

Fase 2. Diseño y evaluación de proyectos de vialidad y transporte

La fase de diseño es la que dará forma a cómo se resuelve la obra de de vialidad y transporte, sus funciones, forma y definiciones proyectuales. Los distintos componentes resultan en una propuesta integradora que busca dar respuesta a las necesidades de las personas destinatarias. Este es un proceso que puede involucrar distintas categorías de obra, desde el diseño de grandes infraestructuras como rutas y puertos hasta paradores, cruces o calles. Las diversas decisiones de diseño dan cuenta de la compleja trama de factores que interactúan: elementos funcionales o estéticos; dimensiones sociales, socioeconómicas y políticas; y soluciones constructivas y materiales.

Para grandes infraestructuras, en esta fase se debe definir y caracterizar de forma detallada el área de implantación de la iniciativa y contemplar especialmente los impactos territoriales, sociales y ambientales que las obras pueden causar en las comunidades. También es necesario atender a las potenciales afectaciones que las obras tengan en las viviendas o actividades productivas, considerando que suelen ser las mujeres las más afectadas. En el diseño de los sistemas viales y de transporte no debe perderse de vista la calidad, seguridad y accesibilidad de las estaciones y paradas, así como el espacio público que conecta el sistema de transporte. En una escala más pequeña, según criterios de género y de accesibilidad universal, se debe atender el diseño de proximidad contemplando la iluminación, calles, veredas, equipamiento o paradores de transporte, etc.

El desafío en esta fase para incorporar la perspectiva de género es integrar criterios, conceptos y las voces de las mujeres y LGBTI+ desde una perspectiva multicultural, para poder atender las necesidades y expectativas diferenciadas según género, edad, existencia de discapacidad y otras variables.

En síntesis, durante esta fase resulta de gran relevancia incorporar elementos del diseño inclusivo y participativo pensando en los distintos perfiles, y especialmente en las necesidades y prioridades de las personas más vulnerables.



EJEMPLOS DE OBRAS DE VIALIDAD Y TRANSPORTE QUE INCORPORAN LA PERSPECTIVA DE GÉNERO:

1. Mejoramiento y dotación de la infraestructura asociada (resguardo, iluminación, accesibilidad)

- **Iluminación adecuada y segura:** Asegurarse de que las calles, pasarelas y áreas peatonales estén bien iluminadas para aumentar la sensación de seguridad, especialmente durante las horas de la noche.
- **Señalización inclusiva:** Utilizar señalización clara y legible que sea inclusiva y fácil de entender para todas las personas, considerando también las necesidades de aquellas con discapacidades visuales o cognitivas.
- **Equipamiento y mobiliario urbano:** Integrar espacios adecuados para servicios, actividades y descanso, como bancos, áreas verdes y plazas, baños públicos gratuitos, mantenidos y seguros; cambiadores para bebés y espacios de lactancia, fuentes de agua y espacios de espera y apoyo a los cuidados.
- **Estaciones de transporte accesible:** Diseñar estaciones de transporte público que sean accesibles para personas con movilidad reducida, incluyendo rampas, ascensores y espacios reservados. También se debe considerar la seguridad en las paradas y estaciones, especialmente para evitar acoso o situaciones de riesgo para las mujeres.

2. Infraestructura vial y facilidades para el uso de movilidad cotidiana

- **Acciones de movilidad segura y activa:** Fomentar el uso de modos de transporte activo, como caminar y andar en bicicleta, a través de la creación de vías peatonales, ensanche de veredas, construcción de rampas, ciclovías seguras y bien mantenidas.
- **Cruces peatonales seguros:** Diseñar cruces peatonales seguros y accesibles (en calles, rutas, vías de ferrocarril, autopistas, etc) que tengan suficiente tiempo para que las personas crucen sin prisas, teniendo en cuenta las velocidades de desplazamiento de diferentes grupos de personas, como infancias, personas mayores y/o con discapacidades.

3. Conectividad urbana, regional y fortalecimiento de la red vial rural

- Diseño de la red vial que garantice **la accesibilidad y conectividad teniendo en cuenta la perspectiva de género**, lo cual aporta beneficios para la comunidad local y especialmente para las mujeres: mejora en el acceso a empleo, educación, servicios de salud, infraestructuras, etc.
- Diseñar nuevas vías y carreteras con el conocimiento de los distintos estatus de la tierra y los tramos de ingresos y, cuando sea necesario, abogar por una reasignación de viviendas y barrios apropiada, basada en la consulta y con perspectiva de género.



Aspectos para el diseño y evaluación de proyectos de vialidad y transporte

Para asegurar el diseño desde una perspectiva de género será preciso recuperar los atributos que se aplican a distintas escalas de obra. Para esta fase, resultan de gran relevancia los aspectos relativos al diseño participativo y los principios de diseño universal, inclusivo y seguro, la promoción de entornos libres de violencias, la sostenibilidad social y ambiental, y las respuestas y soluciones sensibles al género ante las posibles afectaciones que las obras de infraestructura puedan generar en las comunidades.

- 1 Impulsar un proceso de diseño participativo
- 2 Diseño inclusivo y seguro
- 3 Considerar las potenciales afectaciones a unidades sociales (residenciales y/o comerciales)

Aspecto 1. Impulsar un proceso de diseño participativo

Toma fuerza en esta etapa la implicación de las mujeres y LGBTI+ y otros actores sociales y organizaciones para favorecer la retroalimentación participativa respecto al diseño. Con un boceto del diseño de obra se abre la posibilidad de co-diseño, validación y socialización, ya sea por medio de consultas, asambleas o talleres con los actores sociales involucrados.

Una de las herramientas participativas más habituales en la etapa de diseño y que viene incorporándose a las prácticas del sector de Obras Públicas es el procedimiento conocido como consulta pública³³. Esta instancia podría convocar a las asambleas de habitantes, u otro tipo de organización, en un mecanismo distinto de la audiencia pública, que es el procedimiento establecido y requerido por la normativa ambiental. Si bien los resultados de la consulta pública no son vinculantes (al igual que ocurre con la audiencia pública) es deseable que se incorporen en la versión final de los documentos del proyecto de obra (que incluye otros documentos como anteproyectos, proyectos ejecutivos, pliegos, términos de referencia, especificaciones técnicas, planos y presupuestos) y que, en caso de no ser tenidos en cuenta, se justifique el motivo por el cual los resultados de la consulta no han sido contemplados, a fin de poder comunicarlo a las personas que participaron en el proceso.

En las definiciones del diseño, es importante atender las necesidades y expectativas diferenciadas según género, edad, multiculturalidad, o condición de discapacidad, entre otras. De esta manera, el diseño de obra incluirá más variedad de perspectivas, sin privilegiar o jerarquizar las necesidades de un “varón tipo o hegemónico”, como históricamente ha prevalecido en la mayoría de la planificación y diseño de las obras de transporte y movilidad.

33 La consulta pública es una herramienta que también puede incorporarse en la fase de planificación de obra.

Un ejemplo en este sentido es el “**Proyecto de Caminos Rurales**” (PCR) (2001-2006) implementado entre 2001 y 2006 por Provias, una agencia dependiente del Ministerio de Transportes y Comunicaciones de Perú. El proyecto tenía por objetivo construir, mejorar, rehabilitar y mantener en óptimo estado de conservación la red vial nacional³⁴, proceso en el que se destaca la consulta pública, de la cual fueron activas participes las mujeres. La consulta se hizo para definir el diseño del proyecto, pero contribuyó también a promover la conciencia ciudadana y política entre las mujeres.

En los procesos participativos, es importante que las personas responsables de las actividades incentiven una participación activa por parte de las mujeres, quienes a menudo, sobre todo en la ruralidad, presentan dificultades para expresarse públicamente. Asimismo, es decisivo que las instancias de participación se realicen en horarios adecuados para favorecer que las mujeres puedan sumarse, especialmente si deben compatibilizar con las tareas de cuidado. Finalmente, para avanzar en la inclusión de las mujeres es preciso conocer cuántas participan. Para ello puede solicitarse al finalizar la actividad la firma de una planilla de participantes donde se incluya la categoría género y prever allí un espacio para relevar esta información.

Es clave, además, una instancia posterior donde se busque promover la interacción entre el diseño propuesto y la devolución recibida por parte de la comunidad. La misma puede realizarse a través de distintos tipos de actividades y/o metodologías, considerando especialmente a los grupos e individuos menos favorecidos o vulnerables (mujeres y LGBTI+, entre otros).

A modo de ejemplo en el ámbito urbano, en Lyon (Francia), el sistema de transporte público SYTRAL implementa medidas para abordar los problemas de seguridad que enfrentan las mujeres y busca proporcionar información precisa sobre la llegada de autobuses. Estas medidas se implementaron después de que SYTRAL iniciara “paseos exploratorios” de mujeres, en los cuales las embajadoras mujeres eran acompañadas por agentes de SYTRAL, señalando áreas donde se sentían inseguras y haciendo recomendaciones para cambios en el sistema.

Aspecto 2. Diseño inclusivo y seguro

El miedo en el espacio público se ve alimentado por las experiencias de acoso verbal y sexual que viven las mujeres y otras personas cotidianamente. Pensar el diseño de infraestructuras de movilidad y transporte desde una perspectiva de inclusión y seguridad implica considerar las necesidades, demandas y expectativas diferenciadas de las personas usuarias según género, edad y multiculturalidad, entre otras variables.

Una movilidad inclusiva debe garantizar la seguridad vial y la autonomía de mujeres, LGBTI+, las infancias y las personas mayores. Esto concierne no solo al diseño de la vialidad, o de las vías

para asegurar accesibilidad o movilidad diversas, sino al de las edificaciones de soporte y a la accesibilidad universal.

34 En el Manual 1. La perspectiva de género en el ciclo de la Obra Pública, Sección II. Buena Práctica de Fase 5, Monitoreo y Retroalimentación del ciclo se integra esta experiencia con referencias a la incorporación de indicadores de medición con perspectiva de género respecto a la participación de mujeres en el sector de actividad.



Participantes del bicibús de Sant Antoni, Barcelona.
Fuente: El Periódico, España (2022).

En este sentido, es importante recuperar y tener en cuenta los principios del diseño universal³⁵ (Center for Universal Design) y los elaborados por Anne Michaux³⁶ Canadá para garantizar la seguridad de mujeres y niñas en el espacio público. Estos vienen desarrollados en el Manual 1 de esta colección (Sección II).

Un ejemplo de intervención que promueve la inclusión y la seguridad, y que requirió el diseño de una aplicación georeferenciada (GIS) es la experiencia de **Bici bus**, en la localidad catalana de Vic (España), donde las infancias se trasladan de forma colectiva y acompañadas por personas adultas utilizando bicicletas. Esta experiencia fue iniciada en 2019 por dos maestras, que acompañaban en sus recorridos a las infancias que se movilizaban en bicicleta desde sus viviendas a la escuela, y tomaban nota de sus necesidades. La experiencia motivó la adecuación de la infraestructura vial por parte del ayuntamiento de la ciudad para que ésta resultase segura. Bici bus es una aplicación que permite ver rutas y horarios, gestionar líneas, facilitar la inscripción y ver datos estadísticos.

Además, es una experiencia promisoría que mejora la autonomía de las infancias, al aumentar la percepción de seguridad, y genera una cultura colectiva y de transporte alternativo.

Para lograr un diseño seguro, es preciso analizar las condiciones situadas de los territorios donde tienen lugar los desplazamientos. De este modo se puede conseguir un diseño que potencie la seguridad en la red de calles, pasajes, escaleras públicas, así como en las ciclovías. Es necesario atender el diseño de veredas, senderos, pasillos, puentes y pasos peatonales así como las

35 Los 7 principios rectores del diseño universal promueven la inclusión de las necesidades de todas las personas: equidad de uso, flexibilidad de uso, uso simple e intuitivo, información comprensible, tolerancia al error, bajo esfuerzo físico, espacio suficiente de aproximación de uso (Center for Universal Design).

36 Ver y ser vistas / Oír y ser oídas / Saber dónde estás y cómo escapar / Tener una buena señalización que permita conocer dónde estás ubicada / Identificar las vías de escape / Identificar los accesos o paradas que definen lugares de recorrido del transporte público / La iluminación. Guide d'aménagement pour un environnement urbain sécuritaire, de la ciudad de Montreal, dentro del programa "Femmes et villes".

intersecciones en rutas y autopistas, creando las condiciones para que se las perciba más seguras y garantizar así la accesibilidad universal. Hay que prestar atención a la calidad material, asegurando dimensiones que permitan circular con comodidad, previendo la arborización que genera sombras y la iluminación para las horas de oscuridad.

También resulta importante definir teniendo en cuenta un enfoque de género los equipamientos de soporte a la movilidad y el transporte urbano. Ejemplos de ello son las paradas con iluminación adecuada que aseguran visibilidad y transparencia (también pueden incluir vigilancia y otros sistemas de alerta), los puentes peatonales o pasos bajo nivel iluminados o la colocación de cartelera inteligente que indique horarios y recorridos.

Un buen ejemplo es el de “**Quito Segura**”, donde se rediseñaron los paradores del sistema Trolebús de la capital de Ecuador. Se implantaron refugios transparentes y en ellos se instaló un botón de pánico. Todo ello fue incorporado basándose en criterios de seguridad definidos como “ver y ser vistas, oír y ser oídas”. Estos paradores cuentan también con plataformas accesibles que permiten el fácil ingreso de los coches de bebé, sillas de ruedas y personas con movilidad reducida.



Imágenes de los paradores del sistema trolebús, Quito. Foto: Galo Cárdena.

Fuente: Ella se mueve segura.

Otro ejemplo de diseño de servicios e infraestructuras con enfoque de género es la **sala de espera exclusiva para mujeres en la Terminal de Transporte de Villavicencio**, en Colombia. Fue implementada por la Gerencia Terminal de Transporte de Villavicencio³⁷ a partir de un diagnóstico que arrojó que alrededor del 65% del pasaje diario que utilizan esta terminal está compuesto por mujeres, que también eran las usuarias de las paradas informales de transporte. A partir de ahí, se plantearon un conjunto de acciones y obras de infraestructura para atraer a usuarias mujeres desde las paradas informales hacia la estación formal de transporte de Villavicencio y mejorar la experiencia de viaje. Para los días de alta demanda de viajes se estableció dar prioridad a mujeres que viajan con menores de 5 años o con personas mayores de 60 años. En 2018 se avanzó en la

37 Fuente: https://www.youtube.com/watch?v=J4t0Bc_A-s4; <https://www.decibeles.com.co/mas-seguridad-para-las-mujeres-en-la-terminal-de-transportes-de-villavicencio/>; <https://periodicodelmeta.com/viajeras-tienen-sala-vip-en-el-terminal-de-transporte-de-villavicencio/>

construcción de una sala de espera para mujeres, que permitiese disponer un espacio cómodo y seguro donde esperar el servicio de transporte intermunicipal. La sala alberga a unas 30-45 personas, incluye un espacio para amamantar con privacidad, wifi, aire acondicionado, televisión cerrada, cámaras de seguridad y sanitarios públicos e inclusivos, puesto que están adaptados para personas con movilidad reducida e infancias.

La inclusión de baños en sitios como centros de transbordo, terminales o estaciones es fundamental en la fase del diseño de obras de soporte a las infraestructuras de transporte. También es importante contemplar zonas reservadas para amamantar o permanecer con infantes, así como espacio para dejar bicicletas, patinetas o carritos porta infantes.

Un buen ejemplo es el **primer espacio de lactancia** para personas usuarias del tren en el Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA), inaugurado en 2022 en la estación de trenes Plaza Miserere, uno de los principales centros de transbordo que conecta la ciudad de Buenos Aires con el corredor oeste del aglomerado urbano. Esta iniciativa, impulsada por la empresa de gestión estatal Trenes Argentinos, fue pensada en el marco del programa **Lactancia en trenes**, la cual tiene como objetivo crear espacios seguros e higiénicos para las personas gestantes y/o que alimentan a las infancias.

En esta misma línea, pero enfocando a las mujeres trabajadoras del sector vialidad y transporte, destacan los espacios amigos de lactancia y baños que desde 2019 incorpora la Dirección Nacional de Vialidad (DNV) en Argentina a fin de adecuar las instalaciones y las condiciones laborales a las necesidades específicas de mujeres y LGBTI+.



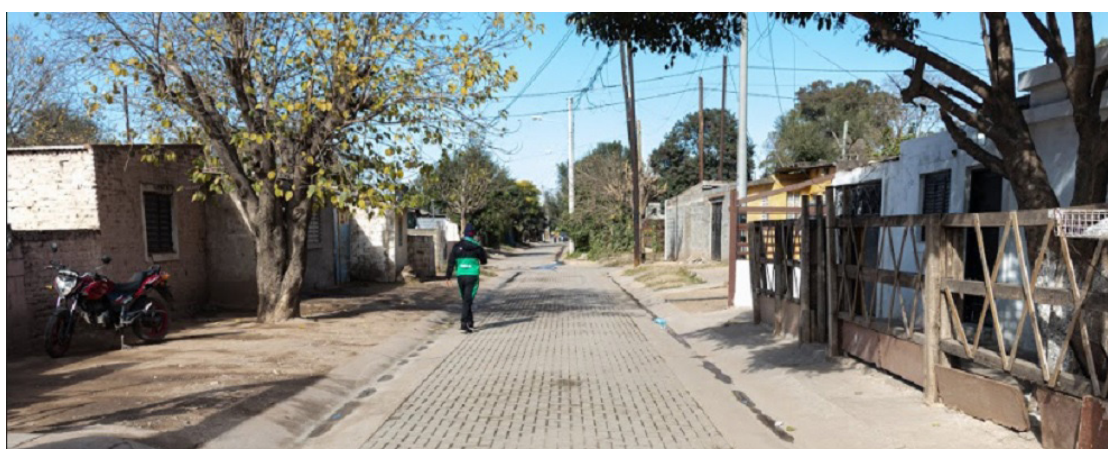
Imagen: Agencia Rieles.

