

**(In) JUSTICIAS DE GÉNERO EN LOS TERRITORIOS URBANOS.  
De las omisiones de las mujeres en la planificación del transporte.**

**Ana Falú**  
Consultora ONU Mujeres  
Prof. E Investigadora FAUD UNC Argentina.

**Octubre 4-5 Madrid: Engendering Hábitat III.**

**Introducción**

ONU Mujeres México ha propuesto la realización de un estudio sobre el tema de transporte seguro y acoso sexual a las mujeres, con el objetivo de conocer más sobre el tema, en la búsqueda de mejores argumentos y aportes para la construcción de políticas públicas. Presento esta participación a pedido de ONU Mujeres, y para el abordaje del tema recogeré parte de los desarrollos de la consultoría por mi realizada para ONU Mujeres México. También referenciaré a lo producido para la misma consultoría por COLMEX (Colegio de México) <sup>1</sup>.

En el marco del derecho de las mujeres a la ciudad, interesa especialmente centrar la atención sobre las restricciones para transitar los espacios públicos que experimentan las mujeres y las violencias que contra ellas se ejercen por el solo hecho de ser mujeres en la movilidad por sus ciudades, en sus “estar en tránsito”, en el transporte público. Buscamos aquí dimensionar lo que esto supone en términos de restricción de sus autonomías y derechos, dando luz a los procesos de configuración de injusticias territoriales de género que se expresan en un continuum: desde el propio cuerpo de las mujeres, hasta sus entornos cotidianos, -las plazas, las calles de sus barrios-, llegando a aquellos territorios más amplios, que construyen la ciudad, el conjunto de sus bienes públicos, sus medios de movilidad por la ciudad, el transporte.

Los servicios urbanos, como el transporte, que asegura la accesibilidad y movilidad de la población son parte del conjunto de bienes urbanos que definirán la calidad de vida en las ciudades. Se vinculan al lugar donde se vive y a las actividades que se resuelven. Varios autores desde distintas miradas (Pradilla, 2009; Pérez 2008, Pérez, 2015; Toledo Silva, 2004) refieren al transporte como uno de los servicios urbanos necesarios para la *reproducción de los procesos de acumulación capital* en el sentido estricto para la *reproducción de la población*, sea o no sea fuerza de trabajo. Opera como distribución social de los bienes producidos, particularmente a partir del “lugar” o “lugares” asignados en la ciudad, en relación a suelo urbano y equipamientos (Pérez 2009).

El transporte se relaciona a la conectividad, a la accesibilidad que garantiza la movilidad al conjunto de la población en las extensas ciudades latinoamericanas de baja densidad. Una primera pregunta frente a este punto es de qué manera el sistema de transporte contribuye a la integración social y territorial y si considera los mecanismos de *reproducción de la población*. Subyace, a esta pregunta, un interrogante acerca de la incorporación de las asimetrías sociales, económicas y territoriales de amplios grupos de mujeres en relación a los hombres y a otras mujeres.

---

<sup>1</sup> Diagnóstico Ciudad de México para el Programa “Ciudades Seguras Libres de Violencia contra Mujeres y Niñas” (2015) Coordinado por Arturo Alvarado Mendoza. Equipo investigación: Araceli Nava Navarro, Alejandro Ocaña Medina, Emelina Nava García, Jaime Ramírez Muñoz, Gustavo Urbina Cortés, Serena Chew Plascencia, Susana Esquivel Cortés, Raúl Lemus Pérez, Paulina González Orozco y Úrsula Alanís Legaspi.

La consideración de las necesidades específicas de las mujeres, en particular de aquella mayoría de mujeres desprovistas de condiciones para asegurar ellas mismas esa movilidad, es una condición para su inserción plena en la ciudad social y productiva, y, para posibilitar la satisfacción de sus necesidades, para ejercer sus derechos de ciudadanía. Estas condiciones no solo son cuantitativas, sino de calidad, lo cual implica el garantizar seguridad en el servicio. Lo dicho se reafirma en la evidencia empírica que muestra que la carencia o exclusión de servicios de transporte de base territorial se concentra en la población de menores recursos.

