

CASO DE
ESTUDIO

ELLA SE
MUEVE
SEGURA
mujeres & transporte



ÁREA METROPOLITANA DE BUENOS AIRES ARGENTINA

2017-2018

AUTORES:

Leda Paula Pereyra

Mariela Mitsuko Nerome

Andrea Gutiérrez

Estudio liderado por Heather Allen

Coordinador Internacional de la FIA Fundación



**CASO DE ESTUDIO
ÁREA METROPOLITANA DE
BUENOS AIRES, ARGENTINA**

2017-2018

TABLA DE CONTENIDOS

1. INTRODUCCIÓN	3
2. PANORAMA DE LAS MUJERES ARGENTINAS	4
La mitad más una	4
La doble jornada laboral: trabajo remunerado y no remunerado	5
3. ANTECEDENTES NORMATIVOS FRENTE A LA VIOLENCIA DE GÉNERO	8
Convenciones internacionales y Constitución Nacional	8
Leyes nacionales	8
Algunas estadísticas sobre violencia contra las mujeres en el país	10
4. HACIENDO FOCO EN AMBA	11
El perfil del aglomerado	11
¿Cómo funciona el sistema de transporte urbano de personas?	13
MOVILIDAD COTIDIANA EN AMBA DESDE UNA PERSPECTIVA DE GÉNERO	17
Contexto legal e institucional de la seguridad y las mujeres	20
5. EL PROYECTO ELLA SE MUEVE SEGURA - BUENOS AIRES	22
Estrategia metodológica	23
Técnicas cuantitativas	23
Técnicas cualitativas	25
El rol del consejo asesor	28
Principales resultados	29
6. CONCLUSIONES	39
7. EXPERIENCIAS RELEVADAS	42
8. RECOMENDACIONES	50
9. BIBLIOGRAFÍA	58

1. INTRODUCCIÓN

Si bien es posible sostener que las mujeres se mueven de manera cotidiana de manera diferente a los varones (debido a los desiguales roles en la estructura social y las actividades diarias que realizan), las prácticas de movilidad cotidiana de las mujeres aún no se han interrogado en profundidad, incorporando, por ejemplo, el análisis de la interacción entre accesibilidad y acceso (Gutiérrez, 2012) y las implicancias de esta interacción sobre las oportunidades para concretar sus derechos ciudadanos.

La información disponible en los estudios y relevamientos de transporte realizados sobre todo a partir de 2000, incorporan una perspectiva orientada hacia el estudio de la movilidad en un sentido más amplio, y han abierto la posibilidad de caracterizar y describir los patrones de viaje de mujeres y varones. Sin embargo, resultan particularmente limitados para conocer las percepciones y experiencias, asociadas al uso del sistema de transporte, y para sumar, como sostiene Stanley, la perspectiva que recupera el cuerpo como categoría indisoluble de los sujetos móviles (en Zunino Singh, 2014).

A través de este estudio se busca aportar a la reflexión acerca de cómo las relaciones de poder se expresan en el espacio urbano (Jirón, 2007), muchas veces percibido como hostil por las propias mujeres (Zunino Singh, 2014), y sobre las vinculaciones entre la movilidad cotidiana, el acceso y el uso diferencial de los espacios públicos y privados según el género (Bourdieu, 1973 y Rosaldo, 1974 en Segura, 2006).

El Caso de Estudio se enfoca en visibilizar una de las formas de la inseguridad ciudadana que no ha sido analizada en profundidad: aquella que ocurre en el transporte público. Si bien la vulneración de la seguridad es un condicionante socioeconómico y espacial que limita el acceso a los bienes, servicios, actividades y oportunidades ofrecidas por las ciudades tanto a mujeres como a varones; su percepción y experiencia son dos dimensiones de la inseguridad que tienen sobre las mujeres un efecto diferente.

En base a información primaria cuantitativa y cualitativa relevada en el marco del “Proyecto Ella se mueve segura”¹, se presenta evidencia acerca de una forma de violencia que afecta especialmente a las mujeres, presentando un diagnóstico sobre esta problemática social en el Área Metropolitana de Buenos Aires, buscando desnaturalizar comportamientos que colaboran en sostener la desigualdad de género.

¹ El estudio, realizado en paralelo en tres metrópolis de América Latina: Buenos Aires, Quito y Santiago de Chile entre 2016 y 2017, fue financiado por FIA Foundation y CAF Banco de Desarrollo de América Latina.

2. PANORAMA DE LAS MUJERES ARGENTINAS

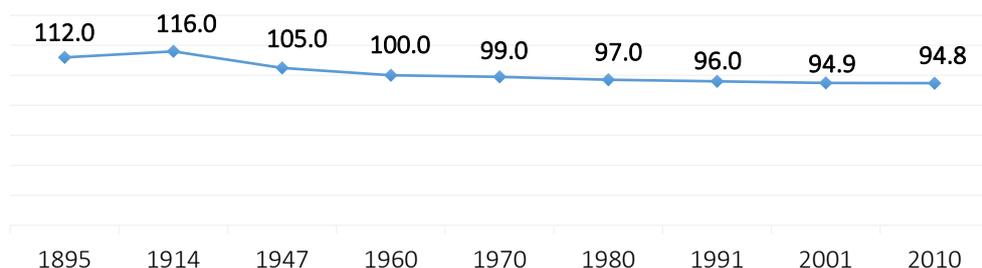
2.1 La mitad más una

La población argentina en 2010 alcanzaba un total de 40.117.096 de personas² lo que representa un incremento poblacional del 10,6% respecto de 2001. Asimismo el 51% de su población corresponde a mujeres y el 49% a varones. Esto supone que a nivel país, cada 100 mujeres hay 94,8 varones.

Por otro lado, el 90% de la población argentina es urbana y si bien la densidad poblacional es baja³ (14,5 hab/km²), en la Ciudad de Buenos Aires (CABA) por ejemplo alcanza un valor de 14.451 hab/km², mientras en la provincia de Santa Cruz -en la región patagónica- solo es de 1,1 hab/km². Esto evidencia la dispar distribución espacial y el alto nivel de concentración **territorial** de la población argentina.

De acuerdo a las proyecciones realizadas por el INDEC se estima que la población total en 2017 ronda los 44.044.811 de personas, siendo la distribución entre mujeres y varones similar a lo observado en 2010.

Gráfico 1. Argentina. Evolución del Índice de masculinidad: varones por cada 100 mujeres.



Fuente: INDEC, Censos Nacionales

En Argentina las mujeres tienen en promedio una expectativa de vida al nacer más elevada (78 años) que los varones (70 años). Siendo este valor superior al promedio para ambos sexos a nivel nacional que se ubica en 74 años. La CABA es el distrito con mayor esperanza de vida al nacer (76 años), valor que entre las mujeres se ubica en 79 años. La provincia de Neuquén supera por un punto a la Ciudad de Buenos Aires en este indicador, con un promedio de esperanza de vida entre las mujeres de 80 años.

En relación a la cobertura de salud, el 70% de la población argentina dispone de algún tipo de servicio de atención de salud, mientras que un tercio no tiene obra social, prepaga o plan estatal. Entre quienes no poseen ningún tipo de cobertura, la proporción de mujeres y varones se distribuye de manera similar. Es dable mencionar que esta población, si bien no posee planes específicos, tiene acceso a la atención brindada de manera universal en los hospitales públicos, que forman parte del sistema de salud argentino.

En cuanto a las condiciones de vida de los hogares y personas, según datos de la Encuesta Permanente de Hogares (EPH, INDEC), se registra un total de 20,4% de hogares pobres y 4,5% de hogares indigentes⁴.

² Fuente: Censo Nacional de Población, Hogares y Vivienda, Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INDEC) 2010.

³ Este dato fue estimado dejando por fuera el territorio de la Antártida Argentina.

⁴ Fuente: EPH, IV trimestre 2017. En: https://www.indec.gob.ar/uploads/informesdeprensa/eph_pobreza_01_17.pdf

Y entre las personas, estos indicadores ascienden al 28,6% y 6,2% respectivamente. En el grupo etario de niños y jóvenes menores de 18 años, se observa la mayor incidencia de la pobreza e indigencia.

Las condiciones de vida presentan asimismo menor calidad en aquellos hogares con jefatura femenina. En Argentina, del total de 12.171.675 de hogares, el 34% tiene a una mujer como jefa de hogar⁵. Lo que implica un crecimiento del 10% de la jefatura femenina con respecto a 2001. Según datos de la EPH, en estos hogares tiene mayor impacto el fenómeno de la pobreza y la indigencia: en ambos casos superan los valores observados en hogares con jefatura masculina.

Tabla 1. Porcentaje de Hogares y Personas en situación de pobreza e indigencia. Total País y según jefatura femenina y masculina del hogar

Condiciones de vida	Debajo de la línea de pobreza		Debajo de la línea de indigencia	
	% hogares pobres	% personas pobres	% hogares indigentes	% personas indigentes
Total país	21,7%	30,40%	4,3%	5,9%
Hogares con Jefatura masculina	21,2%	28,40%	3,6%	4,5%
Hogares con Jefatura femenina	22,4%	34,00%	5,3%	8,3%

Fuente: EPH, INDEC, 2016

Por otra parte, según los datos de distribución de los ingresos publicados por EPH⁶, la población femenina urbana (6,8%) perteneciente al decil que percibe los menores ingresos individuales duplica a la población masculina (3,2%). Lo contrario ocurre en el decil de mayores ingresos, donde la población femenina representa un 3,7% frente a un 6,3% de varones en ese decil.

2.2 La doble jornada laboral: trabajo remunerado y no remunerado

Según la EPH en 2017 la **tasa de actividad**⁷ para el total de los 31 aglomerados urbanos del país es del 57%, es decir, que 6 de cada 10 personas mayores de 14 años está inserta actualmente en el mercado de trabajo o busca activamente empleo.

Esta tasa de actividad entre las mujeres argentinas alcanza el 46%, mientras que entre los varones es del 70%. Mostrando, en comparación con la tasa del año 1990, un incremento de alrededor de 10 puntos en la participación de las mujeres como parte de la oferta activa de fuerza de trabajo a nivel país. Mientras en los varones se mantiene relativamente estable (en 1990 las tasas de actividad eran: 36,8% y 72,6% para mujeres y varones respectivamente).

Una situación similar ocurre al analizar la **tasa de empleo**⁸ para el total de los 31 aglomerados urbanos: entre las mujeres alcanza el 41%, mientras entre los varones es del 64%. En contraste, puede observarse que la **tasa de desempleo** es mayor entre las mujeres que entre los varones (10,2% y 8,5% respectivamente).

Por otra parte, en aquellos aglomerados urbanos de menor tamaño (menos de 500.000 habitantes) la tasa de actividad de las mujeres es del 40% mientras que en aglomerados urbanos de más de 500.000 habitantes, asciende hasta un 47,6%.

⁵ Jefa/Jefe de un hogar: aquella persona que es reconocida como tal por los restantes miembros de ese hogar.

⁶ Fuente: Encuesta Permanente de Hogares (EPH) I trimestre 2017

⁷ Tasa de actividad: calculada como porcentaje entre la población económicamente activa y la población total de referencia (de 14 años y más). http://www.indec.gob.ar/uploads/informesdeprensa/indicadores_eph_1trim17.pdf

⁸ Tasa de empleo: calculada como porcentaje entre la población ocupada y la población total de referencia (de 14 años y más). http://www.indec.gob.ar/uploads/informesdeprensa/indicadores_eph_1trim17.pdf

Esta información permite observar que las mujeres mayores de 14 años buscan en menor proporción que los varones insertarse en el mercado de trabajo. Y cuando lo hacen, son quienes sufren mayores niveles de desocupación. Asimismo, las mujeres son más proclives a buscar ingresar a este mercado en las ciudades más grandes.

El **concepto de trabajo** se asocia a una actividad remunerada realizada fuera del hogar, en contraposición con las actividades domésticas no remuneradas, que han quedado desvalorizadas y relegadas “a un plano inferior” (Ministerio de Trabajo de la Nación) aun cuando es fundamental para la reproducción económica y el bienestar de la sociedad.

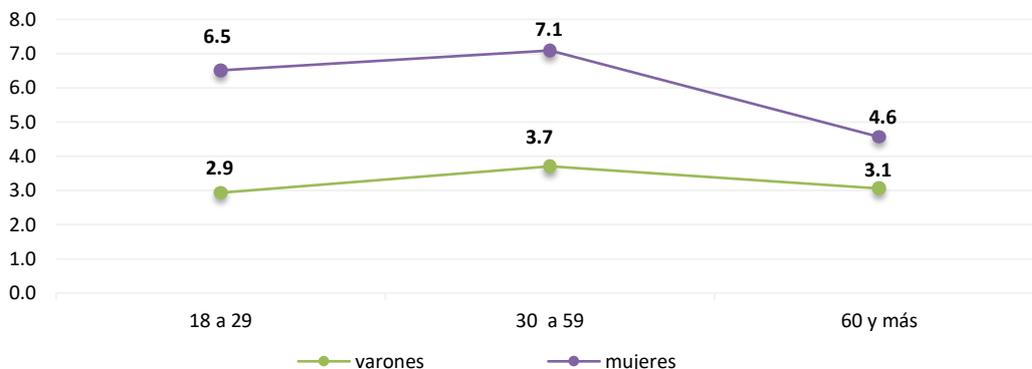
Las mujeres que se insertan al mercado laboral remunerado se desempeñan principalmente en actividades vinculadas a los servicios, concentrándose allí el 73% de las asalariadas. Mostrando así evidencia de la segmentación horizontal que vivencian las mujeres trabajadoras, en función de su condición sexual. Entre los servicios se incluyen ocupaciones vinculadas con docencia, salud y servicio doméstico (Vozzi et al, 2017). A la vez, la escasa presencia femenina en cargos y puestos jerárquicos, incluso a igual o mejor formación profesional que sus pares varones constata la segmentación vertical. Esto contrasta con el hecho de que el 54% del total de la población argentina mayor de 20 años que finalizó el nivel universitario, son mujeres.

Esta situación de segregación ocupacional y que además se refuerza con una mayor precariedad en el mercado de trabajo entre las mujeres, tiene además el correlato de la distribución de las tareas domésticas y de cuidado no remuneradas, como clave para profundizar la comprensión de la desigualdad estructural de género.

Al indagar sobre la participación de la mujer⁹ en el trabajo doméstico no remunerado se observa que, independientemente de su edad, el 89% de las argentinas participan en los quehaceres domésticos¹⁰ y las actividades de cuidado de niños, enfermos o adultos mayores miembros del hogar. Mientras entre los varones esta participación alcanza a 5 de cada 10. La mayor participación de las mujeres se presenta en los quehaceres domésticos (86,7%), seguido de cuidado de personas (31,3%) y por último en el apoyo escolar (19,3%).

En términos del tiempo promedio diario dedicado a estas tareas, entre las mujeres es de 3 horas diarias más (6,4 horas), respecto del tiempo que dedican los varones que participan (3,4 horas). Y alcanza entre las mujeres, su dedicación horaria máxima en el rango de edad de entre 30 y 59 años.

Gráfico 2. Tiempo promedio diario dedicado al trabajo doméstico no remunerado. Población de 18 años y más, por sexo y grupo de edad. Total Nacional Urbano



Fuente: Encuesta sobre Trabajo No Remunerado y Uso del Tiempo INDEC 2013

⁹ se considera la población de 18 años y más para cada rango etario

¹⁰ como limpieza de casa, aseo y arreglo de ropa; preparación y cocción de alimentos, compras para el hogar; reparación y mantenimiento de bienes de uso doméstico

Esto deja ver que las mujeres no solo participan más, sino que dedican una mayor cantidad de tiempo (horas diarias) a la realización del trabajo doméstico no remunerado. Llegando esta dedicación -en aquellos hogares donde residen dos niños menores de 6 años- a un promedio de 9,8 horas diarias.

Al analizar la participación en las tareas domésticas según la condición de ocupación de las mujeres en el mercado laboral remunerado, no se presentan variaciones importantes. Esto muestra que, aun cuando las mujeres están insertas en el mercado de trabajo, mantienen un papel predominante en el trabajo realizado en el ámbito doméstico (5,9 horas diarias dedicadas a estas tareas), dificultando la conciliación de las tareas de cuidado con el mundo laboral.

Encuesta sobre Trabajo No Remunerado y Uso del Tiempo: 1º encuesta de este tipo realizada a nivel nacional. Fue implementada por el INDEC, como módulo de la Encuesta Anual de Hogares Urbanos (EAHU), durante el tercer trimestre de 2013.

Antecedentes: Encuesta del uso del tiempo (Ciudad de Buenos Aires, 2005) y Encuesta de uso del tiempo: E.U.T (Rosario, 2010)

La doble jornada (que incluso algunos autores denominan “triple”, considerando la participación que muchas mujeres tienen también en organizaciones sociales, políticas, artísticas, etc.) muchas veces, genera extensas jornadas de trabajo total para las mujeres y tensiones entre vida familiar y laboral, que terminan torciendo la balanza hacia una precaria inserción en el mercado de trabajo o una menor apuesta a la formación educativa y carrera profesional (Instituto Nacional de las Mujeres, 2017), limitando además la disponibilidad de tiempo dedicado al autocuidado o el esparcimiento.

En un estudio del año 2016 realizado por CINEA-UNTREF¹¹, sólo el 55% de los encuestados (varones y mujeres) indicó que las tareas domésticas deben hacerse sin distinción de género. Esta información podría colaborar en la visibilización de la desigualdad que se evidencia en las responsabilidades asumidas por hombres y mujeres respecto de la realización del trabajo doméstico no remunerado.

¹¹ Centro de Investigaciones en Estadística Aplicada perteneciente a la Universidad Nacional de Tres de Febrero. Para mayor información: <https://www.untref.edu.ar/instituto/cinea-centro-de-investigaciones-en-estadistica-aplicada>

3. ANTECEDENTES NORMATIVOS FRENTE A LA VIOLENCIA DE GÉNERO

3.1 Convenciones internacionales y Constitución Nacional

Argentina cuenta con un importante marco normativo a nivel nacional y local, orientado a abordar la violencia y la discriminación hacia las mujeres en todos los ámbitos en donde desarrollan sus actividades y su vida cotidiana. Todos ellos se alinean con los compromisos asumidos internacionalmente por el país. Este andamiaje de normas promotoras de los derechos humanos, la inclusión y la igualdad, han promovido la visibilización de los diversos tipos y modalidades de violencia contra la mujer que ocurren a diario en todos los ámbitos de la vida cotidiana. No obstante, resta trabajar activamente en motorizar y hacer efectivo el cumplimiento de estas normativas.

Adhesión de la República Argentina a Convenciones Internacionales:

- Desde 1985 a la **Convención sobre Eliminación de todas las Formas de Discriminación contra la Mujer** (CEDAW, 1979). Aprobada y ratificada por el Estado Argentino, mediante la Ley 23.179.
- Desde 1996 a la **Convención Interamericana para Prevenir, Sancionar y Erradicar la Violencia contra la Mujer** (Convención de Belem do Pará del año 1994). Aprobada y ratificada por el Estado Argentino mediante la Ley 24.632.

Ambas convenciones instan a impulsar normas y políticas con el fin de prevenir y erradicar la violencia contra las mujeres.

Luego de la reforma del año 1994, la Constitución Nacional Argentina en su Artículo 75, Inciso 22 otorga a los tratados y convenciones de derechos humanos, jerarquía superior a las leyes. Y luego, en el Inciso 23 señala que el Congreso Nacional tiene la facultad de promover medidas de acción positiva en relación a las mujeres, que garanticen la igualdad real de oportunidades y de trato y el pleno goce y ejercicio de los derechos reconocidos por la Constitución y los Tratados Internacionales. La reforma de la Constitución otorgó carácter constitucional a las Convenciones Internacionales, por lo que su no cumplimiento podría implicar sanciones para el Estado.

3.2 Leyes nacionales

Uno de los hitos más relevantes en términos normativos fue la sanción en abril del año 2009 de la **Ley 26.485** (promulgada en 2010 mediante el Decreto Reglamentario 1.011) de **“Protección Integral para prevenir, sancionar y erradicar la violencia contra las mujeres en los ámbitos en que desarrollen sus actividades interpersonales”**, la cual incluye una caracterización integral de la violencia contra las mujeres, así como también un mayor grado de detalle en la conceptualización de nuevas formas de violencias. Y aspira a eliminar la discriminación entre mujeres y varones en todos los órdenes de la vida, afirmando en particular el derecho de las mujeres a una vida sin violencia. Todo esto, y aun cuando no ha sido reflejado complementamente en el diseño de políticas públicas, mejora y fortalece las condiciones para su debida aplicación e implementación (Gherardi, 2016).

Ley 26.485¹²

Art 4: Definición de **VIOLENCIA** contra las mujeres como *toda forma de conducta, acción y omisión que de manera directa o indirecta tanto en ambientes públicos como privados, basado en la relación desigual de poder, afecte su vida, libertad, integridad física, dignidad, seguridad personal.*

Art 5: Tipos de violencia contra las mujeres: física; psicológica; sexual; económica y patrimonial, simbólica.

Art 6: Modalidades o formas en que se manifiesta: doméstica, institucional, laboral, reproductiva, obstétrica, mediática.

Art 11: relativo a “Políticas Públicas” promueve la articulación y coordinación con diferentes ministerios y secretarías del poder ejecutivo, universidades y sociedad civil con competencia en la materia:

Del poder ejecutivo menciona:

Jefatura de Gabinete

- Ministerios¹³: Desarrollo Social, Educación, Salud, Justicia (Secretarías de Justicia, de Seguridad, de Derechos Humanos-INADI), Trabajo, Defensa, Secretaría Medios de Comunicación.

A partir de la sanción de la Ley¹⁴, el Consejo Nacional de las Mujeres (CNM), si bien es un organismo creado en 1992, pasa a ser la entidad rectora y encargada de articular y coordinar las acciones que posibiliten el cumplimiento de esta norma, como así también de diseñar las políticas públicas que permitan efectivizar sus disposiciones.

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

Asimismo, y desde septiembre de 2017, se crea mediante el Decreto 698, el “Instituto Nacional de las Mujeres (INAM)”, como ente descentralizado del Ministerio de Desarrollo Social, de nivel nacional, y que recupera y continúa las tareas del CNM. Esta jerarquización del organismo, como Secretaría de Estado, busca acelerar los tiempos administrativos para la implementación de los programas.

El INAM cuenta con el **Observatorio de la Violencia contra las Mujeres**, instancia creada por la Ley 26.485 (en sus artículos 12, 13 y 14) que está destinado al monitoreo, recolección, producción, registro y sistematización de datos e información sobre la violencia contra las mujeres.

Otras leyes relevantes:

- **Ley 26.150** (2006) insta a la creación del Programa Nacional de Educación Sexual Integral, bajo la órbita del Ministerio de Educación. Busca asegurar el derecho a una educación sexual integral, articulando aspectos biológicos, psicológicos, sociales, afectivos y éticos.
- **Ley 27.234** (2015) sienta las bases para que en todos los establecimientos educativos del país se realice la jornada “Educar en Igualdad: Prevención y Erradicación de la Violencia de Género”. Su objetivo es que alumnos, alumnas y docentes desarrollen y afiancen actitudes, saberes, valores y prácticas que contribuyan a prevenir y erradicar la violencia de género.

¹² http://www.cnm.gob.ar/legNac/Ley_26485_decreto_1011.pdf

¹³ Es importante subrayar que en el Artículo 11, en particular en las competencias de Ministerios, no se menciona el Ministerio de Transporte como uno de los organismos de articulación y coordinación para ejecutar políticas públicas en relación a la violencia de la mujer.

¹⁴ Artículo 8 de la Ley 26.485/2009.

3.3 Algunas estadísticas sobre violencia contra las mujeres en el país

Las múltiples y diversas formas de violencia contra las mujeres, constituyen la violación a los derechos humanos más frecuente, extendida y generalizada en todo el mundo. Estas violencias suelen pensarse como un problema que se plantea entre mujeres y varones, sin embargo, la persistencia de las desigualdades y las relaciones asimétricas de poder entre los géneros tiene graves efectos en la vulneración de los derechos de las mujeres en la sociedad.

Según un estudio realizado por el CINEA (UNTREF) en 2016 el 71% de los encuestados consideró que la “violencia de género” es aquella sufrida por igual tanto por hombres como por mujeres.

Durante los últimos años, en la Argentina la cantidad de femicidios que se producen anualmente muestra un crecimiento alarmante. Durante 2016 se registraron un total de 290 casos: 4 casos más que el año anterior (en 2015 se registraron 286)¹⁵. Esto muestra que se produce 1 femicidio cada 30 horas en el país.