Aspecto 3. Considerar las potenciales afectaciones a unidades sociales (residenciales y/o comerciales)

Cuando se realiza una obra vial o de transporte, bien sea un trazado de vías, pasajes y escaleras para mejorar el acceso a transporte, o carriles exclusivos, las unidades sociales (viviendas, comercios, espacios comunitarios, etc.) y las actividades económicas (formales e informales) que se asientan sobre el área de intervención pueden verse afectadas. Por ejemplo, hay obras que requieren la reubicación, temporal o permanente, de un grupo de viviendas o comercios, o de un grupo de vendedoras ambulantes que ejercen su actividad en sitios donde se emplazará la obra. En el caso de los hogares, el impacto de una recolocación, aunque temporaria, afectaría más a aquellos hogares monomarentales u hogares donde residen personas que atraviesan situaciones de vulnerabilidad. Por ello, es crítico contar con documentación detallada de estas situaciones y los aspectos sociales y de género asociados. De igual manera, el análisis del nivel de riesgo e impacto de las obras y los lineamientos es vital para guiar de forma anticipada, consensuada e informada la gestión de las obras durante su duración, previendo medidas para un manejo adecuado y minimización del impacto no deseado sobre las comunidades.

La etapa de diseño es clave para prever de forma más específica la magnitud y el alcance de las afectaciones que pudieran ocurrir en el marco de la implementación de las obras.

Un caso emblemático de las consecuencias de no considerar los impactos negativos de una obra de infraestructura vial y la respuesta ciudadana fue el rechazo a las licitaciones de las autovías de las rutas 5 y 38 en febrero del 2022 por parte de las asambleas ambientales de Punilla, Paravachasca y Córdoba Capital, en las que las mujeres tuvieron un protagonismo destacado. La traza de estas obras implicaba el desarraigo de gran cantidad de familias, el deterioro del monte nativo y la contaminación de las cuencas hídricas. Las asambleas se movilizaron denunciando irregularidades con fundados argumentos acerca de la ilegalidad de desarrollar una obra sin consultar para su diseño y trazado la voluntad de quienes habitan estos territorios. Se cuestionaron las licencias ambientales para el trazado de las rutas y se denunciaron irregularidades e ilegalidades mediante presentaciones de amparos colectivos. El tema central que se planteó fue el daño ambiental que producirían las obras viales. A fines de 2022, las asambleas permanecían en alerta y protesta para cuestionar el proceso.



Apertura de calles en El Tropezón. Fuente: Prensa Gobierno de Córdoba.

Otro ejemplo en Córdoba, Argentina, es el caso del **Plan de Reasentamiento “El tropezón”**³⁸ que afectó en 2022 a los suburbios de la ciudad. Debido a la construcción de obras civiles de infraestructura que requerían el proyecto de urbanización y reorganización del polígono (red de agua y desagües, red vial, apertura de calles, alumbrado público, red peatonal y de espacios verdes, etc), resultaba inevitable reasentar aparte de la población de forma definitiva. Una vez agotadas las alternativas económicas y técnicas para reducir o minimizar la relocalización in situ de familias, se trabajó para concebir las actividades de reasentamiento como programas de desarrollo. Esto significa que las familias que resulten reasentadas puedan participar de los beneficios del reasentamiento. El plan incluyó una estrategia de transferencia de dominio y titulación con perspectiva de género. Así, está previsto garantizar el proceso de escrituración de viviendas a partir de los siguientes criterios: 1) asesoramiento legal continuo con enfoque de género; 2) priorización en la titulación a mujeres con hijos a cargo, adultos mayores, personas con discapacidad permanente y enfermedades crónicas; 3) tiempo de permanencia en la vivienda; 4) tenencia de Certificado de Vivienda familiar; y 5) relevamientos y censos oficiales.



38 Fuente: https://www.youtube.com/watch?v=J4t0Bc_A-s4; <https://www.decibeles.com.co/mas-seguridad-para-las-mujeres-en-la-terminal-de-transportes-de-villavicencio/>; <https://periodicodelmeta.com/viajeras-tienen-sala-vip-en-el-terminal-de-transporte-de-villavicencio/>

BUENAS PRÁCTICAS EN EL DISEÑO DE OBRAS DE INFRAESTRUCTURA DE VIALIDAD Y TRANSPORTE CON PERSPECTIVA DE GÉNERO

CASO	Programa Movilidad y Accesibilidad Sostenible (MAS)	AÑO	2021
RESPONSABLE	Ministerio de Obras Públicas de la Nación Argentina (MOP)	LUGAR	Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA)
HERRAMIENTA	Gobierno local	PALABRAS CLAVE	<ul style="list-style-type: none"> • Accesibilidad universal • Movilidad sostenible • Seguridad vial • Perspectiva de género, APP
ESCALA	Metropolitana	FUENTE	<u>Ministerio de Obras Públicas. Documento interno</u>

El programa **Movilidad y Accesibilidad Sostenible (MAS)** del Ministerio de Obras Públicas busca revertir las condiciones viales deficitarias y mejorar el tratamiento del paisaje urbano. Incorpora una visión integral de distintos ejes estructurantes de la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA) en los que se fomentan formas de movilidad más sustentables, como el Autotransporte Público de Pasajeros (APP), y el no motorizado, que mejora las condiciones de desplazamiento para el peatón. Esto se traduce en acciones de mejoras en calzada (nuevo pavimento o mejora del pavimento existente, rehabilitación o bacheo, por ejemplo) y mejoras en acera (transitabilidad, mobiliario urbano, refugios APP, vegetación, luminarias, saneamiento).

Es un programa que se ha desarrollado teniendo en cuenta la accesibilidad universal y la perspectiva de género. Los objetivos del programa son: a) revertir las condiciones deficitarias e ineficientes de la infraestructuras del autotransporte público de pasajeros en la RMBA, b) mejorar las condiciones de accesibilidad y conectividad de las redes viales, c) mejorar la seguridad vial, d) disminuir los tiempos de viaje y los niveles de congestión y dar mayor previsibilidad al Autotransporte Público de Pasajeros (APP), d) mejorar la eficiencia del sistema de transporte público y de las empresas de transporte de cargas, el cual tiene una gran presencia en las vías primarias y, e) disminuir el deterioro ambiental asociado al transporte motorizado.

Para ello se diseñaron una serie de acciones y prototipos para replicar en distintas vías:

- 1 Sistema de refugios de transporte público

- 2 Garantizar anchos de acera confortables

- 3 Dársenas para APP

- 4 Dársenas para APP con pacificadores

- 5 Pacificadores en esquina

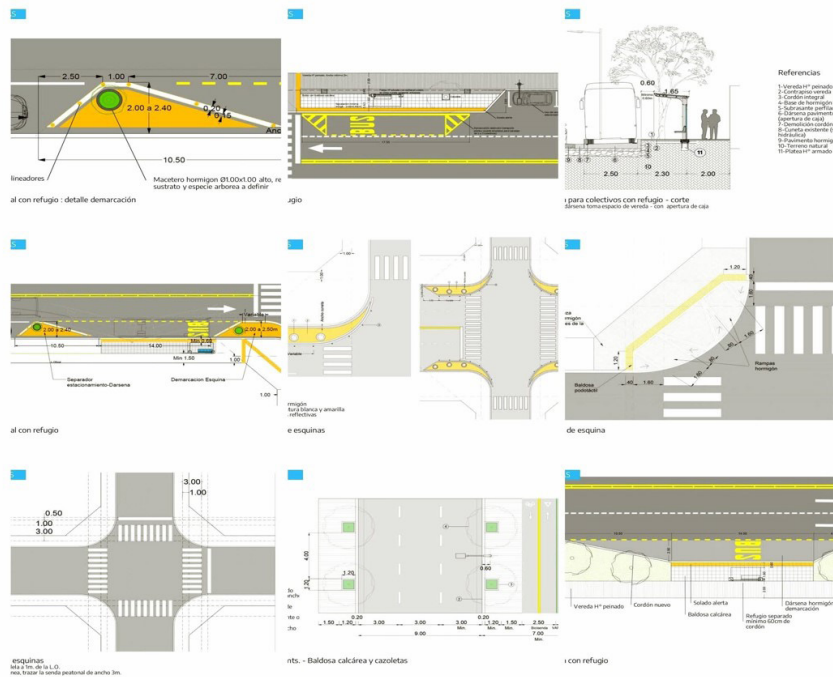
- 6 Dársenas para estacionamiento vehicular

- 7 Incorporación de cantero central

- 8 Incorporación de luminarias

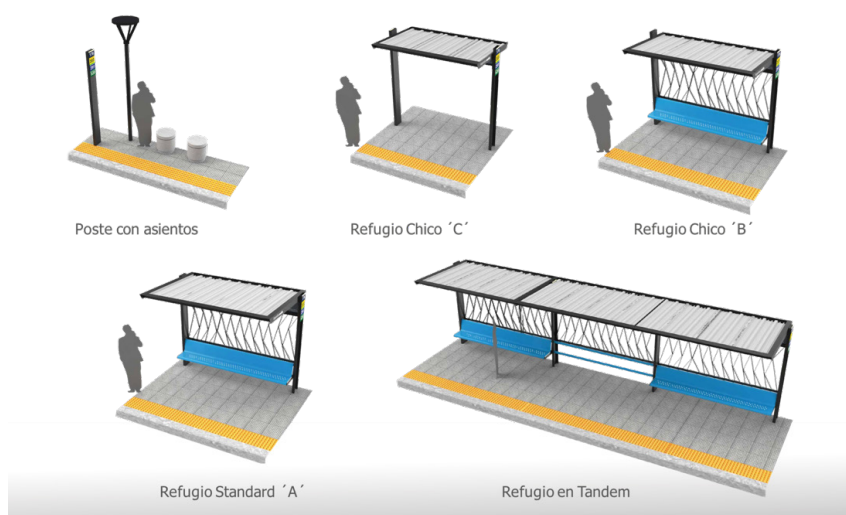
- 9 Garantizar la incorporación de áreas absorbentes y forestación

Este diseño prioriza las necesidades de movilidad de las mujeres, con el fin de promover la igualdad de género y facilitar la vida diaria de quienes realizan múltiples tareas, incluido el cuidado de niños y adultos mayores. Al considerar estas necesidades específicas en el diseño y la planificación de la infraestructura de transporte, se crea un entorno urbano más inclusivo y equitativo para todas las personas.



Tipologías de calles, cruces, dársenas y pacificadores. Fuente: MOP, 2023.

Para muchas mujeres, el transporte público es su principal medio de desplazamiento. Por ello, el diseño de las soluciones propuestas busca que la infraestructura de transporte sea accesible y segura, las paradas de colectivos, estaciones y áreas de espera han sido diseñadas con características que garantizan la comodidad y la seguridad de las mujeres, incluyendo la iluminación adecuada y el acceso a refugios en caso de mal tiempo. Teniendo en cuenta también que las mujeres a menudo tienen la responsabilidad del cuidado de infancias y personas mayores, se diseñan instalaciones que permitan la fácil circulación y el acceso seguro y eficiente a los colectivos, por ejemplo, posibilitando el paso de cochecitos de bebé, carro de la compra, sillas de ruedas, acompañamiento de personas dependientes, etc. Esto facilita las tareas de cuidado, reduce la carga que recae sobre las mujeres y mejora su calidad de vida.



Sistema de Refugios de Transporte Público. Fuente: MOP, 2023.

¿POR QUÉ ES UNA BUENA PRÁCTICA?

1

Es un programa de movilidad y accesibilidad que promueve la equidad de género ya que considerara las necesidades específicas de las mujeres para garantizar que tengan igualdad de acceso y oportunidades en su desplazamiento diario y en el uso del transporte público.

2

Pone de manifiesto la importancia de incorporar la perspectiva de género en la planificación urbana y el diseño de la infraestructura vial. Sus medidas y acciones tienen como objetivo garantizar que las mujeres y las personas con movilidad reducida puedan desplazarse de manera segura y accesible en las áreas urbanas y suburbanas.

3

Es un diseño pensado aplicando consideraciones de género y accesibilidad universal. Teniendo en cuenta que las mujeres son las mayores usuarias del transporte público, mejora las condiciones de movilidad y seguridad del conjunto de la población y especialmente de los colectivos más vulnerables como mujeres, personas con discapacidad y personas mayores.

4 Es una iniciativa que promueve la movilidad activa y en transporte público, lo que contribuye con los objetivos de ciudades sostenibles.

5 Contribuiría a disminuir los siniestros viales y lograr un progresivo aumento de la autonomía de las personas.

6 Fomenta una movilidad más fácil y accesible para personas cuidadoras.

A MODO DE SÍNTESIS:

¿Qué implica transversalizar el género en el diseño y evaluación de proyectos de vialidad y transporte?

- 1. Promover procesos participativos y escuchar las voces de las mujeres y LGBTI+ y otros actores sociales y organizaciones** que favorezcan un diseño que dé respuesta a necesidades y patrones de movilidad diferenciales.
- 2. Atender los criterios de diseño seguro e inclusivo** para reducir la inseguridad y favorecer las autonomías de mujeres, infancias, personas discapacitadas, etc.
- 3. Contemplar desde el diseño las afectaciones posibles** de las obras viales y de transporte, si implican la relocalización de residencias o comercios u otros impactos en la movilidad cotidiana, en particular de mujeres, infancias, personas con discapacidad, adultas mayores, entre otras; con el fin de asegurar un impacto positivo y una mejora en la calidad de vida.

¿CÓMO HACERLO?

- **Caracterizar de forma detallada las áreas de influencia (directa e indirecta), incluir el desarrollo de cartografías, mapas y técnicas cualitativas para conocer los usos diferenciados según género de la dotación de infraestructuras y servicios en las áreas de influencia de los proyectos así como los aspectos subjetivos.**
- **Hacer sostenible el trabajo multidisciplinario de los equipos de proyecto, favoreciendo la atención en el propio diseño de las necesidades y expectativas diferenciadas según género, edad, discapacidad, etc.**
- **Prever de forma más específica las afectaciones (en magnitud y alcance) que pudieran ocurrir en el marco de la implementación de las iniciativas (por ejemplo, el traslado de algunas unidades residenciales o económicas), documentando estas situaciones y sus aspectos sociales y de género asociados.**

- Promover la articulación e involucramiento de diversos actores sociales –sobre todo la ciudadanía y organizaciones– a fin de favorecer la retroalimentación participativa del diseño propuesto. La participación de todos los perfiles de actores sociales debe asegurarse con medidas concretas, teniendo en cuenta horarios, sitios donde se realizan los encuentros, espacios de cuidado de niños/as, formas y técnicas de moderación, etc.



Fase 3. Gestión administrativa y financiera de las obras

Esta fase contempla la instancia de contrataciones, que se centra en la elaboración y publicación de documentos, pliegos licitatorios con empresas u organizaciones, o convenios provinciales y/o municipales, con información técnica sobre los requerimientos para la ejecución de la Obra Pública. Constituyen los lineamientos para la presentación de ofertas técnicas que, dependiendo el tamaño y complejidad de la obra, puede convocar a las empresas constructoras y, en menor medida, a cooperativas u organizaciones de la economía popular para pequeñas obras. Pero, además de definir criterios para la ejecución de la materialidad de la obra, esta instancia puede contribuir a instalar políticas y acciones de igualdad y de género al interior de las entidades oferentes.

Es en los pliegos de condiciones particulares (en el caso de Argentina se denominan Pliegos de Condiciones Particulares y Pliego de Especificaciones Técnicas) donde la inclusión de cláusulas con perspectiva de género constituye una herramienta para avanzar en los objetivos de igualdad. Estas cláusulas pueden contemplar pisos mínimos de contratación de mujeres y LGBTI+, la consulta ambiental y ciudadana con indicadores de género, acciones de sensibilización y capacitación de género con la empresa contratista y el personal, entre otras medidas. En el Manual 1 de esta colección (Sección II, Fase 3) se desarrollan y ejemplifican criterios y políticas para el avance a la paridad de género.

En esta fase deben confirmarse los procesos institucionales definitivos para la ejecución de las obras. En el caso de mecanismos de ejecución descentralizado, es fundamental que las autoridades centrales firmen convenios con los niveles de gobierno provincial o municipal, que son quienes tienen la responsabilidad de incluir en las contrataciones las cláusulas normativas que promuevan la equidad de género. a fin de asegurar el adecuado trabajo de elaboración de los documentos de licitación, donde pueden preverse, entre otros, lineamientos sensibles al género.



Aspectos para la gestión financiera y administrativa de las obras

Tal como se desarrolla en el Manual 1, a la hora de abordar desde una perspectiva de género la elaboración y seguimiento de acuerdos y procesos de licitación en el ámbito de la Obra Pública, es necesario tener en cuenta los siguientes aspectos³⁹. Utilizar el lenguaje inclusivo no sexista como herramienta de sensibilización, concientización y transformación de aspectos culturales.

39 Estos aspectos han sido desarrollados en el Manual 1. En el presente manual no se desarrolla en detalle esta fase por tratarse de un momento del ciclo de la obra pública centrado en aspectos legales y técnicos, que no revisten mayor especificidad para la tipología de Infraestructuras de Cuidados y Transporte. Para ampliar la información de la fase de gestión administrativa y financiera de las obras consultar: https://lac.unwomen.org/sites/default/files/2023-10/argentina_pgop_acro_28sep23.pdf

- 1 Utilizar el lenguaje inclusivo no sexista como herramienta de sensibilización, concientización y transformación de aspectos culturales.