También queremos compartir un conjunto de experiencias promisorias e innovadoras en el transporte que se ocupa de la calidad y condiciones de esa movilidad para las mujeres en sus ciudades, algunas de las cuales han sido implementadas, de un tiempo a esta parte, en nuestra Región LAC. Se trata de un conjunto de experiencias que dan cuenta de la complejidad de las violencias que sufren o temen las mujeres en el espacio público, y más específicamente en el transporte, promoviendo su reconocimiento y des-naturalización. Al mismo tiempo que enmarcar esta problemática en la construcción y consolidación de ciudadanías y por ello, en la responsabilidad del Estado. Las experiencias que abordaremos proponen y articulan nuevas formas de gestión estatal.

### **Derecho de las mujeres a la ciudad y derecho a una vida libre de violencias**

Asistimos en nuestra Región Lac a la configuración de ciudades cada vez más extensas e inasibles, ciudades inacabadas al decir de Sassen (2016), ciudades con evidencia empírica de injusticias territoriales, conformando fragmentos homogéneos en si mismos y de gran diferencia y brecha económica, social y cultural entre los mismos. Dicho territorios urbanos ofrecen por un lado riquezas y las más altas calidades de bienes urbanos, equipamientos y servicios, y por el otro, territorios de extensiones de pobrezas las cuales no son solo económicas, sino de derechos. Derecho a la seguridad, al espacio público, a las vivienda dignas, a servicios de educación, de salud, y entre estos al de moverse, o sea contar con transportes seguros y accesibles. Al decir de Pedro Pérez (2015) en la ciudad capitalista, el papel de los servicios urbanos, sus efectos en la configuración y funcionamientos urbanos y las consecuencias de la integración-exclusión, son un resultado histórico que depende de dos tipos de condiciones: uno estructural y otro propio de la agencia. Estos servicios de uso colectivo son parte de los bienes necesarios de redistribuir y asegurar en condiciones y calidad, también de seguridad, el tema que también nos ocupa y que los ingresos paupérrimos y las distancias de la ciudad extensa latinoamericana no permite acceder ni transitar debidamente.

Parto de una evidencia: la omisión de las mujeres en la planificación urbana, su invisibilización como sujetos de derecho en la planificación de las ciudades, del transporte. Esta comunicación pone el énfasis en las mujeres y las condiciones en las cuales se trasladan, transitan el espacio urbano, van de la casa a los servicios, de la vivienda o lugar en el que habitan al trabajo, cuando lo tienen, a los lugares de recreación, de gestión, entre otros. Es decir, quiero hablar del vínculo entre transporte y accesibilidad, en donde este atributo urbano es un indicador central de calidad de vida en estas ciudades cada vez más extensas y complejas. En este marco, podríamos afirmar que es necesario que tanto planificadores, como expertos y operadores de tránsito identifiquen, conozcan, analicen y propongan alternativas, asumiendo la necesidad de la necesidad de redistribuir servicios; aceptando e incorporando como prioridad construir un transporte accesible, de calidad y sin violencias para mujeres y niñas.

En este sentido, son varias las dimensiones que deben considerarse al respecto: recorridos, lugares de espera, horarios, calidad del servicio, seguridad, costo, tiempos,

entre otros factores que interesa destacar. Partiendo de reconocer la mercantilización actual del sistema de transporte, parece necesario avanzar en políticas gubernamentales o comunitarias que atiendan a la producción de este componente urbano y el impacto del transporte en la reproducción social y la vida de las mujeres.

En estudios desarrollados a fines de los años 90 en Córdoba-Argentina<sup>2</sup>, a partir de encuestas se evidenció que en razón de la lejanía de sus viviendas las mujeres necesitaban en la mayoría de los casos, usar más de un transporte público. El costo y la falta de acceso a otros medios, como automóviles y taxis que quisieran ingresar a sus asentamientos, eran importantes obstáculos para su movilidad, distancias que cubrían caminando, o por dificultad de poder acceder a un medio de transporte o en razones económicas, para ahorrar el costo de un medio de transporte<sup>3</sup>. Esto define las limitaciones que viven las mujeres, en particular aquellas signadas por condiciones económicas de pobreza, de inestabilidad en sus trabajos y con bajos ingresos-, para poder contar con medios de transporte seguros y accesibles.