Más de la mitad de las mujeres víctimas de femicidio (54,4%) fueron asesinadas en espacios de confianza: ya sea su propia vivienda, la vivienda compartida con su agresor o en la vivienda del femicida; y el 70,7% por ciento de ellas tenía entre 19 y 50 años. Los agresores suelen ser, en su mayoría, allegados de las víctimas: el 64,5% de los casos de femicidio ocurridos durante 2016 fueron por parte de sus actuales (o ex) esposos, parejas o novios.

Por otra parte, y al incorporar la perspectiva de género al análisis de la “violencia/miedo” que ocurre en la vida cotidiana urbana (Lindón, 2008), emerge un marco amplio de lo múltiple y diverso de las violencias que viven las niñas, adolescentes y mujeres. Así, y aun con las diferencias entre los tipos de violencia más extremos, respecto de las vulneraciones que le ocurren a las mujeres en el espacio público, toda la evidencia refleja un denominador común: los agresores son, en la mayoría de los casos, varones. Y esto repercute en desdibujar las fronteras entre la violencia ocurrida en el espacio privado (que, como se observa más arriba es ejercida fundamentalmente por integrantes del círculo familiar cercano) y la violencia ocurrida en el espacio público (ejercida fundamentalmente por desconocidos).

Según el Estudio Nacional sobre Violencias contra las Mujeres¹⁶ (2016), 6 de cada 10 mujeres argentinas mayores de 16 años, nunca experimentaron violencia física o sexual. Mientras que 4 de cada 10 sostuvo haber experimentado algún tipo de violencia física o sexual, alguna vez en su vida. De acuerdo al mismo estudio, el tipo de violencia sexual con mayor prevalencia entre las argentinas (10,8%) es: “algún hombre la tocó sexualmente, sin su consentimiento”¹⁷. Mientras que las “amenazas de daño” (22,2%), son el tipo de violencia física más mencionado por las mujeres, también a nivel nacional.

Según un estudio del Observatorio de la Deuda Social Argentina (UCA) en 2016 el 82,4% de las mujeres se han sentido inseguras en el barrio, la casa y la calle/viajando. Entre los varones esta sensación alcanzó al 75,5%.

Es dable pensar que esta distancia entre la violencia efectiva (victimización) y el miedo percibido por las mujeres, se vincula con una variable latente: la gravedad potencial (el escalamiento) de los daños o efectos en caso de ser víctimas de una agresión, ya sea que ocurra en el espacio privado o en el público.

¹⁵ Fuente: Asociación Civil “La Casa del Encuentro”

¹⁶ <http://www.jus.gob.ar/media/3128472/Encuesta%20de%20violencias%20contra%20las%20mujeres%20-%20FINAL%2026-10.pdf>

¹⁷ El relevamiento no diferenció el lugar donde ocurrieron las agresiones, y no indagó en otros tipos de situaciones que implican acoso, aun no siendo consideradas expresamente “violencia sexual”.

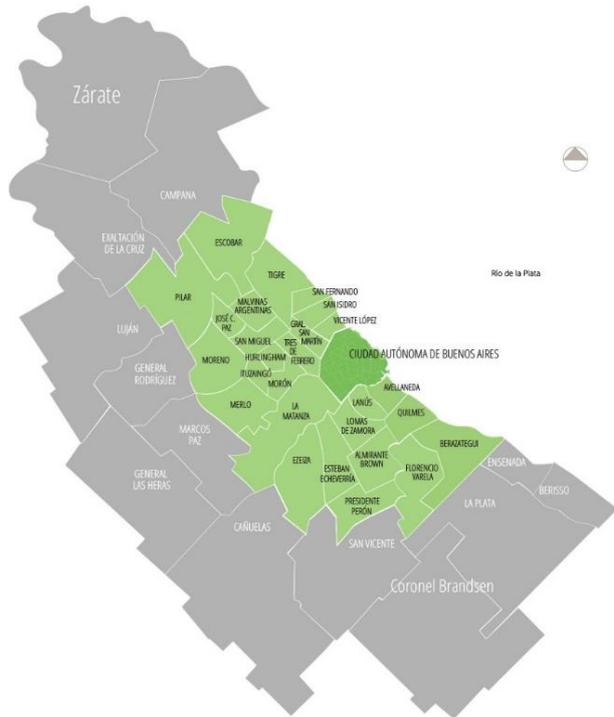
4. HACIENDO FOCO EN AMBA

4.1 El perfil del aglomerado

El Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA) incluye, según su denominación, a la Ciudad de Buenos Aires (CABA), ciudad capital de la Argentina, y un conjunto de 24 partidos (municipios) del Gran Buenos Aires (GBA)¹⁸, que jurisdiccionalmente corresponden a la Provincia de Buenos Aires. Este grupo de 24 partidos es denominado tradicionalmente como Conurbano¹⁹.

Según el último Censo (2010), residen en AMBA, un total de 12.806.866 de personas: alrededor de 2.800.000 en CABA y 9.900.000 en GBA; concentrando así en su territorio al 32% de la población total del país y convirtiéndose en el área urbana de mayor tamaño del territorio argentino y donde se produce alrededor del 40% del PBI nacional. El AMBA compone asimismo una ciudad primada, lo que implica que su población sobrepasa en más del doble a las ciudades argentinas que le siguen en magnitud de población.

Mapa 1. El Área Metropolitana de Buenos Aires



Fuente: *observatorioamba.org*

Esta zona de alta concentración demográfica y económica, donde conviven personas con condiciones de vida heterogéneas y desiguales, está atravesada por cuatro formas de organización político administrativa: la Nación, la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, la Provincia de Buenos Aires y sus Municipios.

Esta realidad interjurisdiccional presenta dificultades a la hora de la coordinación de la planificación y gestión del aglomerado en su conjunto. Cuestiones como la movilidad y el transporte, los residuos urbanos o las problemáticas ambientales, la seguridad, exceden los límites de cada jurisdicción en particular. Así, no solo en AMBA sino en general en la Argentina, se observa cierta debilidad de los mecanismos de coordinación metropolitana que favorezcan la articulación de las principales políticas urbanas.

¹⁸ 1. Almirante Brown, 2: Avellaneda, 3: Berazategui, 4: Esteban Echeverría, 5: Ezeiza, 6: Florencio Varela, 7: General San Martín, 8: Hurlingham, 9: Ituzaingó, 10: José C. Paz, 11: La Matanza, 12: Lanús, 13, Lomas de Zamora, 14: Malvinas Argentinas, 15: Merlo, 16: Moreno, 17: Morón, 18: Quilmas, 19: San Fernando, 20: San Isidro, 21: San Miguel, 22: Tigre, 23: Tres de Febrero, 24: Vicente López.
¹⁹ Para mayor información sobre la definición: <https://www.indec.gov.ar/nuevaweb/cuadros/4/folleto%20gba.pdf>

Tabla 2. Evolución poblacional y proyección al 2017. Superficie y Densidad Poblacional. Ciudad de Buenos Aires y 24 Partidos Gran Buenos Aires (GBA).

Jurisdicción	Población 2001	Población 2010	Variación relativa (%)	Proyección 2017	Superficie (en Km ²)	Densidad poblacional (hab/Km ²)
24 partidos Gran Buenos Aires	8.684.437	9.916.715	14,2	10.894.664	3.556,18	2.789
Ciudad de Buenos Aires	2.776.138	2.890.151	4,1	3.063.728	200	14.451

Fuente: Elaboración propia en base a INDEC Censos Nacionales 2001, 2010 y Proyecciones poblacionales

Al observar la distribución poblacional del AMBA según género, se evidencia que, en la CABA, la proporción de mujeres es algo superior (54%) que en los 24 partidos del GBA (51,4%). Siendo el dato del GBA, similar al observado a nivel nacional.

Esquema 1. Población CABA y 24 partidos del GBA en 2010, según género.



Fuente: Censo Nacional de Población, Hogares y Vivienda (INDEC, 2010)

En ambos niveles jurisdiccionales, la tasa de analfabetismo presenta niveles bajos, siendo en GBA del 1,4 y en la CABA del 0,5. Sin embargo, al observar este indicador de acuerdo a la variable de género, se observa que en ambos casos es mayor entre las mujeres. Esto se contrasta con lo que ocurre entre la población que completó el nivel universitario, dado que las mujeres representan más de la mitad de la población universitaria en ambas jurisdicciones.

Por otra parte, mientras que en CABA 4 de cada 10 hogares con jefatura femenina son unipersonales, en GBA este porcentaje solo representa un 24%. Asimismo en AMBA la mitad de las mujeres jefas residen en hogares nucleares, es decir aquellos compuestos por una pareja con o sin hijos.

Al analizar la incidencia de la pobreza en los hogares, de acuerdo al género de su jefa o jefe, según datos de la EPH²⁰ se observa que en el Gran Buenos Aires es mayor en aquellos hogares con jefatura femenina: 27,8% frente al 24% de hogares pobres con jefatura masculina. Por su parte, en la Ciudad de Buenos Aires no se evidencia la misma tendencia: los hogares con jefatura masculina que se encuentran debajo de la línea de pobreza representan el 7,2%, mientras que los hogares pobres con jefa mujer alcanzan el 6,1%.

²⁰ EPH (Encuesta Permanente de Hogares) 2do trim 2016.

Con respecto a la participación y situación de las mujeres del aglomerado insertas en el mercado de trabajo, según datos de la EPH se observa que -en general- la Ciudad de Buenos Aires presenta condiciones más favorables en comparación con lo que ocurre en el Gran Buenos Aires.

Al observar la tasa de actividad, en CABA la cantidad de mujeres mayores de 14 años que están insertas en el mercado de trabajo o busca activamente empleo, es del 51,3%, mientras que en el GBA solo alcanza poco más de un tercio de las mujeres en edad activa (36,3%). Sin embargo, al observar la tasa de desocupación en ambas jurisdicciones, se observa una tendencia similar: siempre es mayor entre las mujeres²¹ que entre los varones. Asimismo, la tasa de empleo no registrado (informal) entre las mujeres también en ambas jurisdicciones es superior a la de los hombres: en el GBA este indicador (40,6%) entre las mujeres casi dobla al observado en CABA (23,1%).

Algo similar ocurre con el salario medio ya que las mujeres perciben en ambos grupos de jurisdicciones (CABA y GBA) salarios entre un 27% y un 30% inferiores²² al de los varones.

Toda esta información ilustra que las condiciones socioeconómicas y laborales entre mujeres del AMBA presentan mayor precariedad que entre sus pares varones.

4.2 ¿Cómo funciona el sistema de transporte urbano de personas?

En el AMBA coexisten múltiples niveles de gobierno: la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, la provincia de Buenos Aires, 24 municipios que componen el denominado Conurbano Bonaerense (o GBA) y la Nación. Para el sistema de transporte público, esto supone enfrentar una importante complejidad en términos de responsabilidad y coordinación de la planificación y la gestión, debido además a que cada nivel de gobierno posee capacidades (técnicas y presupuestarias) diferentes y atribuciones institucionales limitadas.

Sin embargo, la cotidianidad de los desplazamientos entre las distintas localidades y municipios que efectivamente realizan las personas que residen en el AMBA (por diversos motivos como el trabajo, los estudios, las compras, el acceso a la salud, entre otros) constituye un territorio integrado. La movilidad que ocurre de manera diaria en el aglomerado adquiere así características metropolitanas. Del total de los 19 millones de viajes diarios realizados en el aglomerado, el 30%²³ implica una movilidad que se extiende por fuera de los límites jurisdiccionales de los partidos de origen de los viajes.

Casi la mitad de los desplazamientos cotidianos (49%) del AMBA se realizan en transporte público. El sistema de transporte público en el aglomerado está consolidado y cuenta con una amplia cobertura de servicios que incluye: 345 líneas de colectivo (bus urbano), 7²⁴ líneas de trenes metropolitanos de pasajeros y una red de subterráneo, que incluye 6 líneas y un premetro (tranvía), que circunscribe su alcance al territorio de la Ciudad de Buenos Aires.

²¹ Tasa de desocupación de las mujeres en CABA: 10% en CABA, en GBA 12,7%. Fuente: EPH (Encuesta Permanente de Hogares) 2do trimestre 2016.

²² Ídem.

²³ Encuesta de Movilidad Domiciliaria (ENMODO, 2009-2010)

²⁴ No se contabiliza el "Tren de la Costa", dado que tiene la particularidad de iniciar su actividad como un emprendimiento comercial de carácter turístico

Modo	Alcance de la red y jurisdicción	Cobertura	Operación
Colectivo/bus urbano (Transporte Automotor)	345 líneas: 138 nacionales (33 inician y finalizan su recorrido dentro de la CABA), 121 provinciales y 86 municipales.	25.000 km	Empresas privadas: -Alrededor de 200
Trenes metropolitanos (Ferrocarril)	7 líneas (Mitre, Belgrano Norte, Sarmiento, Urquiza, San Martín, Roca, Belgrano Sur), 23 ramales.	817,5km	Estado: - SOFSE - (Trenes Argentinos) Empresa privada: - Ferrovías S.A.C - Metrovías S.A
Subterráneo	6 líneas + Premetro.	60,4km	Empresa privada: - Metrovías S. A

Fuente: Elaboración propia en base a CNRT y <https://data.buenosaires.gob.ar/>

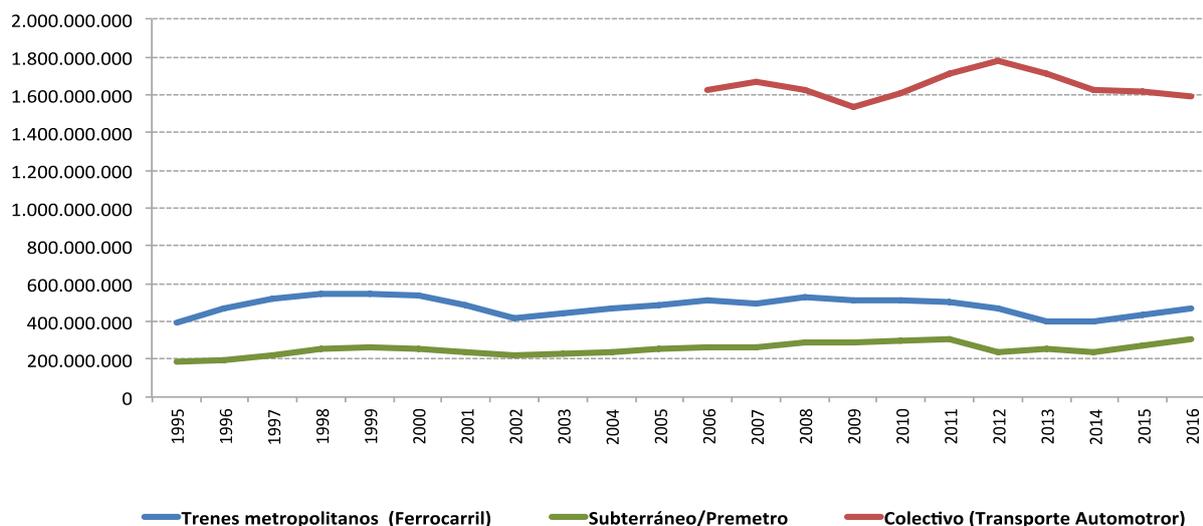
A nivel nacional, y hasta 2015 no se disponía de una *Política de Transporte*, que guiara de manera general las medidas e inversiones en materia de transporte y movilidad. Más allá de ciertos esfuerzos e iniciativas²⁵, las decisiones sobre el sector ha sido tomadas durante los últimos años de manera fragmentada por cada nivel de gobierno y respondiendo, en algunos casos, a Planes Urbanos locales y/o regionales y, en otros, a decisiones y prioridades de gobierno. Asimismo, los planes de transporte urbano implementados, generalmente, no se han coordinado con los planes urbanos de las ciudades (Muzzini et al, 2016) teniendo en cuenta además las dimensiones económica, social y ambiental (Anapolsky et al, 2012), y muchas veces incluso no se alinean con los procesos presupuestarios (Álzaga, 2015), implicando dificultades para la concreción de acciones.

En el año 2015, se establecieron los lineamientos generales del Plan Federal Estratégico de Movilidad, Transporte y Logística (PFETRA) 2020²⁶, propuestos como la base para la construcción de un plan a nivel nacional que articule y priorice las nuevas políticas y planes de obra, servicios y regulación. Sin embargo, y aun cuando implica un desafío para el sector recuperar el PFETRA como guía para el establecimiento a futuro de las prioridades y prácticas, es relevante mencionar que en su Apartado 7 -referido a las acciones de corto plazo inmediato- menciona que todas las nuevas normativas vinculadas al transporte debieran contemplar las diferencias entre las personas en términos de género, edad, salud y condición socioeconómica. Lo que implica un reconocimiento inicial de la movilidad en términos amplios, asumiendo que existen diferencias en las necesidades de los grupos de la población.

²⁵ El rol del proyecto de Transporte Urbano para Áreas Metropolitanas de Argentina (PTUMA), financiado por el Banco Mundial y en ejecución desde 2010 (y cuyo antecedente es el Proyecto PTUBA 1997-2009, cuya área de intervención era el aglomerado de Buenos Aires) ha sido relevante para el fortalecimiento de la capacidad de planificación y gestión del transporte en el país. Hoy el proyecto es parte de la cartera bajo la órbita de la Unidad Ejecutora Central (UEC) del Ministerio de Transporte.

²⁶ El Plan Federal Estratégico del Transporte, la Movilidad y la Logística para la República Argentina 2020, fue elaborado en el marco del Instituto Argentino del Transporte entre septiembre 2014 y diciembre 2015, con vistas a trabajar en una Ley Nacional de Transporte.

Gráfico 3. Pasajeros transportados (pagos) de los Trenes Metropolitanos RMBA y Líneas de Subterráneos CABA. Serie 1995-2016. Pasajeros transportados (pagos) del Transporte Automotor RMBA. Serie 2006-2016



Fuente: Elaboración propia en base a CNRT

Es importante mencionar que durante los últimos años la inversión pública asignada al sistema de transporte y movilidad ha sido priorizada tanto a nivel nacional como, en algunos casos, a nivel de los gobiernos locales. Esta asignación de recursos se ubica entre entre las más altas en décadas (Muzzini et al 2016, Soldano et al 2017). Esto se vincula por un lado con la necesidad de intervención dada la consolidación de procesos históricos de fuerte deterioro de los sistemas de transporte masivo, fundamentalmente los guiados, y con el marcado crecimiento del parque automotor privado registrado. Durante el período 2003-2015 casi se duplicó la cantidad de automóviles a nivel nacional²⁷.

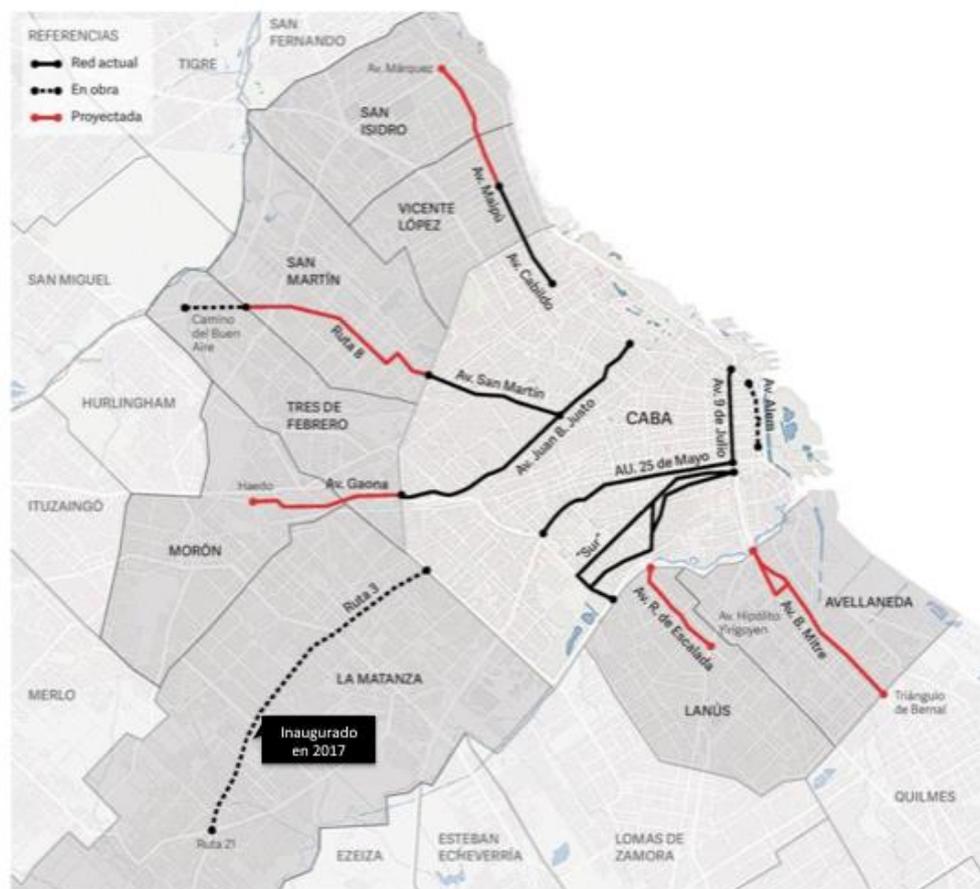
La incorporación del Metrobus es una de las medidas más emblemáticas implementadas durante los últimos años en el AMBA. Consiste fundamentalmente en un sistema que combina las líneas de colectivo (bus urbano) pre-existentes, con obras de carriles exclusivos. Inicialmente se implementó en la Ciudad de Buenos Aires, donde se construyó el primero en el año 2011, sobre la Avenida Juan B. Justo, ubicada en el área norte de la ciudad. Luego fue ampliándose y actualmente el Metrobus es parte de la red también en dos municipios del conurbano: Vicente López y La Matanza, y están en ejecución y proyectados varios corredores en otros municipios del aglomerado.

Su objetivo se orienta a reducir el tiempo de viaje para los pasajeros, aumentar la previsibilidad y contribuir a la seguridad vial. En general, la implementación del Metrobús fue recibida de manera positiva por los usuarios y la disminución del tiempo de viaje es el indicador mejor evaluado. De acuerdo a datos del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires²⁸, el Metrobus Norte (que conecta el partido de Vicente López con la CABA), ha tenido un impacto de un 32% de reducción del tiempo de viaje.

²⁷ Observatorio Nacional de Datos de Transporte (UTN) a partir de datos ADEFA.

²⁸ Para mayor información: <http://www.buenosaires.gob.ar/movilidad/metrobus/metrobus-norte>

Mapa 2. Red actual, en obra y proyectada de Metrobus en el AMBA



Fuente: GCBA y Gobierno de la Provincia de Buenos Aires

Otra de las medidas relevantes del período, y que tomó mayor énfasis a partir del año 2012, fue el mejoramiento de la infraestructura ferroviaria y el incremento en las inversiones -particularmente en el AMBA- las cuales alcanzaron niveles ampliamente superiores a los registrados en los últimos cuarenta años (Cámara Argentina de la Construcción, 2015). Esta señal marcó un giro en la tendencia iniciada en los años 70 del SXX, que desatendió la inversión estatal en infraestructura y mejoramiento de la red. Es importante considerar que las trazas ferroviarias han tenido un lugar central en la conformación del AMBA, dado que a lo largo de sus ejes, entre 1890 y 1940, se produjo el crecimiento del aglomerado.

Entre las intervenciones efectuadas desde 2012 se incluyen la renovación de vías, incorporación de nuevas formaciones, la reforma y adecuación de estaciones y la construcción de pasos bajo nivel, entre otras. La electrificación de uno de los ramales de la Línea General Roca (Constitución-La Plata), que se extiende desde el centro de la CABA, hacia el corredor sur del aglomerado, conectando con la capital de la Provincia de Buenos Aires (Ciudad de La Plata), es una de las inversiones más salientes del sector puesta en marcha en los últimos años.