- 2 Ampliar oportunidades de acceso a entidades dirigidas por mujeres o LGBTI+ en los procesos de proyecto, licitación, convenios, contratos e instancias de compras públicas.

- 3 Contar con mecanismos que garanticen la contratación de mujeres y LGBTI+ en el empleo de la Obra Pública.

- 4 Identificar y medir la evolución en las brechas de géneros de empresas constructoras de diferentes escalas.

- 5 Especificar las medidas que han de adoptarse para entidades que no cumplen los requerimientos acordados.

Estos aspectos pueden contemplarse a través de distintas herramientas y no sólo mediante la inclusión de cláusulas en los pliegos. También pueden tomarse medidas complementarias que articulen acciones mandatorias para las empresas u organismos, junto a otras de sensibilización tendientes al cambio cultural progresivo.

Una herramienta es la incorporación de cupos o pisos mínimos de participación de mujeres y LGBTI+ en los Pliegos de Especificaciones Técnicas (PET) y/o Términos de Referencia (TDR). Cuando se utiliza, es necesario que sea un proceso escalonado. Además debe contemplar oportunidades de capacitación, de movilidad ascendente para las mujeres ya insertas en el sector, sensibilización del personal, medidas de seguridad e higiene adecuadas y protocolos de prevención y erradicación del acoso y la violencia.

Partiendo de reconocer la alta masculinización en el sector, es necesario incluir cláusulas específicas que establezcan la responsabilidad de la empresa contratista en contar con instancias de formación y capacitación para asegurar un ambiente laboral inclusivo y de convivencia. Es decir, de forma paralela a la promoción de la incorporación de mujeres y LGBTI+ debe capacitarse al personal jerárquico/gerencial, técnico y operativo para la prevención de la violencia de género y la discriminación. Es asimismo importante que las capacitaciones sensibilicen a los equipos de trabajo (personal técnico y operario de diversos rangos) sobre los riesgos e impactos sociales y de género que la obra, –sobre todo si es de gran envergadura– puede implicar para la población residente en el área de implantación. Enfocándose en especial en la prevención de la violencia basada en género, en particular -aunque no solamente- si se prevé la instalación de campamentos por periodos prolongados.

Un ejemplo que incorpora la perspectiva de género en Pliegos y Condiciones Técnicas es **la licitación de Caminos Rurales** realizada por la Dirección Nacional de Vialidad y con financiamiento del BID en 2021. El documento comprometía a la empresa adjudicataria a implementar un programa de contratación de mano de obra local, con el objetivo de maximizar los beneficios para el área de influencia directa del proyecto mediante la creación de puestos de trabajo. Para fomentar la incorporación de mujeres, se estableció que al menos el 5% de la planilla de empleados fueran

mujeres. El pliego también estableció la obligatoriedad por parte de la empresa contratista de brindar capacitación todo el personal localmente contratado localmente contratados en seguridad, medio ambiente, primeros auxilios, asuntos comunitarios y sensibilización de género (en particular respecto a la discriminación, violencia física, psicológica y sexual contra las mujeres). Es importante destacar el gradualismo de esta medida. Aunque el porcentaje puede parecer conservador, la medida dialoga de forma realista con la disponibilidad de mano de obra capacitada, siendo su principal impacto la oportunidad de sensibilizar al personal y al sector contratista en perspectiva de género.

Por su diversidad en cuanto a magnitud y necesidades de mano de obra, la obra vial puede prever el fomento de contratación de empresas pequeñas y medianas, cooperativas o unidades productivas que en general son más permeables a la inclusión de mujeres y LGBTI+. Suele darse en infraestructuras de menor escala pero que demandan mano de obra intensiva. Asimismo, poner incentivos para que grandes empresas se asocien a cooperativas o PyME en distintas etapas de la ejecución de la obra puede favorecer que estas últimas adquieran mayor experiencia y conocimientos que luego les permitan ampliar sus oportunidades de ser adjudicatarias de obras. Además, favorece la continuidad laboral de las personas asociadas a estas organizaciones y, por lo tanto, una mayor profesionalización, particularmente si estas son mujeres, dadas las limitaciones de capacitación y mejora vinculadas a la escasez de tiempo debido a la sobrecarga de tareas de cuidados.

En esta misma línea, la contratista puede apyar su propuesta –en particular respecto de personas travestis, transexuales y transgénero-- en la legislación referida al cupo laboral (Ley 27.636 del año 2021 “Diana Sacayán - Lohana Berkins”) que obliga al Estado a contar con al menos un 1% de personas travestis, transexuales y transgénero en su plantilla ([decreto 721/20](#)) que aplica al ámbito público en Argentina. Esta normativa puede servir de referencia y marco para trabajar en contrataciones inclusivas. Es importante rescatar acá la experiencia de la DNV, desarrollada en el [Manual 1](#), en cuanto a avanzar en la incorporación de personas travestis-trans y en desarrollar estrategias para garantizar su permanencia en el sector de la vialidad.

Asimismo, puede requerirse que se informe cómo se implementarán las convocatorias para cubrir los puestos: dónde se publicarán (prensa, redes sociales, etc.), o cuáles serán las estrategias para cubrir estos puestos, por citar varios ejemplos. En caso de que a escala nacional, provincial o local se disponga de mecanismos de bolsa de empleo, es recomendable mencionarlo a fin de que la empresa (o cooperativa) pueda solicitar mayor información para complementar su estrategia.



Fuente diario El Chubut, 2021.

Otra experiencia destacable de inclusión de cláusulas de género en pliegos de licitación es el **“Pliego de Condiciones Particulares y Especificaciones Técnicas con perspectiva de género” elaborado en 2021 por el Observatorio de la Obra Pública del MOP (Argentina)**. Este se constituye como un espacio de articulación institucional con distintos actores relevantes del ecosistema de la Obra Pública. El Pliego solicita la nómina de personal desagregada por género y funciones por parte de las empresas contratistas ofertantes y solicita políticas de paridad por parte de las empresas contratistas. Asimismo, el Pliego contempla el uso del lenguaje inclusivo, requiere la adhesión al Código de Ética del Ministerio de Obras Públicas de las empresas contratistas y define la obligatoriedad de contar con baños por género y la disponibilidad de talles de indumentaria y calzado para todo el personal.⁴⁰

En cuanto a la inclusión de cláusulas que promueven espacios laborales más equitativos y libres de violencia en los convenios provinciales y/o municipales, puede mencionarse el ejemplo de los **convenios que promueven la participación de mujeres en la Obra Pública**, firmado entre la Dirección Nacional de Vialidad y ocho municipios de la provincia de Chubut (Dolavon, El Hoyo, El Maitén, Epuyén, Los Altares y Trevelin, en la zona cordillerana; Tecka, en el centro de la provincia y Trelew, en la costa). Cada convenio establece la paridad de género en el armado de cuadrillas municipales para trabajar en el mantenimiento de rutas y en la zona de cordillera, se incluyen tareas de mantenimiento de cortafuegos. Como parte de los convenios se previeron capacitaciones específicas para las mujeres que componen las cuadrillas, ya que para muchas de ellas era la primera vez que realizaban este tipo de trabajos⁴¹. En esta misma provincia, resulta destacable el caso de las adoquineras de la localidad Ricardo Rojas, quienes hace más de 10 años constituyen cuadrillas de mujeres que son capacitadas para esta labor⁴². En 2022, mediante un convenio firmado entre la comuna y la Dirección Provincial de Vialidad, el municipio se comprometió a entregar casi 3.000 metros de adoquinado, tarea que se lleva a cabo con cuadrillas con alta participación de mujeres y LGBTI+.



40 <https://www.argentina.gob.ar/noticias/publicamos-el-primer-pliego-con-perspectiva-de-genero>

41 <https://primeradelplural.com.ar/index.php/2021/09/15/chubut-primer-encuentro-de-mujeres-viales/>

42 Fuente: <https://www.elchubut.com.ar/meseta-y-comarca/2023-5-21-10-31-0-historia-de-las-adoquineras-de-ricardo-rojas>

BUENAS PPRÁCTICAS EN LA GESTIÓN ADMINISTRATIVA Y FINANCIERA DE PROYECTOS Y OBRAS DE INFRAESTRUCTURA DE VIALIDAD Y TRANSPORTE CON PERSPECTIVA DE GÉNERO

CASO	Protocolo para minimizar el sesgo de género en los procesos de contratación ⁴³	AÑO	Desde 2016
RESPONSABLE	Empresa Municipal de Transportes de Madrid	LUGAR	Madrid, España
HERRAMIENTA	Procesos de selección de personal	PALABRAS CLAVE	<ul style="list-style-type: none"> • Perspectiva de género, • Procesos de selección de personal • Neutralidad • Transparencia
ESCALA	Ciudad capital	FUENTE	elaboración propia basada en la presentación de Marta Serrano (EMT Madrid) ⁴⁴

La Empresa Municipal de Transportes (EMT) de Madrid, dependiente del Ayuntamiento de Madrid, fue fundada en 1920 como una empresa de tranvía. A partir de 1947 pasó a operar también servicios de buses y desde 1972 solo maneja servicios de buses urbanos. Actualmente gestiona un total de 2.000 unidades, organizados en 203 líneas, contabilizando en sus servicios diurnos y nocturnos 1.600.000 pasajeros al día. La EMT de Madrid cuenta con 9.200 empleados/as de los cuales solo el 6,3% son mujeres. Del total del personal empleado de la empresa 6 de cada 10 son conductores, pero las mujeres en ese rol solo representan un 3,2%.

El protocolo para minimizar el sesgo de género en los procesos de contratación busca incorporar la perspectiva de género en el proceso de selección de personal, siguiendo criterios de igualdad de oportunidades, neutralidad y transparencia. Esta iniciativa tomó forma a la luz del **Plan de Igualdad** implementado por la empresa desde 2007. La ley española exige que todas las compañías con más de 250 empleados tengan un plan de igualdad.

43 Si bien este caso no refiere a procesos de contratación para el desarrollo de infraestructura vial y de transporte, representa un caso cercano que ilustra las consideraciones a evaluar en un proceso de contratación, selección del personal para evitar los sesgos de género y reducir la brecha de género en el sector transporte

44 Fuente: https://www.semujeres.cdmx.gob.mx/storage/app/media/CDMX_SegurayAmigable/ForoTransporte/2marta-serranoalcaldia-madrid.pdf

En el marco de este plan, se produjo información sobre la participación de mujeres y LGBTI+ en los distintos puestos de la empresa pública (personal de dirección, administrativo, técnico, conducción, talleres, etc.), visibilizando los fenómenos conocidos como el techo de cristal, la segregación horizontal, etc. que afectan de forma desigual a las trabajadoras.

El protocolo resultante se ha venido aplicando a los procesos de selección de personal externa desde 2016 y a los de promoción interna desde 2017 para puestos técnicos y de conducción o talleres. Para cada uno de estos perfiles, los pasos previstos en el proceso son distintos.

Este es un ejemplo del procedimiento requerido para puestos de conducción o talleres:

- 1 Se presenta un sobre cerrado con la documentación requerida (identificación, títulos, trayectoria laboral, etc.).
- 2 Se realiza una prueba psicotécnica anónima para el puesto de trabajo.
- 3 Se realiza un examen teórico anónimo.
- 4 Luego se hace la apertura del sobre aprobado y la comprobación del cumplimiento de los requisitos.
- 5 Se realiza un examen práctico. En esta instancia el tribunal debe ser paritario.
- 6 Se hace la suma de las puntuaciones obtenidas en cada fase y la publicación de resultados.

Este procedimiento evita sesgos en la contratación, tanto de género como de edad o étnicos, reduce el trabajo administrativo, ya que solo se valida la documentación de quien aprueba el examen teórico, y garantiza que una mayor puntuación es asignada a las pruebas objetivas y anónimas.

Como resultado, la EMT de Madrid destaca que de las 4 personas contratadas en 2006 siguiendo este protocolo, 3 de ellas fueron mujeres, una de ellas embarazada de 7 meses.

¿POR QUÉ ES UNA BUENA PRÁCTICA?

- 1 Constituye un mecanismo que pone en valor el género y, de forma práctica y efectiva, promueve el ingreso de mujeres y LGBTI+ al sector.
- 2 Contribuye a eliminar sesgos de género en los procesos de reclutamiento de personal.
- 3 Se enmarca dentro de una iniciativa integral, el Plan de Igualdad, que identifica las brechas de género y la segregación vertical y horizontal que persisten en el sector del transporte público en Madrid.

4

Genera y sistematiza información sobre la participación de mujeres y LGBTI+ en distintos puestos y niveles jerárquicos de la empresa pública poniendo en evidencia fenómenos que afectan de forma desigual a las trabajadoras, como el techo de cristal o la segregación horizontal.

A MODO DE SÍNTESIS:

¿Qué implica transversalizar el género en la gestión administrativa y financiera de obras de infraestructura de vialidad y transporte?

- **Adoptar medidas que tiendan a fomentar la inclusión de mujeres y LGBTI+ como personal** en obras viales y de transporte, en diversos grados de responsabilidad; así como estrategias de movilidad ascendente, oportunidades de profesionalización y permanencia laboral.
- **Incluir en los procesos de licitación de obra** de infraestructura vial y de transporte cláusulas específicas en los Pliegos de Condiciones Particulares y/o en los Términos de Referencia que incorporen la perspectiva de género mediante criterios de igualdad y diversidad.
- **Impulsar mecanismos de asociación y/o contratación** que favorezcan las capacidades comunitarias, la empleabilidad de mujeres y LGBTI+, el fomento de las economías locales, el desarrollo de las pequeñas y medianas empresas y/o cooperativas, en especial si cuentan con participación por mujeres o diversidades o son lideradas por éstas.



¿CÓMO HACERLO?

- Conformar equipos técnicos capacitados en materia de género en las distintas etapas de la gestión administrativa (realización de los pliegos, evaluación de propuestas, comunicación, definición de puntajes).
- Crear **incentivos económicos y de otra naturaleza para fomentar el trabajo asociativo** entre el sector privado, en particular las grandes empresas constructoras, y PyMEs, cooperativas y unidades productivas sociales para la adjudicación de obras que establezcan medidas de contratación de mujeres y LGBTI+. En Argentina, por ejemplo, se puede dar aviso a los oferentes que pueden tomar como referencia la legislación referida al cupo laboral travesti o trans (decreto 721/20) de aplicación en el ámbito público⁴⁵.
- Establecer **convenios entre el gobierno nacional y los provinciales/municipales** que fomenten la inclusión de criterios de igualdad de género en los proyectos de obra.
- **Integrar de manera continua la formación**, brindar nuevas capacitaciones a mujeres y LGBTI+ o apoyar los programas de capacitación ya existentes para mejorar su capacidad técnica y oportunidades de mejora y permanencia en el sector.



45 En el Norte Grande (abarca a las provincias de Catamarca, Chaco, Corrientes, Formosa, Jujuy, La Rioja, Misiones, Salta, Santiago del Estero y Tucumán) ya se encuentra vigente el decreto 191/21 de promoción del empleo con perspectiva de género. El mismo otorga un incentivo a las empresas que contraten mujeres y personas travesti-trans, que consiste en reducciones de impuestos patronales del 80% a las cargas por el primer año de contratación, del 55% el segundo y del 30% el tercer año. Estos porcentajes son acumulativos si se trata de personas con discapacidad, para las cuales ya existen incentivos especiales. Fuente: <https://www.cronista.com/economia-politica/como-generar-empleo-y-pagar-menos-cargas-patronales/>

Fase 4. Ejecución y seguimiento de las obras

El momento de la ejecución de la obra resulta clave para la inclusión del enfoque de género, dado que es posible llevar adelante acciones orientadas a la comunicación, información, capacitación y atención en relación los impactos puntuales de la etapa de obra. Es central contar con medidas que incorporen a las mujeres y LGBTI+ en la propia ejecución en sus distintos niveles y trabajos, que sea aceptado y reconocido por los actores que intervienen en la ejecución de las obras y que al tiempo se garanticen las condiciones y el ambiente laboral amigable a mujeres y LGBTI+ para permitir que puedan desarrollar sus trayectorias laborales y profesionales en igualdad.

En esta fase también es fundamental establecer mecanismos para garantizar que las obras sean espacios libres de discriminación y de violencia. Por sus características –la interacción en un determinado territorio y el tiempo que su ejecución conlleva–, el sector vial y de transporte exige prestar atención a posibles riesgos e impactos sociales y de género específicos, como situaciones de abuso sexual o acoso callejero.

Cuando se inician de forma efectiva las obras, se requiere el mayor esfuerzo de gestión. En caso de tratarse de obras de infraestructura, los impactos en el territorio pueden incluir generación de ruidos y polvo, desvíos previstos de tránsito peatonal y vehicular (incluyendo el transporte público y de carga), bloqueo temporal del acceso a viviendas, garajes particulares o locales comerciales en las zonas urbanas más densas, reducción o modificación de horarios de carga y descarga para comercios, o interacción entre el personal de obra y la comunidad, entre otros. Por ello, es clave en esta fase la colaboración y articulación con los gobiernos de ámbito local, que poseen mayor conocimiento y sensibilidad sobre las dinámicas territoriales y pueden aportar recomendaciones e información sobre las particularidades e historicidad de los barrios y territorios.

Incorporar la perspectiva de género en esta fase implica la aplicación de las medidas planificadas en las etapas previas pero manteniendo la flexibilidad para hacer posibles ajustes al iniciarse los trabajos en territorio. Es relevante asegurar mecanismos de supervisión de los requisitos establecidos en los contratos para generar condiciones de igualdad y medidas orientadas a la equidad.