En América Latina la desigualdad en los entornos urbanos dificulta cada vez más la vida cotidiana en las ciudades. En estas ciudades, de obscuras distancias entre riqueza y pobreza, se observan restricciones diversas. Los desequilibrios económicos y sociales, la falta de una consistente y continua política pública, escasa redistribución, la cual podría ser reparadora de desigualdades. La extensión de las ciudades y la pobreza creciente en los bordes de las mismas, aumentan la dependencia de las mujeres al transporte público. Al mismo tiempo el transporte público disponible no es suficiente para la cobertura de accesibilidad y movilidad al posible mercado de trabajo, a los servicios de cuidado, de salud, de educación, de aprovisionamiento, de recreación, entre otros. Evidencia de esto es la mayor carencia de cobertura en las zonas urbanas, marcadas por la exclusión de parte importante de la población. Recuperando a Emilio Pradilla (1989), el valor de cambio, en la mercantilización del servicio de transporte en dominancia por sobre el valor de uso, tensión vivencial en la cotidianeidad de la vida de las estas personas marcadas por exclusiones. Una distribución de bienes públicos e infraestructuras discriminatorias, desde las cuales se agudizan las condiciones de inseguridad y la percepción del temor por buena parte de la ciudadanía, en particular mujeres y niñas. Inseguridad en las mujeres construida en la instalación del temor, desde la infancia, con prohibiciones potenciadoras de ese temor. Vivencias de experiencias directas o indirectas que se vincular prioritariamente al acoso sexual, lo que puede suceder mientras esperan por el transporte público o mientras caminan hacia o desde las paradas de transporte público, o en el mismo recorrido al interior de trenes, buses o tranvías.

Lo significativo es la falta de valoración de estas desigualdades territoriales, que aumentan las dependencias de la población al transporte público, y en particular la de las mujeres y niñas. Cuando hay algún vehículo que pueda transportar a miembros de un hogar, estos serán usados casi exclusivamente por los varones. Incluso en los hogares bajo responsabilidad exclusiva de mujeres, la observación nos permite afirmar que serán los hijos varones quienes usaran la bicicleta, la moto o el caballo, si fuera el caso.

Nos preguntamos entonces si el transporte público disponible satisface las necesidades de las mujeres, constituyendo una certeza que su tránsito, uso, disfrute, no es igualitario en las ciudades para las personas que la habitan. Se trata de significar estos desequilibrios y restricciones que incrementaran las condiciones y percepciones de la inseguridad y el sentimiento de vulnerabilidad de las mujeres.

---

<sup>2</sup> Falu Ana, Directora. Uso del tiempo y espacio (1996). PID SECYT CONICOR; Uso del tiempo y el espacio urbano: Asimetrías Sociales y de Género (1998), PID SECYT. Equipo de investigación: Susana Ferrucci, Alicia Gutiérrez, Cecilia Marengo, Patricia Morey, Liliana Rainero.

<sup>3</sup> En el momento del estudio Op. Cit. cada recorrido tenía su costo.

Siguiendo a Rod Burgess (2008), investigador escocés, es de cara al proceso de fragmentación urbana el que afecta a los usos del suelo e infraestructuras y transforma las ciudades, particularmente aquellas más abiertas a las fórmulas del neoliberalismo global, en cuya compleja trama se hilan relaciones que se acrecientan las violencias urbanas. Son violencias y discriminaciones que en este inicio del siglo XXI, adquieren modalidades complejas, plurales, diversas, construyendo *ciudadanías de miedo* (Rotker, S; 2000). Estos contextos, configuran injusticias territoriales y de género que limitan y restringen las libertades y autonomías de las mujeres. Injusticias de género que se expresan en un continuum de territorios, desde el primigenio: el propio cuerpo de las mujeres, hasta sus entornos cotidianos, de las plazas, las calles de sus barrios.