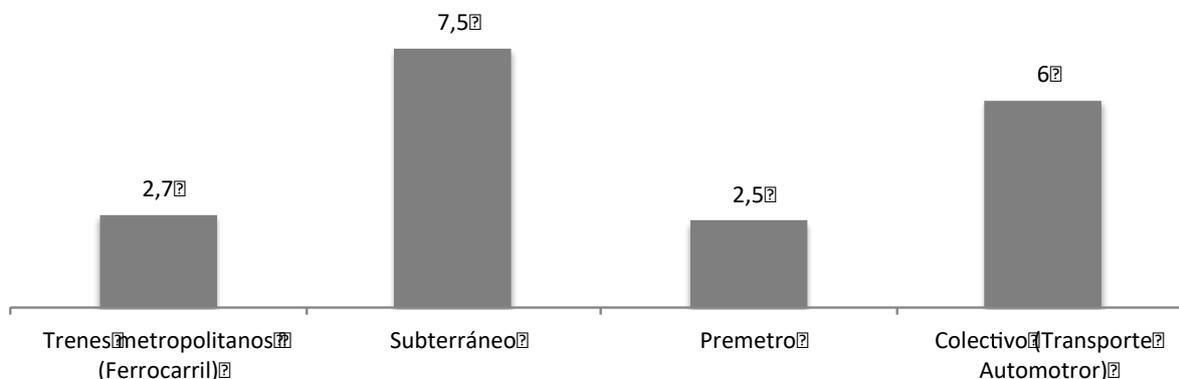
Por otra parte, a partir de 2013 se implementó el Sistema Único de Boleto Electrónico. Éste se concibió como parte de una reforma que -a partir de la mejora en la transparencia- posibilita la transición desde un esquema de subsidios a la oferta hacia la focalización de las compensaciones en sectores sociales vulnerables (tarifa con atributo social²⁹) que implica el pago de un costo 40% inferior a la tarifa plena³⁰.

²⁹ El artículo 5 de la **Resolución 46/2016** del Ministerio de Transporte define como usuarios con atributos sociales a: a) Jubilados y/o pensionados. b) Beneficiarios de la Asignación Universal por Hijo. c) Beneficiarios de la Asignación por Embarazo. d) Beneficiarios del Programa Jefes de Hogar. e) Personal del Trabajo Doméstico. f) Veteranos de la Guerra de Malvinas. g) Beneficiarios del "Programa de Respaldo a Estudiantes Argentinos" (PROGRESAR). h) Beneficiarios del "Programa Ingreso Social con Trabajo" i) Beneficiarios de Pensiones No Contributivas. j) Monotributistas Sociales inscriptos en el Registro Nacional de Efectores de Desarrollo Local y Economía Social (REDLES), k) Otros beneficiarios que se establezcan en el futuro.

³⁰ Fuente: CNRT

Este sistema de pago además favorecería la implementación a futuro, de la integración arancelaria. El servicio de tarjetas inteligentes SUBE ha eliminado la necesidad de recoger, contar y transportar los pagos en efectivo para cada viaje. Y a nivel de los usuarios disminuyó el tiempo para acceder al transporte a la vez que brinda mayor seguridad y practicidad, dado que no se requiere disponer de dinero en efectivo. Asimismo con la información transaccional de los usuarios es posible planificar el sistema y monitorear a los operadores.

Gráfico 4. Tarifa mínima para cada modo público en AMBA (En pesos)



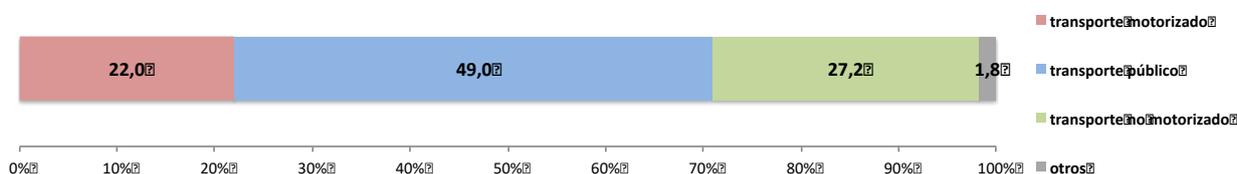
Fuente: Elaboración propia en base a CNRT, 2017

En la Ciudad de Buenos Aires (CABA) a partir de 2009 comienzan a sistematizarse obras para proveer una infraestructura ciclista segura (segregada del resto del tránsito) y para 2017 alcanza un total de 195 kilómetros³¹. En 2010 se puso asimismo en funcionamiento en la CABA el sistema de bicicletas públicas “EcoBici”, que cuenta actualmente con 200 estaciones y 2.500 bicicletas. El diseño de ambos proyectos se alinea con lo esgrimido en la Ley 2586 del año 2007 y -desde 2011- con el Plan de Movilidad Sustentable, herramienta guía del accionar en materia de movilidad en la CABA. Éste último posee 4 ejes estratégicos: i) prioridad para el transporte público, ii) resguardo del ambiente, iii) impulso de los modos no contaminantes y de la movilidad a pie y iv) la movilidad segura.

MOVILIDAD COTIDIANA EN AMBA DESDE UNA PERSPECTIVA DE GÉNERO

De los 19 millones de viajes diarios que se realizan según la ENMODO en el AMBA, 49% son en transporte público, incluyendo viajes en trenes metropolitanos, subte y colectivos. Por otra parte, 22% son viajes en automóvil particular y motocicleta (transporte motorizado), 27,2% representan los viajes a pie y en bicicleta (transporte no motorizado) y 1,8% en otros modos.

Gráfico 5. Reparto Modal. Total AMBA (en %)

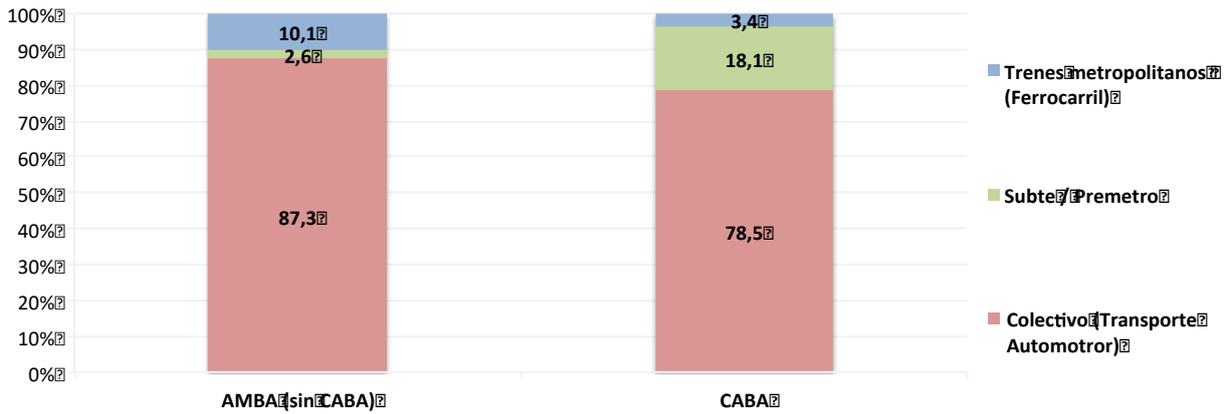


Fuente: Elaboración propia en base a ENMODO 2009-2010

El colectivo es ampliamente el modo público más utilizado. En la Ciudad de Buenos Aires casi 9 de cada 10 viajes diarios en modos públicos -y en el Gran Buenos Aires (GBA) casi 8 de cada 10- se realizan utilizando líneas de colectivo que capilarmente cubren el territorio del AMBA. Mientras que en CABA el segundo modo público más utilizado es el subte, en el GBA, son los Trenes Metropolitanos (Ferrocarril).

³¹ Fuente: GCBA

Gráfico 6. Viajes diarios en transporte público en CABA y GBA.
Distribución según modo público agrupado (en %)



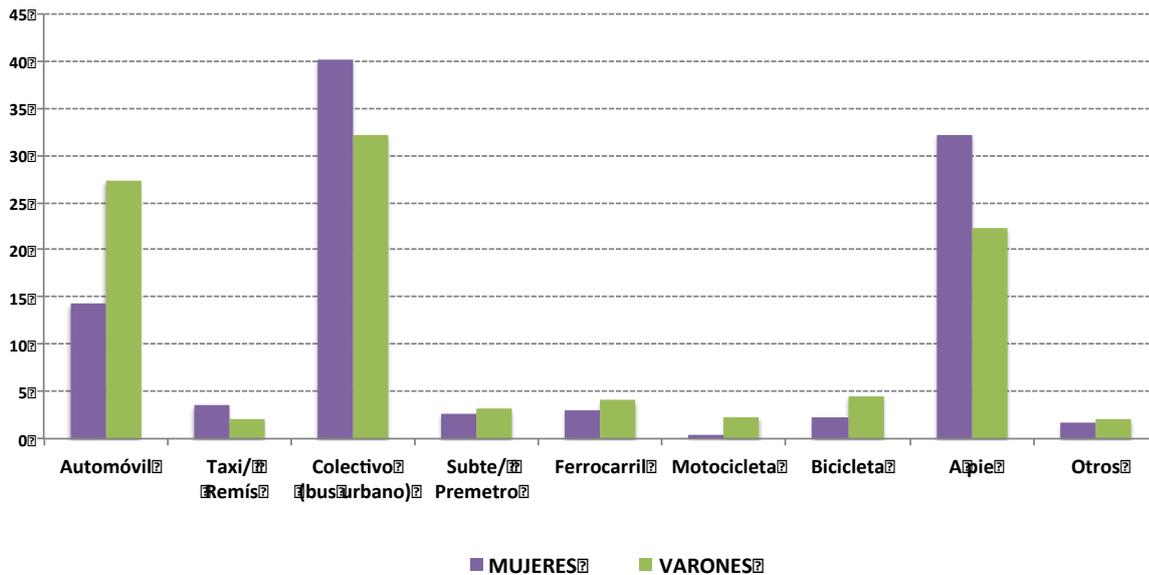
Fuente: Elaboración propia en base a ENMODO 2009-2010

Las mujeres realizan en el Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA) en promedio más viajes (2,44) que los varones (2,30), aun cuando la proporción de personas que viajan es similar para ambos géneros (50% y 50%, respectivamente). También se observa que la duración promedio de los viajes entre las mujeres y varones es bastante similar (33,23 y 36,91 minutos, respectivamente) siendo algo superior entre los últimos.

Asimismo, las mujeres utilizan principalmente los modos públicos (casi el 50% de sus viajes son en colectivo, tren o subte) y los no motorizados (un tercio de sus viajes, son a pie) para desplazarse y acceder a bienes y servicios ofrecidos por la ciudad.

Desde otra perspectiva, respecto del total de viajes realizados en AMBA en transporte público: el 54% corresponde a viajes de mujeres y el 46%, de varones. Lo que contrasta con los desplazamientos totales realizados en automóvil como conductor, ya que las mujeres explican el 24% de esta movilidad, frente al 76% de los varones conductores.

Gráfico 7. Reparto Modal. Mujeres y varones. AMBA (en %)



Fuente: Elaboración propia en base a ENMODO 2009-2010

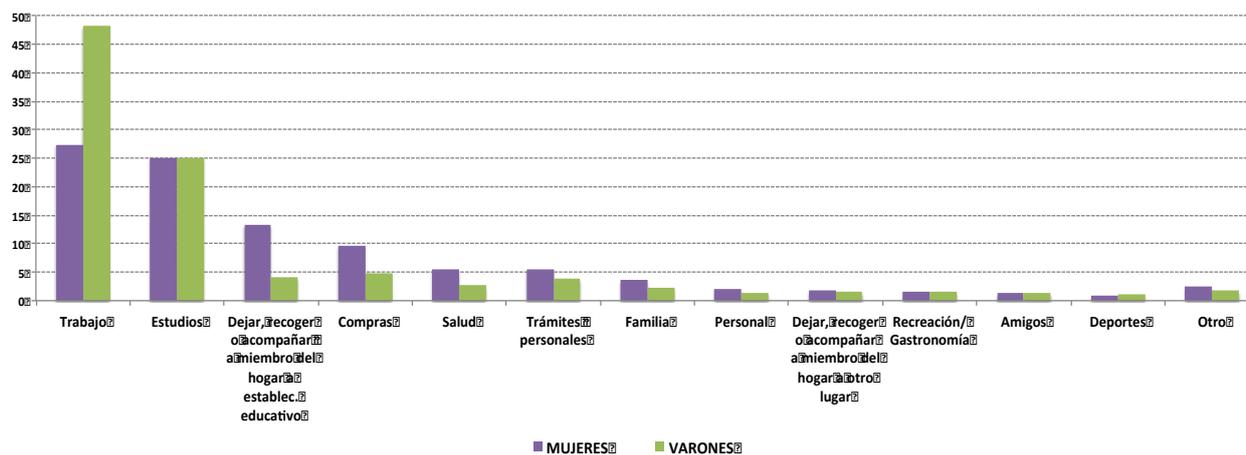
Estas alternativas de transporte podrían sugerir limitaciones que impactan sobre la forma y el alcance de la movilidad de las mujeres. Por un lado, el alto uso de los modos públicos implica que las mujeres dependen en mayor medida de los esquemas fijos y que están expuestas a la menor flexibilidad ofrecida por el sistema de transporte público. Y por otro lado la elevada proporción de viajes a pie (cerca de un tercio de los viajes de las mujeres³²) supondría un alcance restringido en término de distancias.

¿Y quiénes no viajan?

32% del total de mujeres en edad económicamente activa del aglomerado (entre 14 y 65 años) declaran no haber viajado³³, y el motivo mayormente mencionado como causa del no desplazamiento es que “no trabajan” fuera del hogar. Entre los varones que no viajan (26%), este motivo representa un 13% de las menciones.

Del total de viajes realizados por las mujeres en el AMBA, la mitad son por trabajo (27%) y estudio (25%), mientras que estos motivos explican más de 7 de cada 10 viajes del total realizado por los varones (48% trabajo y 25% estudio) (Gráfico 2). En tanto, el tercer motivo de viaje entre las mujeres es dejar o recoger alguien del hogar de algún establecimiento educativo (13% del total del género), y entre los varones es realizar compras (4,9% del total del género).

Gráfico 8. Motivo de viaje. Mujeres y varones. Total AMBA (en %)



Fuente: Elaboración propia en base a ENMODO 2009-2010

Los motivos por los que se mueven las mujeres son más diversos y heterogéneos espacial y temporalmente, lo que responde, como sucede también con los varones, a los roles sociales y culturales diferencialmente ejercidos. Así, el transporte muestra con claridad cómo a través de su uso -atado a las necesidades de movilidad de las personas- se expresa la desigualdad que se evidencia en otros ámbitos de la sociedad. Esto pone de relieve la importancia de incorporar la diversidad social y la especificidad de los distintos perfiles sociales afectados [e impactados] por las políticas públicas (Anapolsky et al, 2012) de movilidad y transporte.

³² Fuente: ENMODO 2009-2010

³³ La encuesta ENMODO considera como período de referencia de realización de un viaje: el día inmediatamente anterior al relevamiento.

4.3 Contexto legal e institucional de la seguridad y las mujeres

La **Constitución de la Provincia de Buenos Aires**, reformada en el año 1994, indica en su Artículo 36 que la provincia promoverá la eliminación de los obstáculos económicos, sociales o de cualquier otra naturaleza, que afecten o impidan el ejercicio de los derechos y garantías constitucionales. Entre los derechos sociales, reconoce en su Inciso 4, que toda mujer tiene derecho a no ser discriminada por su sexo, a la igualdad de oportunidades, a una protección especial durante los estados de embarazo y lactancia, y las condiciones laborales deben permitir el cumplimiento de su esencial función familiar. La Provincia promoverá políticas de asistencia a la madre sola, sostén de hogar.

Por su parte, la **Constitución de la Ciudad de Buenos Aires** sancionada en el año 1996, insta en su Artículo 38, a que la Ciudad incorpore la perspectiva de género en el diseño y ejecución de sus políticas públicas y elabore participativamente un Plan de Igualdad entre varones y mujeres. Entre los puntos específicos de atención se señala que la Constitución se orienta a “la prevención de [la] violencia física, psicológica y sexual contra las mujeres y [a] brinda[r] servicios especializados de atención”.

Es destacable asimismo que tanto la Ciudad de Buenos Aires (CABA) como la Provincia de Buenos Aires (PBA), poseen legislación específica por medio de la cual ratifican y adhieren a la **Ley nacional 26.485**.

Por otro lado, ambas jurisdicciones cuentan con legislación específica referida a la obligatoriedad de incorporar como marco conceptual la perspectiva de género en la capacitación y formación de los agentes de policía (Ley 14.876, del año 2016) en la PBA. En la Ciudad de Buenos Aires, se amplía esta visión (según la Ley 5.688, sancionada en 2016) incluyendo la formación en materia de derechos humanos, garantías y antidiscriminación, tanto de los funcionarios de la policía de la Ciudad y del Cuerpo de Agentes de Control de Tránsito y Transporte, entre otros.

La CABA en particular cuenta entre su marco legal con normativa específica (Ley 474, sancionada en 2000) que insta a la incorporación de la perspectiva de género en el diseño de las políticas públicas y la elaboración de estadísticas e información. En su Artículo 18 denominado “La ciudad y las mujeres” recomienda la adopción de políticas y acciones concretas para guiar esta perspectiva, en las áreas de la formulación y gestión de las políticas urbanas: de descentralización, diseño y construcción del espacio público, de infraestructura social, servicios administrativos y transporte.

Por otra parte, desde 2015, la Ciudad de Buenos Aires muestra avances respecto de una legislación específica para el “Acoso Callejero” (Ley 5.306), la cual estipula la realización de acciones y campañas de difusión para visibilizar, desnaturalizar y erradicar este tipo de violencia que afecta principalmente a las mujeres. En diciembre de 2016, se sanciona la Ley 5.742 de “Prevención del acoso sexual en espacios públicos o de acceso público”, recupera la definición prevista en la Ley 5.306, para definir el “Acoso Sexual en espacios públicos o de acceso público”. Esta nueva ley tiene como objetivo, la prevención y sanción de este tipo de acoso, ya sea verbal o físico, que hostigue, maltrate o intimide y afecte en general la dignidad, la libertad, el libre tránsito y el derecho a la integridad física o moral de personas, basados en su condición de género, identidad y/u orientación sexual.

¿Qué es el “Acoso Sexual en espacios públicos o de acceso público”?

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

Ambas jurisdicciones cuentan en sus organigramas con dependencias dedicadas a la promoción de la igualdad de oportunidades y de trato entre mujeres y varones. Mientras en la PBA la “**Subsecretaría de Género y Diversidad Sexual**” se encuentra bajo la órbita de la Secretaría de Derechos Humanos, en la CABA la “**Dirección General de la Mujer**”, depende de la Subsecretaría de Promoción Social (Ministerio de Hábitat y Desarrollo Humano).

Ámbito jurisdiccional	Marco institucional y Fuerza de seguridad
Ciudad de Buenos Aires (CABA)	<p>Ministerio de Seguridad y Justicia</p> <ul style="list-style-type: none"> • Policía de la Ciudad <p>Creada en 2008. Desde 2015 -cuando comenzó la transición con las fuerzas de la Policía Federal- ejerce el poder de seguridad en materia no federal, en el territorio de la CABA.</p> <p>Cuenta con un Superintendencia de Políticas de Género cuyo objetivo es la erradicación de la violencia familiar, la atención y protección de la víctima, así como también de la prevención de la violencia y el esclarecimiento de los delitos intrafamiliares y contra la integridad sexual.</p> <p>Planifica, coordina y supervisa las tareas solicitadas por la justicia para esclarecer los delitos. Asimismo busca institucionalizar el enfoque de equidad de género en todo el cuerpo de la Policía de la Ciudad y sus dependencias subordinadas.</p> <p>Funciona con una Sede Central y 3 Comisarías Comunes. Y dispone de una Brigada contra la Violencia de Género que cuenta con 300 agentes mujeres, para atender y proteger a personas involucradas en vínculos violentos.</p>
Provincia de Buenos Aires (PBA)	<p>Ministerio de Seguridad</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dirección General de Coordinación de Políticas de Género <p>Implementa sus acciones a través de las Comisarías de la Mujer y la Familia. Y se orienta a la prevención y atención de víctimas de la violencia de género.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Policía de la Provincia de Buenos Aires <p>Está compuesta por 3 instituciones: la Policía de Seguridad Departamental, la Policía de Investigaciones en función judicial y la Policía de Seguridad Vial. Integran el sistema provincial de seguridad pública, con el fin de intervenir en forma preventiva, disuasiva y/o mediante el uso efectivo de la fuerza, en protección de los derechos de los habitantes de la PBA.</p> <p>Desde 2015 cuenta con una Superintendencia de Políticas de Género que funciona a través de las 128 Comisarías de la Mujer y la Familia y 34 Oficinas de Atención a las Víctimas de Violencia. Dispone de 2.100 efectivos capacitados y especializados en la temática.</p>
Nivel Nacional	<p>El Ministerio de Seguridad</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dirección de Ejecución de Políticas de Género y Diversidad cuyo objetivo es asegurar la transversalización de la perspectiva de género al interior del Ministerio. • Gendarmería Nacional y Prefectura Naval: ambas fuerzas proveen seguridad en andenes de las estaciones de todas las líneas ferroviarias de la zona metropolitana de Buenos Aires.

Capacitaciones al personal policial:

Ambas Superintendencias de Políticas de Género (de CABA y de PBA) brindan capacitaciones a los integrantes actuales y futuros de esa repartición (personal policial, administrativo y de gestión). La Superintendencia en PBA brinda capacitaciones organizadas en dos fases: i) Área Psicosocial y ii) Área Legal y Autocuidado y apoyo preventivo.

Por su parte, la Superintendencia de CABA implementa capacitaciones: i) obligatorias, que se realizan dentro de los primeros seis meses desde que el personal policial es destinado a la Superintendencia y apuntan a profundizar el conocimiento, sensibilizar y eliminar los prejuicios en relación a la temática de género; y ii) eventuales, a cargo de la División de Sensibilización y Concientización en Políticas de Género, en donde se definen las temáticas para optimizar el desempeño laboral.

5. EL PROYECTO ELLA SE MUEVE SEGURA - BUENOS AIRES

La información disponible en los estudios y relevamientos de movilidad y transporte permiten en general caracterizar y diferenciar patrones de viaje de mujeres y varones. La disponibilidad de información para mostrar con evidencia esta diferencia en los patrones de movilidad cotidiana es un elemento valioso para la planificación y la gestión de la movilidad. De hecho, hasta la ENMODO realizada en los años 2009-2010, la única información oficial disponible para caracterizar la movilidad de los hogares del aglomerado, provenía del Estudio Preliminar del Transporte de la Región Metropolitana (EPTRM), realizado en el año 1972.

Sin embargo, aun cuando es relevante disponer de esta información, ésta resulta restringida en su capacidad para describir en profundidad las experiencias cotidianas de viaje de mujeres y varones. Y particularmente es limitada para conocer las percepciones de usuarios y usuarias del sistema de transporte así como necesidades insatisfechas, preferencias y capacidades de movilidad. Esto es así porque los relevamientos tradicionales de transporte se basan principalmente en el uso de metodologías cuantitativas que, siendo aplicadas de manera aislada, presentan dificultades para conocer en profundidad sobre aspectos subjetivos, percepciones y opiniones.

OBJETIVOS “ELLA SE MUEVE SEGURA” EN AMBA:

1. Indagar en las prácticas de movilidad cotidiana de las mujeres del AMBA a partir de la generación de información cualitativa y cuantitativa
2. Dar visibilidad a la inseguridad en el transporte público como aspecto que condiciona la movilidad cotidiana de mujeres y varones y estudiar las implicancias sobre las oportunidades de las mujeres para concretar sus derechos ciudadanos
3. Incidir en la incorporación de la perspectiva de género en la planificación y gestión del transporte y de las ciudades
4. Colaborar en la articulación entre sectores y áreas, apoyando la conformación de espacios que favorezcan la elaboración de respuestas y soluciones integrales a la problemática de la violencia vivida por las mujeres usuarias del transporte público.

El estudio “Ella se mueve segura” fue financiado por FIA Foundation y CAF (Banco de Desarrollo de América Latina) y se desarrolló en paralelo en tres ciudades de América Latina: Buenos Aires, Quito y Santiago de Chile. En Buenos Aires el mismo contó con el apoyo del Programa Transporte y Territorio, perteneciente al Instituto de Geografía de la Universidad de Buenos Aires (UBA). Se llevó a cabo entre fines de 2016 y diciembre de 2017.

5.1 Estrategia metodológica

El estudio se basó principalmente en la aplicación de una estrategia metodológica que buscó la integración de técnicas cuantitativas y cualitativas. El objetivo de esta propuesta metodológica fue lograr un acercamiento robusto a un fenómeno complejo y de gran sensibilidad social.

Se buscó, por un lado, dimensionar a partir de una descripción cuantitativa, la actual situación de las agresiones que vivencian de manera cotidiana mujeres y varones que utilizan el sistema de transporte público en el AMBA. A través de las técnicas cualitativas se trabajó en profundizar el conocimiento de las dimensiones del fenómeno, brindando “voz” a los actores de la movilidad cotidiana, dando espacio a las especificidades de los sujetos y grupos e indagando, a través del paradigma interpretativo, sobre sus experiencias personales, potencialidades, restricciones y obstáculos.