Tal como se desarrolla en el Manual 1, para poder garantizar las condiciones materiales, culturales, educativas y de formación que guíen la implementación de la perspectiva de género durante la fase de ejecución y seguimiento de obra, se deberán tener en cuenta los siguientes aspectos⁴⁶.

- 1 Distribución de funciones, cargos y jerarquías de acuerdo con las capacidades
- 2 Formación en tareas especializadas para mujeres y LGBTI+
- 3 Garantizar las condiciones de trabajo y los aspectos de conciliación, seguridad y de salud laboral para las mujeres y LGBTI+

46 Estos aspectos han sido desarrollados en el Manual 1. Para ampliar esta información consultar en https://lac.unwomen.org/sites/default/files/2023-10/argentina_pgop_acro_28sep23.pdf

Es importante señalar la persistencia de prejuicios y estereotipos que minusvaloran las capacidades de mujeres y LGBTI+ para desempeñar tareas tradicionalmente asignadas a los varones, o de mayor jerarquía y mejor remuneradas. Estos prejuicios a menudo operan al momento de la contratación.

Una buena experiencia para lograr mayores oportunidades para las mujeres en el sector transporte es la desarrollada en Santo Domingo, República Dominicana, donde desde 2019 se fomenta la reconversión de mujeres que se desempeñaban como cajeras en los buses –y que ya tenían conocimiento del sector– para que sean conductoras. Las mujeres reciben capacitación para desempeñar estas nuevas funciones. La iniciativa, liderada por la Oficina Metropolitana de Servicios de Autobuses (OMSA), contó con el apoyo del Ministerio de la Mujer y ONU Mujeres y se implementó en el marco de otras acciones orientadas a la igualdad de género en el sector transporte.

Promover el enfoque de género en esta etapa puede implicar capacitaciones adicionales o fortalecer, como se dijo, el camino laboral a ingresantes mujeres o LGBTI+. Por ello, en esta fase es recomendable que la empresa o cooperativa asuma la responsabilidad de contar con un documento (por ejemplo, un Plan o Programa de Gestión de aspectos de género en las obras) en el que se lleve un registro claro de estas medidas/acciones y sus avances, medidos con indicadores precisos.

Un ejemplo de capacitación con perspectiva de género para la inclusión de mujeres en el sector se encuentra en el proyecto **Imagen Colectiva**, que lleva a cabo el Municipio de Tolhuin, en la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur. A través de la Secretaría de Planificación y Desarrollo Urbano y con el acompañamiento del Ministerio de Desarrollo Social de la Nación, el proyecto genera herramientas de desarrollo para mujeres de la ciudad a través de formación y experiencia laboral en la Obra Pública. Se capacitan a las mujeres y diversidades en ejecución de veredas de adoquín intertrabado y hormigón, cordón cuneta, tipos de hormigón y dosaje, conducción de maquinaria vial, testeo de productos de asfaltado en frío o instalaciones de gas. También se tocan aspectos relativos a la seguridad e higiene y otras temáticas transversales sobre género y Obra Pública. Algunas de las mujeres que participan en la capacitación integran cooperativas que luego son contratadas para el desarrollo de las obras, generando el doble impacto de mejorar las condiciones de empleabilidad así como las redes de economía solidaria⁴⁷.

Las obras de infraestructura vial y de transporte y sus emplazamientos están expuestas al riesgo de violencia de género. Existen factores que influyen, como la dimensión de la obra, la territorialidad, la instalación de campamentos, el traslado de trabajadores, etc. Por lo tanto, es fundamental mitigar el riesgo de que las mujeres y LGBTI+ sufran acoso sexual, callejero y otros tipos de violencia de género, tanto en la obra como en el entorno de influencia.

Generalmente, los proyectos de infraestructura de gran escala, como corredores viales, puentes, rutas, puertos y aeropuertos pueden generar movimientos o desplazamientos de mano de obra, así como la instalación de campamentos temporales para el personal. Ello podría traer como

47 Fuente: <https://tolhuin.gob.ar/imagen-colectiva-sigue-creando-espacios-de-circulacion-comunitaria/>

resultado cambios en las dinámicas e interacción social en las comunidades y habitantes aledaños a las obras. Además, hay otros riesgos potenciales de ciertas formas de violencia de género ejercidas por personas que llegan o se instalan temporalmente durante la fase de construcción.

En este sentido, es importante prever capacitaciones orientadas a asegurar un ambiente laboral inclusivo y de convivencia con la comunidad, que incluya a todo el personal jerárquico/gerencial, técnico y operativo. Asimismo, puede ser de utilidad el establecimiento de una política interna por parte de la contratista, como puede ser la implementación de protocolos contra la violencia de género o la firma de un código de conducta que incluya acciones de prevención de la violencia por motivos de género, políticas de tolerancia cero con la violencia y el acoso, y sensibilización a los equipos de trabajo sobre los riesgos e impactos sociales y de género, en especial si se prevé la instalación de campamentos por periodos prolongados.

Merece la pena destacar la iniciativa llevada adelante por el grupo empresarial chileno Flesan junto a la fundación Urbanismo Social, que desde 2019 brinda charlas de concientización dirigidas a operarios y equipos técnicos y gerenciales a fin de generar una obra en contra del acoso callejero. La empresa subraya que este tipo de programas ayudan a fortalecer el vínculo con el entorno y el vecindario, reforzando a nivel interno los valores contra todo tipo de acoso, incluido el sexual callejero. El objetivo no es estigmatizar a las obras como espacios “de acosadores” sino cuestionar las masculinidades y promover cambios de conducta que se pueden dar tanto en las calles como en los espacios de trabajo.



Foto: Municipio de Tolhuin (www.tolhuin.gob.ar).

Es importante establecer, antes del inicio de la obra, la responsabilidad específica de la contratista respecto a las acciones para involucrar a la ciudadanía, las de capacitación, sensibilización y formación a su propio personal en las distintas responsabilidades, jerarquías y sectores. Asimismo, debe especificarse el rol de la adjudicataria en relación al establecimiento de un mecanismo sensible al género para la atención de quejas y reclamos durante la ejecución. Este debe asegurar que las personas beneficiarias y otras partes interesadas o afectadas puedan expresar sus opiniones y obtener respuestas frente a quejas, reclamos o preguntas.



Imagen: Foto tomada luego de la charla de concientización y la instalación del cartel que indica “obra en contra del acoso callejero”. Fuente: Fundación Urbanismo Social (urbanismosocial.cl).

¿QUÉ SE PUEDE HACER PARA PREVENIR EL RIESGO DE VIOLENCIA DE GÉNERO EN LAS OBRAS?

- | Frente de Obra
- | Campamentos de trabajadores
- | Talleres de obra
- | Oficinas administrativas
- | Calles o caminos aledaños a las obras
- | Comunidades o áreas de emplazamiento

¿CÓMO HACERLO?

- | Protocolo o procedimientos para la prevención y la atención de la violencia de género
- | Capacitación y sensibilización
- | Información a las comunidades o poblaciones aledañas

Para más información consultar la guía: **Orientaciones básicas para mitigar el riesgo de violencia de género en proyectos de obras públicas**

Es clave articular el trabajo los equipos locales y territoriales de los gobiernos con el de las empresas y cooperativas, dado que son éstas las que deben prever la transformación y adecuación de las instalaciones (vestuarios, baños, etc.), así como asegurar ropa de trabajo y calzado apropiado para mujeres y LGBTI+. Igualmente debe preverse la instalación de infraestructuras como vestuarios, espacios para la lactancia, alojamiento y baños que favorezcan la igualdad. Se destaca la experiencia desarrollada desde la Dirección Nacional de Vialidad (DNV) en Argentina, que incorporó desde 2019 espacios de lactancia móviles a fin de adecuar las instalaciones y las condiciones laborales a las necesidades específicas de mujeres y LGBTI+.

BUENAS PRÁCTICAS EN LA EJECUCIÓN Y SEGUIMIENTO DE PROYECTOS Y OBRAS DE INFRAESTRUCTURA DE VIALIDAD Y TRANSPORTE CON PERSPECTIVA DE GÉNERO

CASO	Piloto para la incorporación de mujeres trabajadoras en tareas no tradicionales del sector de la construcción	AÑO	Desde fines del 2015
RESPONSABLE	Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC) de Paraguay y Banco Interamericano de Desarrollo (BID)	LUGAR	Paraguay
HERRAMIENTA	Diagnóstico, fortalecimiento (recursos humanos, campañas de sensibilización), capacitaciones	PALABRAS CLAVE	<ul style="list-style-type: none"> • Sector construcción • Mujeres como trabajadoras • Oferta de empleo
ESCALA	Nacional	FUENTE	Elaboración propia con base en Caldo et al., 2019 ⁴⁸



Fuente: BID, 2019.

⁴⁸ Ver bibliografía del presente manual.


En Paraguay, el 60,5% de las mujeres participa en la fuerza laboral, frente al 87,1% de los hombres (World Economic Forum, 2020) y, según un estudio del BID (Caldo et al., 2019), solo el 1,7% de la fuerza laboral femenina se concentra en el área de transporte, almacenamiento y comunicaciones; además, entre las personas ocupadas en este sector, las mujeres representan apenas el 14% del total de empleados (frente al 86% de la ocupación masculina).


Este es el contexto en el que se propuso un programa piloto para la incorporación de mujeres trabajadoras en tareas no tradicionales del sector de la construcción. Fue parte del proyecto financiado por el BID “Programa de Mejoramiento de Caminos Vecinales II”, uno de cuyos objetivos era incrementar el capital humano de las mujeres y la productividad del sector del transporte y la construcción.


Los componentes del programa piloto incluyeron:


a. Diagnóstico para conocer la participación de las mujeres como trabajadoras en el sector de la Construcción y funciones que realizan; estado de la oferta de empleo en este rubro para definir si había déficit o estaba cubierto.


b. Acciones


-  Fortalecimiento del MOPC mediante la contratación de una persona especialista en género.

-  Campaña de comunicación y sensibilización dirigida a empresas constructoras y población residente en las áreas de influencia (directa e indirecta) del proyecto.

-  Fortalecimiento de competencias a través de capacitaciones en tareas mecánicas y pasantías laborales remuneradas dirigidas a mujeres; cursos de capacitación en perspectiva de género para toda la plantilla de personal.

-  Mejoras en campamentos y obradores (vestuarios, baños, habitaciones) para facilitar la incorporación de mujeres a los equipos.

-  Elaboración de un Protocolo de género y violencias por cuestiones de género.

-  Incorporación de un/a profesional con perfil social y de género como punto focal en las obras.

La implementación de estas medidas estuvo a cargo del MOPC y las acciones afirmativas y de fortalecimiento de capacidades se incluyeron en los pliegos de licitación para las empresas contratistas.

El programa constituyó la primera experiencia de este tipo en Paraguay y, dado el éxito de su aplicación, fue replicada por el MOPC en obras de agua y saneamiento.

Entre los principales resultados, se destacan:

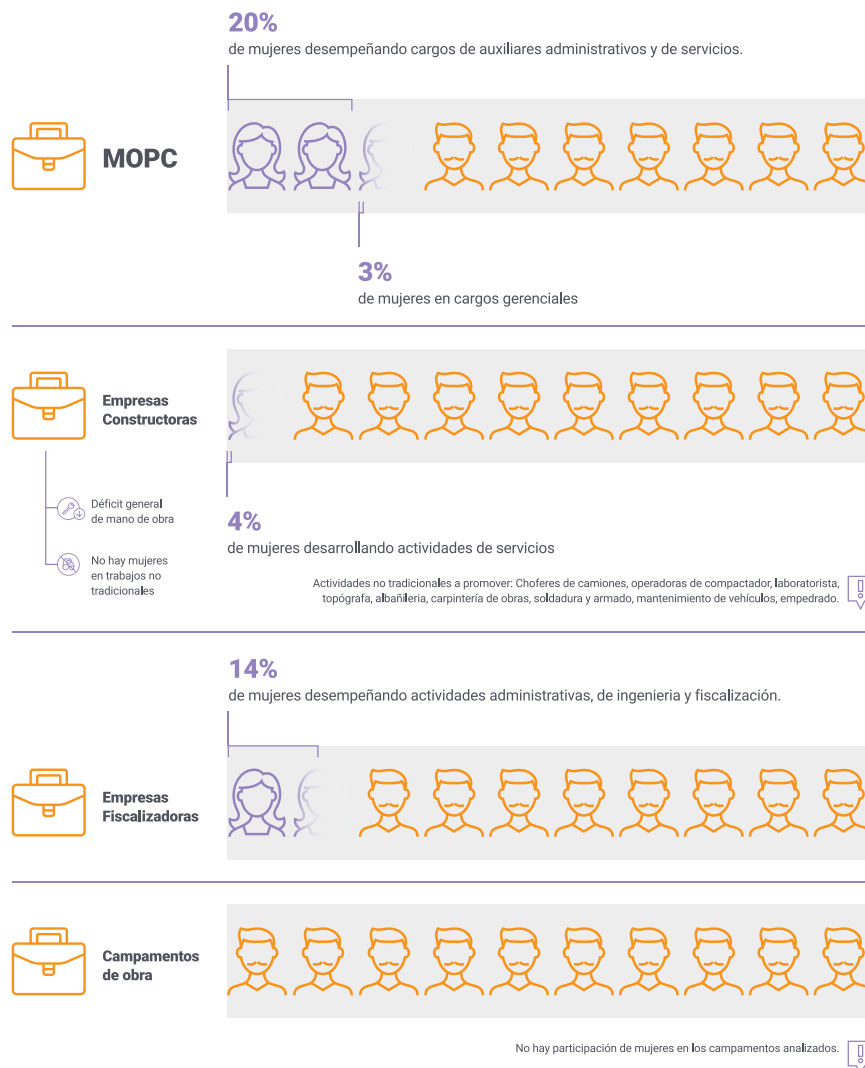
- 13 cursos de capacitación oficial.

- 167 personas capacitadas (de las cuales 61 son mujeres).

- 24 mujeres hicieron parte de los programas de pasantía y culminaron con éxito, observándose un nivel de desempeño de “muy bueno” y “excelente”. En este sentido, 14 pasantes de las 24 tuvieron oferta laboral y 11 de ellas aceptaron y fueron incorporadas a las empresas para desempeñarse en trabajos no tradicionales.

Otro dato relevante tiene que ver con el clima laboral y la desmasculinización del sector. En el proyecto se registró una buena apertura y predisposición por parte de los compañeros varones en todo este proceso.

FIGURA 13. Principales hallazgos de la participación de mujeres en la cadena de valor de la construcción vial en Paraguay



Fuente: BID, 2019.

¿POR QUÉ ES UNA BUENA PRÁCTICA?

- 1** Promueve el ingreso de mujeres al sector de las infraestructuras de vialidad y transporte que tradicionalmente ha sido altamente masculinizado.
- 2** Se basa en información obtenida a partir de un trabajo de diagnóstico con enfoque de género para comprender las barreras de ingreso al sector y la segregación horizontal.
- 3** Incluye un componente blando (de capacitación en tareas mecánicas a mujeres ingresantes y de capacitación en perspectiva de género al personal de la contratista) y la adaptación de infraestructuras (baños, vestuarios, etc.).
- 4** Fortalece a los equipos de gobierno y de la contratista en el abordaje de la cuestión de género, incorporando especialistas.
- 5** Fomenta la articulación de actores sociales a fin de dar sostenibilidad a la iniciativa (empresa, gobierno, ciudadanía).



A MODO DE SÍNTESIS:

¿Qué implica transversalizar el género en la ejecución de obras de infraestructura de vialidad y transporte?

1. **Crear las condiciones necesarias para la inclusión de mujeres y LGBTI+ como personal en las obras y en el sector de vialidad y transporte**, en distintos niveles de responsabilidad, garantizando los elementos necesarios relativos a la provisión de vestimenta adecuada, baños, lactarios y otros elementos que brinden condiciones de trabajo dignas y seguras.
1. **Brindar** instancias de formación y capacitación que **contribuyan a la permanencia de las mujeres y LGBTI+ en el sector**, así como a su inclusión laboral mediante el desarrollo de competencias. Sensibilizar al personal en general en temáticas de género e igualdad.
1. **Ejecutar** acciones orientadas a la **comunicación, información, sensibilización acerca de los impactos puntuales durante la etapa de obra** (entrega de folletos, visitas puerta a puerta, realización de talleres, creación de grupos de WhatsApp, etc.), que además contribuya a crear espacios seguros y libres de violencia.

¿CÓMO HACERLO?

- Asegurar que el personal de obra haya sido convocado aplicando una mirada de género inclusiva planificada y estipulada en los acuerdos y convenios de la etapa de Gestión Administrativa y Financiera.
- Capacitar y sensibilizar a los equipos (jerárquico/gerencial, técnico y operativo) de las contratistas orientadas a la prevención de la violencia de género (interna al espacio laboral y de convivencia con la comunidad), incluyendo la elaboración de protocolos y/o la firma de códigos de conducta que establezcan compromisos durante el tiempo que dure la obra y la convivencia próxima con la comunidad.
- Implementar acciones coordinadas dirigidas a la comunidad, que incluyan cartelera con perspectiva de género, mecanismos de atención de quejas y reclamos sensibles al género, propios de la contratista y/o en articulación con mecanismos existentes de los gobiernos locales.
- Elaborar un documento (plan o programa) de aspectos de género en las obras donde se registren estas medidas/acciones y sus avances y que incluya indicadores y métodos de registro claros. Dar seguimiento a las medidas/acciones sensibles al género en los avances de obra a través de profesionales de perfil social y especialistas en género.