En este sentido, garantizar el disfrute de los bienes comunes, implica previamente asumir las diferencias entre mujeres y varones en el uso de la ciudad y también en el de la movilidad y accesibilidad. Este reconocimiento implica detectar los diferentes tipos de barreras que las mujeres confrontan cuando se trasladan, como un primer paso para hacer que los recorridos hacia el transporte, como sus experiencias en el mismo sean seguras para las mujeres y las niñas. En estas barreras es asimismo significativo reconocer las diferencias que atraviesan a las mujeres según identidades y etnias. Las mujeres estamos atravesadas por diversas identidades.

### **La incorporación de las mujeres en la planificación urbana**

Es a partir de pioneras intelectuales, de movimientos de mujeres y feministas, desde Jane Jacobs, a mujeres de la talla intelectual de Saskia Sassen, arquitectas como Anna Boffil, y tantas otras que se reconocen en el esfuerzo conjunto de geógrafas, antropólogas, sociólogas urbanas, arquitectas, planificadoras feministas, y representantes de distintas disciplinas, quienes desde un enfoque de género vienen efectuando desarrollos teóricos e instalando un conjunto de interrogantes centrales, tales como ¿quiénes son los sujetos del derecho a la ciudad y de sus políticas?; ¿quiénes y para quienes son planificadas las mismas?; ¿cómo son construidas material y simbólicamente? ; ¿de qué manera incide la división sexual del trabajo en la planificación y el uso de las ciudades?

En estos nuevos abordajes sobre la ciudad y sus sujetos, confluencia la categoría del derecho a la ciudad de las mujeres, y su derecho a una vida libre de violencias. Desde esta mirada, organizaciones y grupos de mujeres y feministas, bregan argumentando, produciendo datos y nuevas prácticas que visibilicen esta necesidad de incluir la perspectiva de género en la planificación urbana, dando cuenta de las diferencias entre ser hombre y ser mujer, a fin de que el concepto de género se incorpore en los temas urbanos, y se utilice transversalmente en la planificación de las ciudades.

Pese a que este enfoque del derecho a la ciudad de las mujeres y a una vida libre de violencias, viene siendo asumido en términos de políticas estatales, aún se interroga de manera crítica por qué incluir las demandas y necesidades de las mujeres en los temas urbanos. Y en este marco, emerge el derecho de las mujeres a la ciudad, como categoría jurídica y política que permite orientar una praxis al momento de dar cuenta de las fuertes injusticias de género en el territorio urbano, en especial aquella que refiere a la violencia en los espacios públicos.

Así, esta incorporación de las mujeres en la planificación urbana es la más de las veces declarativa y aún débil, siendo necesario distinguir los reconocimientos formales, la retórica políticamente correcta y la realidad de las prácticas y adjudicación de recursos. Las vivencias de las mujeres en las ciudades, en particular aquellas atravesadas por situaciones de pobreza, que no es solo económica, es pobreza de derechos, de servicios, de

educación, de ingresos seguro, de movilidad, de seguridad y no temor a la violencia por el solo hecho de ser mujeres; las hace merecedoras de la atención pública.

En este entramado de dificultades para la vida en las ciudades, un tema particularmente sensible lo constituye la violencia contra las mujeres en la movilidad, el “estar en tránsito” por sus ciudades, y en especial en el transporte, ámbito éste de intensa interactividad social, que en la mayoría de los casos llega al hacinamiento, momentos propicios para el acoso sexual. Esta violencia en el transporte que sufren las mujeres, no puede sino ser vivida como una restricción de su libertad de transitar por lo público, tanto para mujeres como niñas, quienes ven reducidas sus posibilidades de ir a la escuela, al trabajo, a los espacios culturales, de uso y disfrute de sus ciudades.