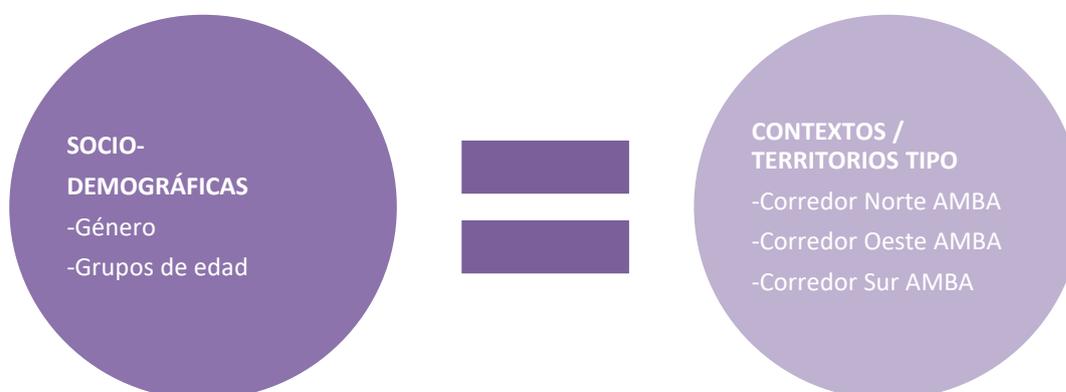
5.2 Técnicas cuantitativas

ENCUESTA DE INTERCEPTACIÓN

La Encuesta Ella se Mueve Segura realizada para el Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA), consistió en una encuesta de interceptación³⁴ que se realizó a mujeres y varones usuarios del transporte público.

Se enmarcó en un muestreo no probabilístico de 816 casos. En este tipo de muestreo la selección de la muestra no es aleatoria y se basa fundamentalmente en criterios de selección. Por ello, para el diseño muestral se establecieron criterios por cuotas, debido a que constituye el tipo de muestreo no probabilístico más elaborado (Argibay, 2009). El supuesto básico es que con la conjunción de todas las cuotas se obtiene una imagen de la totalidad (Pimienta Lastra, 2000). Cada cuota implica obtener una muestra relativamente proporcional a la población, en tanto se establecen considerando los diferentes segmentos que la componen y las variables de investigación.

Esquema 2. Cuotas consideradas en el estudio



³⁴ El método empleado para la realización de estas encuestas es la interceptación de los pasajeros a bordo de los vehículos de transporte público (in situ) o en las paradas de los mismos. Este tipo de encuestas se utilizan principalmente para recopilar información acerca del origen y el destino de los viajes, así como las características de los usuarios. Se trata de encuestas breves y se realizan en un punto que intercepta los desplazamientos.

La estimación de la proporción de las cuotas se realizó en base a la distribución conocida de las variables de estudio, según fuentes de información secundarias. Para ello se consideró fundamentalmente información de la ENMODO (2009/2010) y de la Investigación en Transporte Urbano de Buenos Aires (INTRUPUBA, 2007)³⁵.

- **Cuotas sociodemográficas: género**

Del total de personas residentes en el AMBA y que realizaron viajes el día anterior, según datos de ENMODO, el 50% corresponde a mujeres (4.208.452) y el 50% a varones (4.133.324). Por ello se establecieron cuotas similares para mujeres y varones: 408 casos para cada grupo de género.

- **Cuotas sociodemográficas: grupos de edad**

Tomando como base la información de la ENMODO, se elaboraron dos pirámides poblacionales: pirámide población total de AMBA y pirámide de la población de AMBA que realiza viajes, a fin de observar la distribución en ambos grupos poblacionales. En la pirámide referida a la población que viaja, se observó un angostamiento a partir de los 65 años de edad, tanto entre los varones como entre las mujeres. Por ello se establecieron las cuotas, respetando principalmente dos rangos de edad para varones y mujeres:

18 a 40 años: un total de 408 casos (204 varones/ 204 mujeres)
41 años y más: un total de 408 casos (204 varones/ 204 mujeres)

Debido a la sensibilidad de las preguntas incluidas en el relevamiento se decidió encuestar a personas a partir de 18 años.

- **Cuotas contextos/territorios tipo: corredores norte, oeste y sur de amba**

De acuerdo a la INTRUPUBA en lo referente al flujo de pasajeros en los centros de transbordo del AMBA, se observa que los pasajeros diarios de los centros de Transbordo (CT) de Retiro, Once y Constitución constituyen el 12% del total de flujos de pasajeros que se movilizan diariamente en centros de transbordo del aglomerado.

CENTRO DE TRANSBORDO	Total pasajeros diarios
Retiro	233.852
Once	286.770
Constitución	392.455

Fuente: INTRUPUBA, 2007

La selección de los tres CT se debe al supuesto de que permiten captar el fenómeno de la movilidad realizada entre los tres corredores territoriales principales del AMBA: norte, oeste, sur y que se conectan con la Ciudad de Buenos Aires (CABA). Asimismo, por su afluencia de pasajeros se encuentran dentro de los cinco primeros centros de transbordo del AMBA.

La definición de las cuotas aseguró el relevamiento de la variabilidad del fenómeno de la movilidad cotidiana entre los tres corredores y la CABA. Sin embargo, esta decisión no incluyó el relevamiento

³⁵ La Investigación de Transporte Urbano de Buenos Aires (INTRUPUBA) ha sido realizada por la Secretaría de Transporte de la Nación durante los años 2006 y 2007. El estudio presenta los resultados correspondientes a los viajes realizados en todos los modos de Transporte Público (Ferrocarril, Subterráneo, Pre metro y Colectivo).

directo de casos de movilidad intra-municipios de cada uno de los corredores de AMBA. No obstante, el fenómeno de la seguridad en el transporte público objeto de este estudio, al ser indagado fundamentalmente a partir de las experiencias de viaje y las percepciones de las usuarias y usuarios, supuso recuperar la diversidad de su ocurrencia en todos los modos de transporte público, en tanto se consultaba sobre situaciones de agresión ocurridas en los últimos doce meses y no puntualmente aquella ocurrida en el modo vinculado al momento de encuesta.

Tabla 3. Muestra por cuotas establecidas en el estudio

CENTRO DE TRANSBORDO			Retiro	Once	Constitución	TOTAL
TOTAL			272	272	272	816
GÉNERO	MUJERES	18 a 40 años	136	136	136	
		41 años y más				
	VARONES	18 a 40 años	136	136	136	
		41 años y más				

El formulario de encuesta incluyó un total de 36 preguntas, 34 cerradas y 2 preguntas abiertas. Se dividió en 3 módulos: i) Sociodemográfico, ii) Movilidad cotidiana, iii) Percepción sobre el transporte público. Se solicitó a cada encuestado responder las 36 preguntas y 4 preguntas optativas requiriendo información de contacto para poder ser convocados a participar de la etapa de relevamiento cualitativo del estudio, especialmente de los Grupos Focales.

La encuesta fue realizada en formato papel y el tiempo promedio de encuesta fue de entre 5 y 7 minutos. Los encuestadores llevaban asimismo tarjetas de rangos, para relevar preguntas específicas. Por ejemplo: la pregunta referida a ingresos totales del hogar o aquellas referidas a calificar el sistema de transporte público según escalas.

El relevamiento en campo se extendió de manera corrida entre el 13 y el 30 de diciembre 2016, con excepción del período de Navidad. Y se respetaron 4 franjas horarias para el levantamiento que fueron previamente definidas: 2 franjas en horario pico y 2 franjas en horario valle.

El equipo estuvo compuesto por un total de 10 encuestadores: 7 mujeres y 3 varones. Todos fueron capacitados previamente y participaron tanto del relevamiento final como de la prueba piloto. Contaron durante todo el relevamiento con distintivos identificatorios. Y todo el equipo fue cubierto con seguros contra accidentes personales.

Luego del proceso de edición e ingreso de datos y de depuración de la base generada, se contaron con un total de 790 encuestas efectivas. De este total, 410 correspondieron a hombres, 379 a mujeres y 1 sola correspondió a una persona que no se reconoce como hombre ni como mujer, categoría prevista en el cuestionario.

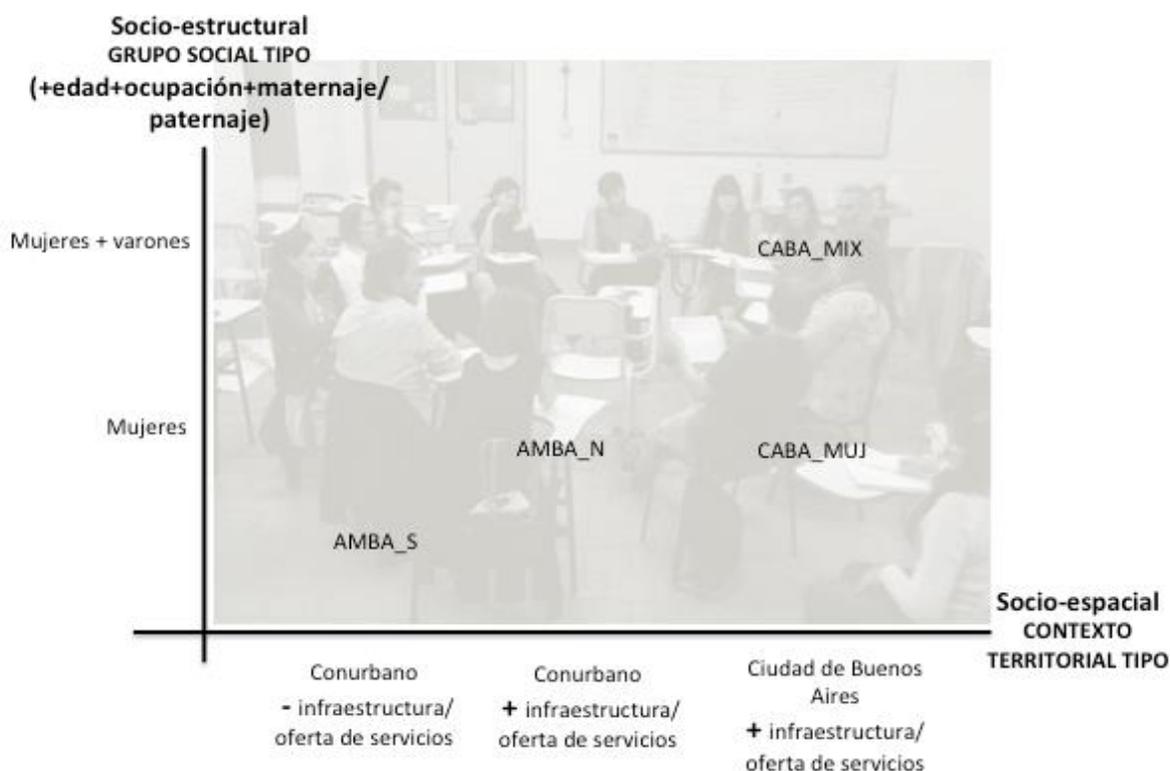
5.3 Técnicas cualitativas

GRUPOS FOCALES

Como parte de la metodología común del estudio “Ella se mueve segura”, estaba estipulada la realización de como mínimo tres grupos de mujeres usuarias de transporte público y un grupo mixto (de usuarias y usuarios). Sin embargo, el diseño metodológico de los Grupos Focales (GF) no persigue la representación estadística sino la representación tipológica, socio-estructural, de acuerdo con los propósitos de investigación. Por ello, los equipos de cada ciudad, además de realizar los GF según el perfil común, revisaron las variables tipológicas relativas a las características particulares, a partir de las cuales se estableció la tipología y cantidad definitiva de los grupos a realizarse.

Para el reclutamiento de los GF en el Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA) se consideraron de manera general dos ejes tipológicos que aseguraran la heterogeneidad de los participantes: i) socioestructural, incluyendo como grupo social tipo a mujeres y varones. Y dentro de cada grupo se aseguró la participación de perfiles según edad, ocupación, maternaje/paternaje de niñas y niños menores de 15 años, a fin de asegurar la heterogeneidad en la cobertura; ii) socio-espacial, asumiendo “contextos territoriales tipo” con diferentes niveles de infraestructura y oferta de servicios urbanos, a fin de captar la diversidad de situaciones económicas, sociales y espaciales presentes en el AMBA.

Esquema 3. Grupos Focales según Ejes de heterogeneidad



Originalmente el planteo metodológico previó la realización de tres GF: uno mixto (varones y mujeres) en la Ciudad de Buenos Aires (CABA) y dos solo de mujeres residentes en AMBA Norte y AMBA Sur. Luego de realizado el grupo mixto de CABA, surgió la necesidad de profundizar la indagación sobre las experiencias de inseguridad en el transporte de las mujeres, para comparar si la presencia del otro género impactaba en la dinámica del grupo. Por lo que se agregó un nuevo grupo solo de mujeres residentes en CABA.

En total participaron de esta etapa cualitativa del relevamiento 33 usuarias y usuarios de transporte público: 28 mujeres y 5 varones. 17 de ellos eran residentes de la CABA y 16 de las localidades que componen el Conurbano.

Tabla 4. Personas participantes según Ejes de heterogeneidad

Perfiles	Ciudad de Buenos Aires (CABA)	Conurbano	Total
Mujeres	12	16	28
Varones	5	-	5
Total	17	16	33

Esta estrategia de muestreo tipológica favoreció especialmente la emergencia de conversaciones entre los participantes que denotaron diferencias entre ambas tipologías de territorio y cierto impacto sobre la percepción de seguridad en el transporte público.

ENTREVISTAS EN PROFUNDIDAD

Para el diseño de las entrevistas se confeccionó un mapa de actores sociales de nivel general en el que se consideró la pertenencia institucional, la vinculación pasada, actual y/o potencial del entrevistado con la temática (movilidad/transporte, género o ambos) y su nivel de interés e influencia. Se estableció de manera preliminar un marco tipológico para esta selección, considerando la heterogeneidad de inscripción institucional: sector público, sector privado, organizaciones de la sociedad civil y academia.

A partir de este mapa se identificaron y contactaron los actores sociales clave a ser entrevistados. El listado tentativo fue validado y ajustado durante los encuentros con el Consejo Asesor del Proyecto. Los miembros del Consejo sugirieron además actores clave a ser considerados y colaboraron en brindar información de contacto de algunos de estos actores.

SECTOR	PERFIL	ENTREVISTADA/O
ACADEMIA	Universidad Nacional de Córdoba - Facultad de Arquitectura Urbanismo y Diseño - Directora INVIHAB & Directora Maestría Gestión y Desarrollo Habitacional MGDH	Ana Falú
	CONICET - Universidad de Buenos Aires (UBA), Facultad de Derecho	Laura Pautassi
	CONICET - Directora representante de Ciencias Sociales y Humanas.	Dora Barrancos
SECTOR PRIVADO	Vice Presidenta de la Empresa Operadora de colectivos Nuevos Rumbos S.A	Adriana Crespo
	CAMARA EMPRESARIA DEL TRANSPORTE URBANO DE BUENOS AIRES	Mario Vacca
ORGANIZACIONES SOCIEDAD CIVIL	Coordinadora Nacional, MuMaLá (Mujeres de la Matria Latinoamericana)	Raquel Vivanco
	ONG "Mujeres sin frenos"	Irene Fernández
	ONG "Ciclofamilia"	Marcela Ríos
	Directora Ejecutiva en ELA - Equipo Latinoamericano de Justicia y Genero	Natalia Gherardi

Por otra parte, debido a que la estrategia de muestreo cualitativa implica siempre una lógica de proceso, resultó relevante asegurar durante la propia implementación -tanto de los grupos focales como de las entrevistas- la saturación teórica de las dimensiones y categorías que se buscó indagar.

La interpretación de la información durante la investigación cualitativa debe realizarse de manera simultánea durante las etapas de implementación, transcripción y análisis. Es así que, si bien la cantidad de grupos focales y entrevistas a realizarse se definió previo al inicio de la investigación, los casos definitivos (de grupos y personas entrevistadas) fue revisada y ajustada a medida que se avanzó en el relevamiento e interpretación de los datos.

5.4 El rol del consejo asesor

En Buenos Aires la composición del Consejo buscó asegurar:

- i) El equilibrio entre participantes con experiencia de trabajo en temáticas de género, temáticas de transporte y movilidad, y aquellos que se vincularan de manera articulada con ambos temas.
- ii) La representación por parte de todos los sectores involucrados en las decisiones que estén o pudieran estar vinculadas con dar respuesta y brindar soluciones a la problemática de la inseguridad de las mujeres en el transporte público. Por ello se buscó que participaran actores del sector público y privado que incluye a los organismos de crédito, la academia y la sociedad civil.

Una de las prioridades fue buscar mantener el equilibrio en la participación en las sucesivas reuniones. El sector público y la Academia fueron los dos sectores que mayor asistencia tuvieron a las reuniones del Consejo realizadas.

Otro aspecto importante de destacar es que en principio se apuntó a sumar altos perfiles/jerarquía de decisores. Este resultado se logró de manera intermitente en las reuniones. Asimismo se buscó convocar particularmente a representantes del sector privado (principalmente operadores) para de esta forma asegurar la representación todos los sectores. Sin embargo si bien se logró la participación de operadores públicos, la participación de los privados no fue posible.

PRINCIPALES OBJETIVOS DEL CONSEJO ASESOR

- Revisar y validar la información recolectada en el marco del proyecto
- Participar en el diseño y revisión del Set de Herramientas (Tool Kit)
- Apoyar la organización del Taller Participativo y del Seminario Internacional

Una de las principales conclusiones del trabajo en el Consejo es que no hay antecedentes de trabajo articulado entre las áreas de movilidad, transporte y género. Por lo que emerge como un aspecto que debe considerarse a la hora de buscar compromisos sostenidos en el tiempo.

A partir de las reuniones del Consejo se generó además una red de contactos que sirvió para fortalecer el mismo Consejo y para sumar actores sociales relevantes a la órbita del estudio y abrir camino a próximas etapas de trabajo articulado entre los propios integrantes del Consejo.

Reunión Consejo Asesor 20/04/2017



Reunión Consejo Asesor 08/06/2017



5.5 Principales resultados

Viajar es considerado tanto por mujeres como por varones como “la peor parte del día”. Y esta vivencia es particularmente sensible cuando el 61% de los usuarios y usuarias perciben que la calidad del servicio de transporte público es entre regular y muy mala³⁶. Pero viajar es una necesidad. Y la asociación de “lo obligado” del uso del transporte en determinados horarios que no pueden elegirse y a través de rutas o recorridos disponibles, vincula de alguna manera la experiencia de viaje con toda una serie de sensaciones negativas: desde que genera estrés, altera y hasta genera frustración. Favoreciendo un clima social percibido como *feo* y tortuoso donde cada persona hace lo que quiere (o lo que puede) con tal de hacer efectivo su desplazamientos, como si fuera *la ley de la selva* o *un infierno*.

Esquema 4. ¿Cómo es la experiencia de viajar en el transporte público en AMBA?



Fuente: Grupos Focales. ELLA SE MUEVE SEGURA AMBA, 2016-2017

Así, más de la mitad de los encuestados de AMBA (52%), tanto mujeres como varones, preferirían realizar su viaje actual -en transporte público- en otro modo. Y de éstos, el 45% elegiría realizar sus viajes en auto. Entre las mujeres, luego del automóvil se menciona la preferencia por cambiar hacia el modo taxi.

Y el principal motivo por el cual preferirían cambiar tanto mujeres como varones es la *comodidad* (43%), que junto con *rapidez, seguridad, es más directo/fácil*, representan el 89% de los motivos mencionados por los encuestados. Resulta destacable además que entre quienes señalaron que el motivo por el que cambiarían el modo de transporte público es la seguridad 7 de cada 10 son mujeres.

- **La inseguridad en el transporte público: un fenómeno complejo**

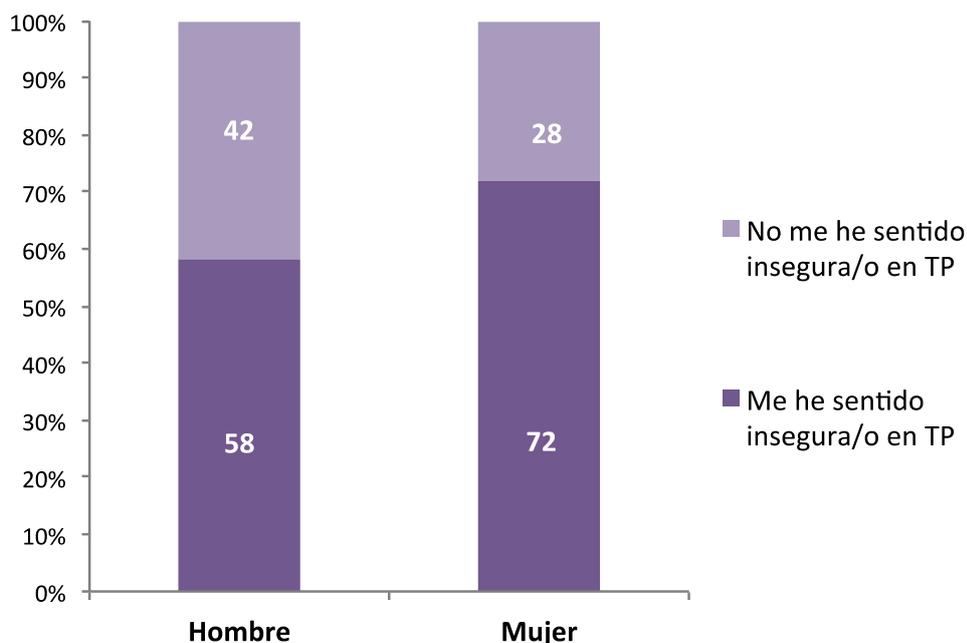
...“Es que está normalizado, es decir, vos ya vas por la calle y te gritan de todo ¿por qué en el transporte público no va a pasar lo mismo? Si hay total impunidad a que te digan cualquier guarangada”... (Testimonio Mujer. Grupo Focal, Ella se Mueve Segura 2016-2017).

Del total de los 790 encuestados, el 64% se ha sentido inseguro en el transporte público en los últimos 12 meses. Y considerando los corredores del aglomerado, el sur es donde prevalece esta sensación (38%), seguido por el corredor norte (21,4%), la Ciudad de Buenos Aires (20,4%) y el corredor oeste (20,2%).

Al analizar esta percepción según género, los valores crecen entre las mujeres: el 72% afirma haberse sentido inseguras, frente al 58% de los usuarios varones.

³⁶ Fuente: Encuesta. ELLA SE MUEVE SEGURA AMBA, 2016

Gráfico 9. Percepción de inseguridad en el transporte público de AMBA, según género. En porcentajes

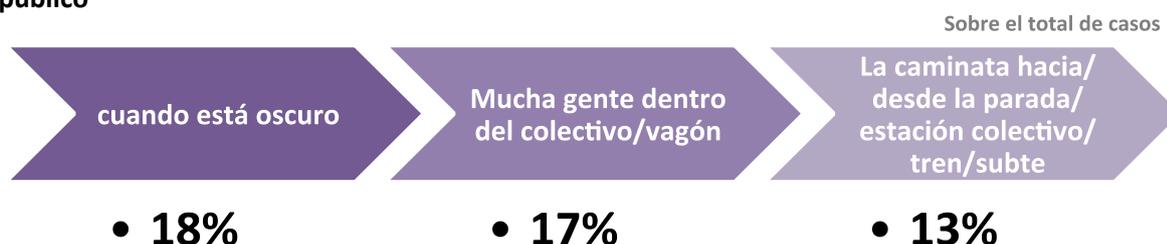


Fuente: Encuesta. ELLA SE MUEVE SEGURA AMBA, 2016-17. Elaboración propia.

Asimismo se observan diferencias entre las propias mujeres conforme al maternaje, a la edad y al nivel de ingresos del hogar al que pertenecen. Entre aquellas usuarias con hijos menores de 15 años, la sensación de inseguridad en el transporte público asciende al 78%. A la vez que, entre las mujeres que afirman haberse sentido inseguras, el 60% tiene entre 18 y 40 años y el 36% pertenece a hogares con el menor nivel de ingresos (menos de 9.000 pesos mensuales³⁷) frente al 14%, que residen en hogares con los mayores ingresos de la muestra (más de 20.001 pesos mensuales³⁸).

Tres aspectos emergen como los más mencionados por las usuarias y usuarios encuestados, entre los que generan mayor sensación de inseguridad al viajar en transporte público. Estos son: cuando está oscuro (18%), que haya mucha gente dentro del colectivo/vagón (16%) y la caminata hacia/desde la parada/estación de colectivo/subte/tren (13%). Y representan, en conjunto, el 48% de las menciones.