Fase 5. Monitoreo y retroalimentación del ciclo

La evaluación y monitoreo constituye un ejercicio transversal a todo el ciclo de la Obra Pública que proporciona información y permite ajustes durante todas las etapas. El uso de indicadores de monitoreo y evaluación para Obras Públicas está extendido en el sector y se ha fortalecido tanto porque es exigido por los organismos de financiamiento externo como porque desde la perspectiva de la gestión de las políticas públicas y la transparencia sirve para medir resultados basados en evidencias.

La definición de indicadores de medición, sean estos cuantitativos o cualitativos, son fundamentales para medir el desempeño e impacto de un proyecto. Con respecto a los indicadores de género, la tendencia de los últimos años se ha centrado en cuantificar las mujeres que se benefician de una iniciativa. Estas mediciones, si bien útiles, no informan sobre las transformaciones en el plano simbólico o cultural, en comportamientos y actitudes o en los niveles de satisfacción alcanzados en la inclusión de mujeres y LGBTI+, a pesar de que estas variables son fundamentales para dar cuenta de los impactos. En este sentido, definir un conjunto de indicadores –que contemplen elementos subjetivos de la experiencia de las personas como usuarias y/o destinatarias de las obras– permite evaluar el alcance de las metas de igualdad, pero también mejorar la información disponible para dar insumo a otros proyectos.



Aspectos para el monitoreo y retroalimentación del ciclo

La información que emerge del monitoreo y la evaluación enriquece la toma de decisiones a lo largo de cada fase. Para ello resulta clave que sus herramientas sean utilizadas de forma integral y continua, para así poder realizar ajustes y redireccionamientos. Es importante jerarquizar la fase de monitoreo y evaluación a partir del establecimiento de indicadores sensibles al género, lo que favorece la posibilidad de comparación en el tiempo y con otras situaciones y realidades (Falú, 2000). No obstante, debe tenerse en cuenta que muchas veces la escasez de información periódica desagregada a nivel nacional y local dificulta sostener estas iniciativas.

Por ello, es importante tener en cuenta un conjunto de aspectos que pueden colaborar en el establecimiento de indicadores para el desarrollo de un sistema de seguimiento y evaluación desde una perspectiva sensible al género:

- 1 Generación de información, monitoreo y análisis de datos desagregados según sexo y género
- 2 Procesos de auditoría con perspectiva de género
- 3 Evaluación con enfoque de género de los impactos territoriales, sociales y ambientales
- 4 Procesos participativos de análisis de resultados
- 5 Sistematizar avances y comunicar de forma permanente las acciones realizadas

Aspecto 1. Análisis de la cobertura territorial para operar sobre la base de datos desagregados por sexo-género

La información que se obtiene en la fase de monitoreo basada en indicadores, y en contraste con una línea de base o punto de partida, facilitará el seguimiento y evaluación del progreso de los objetivos establecidos. Es necesario, por un lado, relevar información desagregada por sexo y género (encuestas y censos) que evite generalizaciones basadas en un conocimiento parcial de la realidad, y, por el otro, construir herramientas de seguimiento (planillas de control de metas de gestión, matrices de indicadores de proceso y resultado, etc.) cuyas unidades de medición pongan el foco en las mujeres, infancias y diversidades.

Para dar seguimiento a las obras de vialidad y transporte es necesario establecer un set de indicadores asociados a la obra de infraestructura así como indicadores que midan el alcance de los objetivos a través de la ejecución del proyecto y su puesta en operación. En general, para la definición de indicadores se suele usar información cuantitativa, por lo que es indispensable contar con información secundaria, preferentemente oficial y pública. Para dar cuenta de las percepciones y actitudes, es necesario en cambio definir indicadores de perfil cualitativo que permitan monitorear aspectos subjetivos y sensoriales.

En términos generales, cada indicador establecido para dar monitoreo a una obra debe presentar los siguientes criterios:

- 1 Conceptualización que dé cuenta de las condiciones de desigualdad de género
- 2 Justificación de la importancia del mismo
- 3 Dato de línea de base a partir del cual se dará seguimiento a los avances ocurridos
- 4 Metodología que describa lo que mide de forma específica
- 5 Fuentes de información de las cuales se obtendrán los datos, ya sean primarias o secundarias, cuantitativas o cualitativas
- 6 Relevamientos y técnicas necesarias para recopilar los datos, en caso de ser necesario
- 7 Frecuencia para su medición
- 8 Actores responsables de su aplicación y seguimiento

Respecto del establecimiento de indicadores a partir de información cualitativa, es destacable el caso del estudio ***Inclusión laboral femenina en labores de conducción del Sistema de Transporte Público de Santiago*** realizado en 2019 por el equipo del Transport Gender Lab del BID⁴⁹. El estudio

49 Fuente: <http://dx.doi.org/10.18235/0001836>

analiza el impacto de la incorporación paulatina de mujeres al campo de la conducción en el Sistema Transantiago. El objetivo es analizar los impactos positivos tanto en la operación misma de las empresas como en la calidad de vida de las conductoras, de manera que se puedan incluir ajustes o modificaciones. Para ello se propuso como fuente de información la realización de entrevistas en profundidad a conductoras y ex conductoras del Transantiago y a actores relevantes de las empresas operadoras. Algunas de las dimensiones analizadas con relación a la inclusión laboral de las mujeres fueron los efectos en la movilidad social, la compatibilidad de la vida familiar y laboral, la autonomía económica, etc. Estas variables son útiles a la hora de informar sobre las brechas de desigualdad que vivencian las mujeres, brechas que tienen implicaciones en otros grupos sociales.

Un ejemplo reciente de la inclusión de la variable “identidad de género”, en relevamientos de transporte lo incorporó la encuesta de movilidad de Bogotá (Colombia)⁵⁰ realizada en 2019. Por recomendación de Marina Moscoso y Lina Quiñones⁵¹, expertas en movilidad y género del Centro de Investigación “Espacio”, se incorporó entre otras preguntas sensibles al género una referida puntualmente a la identidad de género de la persona encuestada. Y si bien encontraron fallas en el registro de esta variable, reiteraron la recomendación para la encuesta de 2023 sugiriendo cambiar las preguntas que distinguían sexo y género –¿Con qué género se identifica?, ¿Cuál es su sexo de nacimiento?– por el siguiente esquema de preguntas: ¿Con qué género se identifica? y ¿Esta identidad corresponde a la que le fue asignada al nacer?, a fin de determinar la identidad autopercebida.

Aspecto 2. Procesos de auditoría con perspectiva de género

Auditar en un proceso de Obra Pública implica un seguimiento específico del cumplimiento de los marcos normativos, reglamentos y procedimientos regulatorios. Además ofrece una evaluación de los resultados de desarrollo. Llevar a cabo esta actividad desde una perspectiva de género implica considerar las medidas y compromisos asumidos para alcanzar los objetivos de igualdad.

Un ejemplo de auditoría con perspectiva de género, aunque no aplicada a obras viales sino al transporte, es la que se lleva a cabo a partir del uso de la aplicación **SafetiPin**, cuyo piloto se probó inicialmente en India y luego fue adoptada por otras ciudades, entre ellas Bogotá (Colombia), Ciudad de México (México) y Manila (Filipinas)⁵².

SafetiPin es una aplicación para teléfonos móviles basada en mapas georeferenciados, cuyo diseño busca informar y recabar información para contribuir a la seguridad de las mujeres. Está diseñada para hacer más seguras a las comunidades y las ciudades proporcionando información recolectada por personas usuarias y auditores y auditoras entrenados. En el núcleo

50 <https://www.despacio.org/2022/07/19/recomendaciones-encuesta-de-movilidad-enfoque-genero-bogota-2023/>

51 https://www.dropbox.com/s/g26dlrnkb8tvjag/Moscoso%2C%20Qui%C3%B1ones_Recomendaciones%20encuesta%20de%20movilidad%20y%20g%C3%A9nero.pdf?dl=0

52 Fuente: Enfoques para una Movilidad Responsiva al Género, en https://womenmobilize.org/wp-content/uploads/2020/02/TUMI_SUTP_GIZ_Module-Gender-and-Transport-2018-min.pdf

de la app está la Auditoría de Seguridad de Mujeres (WSA), una herramienta participativa para recolectar y evaluar información sobre las percepciones de la seguridad urbana en espacios públicos. La auditoría está basada en nueve parámetros:

Parámetros de la Auditoría de Seguridad de las Mujeres - WSA

- 1 Nivel de iluminación

- 2 Amplitud (líneas de visibilidad)

- 3 Visibilidad (árboles sobresalientes, paredes altas, etc.)

- 4 Nivel de multitudes o vacío

- 5 Seguridad (agentes)

- 6 Caminos / aceras

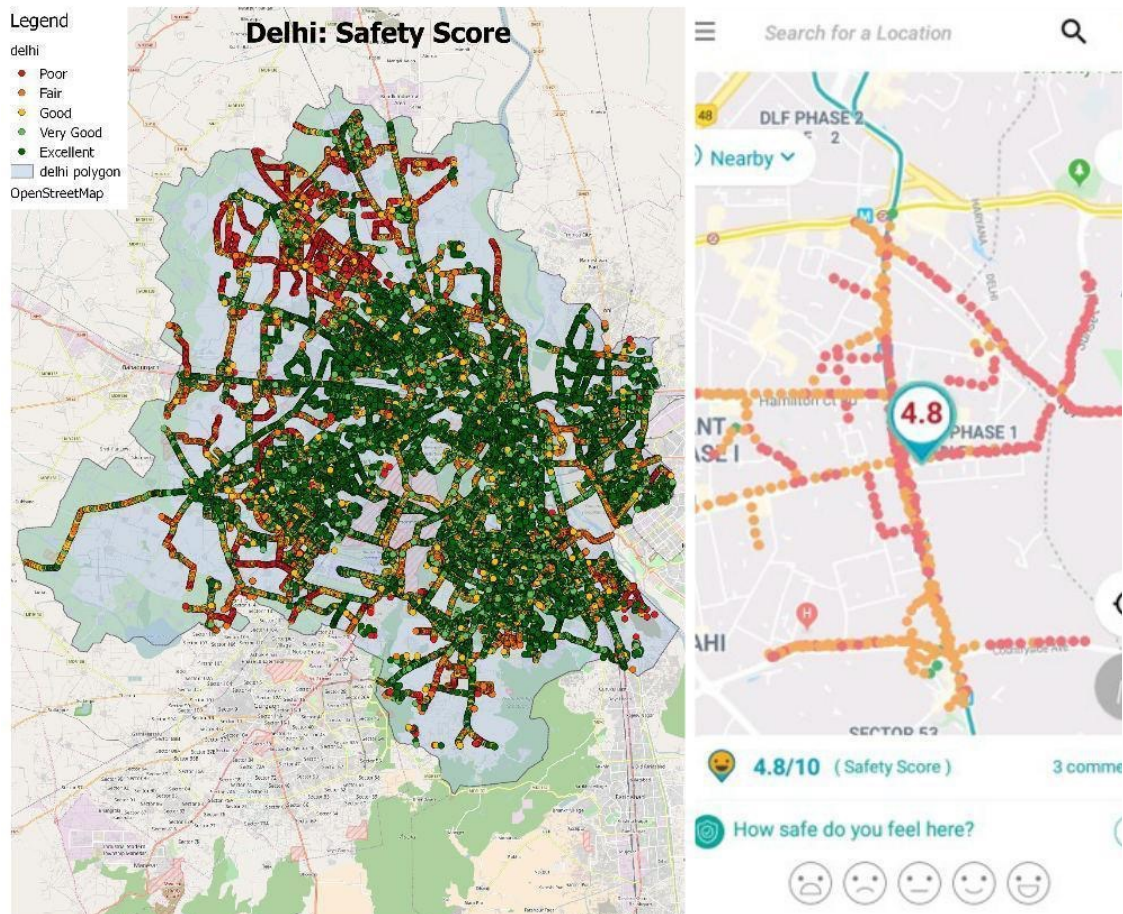
- 7 Disponibilidad de transporte público

- 8 Uso del espacio público (por ejemplo, si es dominado por varones o mixto)

- 9 Sensación / respuesta emocional al espacio (a veces también llamada "ojos en la calle")

SafetiPin llevó a cabo auditorías para evaluar la seguridad de la ciudad de Delhi y recolectó datos sobre más de 7.000 puntos de datos que la ciudad puede usar para mejorar la seguridad con medidas como mejorar la iluminación, reparar veredas rotas, o cortar árboles muy sobresalientes, por citar varios ejemplos.

En el caso de Bogotá, la implementación estuvo a cargo de la Secretaría Distrital de la Mujer, en convenio con SafetiPin. Allí se georeferenciaron 17.708 puntos (intersecciones viales) en Bogotá, en rutas de investigación definidas conjuntamente con grupos de mujeres de manera participativa en encuentros de Seguridad para las Mujeres celebrados en 2015. A estos encuentros asistieron representantes de mujeres en su diversidad (adultas, jóvenes, cuidadoras, discapacitadas, indígenas, afrocolombianas, personas de diversas orientaciones sexuales, etc.), quienes basándose en su experiencia y conocimiento priorizaron las zonas y tramos en los que se realizó la investigación, a través de un ejercicio de cartografía social.



Fuente: <https://theurbanactivist.com/idea/safetipin-empowers-women-to-create-safe-public-spaces/>

Aspecto 3. Evaluación con enfoque de género de los impactos territoriales, sociales y ambientales

La evaluación busca evidenciar en qué medida las metas alcanzadas dan respuesta a la diversidad y heterogeneidad de las necesidades identificadas. Para ello, en el caso de la evaluación con enfoque de género, es importante ponderar aspectos y criterios que hayan incidido en la creación de igualdad de oportunidades.

Los beneficios del desarrollo de infraestructura vial no son neutrales en cuanto al género. Ejemplos típicos incluyen el reasentamiento y la afectación de actividades económicas. Cuando ocurre un reasentamiento debido al desarrollo de una infraestructura, la compensación por tierras y otros activos suele pagarse al cabeza de familia masculino y puede no distribuirse equitativamente dentro de la familia. Es posible, por lo tanto, que no se proporcione compensación a hogares encabezados por mujeres, como aquellos que tienen derechos de "uso únicamente". En cuanto al impacto en las actividades económicas, dado que las mujeres a menudo participan en actividades económicas informales como puestos callejeros, pueden verse afectadas por la falta de espacio para los puestos o por dificultades para asegurar un nuevo espacio cuando se construyen nuevas carreteras, lo que les impide continuar sus actividades económicas.

Evaluar los impactos diferenciales en varones, mujeres, LGBTI+, personas con discapacidad, infancias, adultas mayores y otras permite documentar, realizar ajustes, adoptar políticas complementarias y servir como insumo para futuros proyectos de obra vial y de transporte, en un esquema de retroalimentación y mejora continua.

Las redes de carreteras son un componente crucial en el desarrollo social y comunitario y son esenciales para los medios de vida, al conectar a las personas con sus lugares de trabajo y con los mercados locales y regionales. Una obra vial con impacto positivo no solo cubre esta necesidad, sino que también favorece el acceso a servicios sociales básicos como escuelas, instalaciones de salud, servicios de respuesta de emergencia y seguridad, es decir, atiende los patrones de movilidad diferenciados según sea la persona usuaria.

Un ejemplo de evaluación que incorpora indicadores de género para evaluar el impacto positivo o negativo en mujeres y niñas es el encargado por el Ministerio de Obras Públicas Transporte, Vivienda y Desarrollo Urbano (MOPTVDU) de El Salvador en el proyecto de mejora de caminos rurales que se llevó a cabo en 2009 con financiamiento del BID⁵³. El MOPTVDU contrató a una empresa consultora para hacer entrevistas a habitantes de las zonas de influencia de los caminos, y las respuestas se utilizaron como fuente de información complementaria a la evaluación externa programada por el organismo financiador. La evaluación incluyó indicadores de género –como reducción de la mortalidad materna, acceso a las escuelas y centros de salud– para medir las mejoras producidas en la calidad de vida de la población rural luego de las obras viales.

Otro ejemplo de evaluación ex-post para determinar los impactos de una obra es el realizado por el BID con relación al proceso de reasentamiento voluntario de población indígena del Paraguay a raíz del desarrollo del **Programa Corredores de Integración, Rehabilitación y Mantenimiento Vial Fase II** (PR-L1075). Tal como destaca el informe, si bien las obras viales son de gran relevancia en ese país, se detectó que las mismas afectarían a ciertas comunidades indígenas de las zonas, lo cual requirió el desarrollo de un proceso de reasentamiento. La evaluación ex-post de los resultados del proceso de reasentamiento permitió verificar que, gracias al proyecto de infraestructura vial, se pudo revertir el pasivo social histórico, producto de la pérdida del territorio ancestral de las Comunidades Joyvy, perteneciente a la parcialidad Mbya Guaraní, en el Departamento de Caaguazú. A estas comunidades se les otorgaron viviendas dignas en tierra propia, con acceso a recursos naturales, que sustentan el modo de vida y supervivencia de la comunidad. Como resultado, cuentan con mejores condiciones para desarrollarse como colectividad, conservando su cultura y tradiciones, que estaban amenazadas debido al desplazamiento hacia los centros urbanos de la zona al que habían sido forzadas. La evaluación además se planteó como un repositorio de lecciones aprendidas para futuras intervenciones similares⁵⁴

53 Fuente: https://publications.iadb.org/publications/spanish/viewer/Infraestructura_para_el_desarrollo_-_Vol._4_No._2_C%C3%B3mo_fortalecer_la_red_vial_rural_en_El_Salvador_es.pdf

54 Fuente: <https://publications.iadb.org/es/evaluacion-ex-post-del-proceso-de-reasentamiento-voluntario-de-las-comunidades-indigenas-de-joyvy>

Aspecto 4. Procesos participativos de análisis de resultados

La participación de las personas executoras, titulares de derechos o beneficiarias es clave para enriquecer el análisis de las transformaciones positivas y/o negativas de una intervención en el territorio y sus comunidades. Asimismo, favorece la apropiación de la acción estatal, promueve la rendición de cuentas y fomenta la utilización de los resultados de la evaluación. La contribución al proceso evaluativo puede darse en algún momento en particular o en todo el ciclo.