### **Desigualdad de las mujeres en su tránsito por territorios urbanos**

Las violencias no solo refieren al robo y el asalto, la pandilla que se apropia de la esquina, el acoso sexual y abuso a las mujeres, la red de microtráfico que impone el terror en el barrio, el uso ilegítimo de la fuerza por distintos actores; abarca también el conjunto de injusticias que acarrea consigo la desigualdad, tales como las situaciones de exclusión y penurias. El vacío de derechos humanos y ciudadanos; las violencias que sufren las mujeres por el solo hecho de ser mujeres y que responden a prácticas de poder de un sexo sobre el otro (Falú, 2009).

La desigualdad persistente en Latinoamérica es el contexto en el que se desarrollan y agudizan este conjunto de injusticias territoriales urbanas. El Informe presentado por CEPAL y OXFAM (2016), expresa: *“El impacto destructivo de la extrema desigualdad sobre el crecimiento sostenible y la cohesión social resulta evidente en América Latina y el Caribe. En 2014, el 10% más rico de la población de América Latina había amasado el 71% de la riqueza de la región. Según los cálculos de Oxfam, si esta tendencia continuara, dentro de solo seis años el 1% más rico de la región tendría más riqueza que el 99% restante.”* ....para América Latina, CEPAL (2016:5) da cuenta de que una de cada tres mujeres no tiene ingresos propios y carece de autonomía económica.

Se trata de la construcción de injusticias territoriales urbanas, que devienen en una multiplicidad de desigualdades de género que se expresan en la vida de las ciudades. Y nos interesa especialmente aquellas que sufren las mujeres en la accesibilidad, en la movilidad, en el “estar en tránsito” por sus ciudades, y en especial en el transporte público. Entendiendo este “estar en tránsito” como la puerta de acceso a un conjunto de otros derechos y autonomías, tales las culturales, las de trabajo productivo, las de ocio, etc. Así, a pesar de que LAC posee aproximadamente más del 50% de usuarias mujeres en los sistemas de transporte público, los mismos no se planifican ni diseñan teniendo en cuenta sus posiciones y condiciones en los territorios urbanos.

En términos de discriminaciones de género, la división sexual del trabajo sigue constituyendo un importante obstáculo y aporta en la construcción de la desigualdad, al recaer la mayor proporción del trabajo reproductivo o doméstico sobre las mujeres, aumentando la intensidad del trabajo cuanto más pobre es el hogar. Los datos existentes dan cuenta que las mujeres dedican una mayor cantidad de horas al trabajo total (sumando remunerado y no remunerado), lo cual redundará en entre 2 y 10 veces más de tiempo diario a la prestación de cuidados (a los hijos e hijas, personas mayores y enfermas), y entre 1 y 4 horas diarias menos a actividades de mercado (CEPAL 2012).

Por su parte, si bien las profundas transformaciones socio demográficas de la sociedad latinoamericana parecerían seguir los patrones de las ciudades del mundo desarrollado, emerge nuevamente aquí, como hecho irrefutable, que estas modificaciones no son

homogéneas. Es sobre las mujeres pobres que pesan fuertes patrones de desigualdad, al evidenciarse un aumento mayor de hogares a cargo único de las mujeres en los quintiles más pobres, o en su caso, el hecho de que las mediciones de cantidad de hijos por mujer por quintiles de ingreso, en promedio dan cuenta que las mujeres pobres tienen más del doble de hijos que las mujeres ricas (CEPAL, 2015). Todo lo cual significaría mayor y diversas necesidades de moverse en las ciudades, de transitarlas. Recorridos múltiples, cortos.

La mayoría de las mujeres latinoamericanas así, poseen doble jornada laboral y al ser las cuidadoras por excelencia<sup>4</sup> desarrollan múltiples y diversos recorridos, combinando trabajo, familia y educación, cuidado de la infancia, enfermos, adultos mayores, comunidad y gestiones. Por este motivo por el cual definen su tránsito por la ciudad con trayectos cortos e interconectados lo cual supone una utilización fragmentada del tiempo y el espacio. A diferencia de los hombres, quienes, en general, con mayor ocupación en el mercado formal del trabajo transitan la ciudad en recorridos más lineales y puntuales.