Esquema 5. Aspectos más mencionados entre las preocupaciones de los usuarios del transporte público



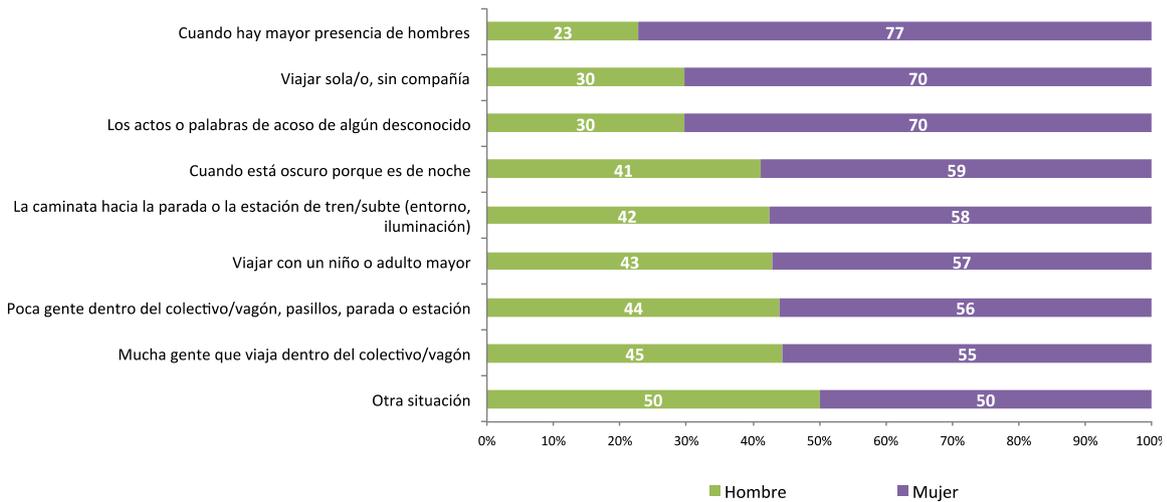
Fuente: Encuesta. ELLA SE MUEVE SEGURA AMBA, 2016-17. Elaboración propia.

Por su parte, entre las mujeres encuestadas, y mostrando una fuerte impronta de género, son más mencionados que entre los varones, los siguientes aspectos de preocupación: los actos o palabras de acoso, la mayor presencia de hombres y viajar solo/a sin compañía.

³⁷ A valores corrientes de diciembre de 2016, \$9.000.- equivalen a u\$s 500.-.

³⁸ A valores corrientes de diciembre de 2016, \$9.000.- equivalen a u\$s 1.100.-.

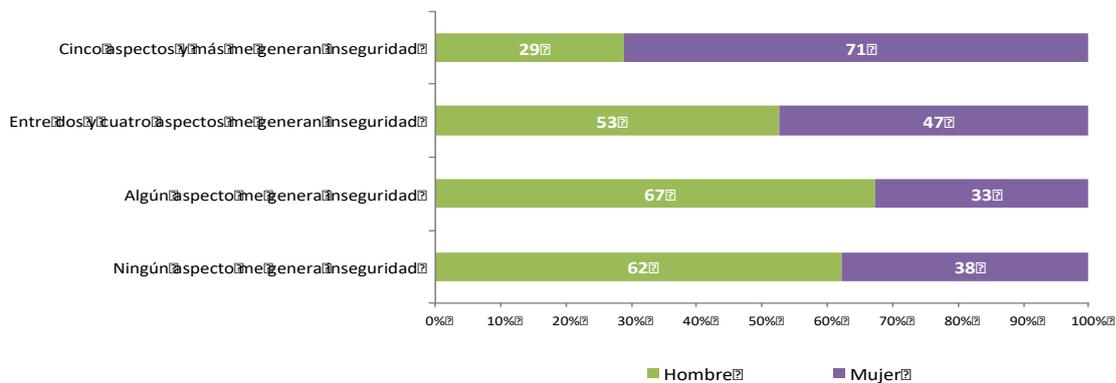
Gráfico 10. Aspectos que generan mayor sensación de inseguridad entre los usuarios del transporte público.



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

También emerge con claridad un patrón de género al observar la cantidad de aspectos que generan inseguridad al viajar en transporte público: la cantidad de aspectos es mayor entre las mujeres. Mientras que 6 de cada 10 usuarios a los que ningún aspecto les genera inseguridad son varones; 7 de cada 10 usuarios a los que cinco o más aspectos les generan inseguridad, son mujeres

Gráfico 11. Cantidad de aspectos que generan sensación de inseguridad entre los usuarios del transporte público.

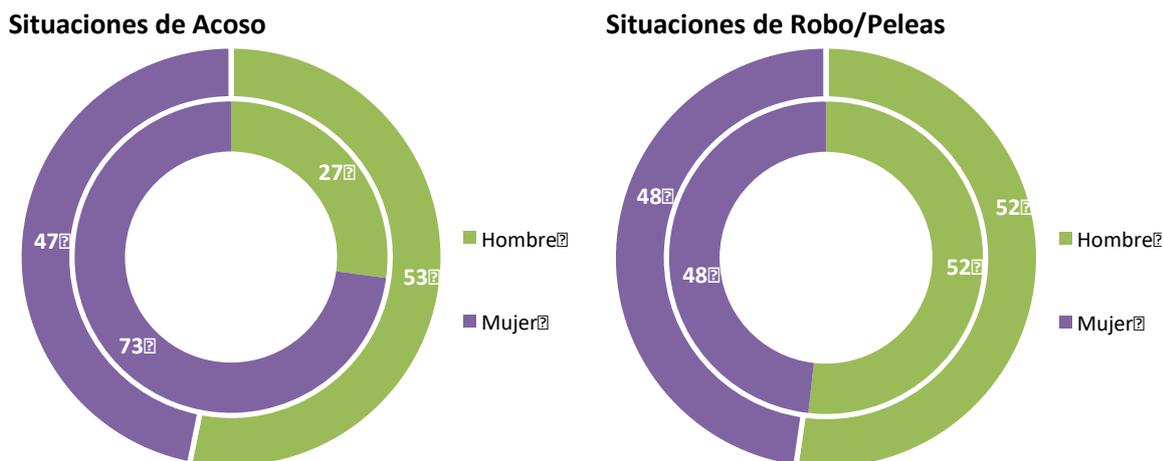


Fuente: Encuesta. ELLA SE MUEVE SEGURA AMBA, 2016-17. Elaboración propia.

La encuesta y los grupos focales abordaron la inseguridad diferenciando la percepción de la efectiva victimización de las usuarias y usuarios. En ambos casos la inseguridad en el transporte público remitió a dos grandes grupos de agresiones: aquellas vinculadas con robos y peleas, y las situaciones de acoso.

El Gráfico 12 muestra los resultados de la encuesta. Estos indican que la mayoría de los usuarios del transporte público vio situaciones de robos o peleas así como de acoso en sus viajes durante el último año: el 86% afirma haber visto alguna situación de robo o pelea, y el 71% situaciones de acoso. No hay diferencias de género en cuanto a las agresiones “vistas” o “presenciadas”, ya que el 48% y 47% respectivamente corresponde a mujeres.

Gráfico 12. Situaciones de inseguridad VISTAS (gráfico externo) y EXPERIMENTADAS (gráfico interno) en el transporte público durante los últimos 12 meses (en %).



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

Respecto de los hechos experimentados, las situaciones de robos o peleas afectan de manera similar tanto a varones como a mujeres: del 28% de los usuarios que afirma haber experimentado alguna situación de robo o pelea en el transporte público durante el último año, el 48% son mujeres. Las situaciones incluyen el robo/hurto sin armas y sin violencia (59%), el robo con armas (17%), las peleas con golpes (7%), los insultos o peleas con gritos, y sin golpes (17%)³⁹. Pero cuando se trata de situaciones de acoso, sí se evidencian diferencias de género: del 27% de los usuarios que afirma haber experimentado alguna situación de acoso en el transporte público durante el último año, el 73% son mujeres (Gráfico 12).

- **Inseguridad y situaciones de acoso en el transporte público**

...“Porque el abuso no es que violen a alguien, abuso es que un tipo se acerque a una mujer sin consentimiento”... (Testimonio Varón. Grupo Focal, Ella se Mueve Segura 2016-2017).

La encuesta arroja que 153 de las 379 mujeres encuestadas experimentaron alguna situación de acoso en el transporte público en el AMBA durante el último año.

Asimismo indica que son mujeres el 90% de quienes experimentaron dos ó más situaciones de acoso en el transporte público, mostrándolas proclives a situaciones de re-victimización.

No obstante, solo el 44% de las mujeres que vieron o experimentaron situaciones de acoso en el transporte público avisaron sobre lo ocurrido: a la policía (34%), al chofer o trabajador/a de la empresa (32%), a los demás pasajeros (24%) o a familiares (9%)⁴⁰. Esto es, más de la mitad de las mujeres no avisaron o comentaron lo ocurrido ni siquiera con su entorno más cercano.

Entre las situaciones de acoso se incluyen las siguientes: 1) un pasajero diciendo palabras obscenas/groseras de carácter sexual (32%), 2) un pasajero realizando manoseo y/o apoyo⁴¹ sobre el cuerpo de carácter sexual (26%), 3) un pasajero tomando fotos al cuerpo sin consentimiento (5%), 4) un pasajero mostrando o exhibiendo sus genitales (6%), 5) sintió que otro pasajero/a la/lo perseguía

³⁹ Porcentajes para el total de mujeres que experimentaron situaciones de robos o peleas. Es importante tener en cuenta que la pregunta respecto a la experiencia de este tipo de situaciones es múltiple, de modo que cada respondente podía elegir más de una categoría de respuesta.

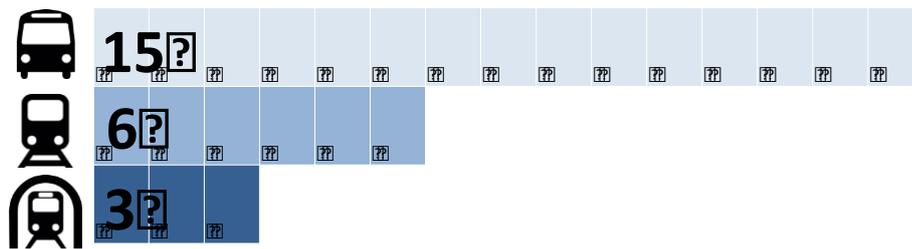
⁴⁰ La pregunta sobre la persona a quién avisó y/o ante quién realizó la denuncia, fue de respuesta múltiple. Por ello los porcentajes representan la cantidad de mujeres que mencionaron cada una de las categorías de respuesta, sin ser excluyentes las opciones.

⁴¹ El verbo “apoyar” se utiliza comúnmente en Buenos Aires para dar cuenta de las formas en que los pasajeros varones acosan a las mujeres acercando los genitales al cuerpo de las pasajeras (Zunino Singh, 2012).

(30%)⁴². A través de los grupos focales, que abarcaron la trayectoria de vida de las participantes sin acotar las experiencias al último año, se identificaron como tipologías principales: el apoyo y/o manoseo sobre el cuerpo, la exhibición de genitales, y las palabras obscenas, miradas lascivas, susurros⁴³.

Las 24 situaciones de acoso relatadas en los grupos focales ocurrieron a bordo del transporte público (sólo en un caso durante la caminata al trasbordar de un medio a otro) y bajo circunstancias diversas, indistintamente: con el vehículo lleno o casi vacío, de madrugada, de día, de noche, viajando sentadas o paradas, solas o con sus hijos/as, familiares o amigas. Esto indicaría que las situaciones de victimización experimentadas tienen lugar bajo circunstancias aún más generales que aquellas más mencionadas más arriba entre las que generan sensación de inseguridad (Esquema 5). Asimismo, el colectivo emerge como el modo público en el que más situaciones de acoso se experimentaron (Esquema 6). Esto podría deberse, no obstante, al hecho de que es el transporte más utilizado por las mujeres en el AMBA.

Esquema 6. Cantidad de situaciones de acoso relatadas por mujeres, según medio de transporte de ocurrencia



Fuente: Grupos focales. *ELLA SE MUEVE SEGURA AMBA, 2016-17. Elaboración propia.*

La reacción más frecuente de las mujeres ante este tipo de agresiones es “irse”: a otro lado del coche, a otro vagón, o incluso descender del medio de transporte. El Esquema 7 muestra un orden de magnitudes en el que desciende la cantidad de menciones a medida que aumenta la actitud de exposición pública e involucramiento activo de terceros, llegando tal involucramiento a poder expresar la situación al conductor u otros pasajeros.

Esquema 7. Reacciones de las mujeres frente a situaciones de acoso experimentadas en el transporte público



Fuente: Grupos focales. *ELLA SE MUEVE SEGURA AMBA, 2016-17. Elaboración propia.*

⁴² Vale nota 5, considerando el total de mujeres que experimentaron situaciones de acoso.

⁴³ La indagación cualitativa.

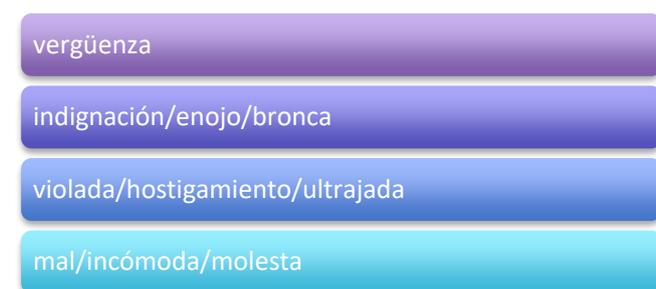
Respecto a la realización de una denuncia formal, se recoge de los grupos focales la siguiente reflexión: *...“como que la apoyada ya es algo natural, por eso nadie gasta tiempo o va a la comisaría porque ¿qué denuncia vas a hacer? ¿Qué vas a ir a decir? ¿Sí, mirá hoy me subí al colectivo y un vago me apoyó? O sea la realidad es que no te dan bola, te tratan mal, el mismo policía se va a reír en tu cara”...* **(Testimonio Mujer. Grupo Focal, Ella se Mueve Segura 2016-2017).**

Esta visión es homogénea entre los diversos perfiles socioeconómicos y etarios de las mujeres participantes, y está en consonancia con lo relevado por el “1º Índice de violencia machista” elaborado por el colectivo “Ni una menos” en 2016, que muestra que solo el 5% de las mujeres que sufrieron alguna situación de acoso callejero realizaron la denuncia policial.

En cuanto a la actitud del acosador se menciona que en general desciende del transporte, suele tratar “de loca” a la propia víctima o a quien lo hubiera puesto en evidencia, o directamente niega la situación. En cuanto a la actitud del resto de los pasajeros, salvo excepciones, éstos no reaccionan, son espectadores: *...“No siempre, pero en general la gente te mira y sigue con los auriculares”...* **(Testimonio Mujer. Grupo Focal, Ella se Mueve Segura 2016-2017).** Esta tendencia a una actitud pasiva frente a situaciones de acoso en el transporte público va en sintonía con lo relevado por el CINEA (UNTREF, 2016) mediante una encuesta realizada a varones y mujeres residentes del AMBA, según la cual apenas el 51% afirma que ante una situación de violencia de género, intervendría y denunciaría el hecho ante la policía.

La sensación que más mencionan las mujeres tras experimentar este tipo de agresiones, es la vergüenza (Esquema 8). Esto puede responder a la percepción de una *falta propia*, como a la de *ser receptora de una acción humillante*, por lo que se requiere una indagación mayor, fuera del alcance de este estudio. Lo que sí fue posible identificar, es que el conjunto de sensaciones mencionadas indica un reconocimiento muy tangible de un comportamiento sancionable. Zunino Singh (2014) señala que muchas de las situaciones de abuso o acoso que viven cotidianamente las mujeres en el transporte público no implican sólo un modo de apropiarse del cuerpo del otro, sino también de marcar un “fuera de lugar”. Las sensaciones experimentadas por las mujeres denotan que el transporte público no es un espacio neutro ni neutral, sino que expresa y contiene relaciones sociales que refuerzan y reproducen desigualdades, entre ellas, las de género.

Esquema 8. Sensaciones mayormente mencionadas por las mujeres al experimentar acoso en el transporte público



Fuente: Grupos focales. ELLA SE MUEVE SEGURA AMBA, 2016-17. Elaboración propia.

- **Inseguridad y aspectos del servicio de transporte público**

...“También te preocupa la integridad física cuando viajás, por el aire o porque el colectivo va muy rápido, porque no tenés dónde meterte. A mí me ha pasado de tener que bajarme del subte porque no podía respirar”... **(Testimonio Mujer. Grupo Focal, Ella se Mueve Segura 2016-2017).**

Los usuarios - y en especial las mujeres - identificaron tres momentos del viaje distintos según las situaciones potenciales de inseguridad percibidas: la caminata, la espera y a bordo del vehículo. Estos momentos son habitualmente reconocidos por los estudios y las políticas de transporte para la

estimación del tiempo de viaje. Sin embargo, profundizar en las percepciones y experiencias de los usuarios permite visibilizar el papel del transporte público (y en particular, de la gestión operativa del servicio) en la construcción procesual y accional de la inseguridad, su interacción con el espacio público y sus implicancias en la (re) producción de desigualdades urbanas, de acceso a la ciudad en general y de género en particular.

El momento de la *caminata* hasta o desde las paradas o estaciones del transporte público, al igual que el de la *espera*, están atravesados por miedos ante una diversidad de situaciones potenciales que pueden ocurrir en el espacio público, y que emergen como una preocupación extra, asumida (y naturalizada) como parte del viaje cotidiano: ...*“Es re normal ir por la calle caminando y estar pendiente de quién va pasando y pasa un auto y te grita algo y después tenés miedo de que te esté siguiendo”...* **(Testimonio Mujer. Grupo Focal, Ella se Mueve Segura 2016-2017).**

Esquema 9. Los momentos de la inseguridad en el transporte público.



Fuente: Grupos focales. ELLA SE MUEVE SEGURA AMBA, 2016-17. Elaboración propia.

La *espera* en la parada o estación del transporte público implica *sentir desprotección*, particularmente entre las mujeres, y en especial durante las horas en las que no hay luz del día, o cuando el entorno no está bien iluminado. El hecho de que haya otras personas esperando es percibido como un atenuante, pero sin dejar de ser un factor de preocupación. Esto se vincula con las reacciones que podrían tener los *desconocidos* frente a una situación que requiriese de su ayuda: ...*“todas estas preocupaciones están, en la parada, sola o con personas que no conocés, que si viene alguien por ahí la gente suele ser egoísta o no suele actuar, cuando pasa algo la gente suele correr y por ahí te deja sola, la gente no sabe reaccionar, yo tampoco sabría, yo me hago la viva pero tampoco sabría”...* **(Testimonio Mujer. Grupo Focal, Ella se Mueve Segura 2016-2017).**

Las mujeres no manifiestan miedo a la situación de estar solas en sí, sino a la posibilidad de que les pase “algo” en la parada, que “está desolada”. Ese “algo”, definido de manera difusa como: ...*“no sabés lo que te puede pasar”...* **(Testimonio Mujer. Grupo Focal, Ella se Mueve Segura 2016-2017)**, incluye temores diversos: ante un potencial ataque sexual, robos, a estar con personas desconocidas, o a que les griten cosas. Una de las participantes de los grupos focales señala: ...*“me ha pasado de estar esperando al colectivo y que pare un auto y haya un señor masturbándose”...* **(Testimonio Mujer. Grupo Focal, Ella se Mueve Segura 2016-2017).**

El amplio y difuso espectro de situaciones que abarca la percepción de inseguridad durante la caminata o la espera del transporte público podría leerse, siguiendo a Kessler (2012), en clave de un proceso que des-identifica las figuras del temor de las imágenes más estigmatizadas, y expande la percepción de inseguridad como criterio de evaluación del mundo a través de categorías de amenaza de diverso tipo.

Ahora bien, al llegar el vehículo del transporte público a la parada o la estación, disminuyen unas preocupaciones pero se encienden otras, en especial entre las mujeres: aquellas identificadas con un tercer momento del viaje, que remite al “durante”, esto es, al momento *a bordo* del transporte público.

Las estrategias relatadas por las usuarias permitieron identificar medidas y rutinas personales de manejo de la inseguridad. Subir al colectivo, al tren o al subte implica para las mujeres observar previamente si el vehículo está vacío o si hay mucha gente, si hay mayoría de varones o, si es que hay pocos, ver dónde se ubican. Estos criterios se usan para evaluar qué acciones tomar al abordar. Una estrategia mencionada en general durante los grupos focales es ubicarse en la parte trasera del vehículo para visualizar de manera amplia lo que ocurre y así poder anticiparse de manera defensiva.

Reconstruir la situación a bordo permitió asimismo identificar diferencias con los momentos anteriores, dado se percibe como uno obligado y a la vez restringido físicamente. En este sentido una usuaria menciona: ...“*capaz que en la calle lo que pasa es que si ves algo que no te gusta, estás pasando y ves a un tipo decís bueno, cruzo la calle o doblo en esta esquina, en cambio en el colectivo, [en] el transporte no podés hacer eso, tenés que quedarte, o a menos que te sientas muy incómoda y te bajes y esperes otro colectivo*” (**Testimonio Mujer. Grupo Focal, Ella se Mueve Segura 2016-2017**). Posiblemente esto explica la alta correlación entre las preocupaciones y las estrategias *a bordo*, dado que son una adaptación ineludible para efectivizar el uso del transporte público.

Como se mencionó, el transporte público más utilizado en el AMBA es el colectivo, y en especial por las mujeres. El rol del conductor frente a situaciones de inseguridad es percibido de distintas maneras. Por un lado, su presencia es señalada como un atenuante, por ser un potencial referente a quién acudir, a diferencia de lo que ocurre en trenes y subterráneos, en los que no se identifican *responsables* del servicio de manera clara y continua. Por el otro, el hecho de que los conductores sean varones es señalado (por mujeres y varones) como una desventaja frente a la ocurrencia de situaciones -fundamentalmente de acoso- que afecten a mujeres, adolescentes y/o niñas: ...“*el que tiene que mediar es un varón y es muy indiferente*”... (**Testimonio Varón. Grupo Focal, Ella se Mueve Segura 2016-2017**).

Las preocupaciones vinculadas con la inseguridad y asociadas con los momentos de la espera y a bordo del transporte público aportan información sobre aspectos que hacen a la gestión operativa del servicio, y no son sólo *repercusiones* de la inseguridad urbana en general, forma en la que habitualmente es visto el problema por los estudios o políticas sectoriales, como uno ajeno y que excede al propio servicio.

A través de la información cualitativa se identifican preocupaciones vinculadas con la *incertidumbre* en el momento de la espera -o previo al abordaje-, y vinculadas con la *integridad física* en el momento a bordo.

La *incertidumbre* es el primer factor que incide en las prácticas de movilidad de las mujeres al salir de su hogar para realizar actividades. La información sobre el servicio (o su confiabilidad) se constituye como un elemento clave en interacción con la percepción de inseguridad y las preocupaciones de las usuarias: conocer dónde es la parada del colectivo, la frecuencia del servicio o si ocurrió alguna modificación en el recorrido, repercute en sus prácticas, y son todos aspectos íntimamente ligados con las condiciones en que se brinda el servicio público de transporte.

Esquema 10. Preocupaciones momento PREVIO AL VIAJE = incertidumbre



Fuente: Grupos focales. ELLA SE MUEVE SEGURA AMBA, 2016-17. Elaboración propia.

A bordo del transporte público se activa otra preocupación, que se percibe de manera amplia como la *integridad física*, y que también está ligada a las condiciones de prestación del servicio. Se incorporan inquietudes sobre el nivel de ocupación de los coches y vagones, sobre su antigüedad y mantenimiento, y sobre las formas de manejo de los conductores.

Esquema 11. Preocupaciones DURANTE EL VIAJE = integridad física



Fuente: Grupos focales. ELLA SE MUEVE SEGURA AMBA, 2016-17. Elaboración propia.

En líneas generales, emerge en los grupos focales que las preocupaciones de varones y mujeres vinculadas con la inseguridad en el transporte público resultan dependientes de otras variables, entre ellas: del horario del viaje (si son horas pico, muy tempranas por la mañana o muy tardes en la noche), del día de la semana (si es laboral, fin de semana o feriado) y de la zona del viaje (conocida o desconocida).