Un ejemplo de ello es el estudio realizado por el organismo Transporte para Londres, autoridad integrada de transporte para dicha ciudad, con el fin de elaborar un plan para promover la igualdad para sus clientes, personal y partes interesadas. **Action on Equality**⁵⁵ es un reporte que se construyó con fuentes de información diversa. Se midieron diversos parámetros de la experiencia de viaje y patrones de desplazamiento en el transporte de la ciudad, y se elaboró una evaluación con participación del personal como fuerza trabajadora y diferentes grupos de interés como estudiantes, personas con discapacidades, mujeres y otros.

Los resultados de la evaluación fueron insumo para la elaboración de los compromisos de igualdad de Transporte para Londres, en concordancia con la Ley de Igualdad. Para el período 2010-2016, los compromisos se focalizaron en las siguientes dimensiones:

- 1 La experiencia del cliente
- 2 Información al cliente
- 3 Accesibilidad de la red de transporte
- 4 Seguridad para viajar
- 5 Relación calidad-precio y asequibilidad
- 6 Salud
- 7 Diversidad de la mano de obra
- 8 Apoyo al personal empleado actual y futuro
- 9 Comprometerse con la fuerza de trabajo y promover una cultura inclusiva
- 10 Socios comerciales
- 11 Comunicación y compromiso

55 Fuente: <https://content.tfl.gov.uk/action-on-equality-tfls-commitments-to-2020.pdf>

Para cada uno de estos aspectos, que incluyen tanto la red de transporte como la experiencia de movilidad, Transporte para Londres propuso un objetivo de igualdad, en línea con proveer un servicio accesible, infraestructuras que mejoren la calidad de vida de la ciudadanía, garantizar un viaje seguro y disminuir la cantidad de jóvenes, mujeres, y personas de grupos vulnerables se sientan excluidas por falta de seguridad, entre otros objetivos.

Aspecto 5. Sistematizar avances y comunicar de forma permanente las acciones realizadas

La presentación y divulgación de los resultados obtenidos a través del sistema de indicadores preestablecidos resulta clave en todo proceso participativo que involucre a los actores sociales durante todo el ciclo de la obra. Ello garantiza que pueda darse un seguimiento por parte de las personas destinatarias de las obras, residentes e instituciones ubicadas en el área de implantación y otras partes interesadas.

Por ello es relevante la elaboración de un documento que sintetice tanto las definiciones conceptuales como metodológicas del conjunto de indicadores utilizados, incluyendo la definición de la línea de base. Este documento debe ser planteado con un lenguaje no sexista y en formato accesible para todos los actores sociales involucrados. Asimismo, tanto el documento como los indicadores con sus respectivos avances deben ser públicos y divulgados a la ciudadanía de forma general. Por ejemplo, puede estar disponible en formato online pero también pueden preverse impresiones para llegar a aquellas personas que no tengan competencias digitales o acceso a dispositivos y datos. Es también recomendable disponer de una copia física del documento en un sitio cercano al área de implantación del proyecto.



BUENAS PRÁCTICAS PARA EL MONITOREO DE OBRAS DE INFRAESTRUCTURA DE VIALIDAD Y TRANSPORTE CON PERSPECTIVA DE GÉNERO

CASO	Desarrollo de directrices sobre la transversalización de género en la infraestructura vial en Kenia	AÑO	2017- 2019
RESPONSABLE	Gobierno de la República de Kenia y Autoridad de Carreteras Nacionales de Kenia con financiamiento del Banco Africano de Desarrollo. GIBB Africa Limited (consultora)	LUGAR	Kenia
HERRAMIENTA	Estudio de caso	PALABRAS CLAVE	<ul style="list-style-type: none"> • Infraestructura vial • Género • Monitoreo • Brechas de género
ESCALA	Nacional	FUENTE	<u>Infotme</u>

El Gobierno de la República de Kenia ha recibido financiamiento del Banco Africano de Desarrollo para cubrir los costos del proyecto de carretera Mombasa-Mariakani (un tramo de la carretera A-109). El análisis de género realizado como parte de la misión de preparación y evaluación del proyecto estableció que no existían indicadores específicos del sector para la integración de la variable de género en el Sector del Transporte. Como tal, parte de los fondos del préstamo para la construcción del proyecto de carretera se ha destinado a la adquisición de servicios de consultoría para el desarrollo de pautas sobre la integración de género en el sector.

El alcance del servicio de consultoría asignado a la firma GIBB Africa Limited abarcó la preparación, siempre integrando la perspectiva de género, de una estrategia, un plan de acción, pautas, indicadores, herramientas y listas de verificación para su uso en la preparación, diseño, implementación y monitoreo de la programación para proyectos de carreteras.

La consultoría se realizó en 5 fases organizadas en torno a los siguientes objetivos:

- ✓ Identificar posibles barreras de género, desigualdades y brechas para la integración de género en la infraestructura vial.

- ✓ Desarrollar una Estrategia para la Integración de Género en la programación del subsector de carreteras.

- ✓ Preparar un Plan de Acción para la Integración de Género en el subsector de carreteras.

- ✓ Preparar pautas, listas de verificación y herramientas para la implementación de la programación de género en el subsector de carreteras.

- ✓ Monitorear la implementación del programa un año después de la finalización y aprobación de la Estrategia, el Plan de Acción y las pautas.

Entre otras acciones, se realizó un mapa de actores claves en el sector vial, se estableció el uso de indicadores basados en datos desglosados por género provenientes de encuestas o registros para informar la toma de decisiones en la planificación y ejecución de programas en el sector vial. También se determinó la integración de objetivos de género en los documentos de licitación. Asimismo, se decidió que fuese realizada una evaluación social y de género en las primeras etapas de la planificación de infraestructura vial que posteriormente sirviera para informar los planes de acción de género en todas las facetas de los planes de gestión de riesgos de infraestructura vial. Por último, se desarrollaron herramientas para el monitoreo y la evaluación de indicadores que requieren datos desagregados por género, así como indicadores que miden el progreso hacia el cierre de la brecha entre varones y mujeres.



Foto: Mombasa-Mariakani Highway Project.

Fuente: <https://projectsportal.afdb.org/dataportal/VProject/show/P-KE-DB0-021>

¿POR QUÉ ES UNA BUENA PRÁCTICA?

- 1 Identifica la ausencia de indicadores específicos de género en el sector del transporte y aborda esta brecha. Esto demuestra una conciencia de la importancia de la perspectiva de género en la planificación y desarrollo de infraestructura vial.
- 2 Contribuye a abordar de manera integral la perspectiva de género en todas las etapas del ciclo de la infraestructura vial.
- 3 Mapea a actores clave en el sector vial, lo que implica una comprensión completa de quiénes están involucrados en el proceso. Involucrar a múltiples partes interesadas es esencial para implementar efectivamente la perspectiva de género.
- 4 Promueve el uso de indicadores de género para informar la toma de decisiones en la planificación y ejecución de programas en el sector vial. Esto garantiza que la perspectiva de género se tenga en cuenta en todas las fases del proyecto.
- 5 Promueve la realización de evaluaciones sociales y de género en las primeras etapas de la planificación de la infraestructura vial, lo que garantiza que los planes de acción de género se desarrollen desde el principio, obteniendo resultados más efectivos.
- 6 Desarrolla herramientas para el monitoreo y la evaluación a partir de datos desagregados por género y de indicadores con perspectiva de género que permiten medir el impacto real de las intervenciones en la igualdad de género.

A MODO DE SÍNTESIS

¿Qué implica transversalizar el género en la ejecución de obras de infraestructura de vialidad y transporte?

1. Considerar el uso de herramientas cuali-cuantitativas y procesos de monitoreo y evaluación que permitan obtener información de movilidad, accesibilidad y transporte desagregada, para establecer los impactos diferenciales de las obras. Velar por la transparencia del uso de datos.
2. Recoger las voces de todas las partes interesadas y potencialmente afectadas directa e indirectamente por las obras para evaluar logros, posibles conflictos y medidas de mitigación, con particular énfasis en la participación de mujeres y otros grupos vulnerables.
3. Definir indicadores de medición de impacto y de proceso con enfoque de género, es decir, capaces de medir los beneficios de las obras de vialidad y transporte diferenciados y/o mejoras en la calidad de vida de mujeres, infancias, personas con discapacidad y otros grupos vulnerables.

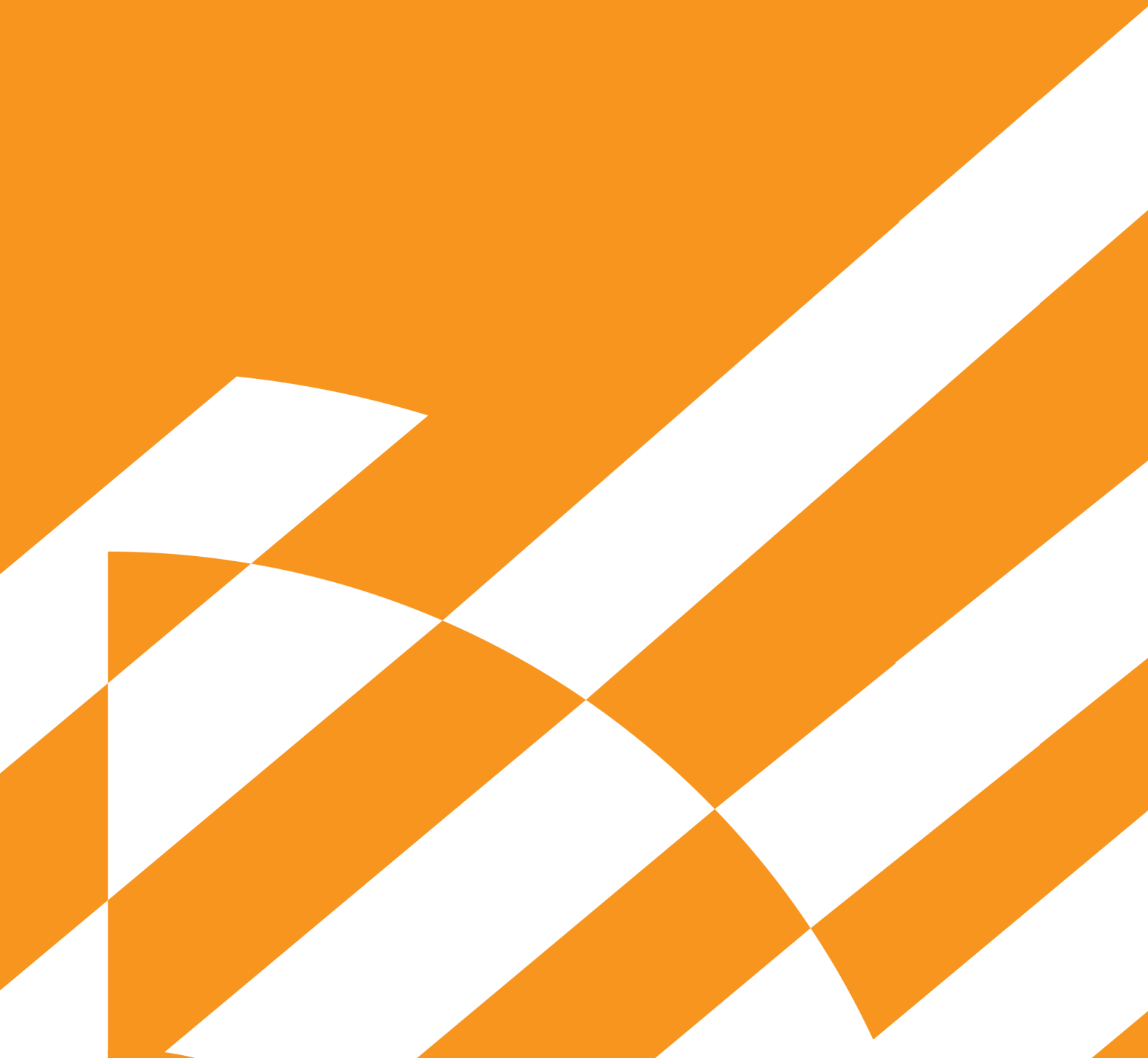
4. contribuya a crear espacios seguros y libres de violencia.

¿CÓMO HACERLO?

- Establecer desde las fases iniciales una línea de base clara, con indicadores y metas con perspectiva de género. Si se incluyen indicadores de perfil cuantitativo, es importante desagregar los datos por sexo y/o género siempre que sea posible.
- Monitorear el desempeño a partir de percepciones, opiniones y actitudes, es decir aspectos de tipo subjetivo, utilizando metodologías participativas e inclusivas que capturen la mayor cantidad de voces diversas.
- Divulgar los resultados obtenidos con audiencias tanto específicas al sector como amplias, a través de documentos u otro tipo de reportes que sean accesibles, comprensibles e inclusivos.



Reflexiones Finales



La inclusión de la perspectiva de género en las obras viales y de transporte y en los equipamientos vinculados a las mismas es central en la Obra Pública que impulsa el desarrollo sostenible con igualdad.

El proceso de considerar e integrar en el diseño de las políticas las demandas y necesidades específicas de las mujeres y diversidades, bien sea como usuarias o como trabajadoras del sector, y distinguir éstas de las de los varones, es el primer paso para disminuir las brechas de género. La incorporación de más mujeres como trabajadoras es un paso clave para desmasculinizar el sector y romper con los estigmas y estereotipos de género que predominan en esta actividad. Para ello, es fundamental visibilizar las desigualdades, discriminaciones y omisiones que persisten en el sector de vialidad y transporte a fin de poder prevenirlas y erradicarlas. De esta forma, no solo se contribuye a una mayor igualdad de oportunidades, sino también a la democratización de las instituciones, tanto las estatales como las privadas y/o las comunitarias.

Trabajar en la inclusión del enfoque de género en las infraestructuras de vialidad y transporte e incorporar la dimensión de seguridad y accesibilidad en la concepción e implementación de las políticas públicas es dar cuenta de las necesidades diferenciales de las personas usuarias, efectivas y potenciales. En ese sentido, considerar la movilidad del cuidado como un elemento clave de la planificación, diseño, ejecución y evaluación de los impactos de las obras viales es mandatorio en un ejercicio crítico, inclusivo y en clave de derechos humanos del diseño de las políticas de movilidad. En la medida en que las infraestructuras de vialidad y transporte son catalizadoras de cambios a nivel social y promueven la accesibilidad a los servicios y la mejora de la calidad de vida cotidiana de las personas, no pueden por ello ignorar ni minimizar el rol estereotipado que cumplen las mujeres con relación a las tareas de cuidados y domésticas.

Este manual ofrece en cada sección recomendaciones y experiencias de incorporación del enfoque de género en las cinco fases del ciclo de la Obra Pública, con el afán de que nutran con ideas la acción política y técnica necesaria para avanzar en las transformaciones hacia una mayor igualdad de géneros. Es especialmente importante considerar a las mujeres, cada día más formadas y calificadas, en sus distintos perfiles profesionales y con capacidades para potenciar el cambio de paradigma en el sector. Hacer posible así un sector de obras viales y de transporte que incorpore en sus prácticas y experiencias a mujeres y LGBTI+, contribuyendo de ese modo a la creación de políticas más inclusivas e integradoras de otras dinámicas (espaciales, económicas, sociales, ambientales, culturales).

Las obras viales agregan una capa de complejidad al impactar fuertemente en las etapas de ejecución de la obra, sea por la envergadura o las potenciales afectaciones a unidades residenciales y/o comerciales, que hacen imprescindible un abordaje sensible al género. Por ello es necesario incluir instancias participativas en las distintas fases de la obra, especialmente en las de planificación y diseño, donde es recomendable incorporar las inquietudes y voces de las mujeres, diversidades y otros grupos vulnerables. La herramienta de la consulta pública es una práctica habitual en este tipo de obras, pero hay que asegurar que las mujeres participen y que las preguntas y dimensiones de análisis tengan en consideración sus patrones de movilidad. En este sentido, cualquier proceso participativo con perspectiva de género tiene

en cuenta los días, horarios y sitios más adecuados para la realización de las actividades.

Los esfuerzos por sensibilizar a las personas en puestos de toma de decisiones, así como a técnicos y operarios es una estrategia que requiere continuidad, porque la transformación de estereotipos y normas sociales arraigadas en el imaginario no es una tarea fácil. Es, sin embargo, una tarea necesaria. Las estrategias alternativas, como la creación de audiolibros, la recolección de historias de vida y las intervenciones artísticas son claves para llegar a distintas audiencias y personas destinatarias de las políticas.

El compromiso del Estado argentino y de los organismos rectores de las políticas de Obra Pública para avanzar en la transversalización del género es una oportunidad histórica. Esta tercera entrega de la Colección de Manuales sobre perspectiva de género en la Obra Pública es una herramienta que busca contribuir a la construcción de un nuevo sentido sobre las formas en que se diseñan e implementan las políticas del sector desde una perspectiva inclusiva, plural y que vele por la igualdad de géneros.

Anexos



Posicionamiento y estado de medidas sobre cuestiones de género en el sector del transporte en políticas legales pertinentes e iniciativas (normativa, políticas de género, etc)

1. Leyes que prohíben la discriminación basada en el género, la violencia y el acoso

- ¿La violencia y el acoso en el transporte público y los espacios públicos están explícitamente prohibidos y sancionados?