Vemos así que para las mujeres el bien más escaso de sus vidas es el tiempo. Cuando no cuidan en sus hogares, son las cuidadoras de otras personas, siendo el 71% de las trabajadoras de la región empleadas en trabajo doméstico domiciliario, y es aquí, donde el transporte y su accesibilidad se erige en un servicio que potencia los derechos y autonomías de las mujeres, o bien opera como un eslabón más en la restricción de los mismos.

La Carta por el Derecho de las Mujeres a la Ciudad en su apartado 2, en referencia a la movilidad en la ciudad, dice: *“En muchas ciudades y en particular en las de mayor escala donde la necesidad de desplazamientos es mayor, el transporte público es deficiente, especialmente en los sectores más pobres, obstaculizando la búsqueda de mejores alternativas laborales, la participación ciudadana, las posibilidades de recreación y uso del tiempo libre”*. Sigue, diciendo: *“Las necesidades diferenciadas de varones y mujeres en los desplazamientos en la ciudad no son consideradas en las políticas de transporte público. En los sectores más pobres incrementa la exclusión social, aislando a las mujeres en sus viviendas y barrios.”*

El interesante estudio sobre *La violencia sexual hacia las mujeres en el Sistema de Transporte Público de la Ciudad de México* de las investigadoras Fabiola Zermeño y Elizabeth Plácido da resultados muy relevantes. En la muestra analizada<sup>5</sup>, da como resultado relevante que a la mitad de las usuarias algún hombre desconocido las ha tocado o manoseado por lo menos una vez mientras usaban el transporte público. En el último año le sucedió al 39.4% de las usuarias, es decir 443 mil. Casi una tercera parte de las usuarias (29.4%) han presenciado que algún hombre desconocido se toca los genitales frente a ellas, el 22.5% de las mujeres usando el transporte de CETRAM en las estaciones estudiadas, en el último año. Al 15.7% de las usuarias un hombre les ha mostrado los genitales en el transporte público, al 10.7% en el último año, esto significa que se lo han hecho a 121 mil mujeres.

---

<sup>4</sup> Según estudios de uso del tiempo en América Latina las mujeres en el tiempo total de trabajo (productivo + reproductivo) usan en México 22 horas más por semana que los hombres. INEGI <http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/proyectos/encuestas/hogares/especiales/enut/presentacion.aspx>

<sup>5</sup> Estudio cuantitativo del fenómeno de la violencia sexual que padecen las mujeres usuarias del transporte público en el DF. Encuesta de percepción de mujeres de 15 años y más, usuarias de los principales medios de transporte. Lugar de levantamiento: 3 CETRAM más importantes de la ciudad, Estaciones de: Indios Verdes, Pantitlán y Taxqueña (44% de usuarias/os diarios).

Al menos a 752 mil usuarias de los tres CETRAM (66.9%), hombres desconocidos se les recargaron con el cuerpo con intenciones de carácter sexual. En el último año esto le ha sucedido al menos a 651 mil usuarias (57.9%). Revistiendo un carácter peligroso, frente a fenómenos como la trata, es de notar que 8.0% de las mujeres se han percatado de que hombres desconocidos les han tomado fotografías del cuerpo sin su consentimiento, al 6.6% esto les ha ocurrido en el último año (64 mil mujeres). En la generación del temor que puede llevar a que las mujeres hagan abandono del espacio público, o teman usar el transporte, es de destacar que el 15% de las usuarias han sido perseguidas por hombres para atacarlas sexualmente. Al 10.4% le ha ocurrido esta situación en el último año, lo que representa 117 mil mujeres perseguidas. Difícil de creer y por ello tan significativo contar con información fehaciente, es que Al 2.1% de las usuarias de estos tres CETRAM las han obligado a tener relaciones sexuales (**han sido violadas en el transporte público**). Esto le ha ocurrido al 1.4% de las usuarias en el último año.