- **Inseguridad en el transporte público: vislumbrando efectos**

...“Ser mujer también es el arte de planificar absolutamente todo. De hecho es algo con lo que vivo peleando. Vos varón no peleás, nunca te planteaste si un día te intentan violar, no te lo planteaste nunca, jamás, y yo cuando vuelvo a la noche a mi casa y sí, lo tengo que pensar todos los días, y fijarme para dónde tengo que correr”... (Testimonio Mujer. Grupo Focal, Ella se Mueve Segura 2016-2017).

Las situaciones de inseguridad vistas o experimentadas en el transporte público impactan en las prácticas de movilidad de los usuarios. El 27% de los encuestados, tanto mujeres como varones, afirma haber modificado sus decisiones de viaje tras escuchar, ver y/o experimentar situaciones de acoso, robos o peleas. De éstos, el 63% son mujeres, porcentaje que trepa al 80% tras haber sido víctimas de situaciones de acoso de manera efectiva.

Entre los tres principales cambios de comportamiento tanto mujeres como varones encuestados mencionan: *prestar atención a la apariencia de otros pasajeros* (35%), *cambiar las calles o zonas caminadas* (14%) y *cambiar el horario del viaje* evitando viajar cuando no hay luz del día (14%). No obstante al observar cómo adoptan cada una de estas medidas mujeres y varones se observa que - excepto por *prestar atención a la apariencia de otros pasajeros*- todas las adaptaciones suelen ser mayormente mencionadas por las mujeres encuestadas. En especial evitan viajar solas (71%) en mayor proporción que los varones (29%).

Tabla 5. Influencia sobre el comportamiento tras haber visto/experimentado situaciones de agresión (robo/peleas y acoso) en el transporte público. (En %)

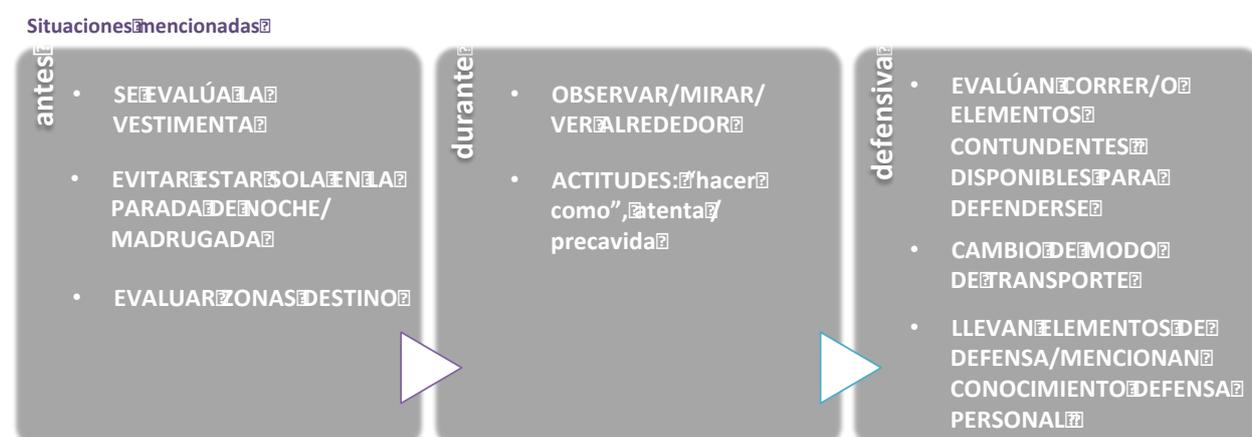
¿Cómo ha influenciado esta situación en su decisión de realizar o no el viaje?	Hombre	Mujer	Total
Prestar atención a la apariencia de otros pasajeros	49	51	100
Cambio de calles/zonas caminadas	42	58	100
Cambio de horario	41	59	100
Evitar viajar solo/a	29	71	100
Reducción del uso de transporte público	37	63	100
Cambio de modo de transporte	42	57	100
Llevar consigo un objeto de defensa personal (gas pimienta, objeto punzante, etc)	43	57	100

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

Las situaciones vistas o experimentadas retroalimentan el temor y la inseguridad percibida con mayor impacto entre las mujeres: el 75% de aquellas que vieron o experimentaron una o más situaciones de acoso, robos o peleas, mencionan haberse sentido inseguras al utilizar el transporte público.

La mayor inclinación de las mujeres a modificar sus decisiones de viaje cuando entra en juego la inseguridad, encuentra correlato en el conjunto de estrategias que despliegan para resguardarse: ...“para mí no hay prueba más evidente de que viajar es distinto para una mujer que para el hombre si uno considera todas las variables que ponemos en práctica a la hora de subirnos a un transporte público”... (Testimonio Mujer. Grupo Focal, Ella se Mueve Segura 2016-2017). El abanico es amplio y abarca tanto la planificación como la realización del viaje en sí, el momento previo al abordaje como a bordo del transporte público, y se priorizan las acciones defensivas (Esquema 12).

Esquema 12. Estrategias de las mujeres usuarias del transporte público



Fuente: Grupos focales. ELLA SE MUEVE SEGURA AMBA, 2016-17. Elaboración propia.

Las prácticas y estrategias de las mujeres permiten identificar acciones de securización, con implicaciones a la vez diversas e invisibilizadas. Las mismas expresan adaptaciones que habilitan alternativas frente a dificultades que vivencian y que agregan una carga a lo cotidiano (en tiempos, costos, esfuerzos de organización), y que tensiona con el derecho a un ejercicio pleno de sus libertades y autonomías personales (Naredo 1998 en Falú, 2009), y con un acceso equitativo a las oportunidades urbanas (bienes, servicios, actividades y relaciones sociales, familiares, laborales, etc.).

6. CONCLUSIONES

Las movilizaciones organizadas por el colectivo “Ni una menos” ocurridas a partir de junio de 2015 en Buenos Aires y que luego se replicaron en otras ciudades argentinas y la región, fueron mencionadas durante los Grupos Focales como un *hito* vinculado a un “despertar de la conciencia”. Así, si bien usuarias y usuarios del transporte público de AMBA admiten que el acoso en el transporte público ha ocurrido siempre, e incluso relatan un sinnúmero de estrategias personales para evitarlo, las cuales se transmiten de generación en generación (de madres a hijas, de abuelas a nietas), durante los últimos años perciben un clima de apertura al debate y una mayor visibilización de una preocupación social sobre la violencia más extrema contra las mujeres.

La legislación argentina (en especial la Ley 26.485) que aborda la problemática de la violencia hacia las mujeres de manera integral, es reconocida por usuarias y expertas como un capital normativo que potencia la emergencia de soluciones y acciones direccionadas a dar respuestas concretas a los diversos tipos de violencia que viven a diario las mujeres.

En particular, la Ciudad de Buenos Aires cuenta desde 2016 con legislación específica para la “Prevención del acoso sexual en espacios públicos o de acceso público”, cuyo objetivo es la prevención y sanción, aun cuando el acoso sea verbal o físico, que hostigue, maltrate o intimide y afecte en general la dignidad, la libertad, el libre tránsito y el derecho a la integridad física o moral de personas, basados en su condición de género, identidad y/u orientación sexual. Esta ley incluso estipula la realización de acciones y campañas de difusión para visibilizar, desnaturalizar y erradicar este tipo de violencia. Lo que podría ser un punto de partida, desde donde articular respuestas integrales, evidenciando las fronteras borrosas que existen entre el transporte y el propio espacio público.

Según datos de la ENMODO, en el AMBA casi un tercio de las mujeres realizan sus viajes a pie, y asimismo son las principales usuarias del transporte público: el 54% del total de usuarios de este modo. En particular las mujeres utilizan ampliamente el servicio de colectivos en el aglomerado, seguido por el tren y, en menor proporción, el subte.

A su vez, las mujeres muestran patrones de movilidad más diversos que los varones. Mientras que 7 de cada 10 viajes de los varones del AMBA tienen como motivos el *trabajo* y *estudio*, entre las mujeres estos viajes representan alrededor del 50% de sus desplazamientos diarios. Los viajes por motivos *compras*, *salud* y *dejar y/o recoger a un integrante del hogar a centro educativo u otra actividad*, representan el 30% de los viajes totales de las mujeres en el aglomerado, mientras entre los varones éstos alcanzan el 13%.

No obstante, y en base a los relatos de los Grupos Focales, tanto para las mujeres como para los varones, viajar es “la peor parte del día”. Y esta vivencia es particularmente sensible cuando el 61% de los usuarios y usuarias perciben que la calidad del servicio del transporte público se ubica entre regular y muy malo.

Del total de los 790 encuestados, el 64% se ha sentido inseguro en el transporte público en los últimos 12 meses. Y en términos de corredores del aglomerado, el sur es donde prevalece esta sensación (38%), seguido por el corredor norte (21,4%), la Ciudad de Buenos Aires (20,4%) y el corredor oeste (20,2%).

Al analizar esta percepción según género, los valores crecen entre las mujeres: el 72% afirma haberse sentido inseguras, frente al 58% de los usuarios varones. Y esta sensación es mayor entre las mujeres que son madres de niñas/niños menores de 15 años. Asimismo mencionan haberse sentido mayormente inseguras las mujeres más jóvenes (entre 18 y 40 años) y aquellas que residen en hogares de menor nivel socioeconómico.

Tres aspectos emergen como los más mencionados por las usuarias y usuarios entre los que generan sensación de inseguridad al viajar en transporte público. Estos son: cuando está oscuro (18%), mucha gente dentro del colectivo/vagón (16%), la caminata hacia la parada o estación (13 %) y representan, en conjunto, el 48% de las menciones.

Por su parte, entre las mujeres encuestadas, y mostrando una fuerte impronta de género, son mayormente mencionados los siguientes aspectos de preocupación: los actos o palabras de acoso, la mayor presencia de hombres y viajar solo/a sin compañía.

Asimismo la cantidad de aspectos mencionados es mayor entre las mujeres que entre los varones: 7 de cada 10 usuarios a los que cinco o más aspectos les generan inseguridad, son mujeres.

Al profundizar, mediante la información obtenida de los Grupos Focales, en “aspectos emergentes”, se identifican tres momentos del viaje que implican peligros potenciales distintos y que son distinguidos sobre todo por las usuarias del transporte público: i) Las *camينات* hasta o desde las paradas o estaciones del transporte público, están atravesadas por miedos ante una diversidad de situaciones potenciales que pueden ocurrir en el espacio público, y que emergen como una preocupación extra, asumida (y naturalizada) como parte del viaje cotidiano; ii) esperar *en la parada* implica sentir desprotección, particularmente entre las mujeres, y en especial durante las horas en las que no hay luz del día, o cuando el entorno no está bien iluminado; iii) *a bordo* del transporte público, momento que se percibe como obligado y a la vez restringido físicamente y que requiere una adaptación ineludible para efectivizar el uso efectivo del transporte público.

Las mujeres y los varones en AMBA han visto o presenciado en proporciones similares, situaciones de robos y peleas en el transporte público durante el último año (86%), y lo mismo ocurre con las situaciones de acoso (71%) vistas o presenciadas.

Asimismo, entre quienes han experimentado efectivamente situaciones de robo y/o peleas en el transporte público (28% del total de encuestados), las proporciones de usuarias y usuarios es similar. Sin embargo, éstas no se mantienen entre quienes experimentaron situaciones de acoso (27%), dado que 7 de cada 10 son mujeres.

Desde otra perspectiva, 153 de las 379 mujeres encuestadas experimentaron alguna situación de acoso en el transporte público durante el último año.

Y entre los relatos de las situaciones de agresiones vivenciadas por las mujeres, aparecen mayormente: un pasajero diciendo palabras obscenas/groseras de carácter sexual, un pasajero realizando manoseo y/o apoyo sobre el cuerpo de carácter sexual, la exhibición de genitales y las miradas lascivas y susurros.

Las 24 situaciones de acoso relatadas en los Grupos Focales ocurrieron a bordo del transporte público (sólo en un caso durante la caminata al traspasar de un medio a otro) y bajo circunstancias diversas, indistintamente: con el vehículo lleno o casi vacío, de madrugada, de día, de noche, viajando sentadas o paradas, solas o con sus hijos/as, familiares o amigas. Esto indicaría que las situaciones de victimización experimentadas tienen lugar bajo circunstancias aún más generales que aquellas más mencionadas entre las que generan sensación de inseguridad.

Por su parte, el colectivo emerge como el modo público en el que se experimentaron más situaciones de acoso (15 de las 24 situaciones narradas).

El 56% de los encuestados que vieron o experimentaron al menos una situación de robo o acoso, no avisaron a nadie sobre lo ocurrido: ni a la policía, o al chofer de la empresa, o a los demás pasajeros o a familiares. Y entre las mujeres que experimentaron situaciones de acoso en el transporte público, solo el 55% lo mencionó a alguien.

Tras experimentar este tipo de agresiones, y de acuerdo con los datos cualitativos relevados, una de las sensaciones destacadas por las mujeres, es la vergüenza. Esta sensación implica en sí una dualidad, en tanto supondría la percepción de haber cometido una falta propia así como de ser, a la vez, objeto de una acción humillante. Se mencionan además un conjunto de sensaciones que indican reconocer de manera muy tangible que lo ocurrido encarna un comportamiento sancionable.

El 27% de los encuestados, tanto mujeres como varones, afirma haber modificado sus decisiones de viaje tras escuchar, ver y/o experimentar situaciones de acoso, robos o peleas. De éstos, el 63% son mujeres, porcentaje que se incrementa hasta el 80% tras haber vivido situaciones de acoso.

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

La preferencia de las mujeres (56%) para cambiar el modo público en el que realizan sus viajes diarios es mayor que entre los varones (46%), siendo el automóvil, el modo mayormente mencionado como el modo en el que querrían realizar sus viajes. Entre los motivos de esta preferencia, ambos géneros mencionan: la mayor comodidad, rapidez y seguridad ofrecida por este modo de transporte y porque es más fácil y directo el viaje. El 70% de quienes mencionan el aspecto "seguridad" como motivo por el que cambiarían el modo público, son mujeres.

De manera emergente a partir del estudio, fue posible identificar dos campos de análisis vinculados con la inseguridad en el transporte público: uno, el relativo a las situaciones de inseguridad en sí (de acoso, robos y peleas); y otro, el relativo a la gestión del servicio de transporte público. Como parte de este último, se relevaron entre las usuarias y usuarios, preocupaciones específicas, asociadas con los momentos diferenciados del viaje: unas relativas al momento previo al abordaje, vinculadas con la incertidumbre de información sobre el servicio; y otras relativas al momento a bordo del vehículo, vinculadas con la integridad física y las condiciones de prestación del servicio.

Con todo, este trabajo brinda un diagnóstico de situación sobre la inseguridad en el transporte público del AMBA con perspectiva de género, problema inexplorado hasta el momento. Y deja ver a través de sus resultados la importancia de recuperar las percepciones y experiencias de los usuarios como forma de visibilizar la ocurrencia de la (in)seguridad en el transporte público con sus aristas y dimensiones. Asimismo, permite visibilizar el papel del transporte público (y en particular, el de la gestión operativa del servicio) como "parte" de la inseguridad urbana y no sólo "receptor" de un problema ajeno y que lo excede.

7. EXPERIENCIAS RELEVADAS

A nivel nacional se identificaron esfuerzos relevantes para abordar la violencia que viven a diario las mujeres en los espacios urbanos y el transporte, en Rosario, Tucumán, Córdoba, Paraná, Salta y La Plata.

En varias de estas ciudades se realizaron campañas de sensibilización y concientización sobre la ocurrencia de situaciones de acoso en el transporte público.

El objetivo de varias de estas acciones, fundamentalmente, es advertir a las usuarias sobre los tipos de comportamiento inapropiados que pudieran ocurrir en el transporte público e involucrar a la ciudadanía en su conjunto en su compromiso de hacer frente a las situaciones de violencia de género y de acoso.

En general, las campañas se implementaron a través de piezas gráficas (cartelería y afiches) ubicados en las unidades de colectivo y por ejemplo en el caso de Rosario, también en taxis. En algunas ciudades las campañas implementadas incluyen además información sobre cómo realizar denuncias (números de teléfono gratuitos, etc.) y brindan orientación sobre cómo actuar frente a una situación de acoso (a quién avisar, cómo actuar frente al agresor, etc.). Muchas de éstas se diseñaron tomando como insumo la información relevada por encuestas a usuarias de transporte público, realizadas -general- por organizaciones de la sociedad civil. En la Ciudad de Córdoba la encuesta fue realizada por el Instituto de Género y Promoción de la Igualdad, de la Defensoría del Pueblo de la Provincia.

En esta última ciudad, el marco regulatorio de transporte aprobado por Ordenanza municipal, requiere desde 2012 la inclusión de cartelería en las unidades de transporte público, que inste a la prohibición de "roces entre pasajeros".

No obstante los esfuerzos mencionados, y aun cuando el impacto de este tipo de acciones no ha sido medido a través de relevamientos específicos, se observa de manera general, que no han tenido resultados efectivos.



Rosario, Santa Fe
Campaña "No queremos ese apoyo", 2008



Rosario, Santa Fe
Campaña "Si me pasa a mi, nos pasa a tod@s", 2016



Ciudad de Córdoba, Córdoba
Carteles informativos, 2016



Ciudad de Paraná, Entre Ríos
Campaña con cartelería, 2016

Por su parte en Rosario se identificó la experiencia de la aplicación “She Taxi” desarrollada en 2016 por una mujer rosarina, conductora de taxis desde 2009. La aplicación ofrece un servicio de taxis manejado sólo por mujeres. Según su fundadora, la idea surgió con el objetivo de brindar “mayor seguridad” a los usuarios.

Asimismo, y también haciendo uso de las nuevas tecnologías, y aun cuando no fue desarrollada exclusivamente para su uso en caso de violencias ocurridas en el transporte público, en Rosario está vigente desde 2014 la aplicación para teléfono celulares: “Juntas”. La misma ofrece información sobre recursos de emergencia a las mujeres víctimas.

Mientras que en Salta un grupo de diseñadores creó en 2017 una aplicación denominada “Angela te protege” orientada a la prevención de la violencia de género. La misma permite enviar un mensaje a los contactos del teléfono celular seleccionados, sobre la ubicación y el recorrido realizado (opción: “Vuelta a casa segura”). Cuenta además con un botón de pánico, que genera un mensaje que se envía a contactos y al servicio de emergencias.

Con respecto a la participación laboral de las mujeres en sector transporte, en Rosario, se relevó el caso de la Empresa Mixta de Transporte S.A (EMTR), emprendimiento público- privado, que abrió durante 2017 una convocatoria exclusiva para incorporar mujeres a la conducción de las líneas de bus. Este llamado, si bien estuvo dirigido de manera positiva hacia las mujeres que quisieran ejercer roles de conducción de buses, se alinea con la Ordenanza 7.981, aprobada en 2006 por la Legislatura de Rosario, que promueve la participación de mujeres como conductoras del transporte urbano. En 2017 solo se registró una conductora en la empresa EMTR, sobre un total de 1.000 choferes en actividad en la ciudad de Rosario⁴⁴.

A partir de 2018 se prevé la entrada en vigencia del nuevo Sistema de Transporte en Rosario. Con esta modificación se incorporarán entre 250 y 300 nuevos conductores al sistema. En este marco, un grupo de mujeres, en octubre de 2017, reclamó ante el Concejo Municipal, el cumplimiento efectivo de la Ordenanza del año 2006. Si estas acciones fueran consideradas, todas las empresas operadoras de la ciudad, deberían trabajar activamente en la incorporación de mujeres como conductoras.

Por su parte, en la Provincia de Salta, desde 2015 está vigente la obligatoriedad de incorporar un cupo mínimo del 30% de mujeres a la planta de choferes de colectivo, tanto en operadoras públicas como privadas. Esto fue exigido a través de un fallo de la Corte de Justicia provincial. El objetivo de la medida es promover la incorporación de las mujeres como trabajadoras en el sector del transporte. Sin embargo en 2017 de los 2.160 conductores del Área Metropolitana de Salta, 40 son mujeres. Representando solo el 3,6% del plantel⁴⁵.

Es interesante destacar una experiencia particular, identificada en la ciudad de La Plata, Provincia de Buenos Aires, donde una empresa constructora colocó en sus frentes de una obra, cartelera orientada a visibilizar activamente que sus trabajadores habían sido capacitados para no cometer acciones de acoso hacia las mujeres que transitaran por el área aledaña. El texto de los carteles era: “En esta obra no decimos *piropos* a las mujeres”. Señalando la importancia de abordar activamente este tipo conductas, que ejercen los varones, incluso desconociendo que se trata de un acto de violencia.

Por otro lado, en AMBA, se identificaron también ciertos avances vinculados con la incorporación de mujeres como conductoras de buses urbanos. Desde 1998 la empresa operadora “Grupo Plaza” incluyó en el perfil de búsqueda de choferes la posibilidad de que se sumaran mujeres, siendo así la única empresa en el aglomerado que contrata mujeres como choferes. Llegaron a ser 40, pero en 2010 solo

⁴⁴ <https://www.lacapital.com.ar/la-ciudad/las-mujeres-exigen-ser-incluidas-como-colectiveras-los-omnibus-rosarinos-n1473699.html>

⁴⁵ <https://www.eltribuno.com/salta/nota/2017-8-22-0-0-0-pese-a-un-fallo-judicial-menos-del-4-de-los-choferes-de-colectivo-son-mujeres>

representaban el 1% (22 conductoras), del plantel total de la empresa que ronda los 2.000 conductores⁴⁶. Y en 2015 el total se redujo a 15.

A partir de 2011 la Municipalidad de Vicente López, ubicada en la zona norte del Gran Buenos Aires, puso en funcionamiento una línea comunal (Transporte Bicentenario), gratuita y cuyos choferes son en su totalidad mujeres. El servicio se brinda dentro de los límites del partido de Vicente López y particularmente llega hasta Jardines de Infantes y Maternales y al Centro Recreativo de la Tercera Edad, del área de cobertura. Actualmente la línea cuenta con 8 unidades y un plantel de 18, entre conductoras y controladoras.

Resulta llamativo que en AMBA solo se identifiquen dos iniciativas que vayan en este sentido. Algunos operadores del transporte automotor sostienen que la incorporación de mujeres como conductoras requeriría la adaptación de la infraestructura existente en las empresas (vestuarios, baños, etc.) preparadas, hasta el momento, únicamente para que se desempeñen choferes varones. Y dado el bajo nivel de oferta espontánea por parte de las mujeres para acceder al empleo de conductoras, no consideran necesario aun implementar esta transformación en las instalaciones, que requiere inversiones concretas.

Pero no ocurre lo mismo en el ámbito del transporte subterráneo: en 2016, de los 532 maquinistas del subte y el Premetro de Buenos Aires, 427 eran hombres y 105 mujeres (representando el 20%). Y de los 433 guardas: 289 eran hombres y 144 mujeres (33%)⁴⁷.

Siguiendo en línea con la revisión de experiencias de participación laboral de las mujeres en el sector, y en puestos que tradicionalmente han estado reservado a los varones, es interesante mencionar que el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, cuenta en su cuerpo de agentes de tránsito con una representación femenina igualitaria. En la actualidad de los 2.750 agentes, el 54% (1.485 agentes) son mujeres⁴⁸. Asimismo, durante el mes de julio de 2017, de un total de 303 agentes nuevos incorporados, el 66% fueron mujeres.

Entre las iniciativas relevantes identificadas, se identificó la Política Institucional, desarrollada a partir de 2014 por la empresa ferroviaria estatal Trenes Argentinos (SOFSE), responsable de la operación de 5 de las 7 líneas urbanas de pasajeros del AMBA y varias líneas regionales. De los lineamientos de esta Política Institucional se desprende, entre otros, el “Plan de Igualdad de Género”, orientado a generar acciones tanto internas a la propia empresa (de capacitación y sensibilización a los recursos humanos) como públicas, orientadas a mejorar la experiencia de viaje de las usuarias de los servicios. Asimismo se firmaron convenios con el Instituto Nacional de las Mujeres (INAM) y el Instituto Nacional contra la Discriminación, Xenofobia y el Racismo (INADI). También se incluyó el desarrollo de dos campañas, con cartelería, puestos informativos y entrega de folletería en estaciones ferroviarias con importante caudal de demanda. Una de ella se desarrolló en 2015 y se retomó durante 2016; la otra tuvo lugar a principios de 2017. La primera denominada “#PARALAMANO” y la segunda “POR VIAJES LIBRES DE VIOLENCIA”.

Desde el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, y a través del Ministerio de Desarrollo Humano y Hábitat, se desarrolló en 2016 una campaña de concientización sobre todas las manifestaciones de la violencia de género, desde las más explícitas como también aquellas que aparecen de manera velada, como la humillación, la desvalorización, el desprecio o el chantaje emocional. La campaña se denominó *Eso que no vemos también es violencia de género*⁴⁹ e incluyó cartelería en el subte y la vía pública.