2. Sistemas legales relacionados con reasentamiento y compensación

- ¿Cómo se paga la compensación por la tierra y otros bienes cuando las obras públicas de proyectos como el desarrollo de infraestructuras causan reasentamiento? ¿Están las mujeres en desventaja (por ejemplo, porque los pagos se hacen al jefe de hogar y no se distribuyen dentro del hogar, o porque los pagos no se hacen a hogares encabezados por mujeres que no tienen tierra ni derechos de propiedad)?

3. Derecho laboral

- Normativa relativa al empleo activo de la mujer (como el fijo porcentaje) y a la aplicación de la igualdad salarial entre mujeres y hombres.

4. Incorporación de la perspectiva de género en políticas y organización en agencias ejecutoras

- ¿Cómo se promueve la igualdad de género y el empoderamiento de las mujeres en las instituciones y organizaciones involucradas en la implementación del proyecto?
- ¿Qué estructuras organizativas se han establecido y qué actividades se están llevando a cabo para la incorporación de la perspectiva de género? (por ejemplo, si hay o no una persona encargada de promover la transversalidad de género)
- Situación de la participación de la mujer en la toma de decisiones (por ejemplo, porcentaje de mujeres ejecutivas y gerentes).
- Estado de la capacitación en género para personal directivo y resto de personal.
- Equilibrio de género entre el personal (cantidad/porcentaje, puesto, edad).
- Experiencia de los tomadores de decisiones participando en capacitaciones de género.

- Situación de empleo, formación, competencias y habilidades de técnicas femeninas
- Respuesta a casos de acoso y violencia de género (¿Cómo se identifican y manejan los casos de acoso y VG? ¿Hay canales de denuncia? ¿Se toman medidas específicas para prevenir la violencia de género y el acoso (por ejemplo, con el establecimiento de un departamento a cargo, la formulación de normativa o la realización de campañas de formación y sensibilización internas)?

5. Estado de uso del transporte

- **Transporte público:**
 - Número de usuarios (por género y hora del día).
 - Uso del transporte público, propósito, medio de uso y motivos para no usar el transporte público (por género).
 - Rutas y estaciones/paradas de autobús utilizadas por un gran número de mujeres.
 - Disponibilidad y estado de uso de baños separados para mujeres y hombres y baños multiusos.
 - Número de incidentes de violencia y acoso de género.
 - Medidas eficaces para abordar cuestiones de género.
- **Otras infraestructuras de transporte:**
 - Estado sobre el uso de las vías, finalidad y medios, razones para no utilizarlas (por género).
 - Estado sobre el uso de puentes, finalidad y medios, y razones para no usarlos (por género).
 - Selección de ruta (por género).
 - Situación sobre el uso de aeropuertos y puertos, finalidad y medios, y motivos para no usarlos (por género).

6. Información del contexto social:

- **Situación de género en el área de implementación:**
 - Grado de escolaridad (por nivel educativo y género).
 - Participación en actividades económicas (por género).
 - Incidencia de violencia sexual y de género.
 - Participación de la mujer en la toma de decisiones en la comunidad.
- **Normas sociales, costumbres del contexto social:**
 - Existencia y contenido de normas que restringen la movilidad de las mujeres.
 - Normas que rigen los roles de género (por ejemplo, en el hogar, profesión, participación en la toma de decisiones).
 - Factores de fondo de las normas de género (religión, costumbres).
- **Segmentos que requieren especial atención***
 - Número/porcentaje de personas en situación de pobreza (por género).
 - Número/porcentaje de personas socialmente desfavorecidas (por ejemplo, etnia, migrantes).

7. Diferencias en las necesidades de apoyo basadas en el género

- **Provisión de servicios y equipamiento:**
 - Facilidad de acceso a las estaciones de tren y autobús (por género).
 - Disponibilidad de instalaciones en las inmediaciones que las mujeres suelen utilizar.
 - Estado de seguridad en el barrio (incidencia de la violencia de género, disponibilidad de alumbrado público)
- **Diseño:**
 - Facilidad de acceso a las estaciones de tren y autobús (por género).
 - Garantizar la seguridad de las mujeres (accidentes, violencia de género y acoso).

- Facilidad de uso para mujeres (baños separados para varones y mujeres, espacios de lactancia, líneas de flujo)
- Garantizar la seguridad de las mujeres (accidentes, violencia de género y acoso)
- **División de roles**
 - División de responsabilidades y trabajo entre mujeres y hombres en mantenimiento
 - Capacitación sobre métodos y organizaciones de mantenimiento vial que incluyen participantes femeninas
 - Posibilidad de establecer una entidad de gestión de la implementación (p. ej. comité de gestión de caminos locales) y promoción activa de las mujeres

8. Obras de construcción (solo para infraestructura)

- **Empleo y ambiente de trabajo del personal de la construcción:**
 - ¿Cuál es el porcentaje de trabajadores de la construcción por género?
 - ¿Cuáles son las razones por las que hay menos mujeres trabajadoras que hombres? por ejemplo, mandatos de género, incluida la división fija del trabajo por género, la especificación de la elegibilidad para hombres solo en el reclutamiento y/o cualquier requisito que parezca neutral pero excluya a las mujeres indirectamente en los contextos locales y por los riesgos de violencia de género por dedicarse a la construcción.
 - Las trabajadoras de la construcción, ¿enfrentan desafíos? ¿Cuáles son? Por ejemplo, baños/inodoros y/o vestuarios habilitados solo para uso de hombres, género, acoso a las mujeres por parte de sus compañeros de trabajo y/o residentes cercanos a las obras, falta de un sistema para informar de esos problemas.
 - ¿Existe alguna cultura o costumbre de pagar menos a las mujeres aunque realicen el mismo trabajo que los hombres? (discriminación salarial).
- **Riesgos de violencia por motivos de género:**
 - Las trabajadoras de la construcción y/o las mujeres locales cerca de las obras de construcción ¿sufrieron violencia de género?

Reference material for gender mainstreaming in the transportation sector. [Office for Gender Equality and Poverty Reduction Governance and Peacebuilding Department. Japan International Cooperation Agency \(JICA\), Enero 2023. Traducción propia \(ONU Mujeres\)](#)

INSTRUMENTO DE EQUIPARACIÓN					
CASO	HERRAMIENTA	LUGAR	ESCALA	PALABRAS CLAVE	
<u>"Mujeres en Carrera", CVSA</u>	<ul style="list-style-type: none"> Programa 	<ul style="list-style-type: none"> Argentina 	<ul style="list-style-type: none"> Nacional 	<ul style="list-style-type: none"> Inclusión laboral Capacitación Corredores viales 	<ul style="list-style-type: none"> Acciones afirmativas
<u>Red de Género de DNV y CVSA</u>	<ul style="list-style-type: none"> Programa 	<ul style="list-style-type: none"> Argentina 	<ul style="list-style-type: none"> Nacional 	<ul style="list-style-type: none"> Red Federal Género Articulación de actores 	<ul style="list-style-type: none"> Articulación de actores
<u>Jornadas Federales de Capacitación a Mujeres y LGBTI+ Elisa Bachofen</u>	<ul style="list-style-type: none"> Capacitación 	<ul style="list-style-type: none"> Argentina 	<ul style="list-style-type: none"> Nacional 	<ul style="list-style-type: none"> Formación Capacitación 	<ul style="list-style-type: none"> Validad
<u>Ley Micaela: abriendo caminos hacia la igualdad</u>	<ul style="list-style-type: none"> Capacitación 	<ul style="list-style-type: none"> Argentina 	<ul style="list-style-type: none"> Nacional 	<ul style="list-style-type: none"> Género Ley Micaela 	<ul style="list-style-type: none"> Agentes viales
<u>Campaña #SegurasEnMovimiento</u>	<ul style="list-style-type: none"> Campaña Comunicación 	<ul style="list-style-type: none"> CDMX, México 	<ul style="list-style-type: none"> Ciudad 	<ul style="list-style-type: none"> Transporte seguro Violencia de género 	<ul style="list-style-type: none"> Transporte público Sensibilización
<u>Corredor artístico CVSA</u>	<ul style="list-style-type: none"> Campaña Comunicación Visualización 	<ul style="list-style-type: none"> Mar del Plata, Argentina 	<ul style="list-style-type: none"> Ciudad 	<ul style="list-style-type: none"> Seguridad Violencia de género Aret callejero 	<ul style="list-style-type: none"> Transporte público Secibilización Aret callejero

<u>Encuestas de Movilidad Domiciliarias (ENMODO)</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Instrumento • Visibilización • Metodología 	<ul style="list-style-type: none"> • Argentina 	<ul style="list-style-type: none"> • Ciudad 	<ul style="list-style-type: none"> • Encuesta • Patrones de Movilidad 	<ul style="list-style-type: none"> • Datos desagregados por sexo género
<u>Encuestas de Movilidad Domiciliarias (ENMODO)</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Instrumento • Metodología 	<ul style="list-style-type: none"> • Latinoamérica 	<ul style="list-style-type: none"> • Regional 	<ul style="list-style-type: none"> • Observatorio • Género • Movilidad 	<ul style="list-style-type: none"> • Datos desagregados por sexo género
<u>Gobierno de El Salvador. Fortalecimiento de la Unidad de Género a través de la asignación presupuestaria para obra pública y transporte</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Herramienta financiera • Programa 	<ul style="list-style-type: none"> • El Salvador 	<ul style="list-style-type: none"> • Nacional 	<ul style="list-style-type: none"> • Presupuesto con perspectiva de género 	<ul style="list-style-type: none"> • Obra pública y transporte • Institucionalización de género
<u>Norma NCh 3262</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Instrumento legal 	<ul style="list-style-type: none"> • Chile 	<ul style="list-style-type: none"> • Nacional 	<ul style="list-style-type: none"> • Certificación organización • Equidad de género 	<ul style="list-style-type: none"> • Brechas de género

PLANIFICACIÓN					
CASO	HERRAMIENTA	LUGAR	ESCALA	PALABRAS CLAVE	
<u>Reference Material for Gender Mainstreaming in the Transportation Sector (JICA)</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Instrumento • Metodología 		<ul style="list-style-type: none"> • Global 	<ul style="list-style-type: none"> • Indicadores con perspectiva de género • Transporte 	<ul style="list-style-type: none"> • Herramienta de planificación
<u>Proyecto DIAMOND</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Instrumento • Metodología 	<ul style="list-style-type: none"> • Unión europea 	<ul style="list-style-type: none"> • Ciudad 	<ul style="list-style-type: none"> • Transporte • Información y diagnósticos con perspectiva de género 	<ul style="list-style-type: none"> • Herramienta de planificación • Sistemas de Información Geográfica
<u>“Ella se mueve segura”</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Instrumento • Metodología 	<ul style="list-style-type: none"> • Buenos Aires, Quito • Santiago de Chile. 	<ul style="list-style-type: none"> • Ciudad 	<ul style="list-style-type: none"> • Seguridad • Mujeres • Transporte público 	<ul style="list-style-type: none"> • Diagnóstico con perspectiva de género • Informe
<u>Metrocable de Medellín</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Plan • Programa 	<ul style="list-style-type: none"> • Medellín, Colombia 	<ul style="list-style-type: none"> • Ciudad 	<ul style="list-style-type: none"> • Sistema integral de transporte • Movilidad accesible 	<ul style="list-style-type: none"> • Integración socio urbana • Proximidad
<u>Manual de urbanismo de la vida cotidiana desarrollado por el Ayuntamiento de Barcelona</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Instrumento • Metodología 	<ul style="list-style-type: none"> • Barcelona, España 	<ul style="list-style-type: none"> • Ciudad 	<ul style="list-style-type: none"> • Movilidad cotidiana • Proximidad • Manual 	<ul style="list-style-type: none"> • Herramienta de planificación • Diagnóstico

<u>Manual de Evaluación y Gestión de Obras Viales (MEGA II)</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Instrumento 	<ul style="list-style-type: none"> • Argentina 	<ul style="list-style-type: none"> • Nacional 	<ul style="list-style-type: none"> • Proceso consultivo • Comunidades indígenas 	<ul style="list-style-type: none"> • Obras de infraestructura vial
<u>Mapeo participativo sobre</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Instrumento • Metodología 	<ul style="list-style-type: none"> • Argentina, Ciudad de Buenos Aires 	<ul style="list-style-type: none"> • Barrio 	<ul style="list-style-type: none"> • Mapeo participativo 	<ul style="list-style-type: none"> • Movilidad con PG
<u>Movilidad con perspectiva de género en el Barrio 21-24</u>				<ul style="list-style-type: none"> • Barrios populares 	
<u>Diagnóstico participativo de género, movilidad y seguridad en el Barrio Rodrigo Bueno</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Herramienta financiera • Programa 	<ul style="list-style-type: none"> • Argentina, Ciudad de Buenos Aires 	<ul style="list-style-type: none"> • Barrio 	<ul style="list-style-type: none"> • Mapeo participativo • Movilidad con PG 	<ul style="list-style-type: none"> • Barrios populares • Mapeo georeferenciado
<u>Plan Estratégico de Género y Movilidad de la Ciudad de México</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Plan 	<ul style="list-style-type: none"> • CDMX, México 	<ul style="list-style-type: none"> • Ciudad 	<ul style="list-style-type: none"> • Movilidad con perspectiva de género • Infraestructura de transporte 	<ul style="list-style-type: none"> • Plan estratégico • Diagnóstico con PG

DISEÑO					
CASO	HERRAMIENTA	LUGAR	ESCALA	PALABRAS CLAVE	
<u>“Proyecto de Caminos Rurales”, Provias</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Proyecto 	<ul style="list-style-type: none"> • Perú 	<ul style="list-style-type: none"> • Nacional 	<ul style="list-style-type: none"> • Consulta pública • Participación mujeres 	<ul style="list-style-type: none"> • Obra vial
<u>Sistema de transporte público SYTRAL</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Instrumento • Metodología 	<ul style="list-style-type: none"> • Lyon, Francia 	<ul style="list-style-type: none"> • Ciudad 	<ul style="list-style-type: none"> • Seguridad • Paseos exploratorios 	<ul style="list-style-type: none"> • Diagnóstico con PG • Transporte
<u>Bici bus</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Proyecto 	<ul style="list-style-type: none"> • Cataluña, España 	<ul style="list-style-type: none"> • Ciudad 	<ul style="list-style-type: none"> • Autonomía Infancias • Movilidad segura 	<ul style="list-style-type: none"> • Transporte alternativo
<u>“Quito Segura”</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Programa Lactancia en trenes 	<ul style="list-style-type: none"> • Quito, Ecuador 	<ul style="list-style-type: none"> • Ciudad 	<ul style="list-style-type: none"> • Seguridad urbana • Paradores de transporte 	<ul style="list-style-type: none"> • Diseño con perspectiva de género
<u>Sala de espera para mujeres en la Terminal de Transporte de Villavicencio</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Proyecto 	<ul style="list-style-type: none"> • Villavicencio, Colombia 	<ul style="list-style-type: none"> • Ciudad 	<ul style="list-style-type: none"> • Transporte • Lactarios 	<ul style="list-style-type: none"> • Diseño inclusivo

<u>Programa Lactancia en trenes</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Programa • Proyecto 	<ul style="list-style-type: none"> • Argentina 	<ul style="list-style-type: none"> • Nacional 	<ul style="list-style-type: none"> • Lactancia • Trenes • Ciudadanos 	<ul style="list-style-type: none"> • Infraestructura de transporte
<u>Plan de Reasentamiento “El tropezón”</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Plan 	<ul style="list-style-type: none"> • Ciudad de Córdoba, Argentina 	<ul style="list-style-type: none"> • Ciudad 	<ul style="list-style-type: none"> • Reasentamiento con perspectiva de género 	<ul style="list-style-type: none"> • Obra de infraestructura
<u>Programa Movilidad y Accesibilidad Sostenible (MOP)</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Programa 	<ul style="list-style-type: none"> • Área Metropolitana de Buenos Aires, Argentina 	<ul style="list-style-type: none"> • Ciudad 	<ul style="list-style-type: none"> • Accesibilidad universal • Movilidad sostenible 	<ul style="list-style-type: none"> • Seguridad vial • Perspectiva de género

GESTIÓN					
CASO	HERRAMIENTA	LUGAR	ESCALA	PALABRAS CLAVE	
<u>Licitación de Caminos Rurales de Dirección Nacional de Vialidad</u>	<ul style="list-style-type: none"> Instrumento legal 	<ul style="list-style-type: none"> Argentina 	<ul style="list-style-type: none"> Nacional 	<ul style="list-style-type: none"> Pliegos y contrataciones Mano de obra local 	<ul style="list-style-type: none"> Infraestructura vial Cupos femeninos Capacitaciones
<u>Pliego de Condiciones Particulares y Especificaciones Técnicas con perspectiva de género (MOP)</u>	<ul style="list-style-type: none"> Instrumento legal 	<ul style="list-style-type: none"> Argentina 	<ul style="list-style-type: none"> Nacional 	<ul style="list-style-type: none"> Cláusulas de género Compras públicas 	<ul style="list-style-type: none"> Lenguaje inclusivo
<u>Convenio entre Dirección Nacional de Vialidad y ocho municipios de la provincia de Chubut</u>	<ul style="list-style-type: none"> Instrumento legal 	<ul style="list-style-type: none"> Chubut, Argentina 	<ul style="list-style-type: none"> Provincial 	<ul style="list-style-type: none"> Paridad de género Convenio 	<ul style="list-style-type: none"> Obra vial Capacitación laboral
<u>Protocolo para minimizar el sesgo de género en los procesos de contratación de la Empresa Municipal de Transportes de Madrid</u>	<ul style="list-style-type: none"> Instrumento legal 	<ul style="list-style-type: none"> Madrid, España 	<ul style="list-style-type: none"> Ciudad 	<ul style="list-style-type: none"> Perspectiva de género Procesos de selección de personal 	<ul style="list-style-type: none"> Transparencia