⁴⁶ <http://cronicasdelosnadies.blogspot.com.ar/2010/04/las-mujeres-que-manegan-bondis.html>

⁴⁷ https://www.clarin.com/ciudades/conducen-subte-mujeres-cargo-formaciones_0_SkCGGLG-x.html

⁴⁸ Fuente: Subsecretaría de Movilidad Sustentable y Segura, GCBA

⁴⁹ <http://www.buenosaires.gob.ar/noticias/campana-de-concientizacion-sobre-violencia-de-genero>



AMBA
Campaña “#PARALAMANO”, 2015



Ciudad de Buenos Aires
Campaña “Eso que no vemos también es violencia de género”, 2016

Por otro lado, en cuanto a la generación de información que permite indagar sobre la experiencia de viaje de las mujeres usuarias, es relevante mencionar la experiencia de la empresa estatal SBASE. Esta empresa, depende del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires y se ocupa de la administración y el control de la operación⁵⁰ así como de la planificación de la expansión de la red y las inversiones. Desde 2016 implementa una encuesta coincidental periódica, con el objetivo de conocer la incidencia de las situaciones de agresión vivenciadas por las usuarias de este medio de transporte.

También, y en línea con la aplicación del Plan de Igualdad de Género, Trenes Argentinos llevó adelante durante 2017 una encuesta con el objetivo de realizar un diagnóstico sobre la violencia de género en el sistema ferroviario.

Por otro lado, es relevante mencionar que el Ministerio de Transporte de la Nación cuenta con un sitio web (<http://uecmovilidad.gob.ar/category/publicaciones/encuestas/>) desde el cual es posible acceder a los informes y bases de datos de las encuestas de movilidad domiciliaria realizadas tanto en AMBA como en varias áreas metropolitanas de la Argentina. Los relevamientos, realizados entre 2008 y 2013, cuentan con variables que distinguen por género a los integrantes de los hogares que conformaron los marcos muestrales.

Resulta muy importante destacar que en la Ciudad de Buenos Aires (CABA) a partir de 2009 se ha diseñado y contruido, de manera sistemática, infraestructura ciclista segura (segregada del resto del tránsito). En 2017 la red de ciclovías cuenta con un total de 180 kilómetros. Además, desde 2010 está en funcionamiento en la CABA el sistema de bicicletas públicas gratuitas. Ambas medidas han incentivado el uso en general de este modo de transporte sustentable. Según información del GCBA, la realización de viajes de mujeres en bicicleta en la Ciudad se ha incrementado: pasando de representar el 7,2% en 2009 al 26%, en 2017. Sin embargo, al observar el nivel de inscripciones registradas en el sistema de bicicleta públicas, se evidencia que si bien 4 de cada 10 inscriptos en 2017 fueron mujeres, ellas representan solo un tercio de quienes efectivamente utilizan el sistema.

En este sentido, se observa que las organizaciones de la sociedad civil cumplen un rol activo en promover la participación igualitaria en el espacio vial, especialmente incluyendo a las mujeres. Y esto ocurre particularmente en relación al uso de la bicicleta. Desde 2011 la Asociación de Ciclistas Urbanos (ACU), junto con Ciclofamilia, brindan a través de la “Biciescuela”, cursos de capacitación en el uso de la bicicleta para adultos, de los cuales actualmente cerca del 75% son mujeres, y entre ellas, la mitad tienen entre 20 y 30 años. Una de las integrantes de estas organizaciones menciona que ellos encaran sus acciones siempre “motivados por la igualdad” porque observaron, a partir de quienes se suman a participar de la Biciescuela, que “hay todo un conjunto de gente que está fuera del ciclismo urbano (...) y nos revela la situación de desigualdad social [y] de género”.

⁵⁰ Supervisa el AOM (Acuerdo de Operación y Mantenimiento) vigente con el operador privado Metrovías S.A

Asimismo organizaciones de mujeres, entre ellas Mumalá (Mujeres de la Matria Latinoamericana), han colaborado en la visibilización de la situación de acoso callejero que viven a diario las mujeres de la Ciudad de Buenos Aires, y de otras ciudades del país⁵¹. Este importante aporte realizado desde la sociedad civil a partir de relevamientos e informes de resultados, permite evidenciar cómo indagando sobre las situaciones de violencia que viven las mujeres al transitar por el espacio urbano, emerge la conexión con aquellas situaciones ocurridas particularmente en el transporte público y que también afectan la cotidianidad de las mujeres.

La Ciudad de Buenos Aires (CABA) cuenta, desde 2016, con legislación para la “Prevención del acoso sexual en espacios públicos o de acceso público” (Ley 5.742), mediante la cual se busca la prevención y sanción, aun cuando el acoso sea verbal o físico, que hostigue, maltrate o intimide y afecte en general la dignidad, la libertad, el libre tránsito y el derecho a la integridad física o moral de personas, basados en su condición de género, identidad y/u orientación sexual. La Ley estipula además la realización de acciones y campañas de difusión para visibilizar, desnaturalizar y erradicar este tipo de violencia. De esta forma, en la CABA, el acoso callejero es por ley considerado una contravención y entre las sanciones se prevé multas o trabajos de utilidad pública.

Sin embargo, la sistematización de las denuncias y reclamos es uno de los aspectos que mayor debilidad presentan dada la falta de información sobre los mecanismos para llevar adelante estos procedimientos. En este sentido se identificaron algunas iniciativas que podrían posibilitar una articulación de los esfuerzos. En el año 2017, de manera complementaria a la Ley 5742, se creó desde el ámbito legislativo el Observatorio Contra el Acoso de Argentina (OCA), el cual cuenta entre sus atribuciones la responsabilidad de recopilar información sobre las diversas formas de acoso así como la generación de estadísticas. Asimismo desde la Defensoría del Pueblo de la CABA, se creó el Observatorio de Igualdad de Género cuyo objetivo es monitorear e incidir en las políticas públicas de la ciudad. Por su parte la Provincia de Buenos Aires cuenta con un Observatorio de Violencia de Género desde 2010.

Instituto Nacional de las Mujeres (INAM)

A partir de la sanción en 2009 de la Ley 26.485 de ***Protección Integral para prevenir, sancionar y erradicar la violencia contra las mujeres en los ámbitos en que desarrollen sus actividades interpersonales***, el Consejo Nacional de las Mujeres (CNM), organismo creado en 1992, pasa a ser la entidad rectora y encargada de articular y coordinar las acciones que posibiliten el cumplimiento de esta norma, como así también de diseñar las políticas públicas que permitan efectivizar sus disposiciones.

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

Asimismo, y desde septiembre de 2017, se crea mediante el Decreto 698, el “Instituto Nacional de las Mujeres (INAM)”, como ente descentralizado del Ministerio de Desarrollo Social, de nivel nacional, y que recupera y continúa las tareas del CNM. Esta jerarquización del organismo, como Secretaría de Estado, busca acelerar los tiempos administrativos para la implementación de los programas.

⁵¹ <https://issuu.com/lasmumala/docs/informe>

El sistema metrobus

La incorporación del Metrobus es una de las medidas más emblemáticas implementadas durante los últimos años en el AMBA. Consiste fundamentalmente en un sistema que combina líneas de colectivo (bus urbano) pre-existentes, con obras de carriles exclusivos para el transporte automotor, buscando ordenar la circulación y promoviendo el uso del transporte público. Inicialmente se implementó en la Ciudad de Buenos Aires (CABA): el primero se inauguró en mayo de 2011, sobre la avenida Juan B. Justo, ubicada en el área norte de la ciudad. El sistema fue ampliándose y actualmente el Metrobus es parte de la red también en dos municipios del conurbano que conectan con la CABA: Vicente López y La Matanza, y actualmente están en ejecución y proyectados varios corredores en otros municipios del aglomerado.

Su objetivo se orienta a reducir el tiempo de viaje de los pasajeros, aumentar la previsibilidad y contribuir a la seguridad vial. Implica además una mejora de la calidad del espacio público, que incluye la renovación del mobiliario urbano de la zona, la revalorización de las veredas y la mejora de la iluminación. En general, la implementación del Metrobús fue recibida de manera positiva por los usuarios, siendo la disminución del tiempo de viaje el indicador mejor evaluado. De acuerdo con el último informe de resultados de la Encuesta a Usuarios de Metrobus Juan B. Justo (CNRT, 2016)⁵², los aspectos percibidos con alta valoración positiva son: el trato de los conductores y el ahorro de tiempo. Esto se replica asimismo en la evaluación realizada por CNRT en el corredor de Metrobus de la avenida 9 de Julio, inaugurado en 2013.

Esquema 13. Evaluación espontánea de factores asociados al Sistema Metrobus de AMBA



Fuente: Grupos Focales - Ella se mueve segura - AMBA

Según los testimonios recogidos durante los grupos focales, los factores percibidos como positivos por usuarias y usuarios se alinean con lo relevado en las encuestas de CNRT. Sin embargo, entre los aspectos negativos se mencionan: i) en las estaciones están distribuidas las paradas de ciertas líneas, y de noche -cuando la frecuencia se reduce respecto de las horas diurnas- el diseño no permite al usuario optar por otra/s línea/s, dadas las distancias entre las plataformas, ii) algunas usuarias mencionan sentirse “atrapadas” por el diseño, ya que en caso de precisar “correr” ante una situación de agresión “no podés pasar rápido a la calle o correr a un negocio”, como sí sucede en las paradas de colectivo tradicionales, iii) la ausencia de seguridad de manera continua en las estaciones, iv) algunas usuarias expresan tener que caminar más, debido a la distancia entre estaciones.

Las encuestas de CNRT muestran que, en los corredores de Metrobus analizados, 6 de cada 10 usuarias son mujeres. Cifras algo por encima de las relevadas por ENMODA, que muestran que las usuarias del colectivo en AMBA rondan el 56% del total de usuarios de ese modo público.

⁵² <https://www.cnrt.gob.ar/content/estadisticas/automotor>

Ciudad de Rosario: #CaravanaNocturna

En julio de 2017, organizada por el Movimiento de Mujeres de Rosario y otras organizaciones de la sociedad civil de esa ciudad, se realizó la primera Caravana Nocturna de mujeres. El objetivo de este encuentro de mujeres en el espacio público, fue visibilizar la problemática de la inseguridad en la ciudad desde la perspectiva de género, con acento en la vulnerabilidad que sienten las mujeres al salir solas a la calle, especialmente durante la noche.



Fuente: http://sincerco.com.ar/2017/07/30/enimagenes-voces-en-la-caravana-nocturna-de-mujeres/?upm_export=print

Asimismo colaboración tanto del Ministerio de Seguridad de la Nación como del Ministerio de Seguridad y Justicia y la Secretaría de Transporte del GCBA, implementaron a partir de junio de 2017, el piloto del "Plan de Seguridad en Colectivos". El plan incluye la colocación de cámaras en principio en unidades de dos líneas de colectivo del AMBA. Se espera que para cuando el plan esté implementado en su totalidad que haya cámaras en 19.000 colectivos del AMBA que permitan registrar lo que ocurre adentro y afuera. Todas estas filmaciones serán además monitoreadas mediante un sistema de video que entrará en operación durante 2017. El plan tiene como objetivo combatir el delito y mejorar la seguridad vial en el transporte público: las cámaras funcionan fundamentalmente como elemento disuasivo.

Tabla 5. Resumen de iniciativas identificadas en ciudades argentinas

TIPO de iniciativa	AMBA	Rosario	Córdoba	Salta	Tucumán	Paraná	La Plata
Campañas	x	x	x		x	x	
Incorporación choferes mujeres	x	x		x (cupo de 30% de mujeres)			
Incorporación activa mujeres agentes de tránsito	x (CABA)						
Legislación, marco regulatorio, convenios	Acoso callejero (CABA)	Mujer en Sector Transporte (Ordenanza 7.981)	Cartelería preventiva (Marco regulatorio de transporte)	Mujer en Sector Transporte (Fallo Corte Justicia Provincial)			
TICS APP		x		x			
Relevamientos (cuantitativos)	x	x	x		x		
Capacitación personal	x						x (personal de obra)
Abordaje amplio	x (SOFSE)						
CCVT (Cámaras)	x (en colectivos)						

8. RECOMENDACIONES

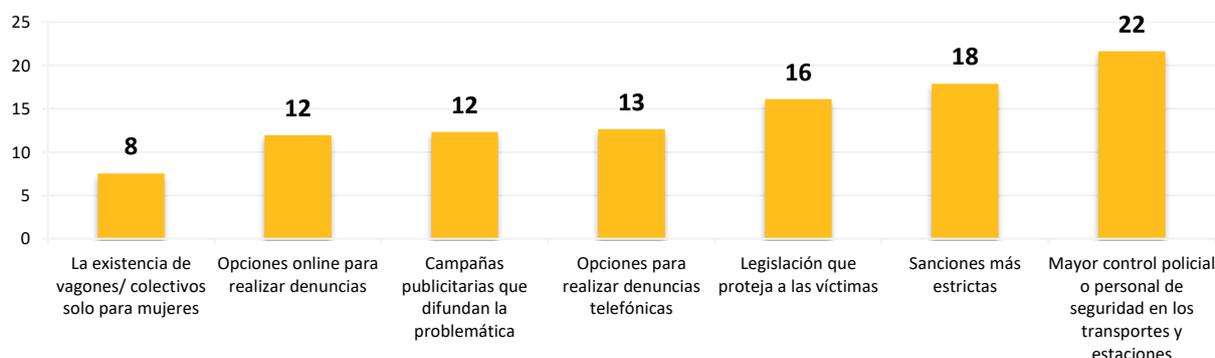
Dada la complejidad y multidimensionalidad de la problemática, resulta preciso incorporar una mirada y reflexión de nivel integral sobre las potenciales soluciones y medidas que podrían dar respuesta a la violencia que viven las mujeres a diario en los medios de transporte público.

Por otra parte, si bien es un fenómeno con diversas aristas, es importante observar que las preocupaciones más salientes se asocian a momentos definidos del *proceso* de viaje: la accesibilidad, la espera y durante el propio desplazamiento a bordo. Y a variables como viajes en hora pico, viajes cuando no hay luz del día (muy temprano o tarde), el día de la semana (si es laboral, fin de semana o feriado), la zona de destino del viaje (si es conocida o desconocida), con quien se viaja (si solo/a o acompañado/a). Esta información puede ayudar a orientar la mirada para brindar respuestas.

A la hora de pensar en medidas concretas, resulta importante recuperar el concepto de violencia definido en la Ley 26.485 y en particular considerar la relevancia otorgada a: i) las afectaciones de manera directa e indirecta que afecten la vida, libertad, integridad física, dignidad, seguridad personal de las mujeres, ii) la ocurrencia en ambientes tanto privados como públicos y iii) que pueden ser conductas que por acción u omisión, se basen en la relación desigual de poder entre mujeres y varones.

Si bien es reconocido el importante avance logrado durante los últimos años en términos de legislación a nivel nacional y local, se observa una distancia en la puesta en práctica de acciones que instrumenten acciones concretas. En general, tanto especialistas como usuarias y usuarios del transporte público coinciden en valorar la existencia de marcos normativos específicos que refieren a la violencia ejercida contra las mujeres y cuyos tipos y formas incorporan la amplitud de los ámbitos de ocurrencia: privados y públicos. Sin embargo, destacan la relevancia de la pronta implementación de las normas vigentes, destacando la prioridad de desarrollar **medidas de prevención y fiscalización** así como la **definición de estrategias y protocolos de abordaje**, que generalmente puede abordarse desde las políticas públicas. Usuarías y usuarios sostienen la importancia de poder realizar denuncias frente a las situaciones ocurridas sin embargo señalan deficiencias del procedimiento debido a que: i) quién recibe estas denuncias -en general la policía- suelen no estar capacitados, ii) resulta difícil contar con testigos y/o información sobre el agresor y además el procedimiento suele tomar mucho tiempo que no suelen disponer quienes se desplazan por motivos que responden a horarios. Y se percibe que los actos de violencia como el acoso suelen ser de menor envergadura que otras violencias y por ello se evalúa la relevancia de denunciar o no. A la vez que hay desconfianza en los usos que tiene la generación de las denuncias, debido a que no se percibe la implementación de soluciones basadas en esta información.

Gráfico 13. ¿Cuál/ cuáles de las siguientes acciones considera que tendrían mayor impacto en disminuir el problema del acoso sexual en el transporte público? Total de menciones de mujeres y varones (En %)



Fuente: Encuesta. ELLA SE MUEVE SEGURA AMBA, 2016-2017. Elaboración propia.

Por otra parte, es relevante el **trabajo articulado entre áreas**. Debieran involucrarse de manera activa en el abordaje de esta problemática fundamentalmente las áreas de transporte y movilidad, seguridad, género, educación y salud. Cada área puede aportar desde su experiencia y fortalecer las propuestas. Y así potenciar medidas que hayan sido implementadas desde algunas de las áreas mencionadas, para tratar la problemática de la violencia contra las mujeres, y que pudieran extender su aplicabilidad al área del transporte.

Es recomendable asimismo el trabajo en soluciones que impliquen **desde su etapa de diagnóstico hasta su implementación, el diálogo y la colaboración de los actores con diversos niveles de injerencia en la planificación y gestión del transporte público**. Entre ellos el sector público (nivel nacional, provincial, local), sector privado (empresas operadoras, constructoras, etc.), organizaciones de la sociedad civil, sindicatos y la academia. Considerando el especial rol del Instituto Nacional de las Mujeres (INAM).

Así, el Estado, actor protagónico en la planificación, implementación y monitoreo de las políticas públicas, puede fortalecer su capacidad y efectividad para abordar la situación de la violencia que afecta a las mujeres que usan de manera cotidiana el transporte público, y que suele ser atendida, a través de estrategias individuales por parte de las propias usuarias, que implica una pérdida de su autonomía y libertad de desplazamiento.

Las empresas, por su parte, podrían fomentar la incorporación de la perspectiva de género al interior de sus organizaciones, formando, capacitando y concientizando a sus recursos humanos. Pueden incluso promover activamente la incorporación de mujeres como parte de sus planteles de trabajadores. Por ejemplo, en las empresas operadoras pueden sumarse en puestos gerenciales, como conductoras, guardas, etc. y en las empresas constructoras pueden integrarse como profesionales, jefas de obra, supervisoras, operarias, etc. Fomentando un enfoque sensible al género en los procesos y la cultura organizacional.

Mientras que las organizaciones de la sociedad civil, así como la Academia generando información, análisis e investigaciones, desde sus roles de incidencia, favorecerían la visibilización de la problemática y la instalación en las agendas tanto mediática como de las políticas públicas.

Respecto de los plazos es necesario también **definir plazos para la implementación de las medidas** así como definir acciones de perfil estratégico y táctico. En plazos entre cortos y medios, las medidas debieran orientarse a buscar una mejora en la percepción de seguridad de usuarias y usuarios del transporte así como en la reducción del número de casos efectivos que se experimentan. Mientras a largo plazo puede esperarse generar cambios de nivel cultural, que incluyan la modificación de actitudes y comportamientos de los varones, así como promover la mayor atención, intervención y solidaridad por parte de la comunidad con esta problemática.

La importancia de establecer una hoja de ruta, incluyendo módulos, facilitaría asimismo el diálogo tanto entre áreas como entre sectores, promoviendo la intervención diferenciada, de acuerdo a los objetivos, prioridades y compromisos, de cada etapa de la implementación.

Luego de una recomendación general sobre el abordaje de una problemática compleja como las situaciones de violencia hacia las mujeres que ocurren en el transporte público, y que involucra a otras áreas y sectores, se sugieren algunas líneas de acción orientadas al sector del transporte y la movilidad.

1. GENERACIÓN Y PROCESAMIENTO DE INFORMACIÓN SENSIBLE AL GÉNERO, PARA COMPRENDER FACTORES Y DIMENSIONES DE LA VIOLENCIA HACIA LAS MUJERES EN EL TRANSPORTE PÚBLICO

Si bien se identifican esfuerzos en la generación de información, especialmente cuantitativa (encuestas a usuarias), es preciso trabajar en aspectos metodológicos de los relevamientos, a fin de sumar la

perspectiva de los varones, así como de asegurar la comparabilidad (preguntas, categorías, períodos de referencia) entre ciudades, a nivel país, región e internacionalmente.

Reconocer la importancia de las agresiones ocurridas en el transporte público: la generación de información ayuda a visibilizar la problemática y sus aristas e iluminar la toma de decisiones

Resulta importante además incorporar metodologías cualitativas (entrevistas en profundidad, grupos focales, etnografías) para ampliar el análisis de las experiencias de viaje de las mujeres y profundizar las interpretaciones. Considerando la relevancia de la complementación con los resultados obtenidos mediante diversas técnicas de investigación, así como incorporar la triangulación metodológica como forma de abordaje, que facilita la validación interna y externa del problema de investigación y robustece las interpretaciones.

Las técnicas cualitativas colaboran en dimensionar el problema. Permiten un acercamiento a las experiencias concretas de quienes se mueven en la ciudad, e incluso de aquellas personas que no se mueven. Para conocer sus necesidades efectivas de desplazamiento y asimismo para conocer sus deseos y capacidades de movilidad. Tradicionalmente se ha considerado al ciudadano promedio y no las diferencias: mujeres que tienen alguien a cargo ya sea niños o niñas, ancianos, personas con capacidades diferentes. Suelen viajar con bolsos, bolsas y/o cochecitos de bebé.

A la vez, es relevante integrar la perspectiva de análisis territorial, con el uso de los Sistemas de Información Geográfica (SIG), que permitiría potenciar y hacer más asertivas y efectivas las respuestas y soluciones.

En particular -y en base a otras experiencias identificadas a nivel regional e internacional- es recomendable la elaboración de cartografía que identifique aquellos puntos de la ciudad que son percibidos como de mayor inseguridad entre las mujeres. Para ello pueden combinarse estrategias cuali-cuantitativas, y el mapeo participativo.

Es importante sistematizar y dar continuidad al relevamiento de información sobre uso del tiempo, así como recuperar la experiencia y aportes desarrollados por otras áreas de trabajo (por ejemplo: la movilidad del cuidado, estudios sobre acoso callejero) que aportan evidencia al ser articulados con los estudios de transporte y movilidad.

Evaluar la incorporación de preguntas y la unificación de indicadores a relevamientos de calidad del transporte existentes y continuos (CNRT⁵³, Trenes Argentinos-SOFSE, SBASE), encuestas a usuarias y usuarios de bicicletas (GCBA, Subsecretaría de Movilidad Sustentable y Segura), próximas encuestas y/o relevamientos (de movilidad domiciliaria, de origen-destino, EPH, EAH) o el Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas.

Reflexionar sobre la relevancia del rol de los observatorios para la publicación abierta y continua de la información relevada. En este marco, es importante considerar la importancia de los Datos Abiertos (Open Data) y Big Data como ejes de insumos para la generación de políticas públicas. Si bien actualmente existe ambigüedad en el uso de términos tales como Datos Abiertos y Big Data, es importante reconocer sus diferencias: Big Data refiere a datos diferentes que pueden contener señales que no estaban disponibles hace unos pocos años y que aún no se sabe cómo leer o usar: el Big Data podría dar respuestas a preguntas que ni siquiera han sido formuladas (Data-Pop Alliance, White Paper Series, 2016). Los desafíos que Big Data genera se asocian a las "3V": volumen, variedad y velocidad de

⁵³ La Gerencia de Calidad y Prestación de servicios de CNRT realiza de manera continua la Encuesta de opinión a los usuarios del autotransporte urbano de pasajeros de la RMBA y la Encuesta de Opinión Metrobus.

los datos. En este sentido, el procesamiento y análisis de la información en tiempo real implica un valor diferente en relación a los registros y datos tradicionales. Asimismo, el Big Data requiere un abordaje multidisciplinario en tanto paradigma en información y comunicación que abarca no sólo su dimensión tecnológica, sino también una dimensión social, económica, política y cultural (Malvicino y Yoguel, 2015). En este marco, la gestión de la movilidad urbana en la Argentina y en la región enfrenta un desafío metodológico en lo referido a la utilización de Big Data: comprender qué es lo que dicen y no dicen los datos tratados en la actualidad y la manera en que se puede optimizar su análisis, teniendo en cuenta que las Metodologías de utilización de Big Data en transporte y movilidad no son inmunes a los problemas de las muestras de datos con los que se han estado trabajando hasta la fecha: validación estadística, sesgos muestrales, correlación e incorrecta imputación de datos faltantes (Yankelevich et al, 2016).

Recuperar y aprovechar la base generada por los canales a través de los cuales se reciben reclamos sobre la calidad del servicio y/o denuncias por hechos de violencia de género (por ejemplo, la línea 144⁵⁴ de nivel nacional o los teléfonos 0-800-66-MUJER y 103⁵⁵, de la Ciudad de Buenos Aires), para incluir el registro de situaciones de acoso ocurridas particularmente en el transporte público. De esta forma se podría disponer de información continua sobre la cantidad de hechos ocurridos y diferenciarlos, por medio de transporte, horario, tipo de situación, entre otros.

2. PROMOCIÓN DE UNA PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN URBANA Y DEL TRANSPORTE SENSIBLE AL GÉNERO

Algunos autores sostienen la importante influencia que genera sobre el comportamiento de las personas el diseño, la calidad y el estado de mantenimiento de los espacios. Por ello, la incorporación de la perspectiva de género a lo largo de todo el ciclo de planificación de proyectos y políticas, favorecerá la construcción de espacios públicos que atiendan las necesidades principalmente de las mujeres, e incluyan las de todos los grupos sociales que hacen uso de los mismos (niñas, niños, ancianos, personas con movilidad reducida, jóvenes y varones). Repercutiendo así en menores oportunidades para que se cometan delitos y reforzando el sentimiento de seguridad de los beneficiarios, a través de medidas que tienen gran impacto en asegurar el acceso igualitario a los recursos que ofrecen las ciudades.

En la ciudad de Viena, Austria, durante la década del 90 del siglo XX, el primer paso para incorporar la perspectiva de género en los proyectos urbanos y las políticas públicas, fue la organización de un exhibición fotográfica denominada: “Quién se apropia de la ciudad. La vida cotidiana de las mujeres en la ciudad” (En inglés: “Who Owns Public Space. Women’s Everyday Life in the City”). Esta muestra describió claramente, desde experiencias diarias, que la seguridad y la facilidad de movimiento eran prioridades reales.

Esto implica que desde las etapas de definición de propuestas y proyectos, donde es preciso realizar estudios para ajustar detalles de los diseños y componentes, es posible involucrar una definición de ciudad y del transporte que involucre a la comunidad en general con sus necesidades, expectativas e intereses, asegurando que mujeres y varones vayan a ser beneficiarios por igual de las mejoras generadas. Evitando de esta manera la perpetuación de las desigualdades resultantes de considerar al usuario como un sujeto neutro o priorizar únicamente los viajes pendulares (hogar-trabajo), motorizados o aquellos producidos en las horas pico.

Hacer foco en la accesibilidad, seguridad y facilidad de movimiento

⁵⁴ La línea 144, se puso en funcionamiento como parte de la implementación de la Ley 26.485. Es gratuita y funciona los 365 días del año durante las 24 horas.

⁵⁵ La línea 103, corresponde al número telefónico de emergencias de la Ciudad de Buenos Aires.

Por ello es importante favorecer la intermodalidad (por ejemplo, considerando guarderías de bicicletas en los centros de transbordo) y la integración tarifaria que tenga en cuenta las necesidades actuales de las mujeres, potenciando además la funcionalidad de los viajes en transporte no motorizado (caminatas y bicicleta). Esto podría traducirse en atender el diseño de las veredas evitando que haya barreras a la circulación y asegurando que sean amplias para favorecer su uso con cochecitos de bebé, sillas de rueda y ancianos con movilidad reducida (bastones, andadores). Proveyendo mayor iluminación, semáforos para peatones y cruces seguros que incluyan asimismo rampas en las intersecciones o espejos, que faciliten la visibilidad, en áreas identificadas como inseguras. Además puede ser un elemento relevante la organización y/o el apoyo a cursos de capacitación en el uso y mecánica de la bicicleta para mujeres.

¿Pero, por dónde empezar? Estas medidas pueden ser implementadas siguiendo un esquema de priorización, planteando por ejemplo proyectos piloto en áreas de la ciudad distinguidas por su mayor visibilidad e impacto, o guiándose por mapeos participativos donde se identifiquen y puedan jerarquizarse las zonas de mayor riesgo.

Propuesta para impulsar un cambio cultural en las tareas diarias de cuidado: implementar una tarifa diferencial para varones que viajen solos con niñas/niños

Es relevante además que cada proyecto evalúe los impactos técnicos, sociales o ambientales, a fin de anticipar medidas que reduzcan o mitiguen sus efectos no deseados. Por ello es recomendable que los estudios de evaluación de impacto socioambiental incluyan particularmente la perspectiva de género, dado que los mismos pueden no tener la mismas implicancias sobre mujeres y varones. Jerarquizar esta tarea puede ser un reaseguro de la incorporación de un “lente” de género en las iniciativas.

Esto conduce y facilita el sostenimiento de la perspectiva sensible al género incluso durante las etapas de ejecución, operación y monitoreo, a fin de dar continuidad al abordaje iniciado durante la gestión inicial y la planificación de las iniciativas. El involucramiento de los beneficiarios y potenciales actores que serán impactados negativa o positivamente, pero que no son necesariamente beneficiarios, es un elemento clave en el éxito de las medidas de mitigación aplicadas. Los organismos de desarrollo como CAF Banco de Desarrollo de América Latina, Banco Mundial o BID, han desarrollado un conjunto de medidas prácticas y útiles a considerar a la hora de implementar proyectos de infraestructura.

Involucrar a las/los potenciales beneficiarios/as en todas las etapas del ciclo de proyecto ayuda a reforzar los efectos positivos y a asegurar su sostenibilidad en el tiempo

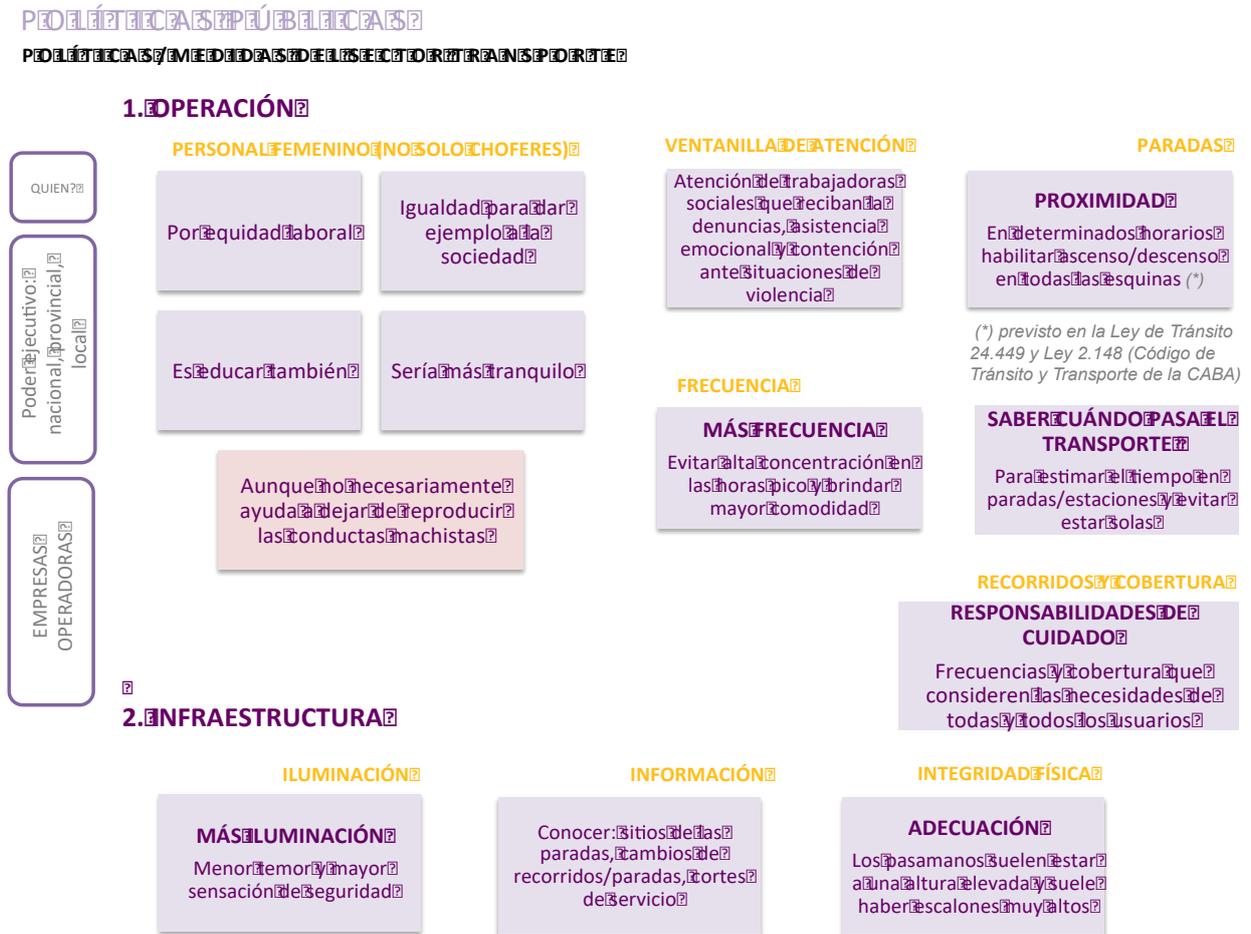
La planificación de la movilidad y el transporte debiera articularse con el funcionamiento de los servicios y actividades de las que las personas hacen uso, es decir que justifican sus desplazamientos. Por ello, es positivo que los proyectos de transporte se dimensionen considerando acciones de otros sectores: planificación urbana y territorial, salud, educación, seguridad, entre otros. En este sentido, es recomendable por ejemplo el desarrollo de soluciones urbanas que combinen la accesibilidad al transporte público para facilitar el acceso a lugares de trabajo y escuelas, con un espacio público seguro, y dotado en la proximidad, de servicios de guarderías y jardines maternos, centros de salud, farmacias.

El transporte debe prever el uso efectivo y satisfactorio de los recursos de la ciudad, asegurando la concreción de los derechos ciudadanos

Lo mismo ocurre con el perfil profesional necesario para llevar adelante el proceso de planificación y gestión sensible al género. Requiere ser interdisciplinario y debe incluirse activamente profesionales mujeres en los equipos. Entre las disciplinas vinculadas a este enfoque se incluyen además de las disciplinas tradicionales (ingeniería, arquitectura, administración, finanzas, economía) un conjunto de

saberes que aportan capacidad y efectividad a los equipos: sociología, antropología, geografía, trabajo y comunicación social, ingeniería o licenciatura ambiental o en ecología, entre otras.

Esquema 14. Sugerencias y propuestas de acciones y medidas



Fuente: Grupos focales y entrevistas en profundidad. ELLA SE MUEVE SEGURA AMBA, 2016-17. Elaboración propia.

3. DESARROLLO E IMPLEMENTACIÓN DE CAMPAÑAS DE SENSIBILIZACIÓN, CONCIENTIZACIÓN Y DIFUSION DE INFORMACIÓN EN EL SECTOR TRANSPORTE

Otra de las recomendaciones emergentes que fue planteada tanto por especialistas como por usuarias y usuarios de transporte público ha sido el desarrollo de campañas. Sin embargo, para favorecer su impacto y efectividad, es relevante definir su objetivo en el corto, medio y largo plazo, su audiencia, asequibilidad y las áreas responsables de la implementación y el seguimiento. Asimismo es importante que sean campañas sostenidas en el tiempo. Para esto resulta relevante considerar el marco normativo vigente y revisar convenios pre-existentes entre organismos, ordenanzas u otros protocolos, que aporten claridad sobre las atribuciones y potencien sinergias y efectividad al trabajo entre áreas. También se recomienda recuperar antecedentes de campañas ya implementadas y que hayan sido evaluadas con impacto positivo.

Puede haber campañas orientadas a sensibilizar, concientizar o difundir sobre las diversas modalidades de la violencia (con ejemplos explícitos) hacia las mujeres que ocurren en el transporte público. Como también pueden buscar visibilizar la importancia social de la reacción conjunta frente a esta violencia, lo que implicaría interpelar a usuarias, usuarios y transeúntes, que suelen no involucrarse en este tipo de situaciones, por desconocimiento de su gravedad o por su arraigada naturalización. Es relevante incorporar como destinatarios especialmente a los varones: señalando la importancia de que la violencia

contra las mujeres es visualizada como un problema del conjunto de la sociedad. Y enfocarse en el daño que genera el agresor.

Por otro lado, las campañas pueden también tener como objetivo informar, es decir, presentar acciones concretas que deben ser transmitidas de manera directa y con claridad a los receptores. Pueden incluir la difusión de números de teléfono, sitios de internet o aplicaciones para hacer denuncias, protocolos de acción o formas de contacto con autoridades o profesionales que provean asistencia, entre otros. Estas campañas potencialmente se articularían con la generación de registros de denuncias y reclamos, que constituyen un elemento clave para el diseño de soluciones efectivas.

ALCANCES

- Visibilizar la situación de violencia que viven a diario mujeres usuarias del transporte público
- Difundir la problemática con ejemplos de situaciones específicas que pueden ocurrir.
- Mostrar cómo se siente una mujer y apelar al involucramiento del conjunto de la sociedad.
- Informar que no es una cosa a la ligera que te acosen. Que la mujer no está sola frente a la violencia. Y sobre todo que no es “su culpa”, que ella “no lo provocó” por su actitud o forma de vestir.
- Presentar estrategias de acompañamiento, protección y/o contención.

El contenido y perfil de las campañas debe responder y ajustarse a información de base, que puede ser obtenida a través de relevamientos de información cuantitativa o cualitativa primaria o fuentes secundarias. Es importante además que se plantee como parte misma de la campaña el monitoreo de su evolución e impacto, para conocer los resultados y poder realizar mejoras, a medida que se observe su llegada al público objetivo. Algunas organizaciones de la sociedad civil han avanzado en el desarrollo de piezas, por lo que el trabajo articulado puede favorecer la potencialidad de estas herramientas.

El 90% de los usuarios y usuarias del transporte público de AMBA utiliza Internet. La mayoría accede de manera indistinta desde el hogar, el trabajo y a través del teléfono celular. Las aplicaciones más utilizadas tanto por mujeres como por varones son principalmente WhatsApp y Facebook. Entre las mujeres se observa un mayor uso de Facebook que entre los varones⁵⁶

Asimismo, deben definirse los canales de comunicación eficaces y mayormente utilizados por los destinatarios (televisión, internet, etc.) y el tipo de formato más efectivo: piezas gráficas (cartelerías, pegatinas ubicadas dentro del vehículo, en paradas/estaciones, en asientos, en tarjetas SUBE, etc.), videos transmitidos por pantallas dentro del vehículo, en paradas/estaciones o a través de aplicaciones web (Facebook, YouTube), audios transmitidos vía alto parlante, con determinada frecuencia.

Según la encuesta de Latinobarómetro realizada en 2016, el 41% de las argentinas y argentinos poseen Teléfonos Inteligentes⁵⁷

El uso de canales online favorece asimismo el desarrollo de vías de comunicación interactivas entre las usuarias y usuarios, y con los responsables del sector. Por ejemplo, el desarrollo de una Aplicación⁵⁸ que permita expresar quejas o denuncias, abierta a los usuarios y que genere estadísticas online sobre

⁵⁶ Fuente: Encuesta - Ella se mueve segura AMBA, 2016-17.

⁵⁷ Para mayor información: <http://www.latinobarometro.org/latContents.jsp>

⁵⁸ Podría recuperarse los avances del sitio web de CNRT: <http://denuncias.cnrt.gob.ar/default/nueva>

situaciones de violencia ocurridas por línea de colectivo, ramal del ferrocarril o línea de subte, habilitaría disponer de una información que puede ser útil tanto para usuarios como para tomadores de decisión.

4. INCORPORACIÓN DE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO EN LOS EQUIPOS DEL SECTOR TRANSPORTE, MOVILIDAD Y SEGURIDAD

En cuanto a la incorporación de la perspectiva de género en los equipos de trabajo, emerge una distinción entre las atribuciones de cada sector.

Prever la incorporación de mujeres en todos los niveles de las estructuras organizacionales, siguiendo por ejemplo una proporcionalidad (ver los casos de Salta y Rosario) o buscando la paridad respecto de la distribución poblacional, podría ser una medida liderada por el área de transporte y movilidad. Sin embargo, para asegurar su sostenibilidad, podría requerir trascender una visión operativa del servicio y alcanzar por ejemplo el rango de ordenanza o ser establecido en marcos regulatorios y/o los nuevos procesos licitatorios (llamados y contratos) para la operación de rutas/líneas de transporte. Es preciso mencionar que si bien especialistas y usuarias señalan que la incorporación de personal femenino en el sector transporte ayudaría a visibilizar, la equidad laboral entre mujeres y varones, podría no resultar suficiente, en tanto no implica necesariamente la reducción de la reproducción de conductas machistas en el ámbito laboral.

Es importante como acción positiva aumentar el reclutamiento, la retención y la promoción de las mujeres en la fuerza de trabajo en todos los niveles de la organización

Algo similar ocurre con la potencialidad que ofrece sumar en el sector seguridad mayor cantidad de agentes de tránsito o policías mujeres, para poner en práctica soluciones o protocolos de acción, ante la violencia ocurrida en el transporte público. Si bien las usuarias consideran que podría mejorar la atención ante situaciones de acoso, es importante sensibilizar y capacitar a las trabajadoras de la seguridad, a fin de que puedan actuar de manera más empática frente a estas situaciones. Puede resultar útil recuperar el informe del “Departamento de Políticas de Género” de la Policía Metropolitana⁵⁹ (antecedente de la actual Policía de la Ciudad), donde se menciona puntualmente la voluntad de trabajar por la transformación de la imagen del policía hacia uno de proximidad, que le permita a la gente volver a confiar en dicha figura e institución.

Por ello, aparece como elemento prioritario la capacitación continua y específica, en perspectiva de género tanto de los equipos de las empresas operadoras, constructoras, así como en los cuerpos de policías, agentes de tránsito o las/los encargadas/os de atención al público, entre otros. En este caso, las atribuciones ejecutivas -al no ser únicamente del sector transporte- involucran también a las áreas de género y seguridad, que son quienes están mejor calificados para poder afrontar este tipo de tareas de formación (por ejemplo: los equipos del **Instituto Nacional de las Mujeres**, la **Dirección General de la Mujer** de la CABA o la **Subsecretaría de Género y Diversidad Sexual** de la Provincia de Buenos Aires). Esto representa un desafío de trabajo articulado entre áreas, sin embargo ya se han implementado algunos avances en este sentido (ver en página 42 la experiencia de Trenes Argentinos-SOFSE). Asimismo implicaría la definición de responsabilidades tanto operativas como presupuestarias para su ejecución.

⁵⁹ Para mayor información:

http://www.buenosaires.gob.ar/sites/gcaba/files/informe_departamento_politicas_de_genero_pm.pdf

9. BIBLIOGRAFÍA

Álzaga, E. (2015). La vinculación entre la planificación y presupuesto del transporte en Argentina. UNSAM, IT. Documentos de Trabajo. Serie: Análisis de Políticas y Planificación del Transporte

Anapolsky, S. y Pereyra, L. (2012). Desafíos de la gestión y la planificación del transporte urbano y la movilidad en ciudades argentinas. Revista Transporte y Territorio N° 7, Universidad de Buenos Aires, pp. 57-75. En: <http://www.rtt.filo.uba.ar/RTT00704057.pdf>

Argentina, Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INDEC). (2017). Encuesta Permanente de Hogares (EPH)

Argentina, Instituto Nacional de las Mujeres (INAM). (2017). Plan Nacional de Acción 2017-2019.

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

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

Argentina, Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INDEC). (2010). Censo Nacional de Población Hogares y Vivienda

Argibay, J. (2009) "Muestra en investigación cuantitativa", Subjetividad y Procesos Cognitivos, vol. 13, núm. 1, pp. 13-29 Universidad de Ciencias Empresariales y Sociales, Buenos Aires

Bergman, M.; Kessler, G. (2009). Vulnerabilidad al delito y sentimiento de inseguridad en Buenos Aires. Desarrollo Económico, vol. 48, núm. 190-191, pp. 209-234.

Calero, A.; Zanino, C. (2015). Uso del tiempo y economía del cuidado. Documento de Trabajo N°8, Ministerio de Hacienda. Secretaría de Política Económica y planificación del desarrollo.

Cámara Argentina de la Construcción (2015) "Las inversiones en el sistema ferroviario argentino. Período 2016-2025".

Clark-Carter, D. (2002), Investigación cuantitativa en psicología. Del diseño experimental al reporte de investigación, México, Oxford University Press.

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

Delbosc A.; Currie, G. (2012). Modelling the causes and impacts of personal safety perceptions on public transport ridership. Transport Policy 24, pp. 302-309.

Falú, A. (2009). Violencias y discriminaciones en las ciudades. En: Mujeres en la ciudad. De violencias y derechos. Red Mujer y Hábitat de América Latina Ediciones SUR, pp. 15-37.

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

Gutiérrez, A.; Reyes. M. (2017). Mujeres entre la libertad y la obligación. Prácticas de movilidad cotidiana en el Gran Buenos Aires. En: Revista Transporte y Territorio No 16, Universidad de Buenos Aires, pp. 147-166.

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

Jirón, P.; Zunino, S. D (2017). Dossier. Movilidad Urbana y Género: experiencias latinoamericanas. En: Revista Transporte y Territorio No 16, Universidad de Buenos Aires, pp. 1-8

Jirón, P. (2007). Implicancias de género en las experiencias de movilidad cotidiana urbana en Santiago de Chile. Revista venezolana de estudios de la mujer. Vol.12. Nº29.

Kessler, G. (2012). Delito, sentimiento de inseguridad y políticas públicas en la Argentina del siglo XXI. En: <http://www.biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/gt/20121123043123/Lainseguridadylaseguridadciudadana.pdf>

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

Lindón, A. (2008). Violencia/miedo: espacialidades y ciudad. En: Casa del tiempo, vol. 4. México, UAM, pp. 8-14.

Manzano.F; Velázquez. G. (2017). Interrelaciones entre ramas de actividad y tamaño de las empresas. Segmentación del mercado de trabajo por regiones y categorías urbanas. Argentina 2010. Revista Pilquén. Sección Ciencias Sociales. Vol. 20, Nº 2.

Muzzini, E.; Eraso Puig, B.; Anapolsky, S.; Lonnborg, T. y Viviana Mora (2017). Leveraging the Potential of Argentine Cities. A Framework for Policy Action, Banco Mundial.

Pereda Marin, S. (1987). Psicología experimental I. Metodología. Ediciones Pirámide, Madrid.

Pimientra Lastra, R. (2000). Encuestas probabilísticas vs. no probabilísticas. Política y Cultura Nº13, Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Xochimilco, pp. 263-276. En: <http://www.redalyc.org/html/267/26701313/>

Quiros, T.; Mehndiratta, S.; Ochoa, C. (2014). Gender, Travel and Job Access: Evidence from Buenos Aires. Banco Mundial, Washington DC. En: <http://siteresources.worldbank.org/INTURBANTRANSPORT/Resources/2014-Feb-5-Gender-and-Mobility.pdf>

Segura, R. (2006). Segregación residencial, fronteras urbanas y movilidad territorial. Un acercamiento etnográfico. En: Cuadernos del IDES, Nº9, Buenos Aires.

Soldano, D. (comp) (2017). Viajeros del conurbano bonaerense. Una investigación sobre las experiencias de movilidad en la periferia. Ediciones UNGS. Los Polvorines.

Universidad Nacional de Tres de Febrero (UNTREF) - CINEA (2016). Ni una menos. Estudio de Opinión Pública para el AMBA. En: http://untref.edu.ar/wpcontent/uploads/2016/06/Estudio_Ni_Una_Menos.pdf

Vozzi, F.; Lafuente Duarte, R. (2017) Desigualdad de género en el mercado laboral argentino actual. Ponencia en Congreso Nacional de Estudios del Trabajo. En: http://www.aset.org.ar/2017/ponencias/6_Vozzi_Lafuente.pdf

Yankelevich, D.; Echague J.; Melani, C.; Nerome, M.; Artopoulos, A. (2016). Big Bang Data en Transporte. Cómo Big Data puede ensamblar soluciones de ingeniería en transporte con la gestión sociotécnica de la movilidad en la ciudad. En: <https://blogs.iadb.org/gobernarte/2016/03/21/big-data-para-solucionar-problemas-de-movilidad/>

Zunino Singh, D. (2014) "Experiencias pasajeras: prácticas y representaciones de la movilidad cotidiana en el Buenos Aires de principios de siglo XX". En: X Jornadas de Investigadores en Historia, Buenos Aires.