EJECUCIÓN					
CASO	HERRAMIENTA	LUGAR	ESCALA	PALABRAS CLAVE	
<u>Género y Transporte Santo Domingo</u>	<ul style="list-style-type: none"> Programa 	<ul style="list-style-type: none"> Santo Domingo, República Dominicana 	<ul style="list-style-type: none"> Nacional 	<ul style="list-style-type: none"> Pliegos y contrataciones Mano de obra local 	<ul style="list-style-type: none"> Infraestructura vial Cupos femeninos Capacitaciones
<u>Imagen Colectiva</u>	<ul style="list-style-type: none"> Programa 	<ul style="list-style-type: none"> Tolhuin, Tierra del fuego, Argentina 	<ul style="list-style-type: none"> Municipal 	<ul style="list-style-type: none"> Inclusión laboral mujeres Capacitación 	<ul style="list-style-type: none"> Obra pública Cooperativas de trabajo
<u>Campaña de concientización sobre acoso callejero. Empresa Flesan y Urbanismo Social</u>	<ul style="list-style-type: none"> Campaña 	<ul style="list-style-type: none"> Chubut, Argentina 		<ul style="list-style-type: none"> Acoso callejero Campaña de concientización 	<ul style="list-style-type: none"> Trabajadores de la construcción
<u>Espacios de lactancia en baños y obradores (DNV)</u>	<ul style="list-style-type: none"> Proyecto 	<ul style="list-style-type: none"> Argentina 	<ul style="list-style-type: none"> Ciudad 	<ul style="list-style-type: none"> Lactario Igualdad de oportunidades 	<ul style="list-style-type: none"> Reinserción laboral
<u>Piloto para la incorporación de mujeres trabajadoras en tareas no tradicionales del sector de la construcción</u>	<ul style="list-style-type: none"> Programa 	<ul style="list-style-type: none"> Paraguay 	<ul style="list-style-type: none"> Nacional 	<ul style="list-style-type: none"> Sector construcción Inclusión laboral mujeres 	<ul style="list-style-type: none"> Capacitaciones Diagnóstico brechas de género

MONITOREO					
CASO	HERRAMIENTA	LUGAR	ESCALA	PALABRAS CLAVE	
<u>Inclusión laboral femenina en labores de conducción del Sistema de Transporte Público de Santiago</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Instrumento • Metodología 	<ul style="list-style-type: none"> • Santiago de Chile, Chile 	<ul style="list-style-type: none"> • Ciudad 	<ul style="list-style-type: none"> • Indicadores de género • Diagnóstico 	<ul style="list-style-type: none"> • Perspectiva de género • Transporte
<u>Encuesta de movilidad de Bogotá</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Instrumento • Metodología 	<ul style="list-style-type: none"> • Bogotá, • Colombia 	<ul style="list-style-type: none"> • Ciudad 	<ul style="list-style-type: none"> • Identidad de género • Diagnóstico 	<ul style="list-style-type: none"> • Movilidad
<u>Aplicación SafetiPin /Auditoría de Seguridad de Mujeres (WSA)</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Auditoría 	<ul style="list-style-type: none"> • India, • Colombia • México • Filipinas 	<ul style="list-style-type: none"> • Ciudad/ Global 	<ul style="list-style-type: none"> • Auditoría de Seguridad de Mujeres • Auditoría con perspectiva de género 	<ul style="list-style-type: none"> • Percepción de seguridad • Transporte público • Mapas georeferenciado
<u>Proyecto de mejora de caminos rurales de El Salvador</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Evaluación 	<ul style="list-style-type: none"> • El Salvador 	<ul style="list-style-type: none"> • Nacional 	<ul style="list-style-type: none"> • Evaluación externa • Caminos rurales 	<ul style="list-style-type: none"> • Indicadores de género
<u>Programa Corredores de Integración, Rehabilitación y Mantenimiento Vial Fase II (PR-L1075), Paraguay</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Evaluación 	<ul style="list-style-type: none"> • Paraguay 	<ul style="list-style-type: none"> • Nacional 	<ul style="list-style-type: none"> • Evaluación ex-post • Comunidades indígenas 	<ul style="list-style-type: none"> • Impacto de Infraestructura vial • Reasentamiento

<p><u>Action on Equality</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Evaluación 	<ul style="list-style-type: none"> • Londres, Reino Unido 	<ul style="list-style-type: none"> • Ciudad 	<ul style="list-style-type: none"> • Procesos participativos de análisis de resultados 	<ul style="list-style-type: none"> • Transporte • Igualdad • Experiencia de movilidad
<p><u>Desarrollo de directrices sobre la transversalización de género en la infraestructura vial en Kenia</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Instrumento • Metodología 	<ul style="list-style-type: none"> • Kenia 	<ul style="list-style-type: none"> • Nacional 	<ul style="list-style-type: none"> • Infraestructura vial • Género • Brechas de género 	<ul style="list-style-type: none"> • Consultoría • Indicadores de género • Monitoreo

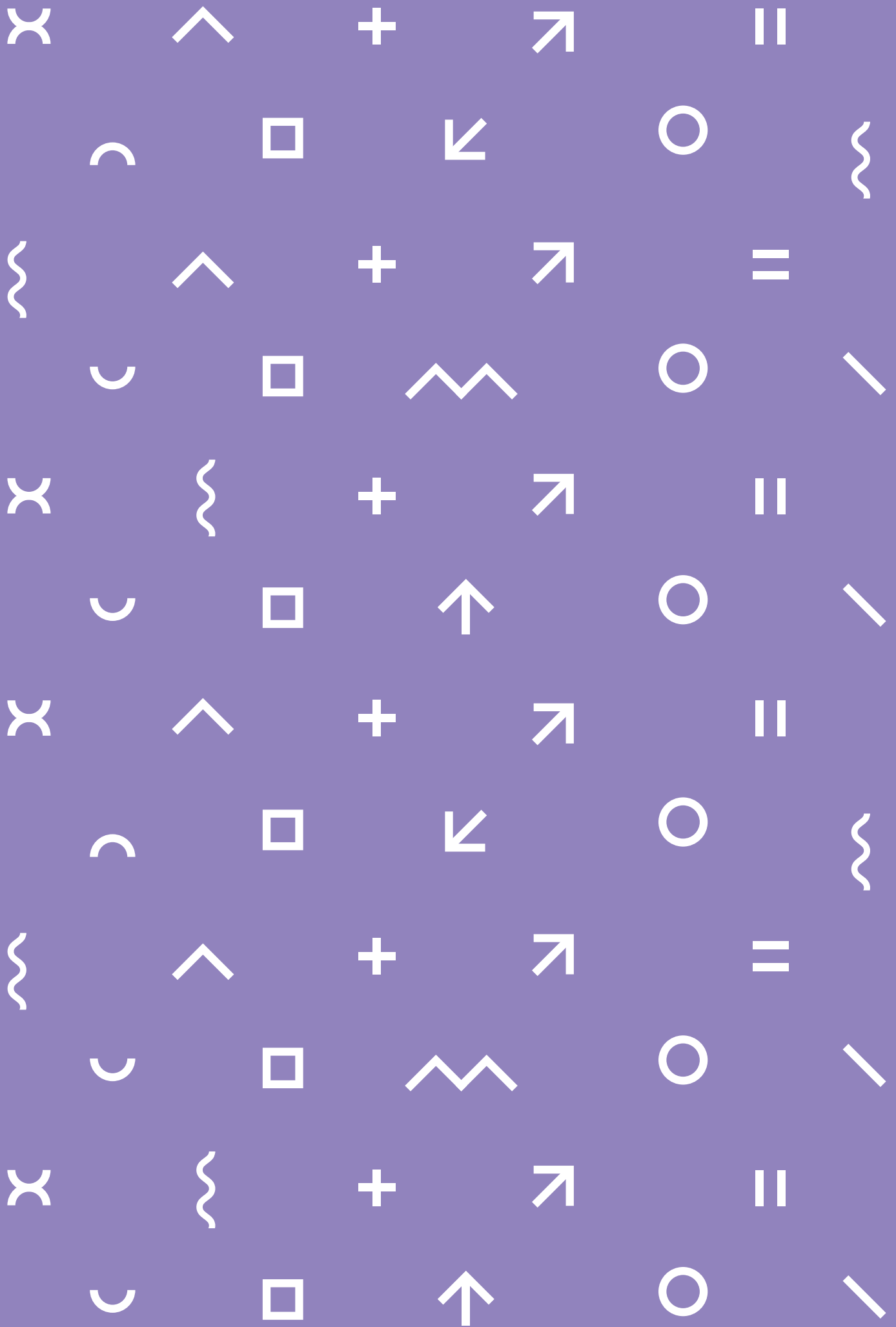
Bibliografía



- Anapolsky, S. (2020). ¿Cómo nos movemos en el AMBA?. Conclusiones de la evidencia empírica y alternativas post COVID. Serie: *Documentos de Trabajo N° 18*, Instituto del Transporte. San Martín (Argentina): Universidad de San Martín.
- Anapolsky, S., González, F. (2022). *Identificando la desigualdad en los patrones de movilidad y conectividad en el uso del transporte público*. Inter-American Development Bank.
- Anapolsky, S. y Pereyra, L. (2012). Desafíos de la gestión y la planificación del transporte urbano y la movilidad en ciudades argentinas. En *Revista Transporte y Territorio*, N° 7, pp. 57-75. Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires. En: <http://www.rtt.filo.uba.ar/RTT00704057.pdf>
- ANSV (2021). Principales indicadores de la seguridad vial con perspectiva de género en Argentina. Buenos Aires: Agencia Nacional de Seguridad Vial, Dirección Nacional de Observatorio Vial, Ministerio de Transporte de la Nación.
- Avellaneda, P. y Lazo, A. (2011). Aproximación a la movilidad cotidiana en la periferia pobre de dos ciudades latinoamericanas. Los casos de Lima y Santiago de Chile. *Revista Transporte y Territorio*, N° 4, pp. 47-58. Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires.
- Banco Mundial (2020). Manual para la planificación y diseño urbano con perspectiva de género. Washington: Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento / Banco Mundial.
- Banco Interamericano de Desarrollo (2019). *Participación femenina en el mercado laboral del transporte. Experiencias en las ciudades de Transport GenderLAB*.
- Caldo, A. et al. (2019). *Estrategia de inclusión de mujeres en empleos no tradicionales en obras de mejoramiento de caminos vecinales en Paraguay*. Inter-American Development Bank. <https://publications.iadb.org/es/estrategia-de-inclusion-de-mujeres-en-empleos-no-tradicionales-en-obras-de-mejoramiento-de-caminos>
- Col·lectiu Punt 6. (2017). Entornos Habitables. Auditoría de Seguridad Urbana con perspectiva de género en la vivienda y el entorno.
- Falú, A. (2015). *(In) justicias de género en los territorios urbanos. De las omisiones de las mujeres en la planificación del transporte*. Ponencia en Engendering Hábitat III, Madrid, 4 y 5 de Octubre.
- Gutiérrez, A. (2010). Movilidad, transporte y acceso: una renovación aplicada al ordenamiento territorial. En *Scripta Nova*, Vol. XIV, No 331. Barcelona: Universidad de Barcelona.
- Gutiérrez, A. (2012). ¿Qué es la movilidad? En *Revista Bitácora*, 21(2), pp. 61-74. <http://www.revistas.unal.edu.co/index.php/bitacora>
- Gutiérrez, A. y Pereyra, L. (2021) Cartografías de movilidad. ATLAS ENCUESTA MOVILIDAD DOMICILIARIA (ENMODO) del AMBA, 2009-2010. En *Revista Geográfica Digital*, Vol. 18, N° 36, pp. 2-19.

- Gutiérrez, A. y Pereyra, L. (2019) La movilidad cotidiana en ciudades argentinas: un análisis comparado con enfoque de género. En: *Laboratorio, Revista de Estudios sobre Cambio Estructural y Desigualdad Social*, N° 29, pp. 143-166. Programa Programa Cambio Estructural y Desigualdad Social, IIGG, UBA.
- Jaimurzina, A., Muñoz Fernández, C. y Pérez, G. (2017). *Género y transporte: experiencias y visiones de la política pública*. CEPAL
- Jirón, (2017). Planificación urbana y del transporte a partir de relaciones de interdependencia y movilidad del cuidado. En: M Rico, y O. Segovia (Eds.) *¿Quién cuida en la ciudad? Aportes para políticas urbanas de igualdad* (pp. 405-430). Santiago de Chile: Libros de la CEPAL, N° 150
- La Caja (2021). *Seguridad vial con perspectiva de género: el rol de la mujer con los medios de transporte y la movilidad sustentable*. Buenos Aires: Seguros La Caja. https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEwi9N2piu77AhWnq5UCHXf8CiEQFnoECAkQAQ&url=https%3A%2F%2Fseguros.lacaja.com.ar%2Fsites%2Fdefault%2Ffiles%2F2021-12%2FINFORME_1.pdf&usq=AOvVaw183pcgECWL7CdFSogUyhkA
- Lara López, E. (2021). *Orientaciones básicas para mitigar el riesgo de violencia de género en proyectos de obras públicas*. Caracas: CAF. <http://scioteca.caf.com/handle/123456789/1826>
- Lenta, María Malena, Longo, Roxana y Zaldúa, Graciela (2019). Estrategias de mujeres ferroviarias frente a las violencias de género. Una experiencia desde la psicología social comunitaria. *Revista Interamericana de Psicología* 53.
- Michaud, Anne (coord.) (2003). *Guide d'aménagement pour un environnement urbain sécuritaire*. Montreal (Canadá): Programme Femmes et ville de la Ville de Montréal.
- Ministerio de Transporte (2019). Principales hitos de la incorporación de la perspectiva de género en el ámbito del Transporte 2019-2022. Buenos Aires: Ministerio de Transporte de la Nación.
- Muzzini, E. et al. (2017). *Leveraging the Potential of Argentine Cities. A Framework for Policy Action*. Banco Mundial.
- Muxí Z., Arias Laurino D. (2022). Social and territorial connectivity. Towards a paradigm shift in mobility and accessibility for gender equality. En *GOLD VI Pathways to Equality Cases Repository*. Barcelona: United Cities and Local Governments.
- Ortiz Escalante, S. et al. (2021). *Movilidad cotidiana con perspectiva de género. Guía metodológica*. Caracas: CAF.

- Pereyra, L. P., Gutiérrez, A., Nerome, M. M. (2018) La inseguridad en el transporte público del Área Metropolitana de Buenos Aires. Experiencias y percepciones de mujeres y varones. En *Territorios* n° 39, pp. 71-95. Bogotá: Universidad del Rosario.
- Pereyra, L., Nerome, M., Gutiérrez, A. (2019). *Ella se Mueve Segura (ESMS). Caso de estudio: Área Metropolitana de Buenos Aires*. Buenos Aires: CAF & FIA Foundation.
- Pérez, V. y Hernández, C. (2020). *Moviéndose por la igualdad: la participación de las mujeres en el sector de transporte público masivo de pasajeros*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: UBA - Secretaría de Ciencia y Técnica.
- Pérez, P. (2009). Las sombras de la luz. Distribución eléctrica, configuración urbana y pobreza en la Región Metropolitana de Buenos Aires. Buenos Aires, Editorial de la Universidad de Buenos Aires
- Salomón, E. (2003). *Mantenimiento Rutinario de Caminos con Microempresas. Guía Conceptual*. Oficina Internacional del Trabajo (OIT). Oficina Subregional para los Países Andinos.
- Sánchez de Madariaga, I. (2009). Vivienda, movilidad y urbanismo para la igualdad en la diversidad: ciudades, género y dependencia. En *Revista Ciudad y Territorio, Estudios Territoriales*, XLI (161-162), pp. 581-597.
- Sánchez de Madariaga, I. (2013). From women in transport to gender in transport: challenging conceptual frameworks for improved policymaking. En *Journal of International Affairs*, Vol 67, N° 1, pp. 43.65.
- Sheller, M. y Urry, J. (2006), The New Mobilities Paradigm, *Environment and Planning A. Economy and Space*, N° 38 (2), pp. 207-226.
- Soto Villagrán, P. (2009). Lo público y lo privado en la Ciudad. *Revista La casa del tiempo, Apuntes* N° 17, pp. 54-58.
- Soto Villagrán, P. et al.(2017) Evaluación de impacto del programa “Viajemos Seguras en el Transporte Público en la Ciudad de México”. Aportes al diseño e implementación de políticas de prevención de la violencia de género en espacios públicos. Nota Técnica N° IDB-TN-1. Inter-American Development Bank.
- Sánchez de Madariaga, I. y Zucchini, E. (2020). “Movilidad del cuidado” en Madrid: nuevos criterios para las políticas de transporte. En *Ciudad y territorio. Estudios territoriales*, Vol. LII, N° 203, pp. 89-102. En: <https://doi.org/10.37230/CyTET.2020.203.08>
- Signorini, A. (2020). Hacia la movilidad inclusiva: *el rol de las mujeres en el sector de transporte en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires*. Documento de trabajo del Posgrado “Diseño y Gestión de Ciudades Inteligentes e inclusivas”. FADU, UBA. [Inédito].
- World Economic Forum (2020). *Global Gender Gap Report 2020*.





Ministerio de
Obras Públicas
Argentina



UNOPS