Por lo dicho y en el marco de cifras expuestas, se evidencia una configuración territorial doblemente injusta para las mujeres pobres, la cual se vincula con la accesibilidad a los bienes públicos de sus ciudades, a los servicios de cuidado, de transporte. Esto es, las injusticias se agudizan cuando las mujeres no pueden costear el transporte, o en razón de la lejanía de sus viviendas, precisan de más de un transporte público para moverse. Son estas mujeres también las que no pueden acceder a medios privados de transporte –de cualquier tipo- ni pueden proponerse el uso de automóviles y taxis. Estas son algunas de las limitaciones que viven, en particular, las mujeres signadas por condiciones económicas de pobreza, de inestabilidad y bajos ingresos-, que son las que como vimos tienen más hijos, para poder acceder a medios de transporte seguro y accesible. Es decir, en la función de la forma urbana misma, y el funcionamiento de la ciudad, el transporte se constituye en un obstáculo para el acceso de las mujeres a otros bienes comunes. En la observación empírica se hacen más perceptibles estos obstáculos al analizar los procesos del trabajo total, es decir el trabajo productivo que genera ingresos y el reproductivo que se invisibiliza –a cargo casi exclusivamente de las mujeres-, en función de los procesos de producción en y de la ciudad. Todas cuestiones centrales para lograr inclusión social en la vida urbana, en las ciudades.

### **El transporte hace posible y accesible un conjunto de oportunidades.**

Una primera dimensión bajo la cual es posible analizar el modo en la cual el transporte contribuye a la construcción de estas desigualdades e injusticias de género en los territorios urbanos tiene que ver con el modo en que se encuentra diseñado, en relación a recorridos, horarios de frecuencias, tipo de unidades, diseño y materialización de los lugares de espera, todo lo cual no es neutro. Así, entendemos que el modo bajo el cual es configurado en términos de servicio público, aporta a agudizar (o no) las consecuencias negativas y desiguales de la división sexual del trabajo (productivo/reproductivo).

El transporte es la puerta de acceso a un conjunto de oportunidades, de accesos a los servicios de salud, de educación, de participación para las mujeres. Asimismo, mujeres y hombres tienen diferentes necesidades de viaje y de transporte, y se enfrentan a diversas limitaciones en términos de accesibilidad al mismo. Los datos existentes dan cuenta que las mujeres viajan más y hacen viajes más cortos y múltiples que los hombres. Por ejemplo, un estudio efectuado en Buenos Aires, Argentina (BID, 2016) da cuenta que cuando una familia decide tener hijos la carga de viaje es asumida por la mujer en el hogar, pasando de 1,57 viajes diarios a 1,78. Mientras los viajes de los hombres permanecen constantes en 1,73 con o sin hijos. Por su parte, otro trabajo realizado en Santiago de Chile (BID, 2016), revela que los viajes para abastecimiento, salud y/o recoger a alguien representan casi la mitad de los viajes realizados por mujeres, mientras que solo la quinta

parte de los traslados de los hombres. Por su parte, los viajes al trabajo representan más del 35% de los viajes masculinos, y solo 15% de los femeninos.

El hecho de que la movilidad urbana no aborde estos diferenciales usos que efectúan hombres y mujeres en sus viajes posee un impacto negativo en el desarrollo económico de las naciones, al restringir la capacidad de las mujeres de generar sus propios ingresos, manteniéndolas aisladas y no permitiendo una salida a los círculos de pobreza (Banco Mundial, 2010). Al mismo tiempo, propicia el confinamiento de las mujeres en sus barrios.

Otra de las dimensiones, que especialmente nos interesa desarrollar, se relaciona con el modo en el cual el transporte se inscribe en la construcción de las injusticias de género en los territorios: las violencias que tienen ocurrencia en el espacio público. Partimos aquí, del supuesto de un continuum en las violencias que se ejercen hacia las mujeres — agresiones, acoso sexual, violaciones, asesinatos—, que tienen lugar tanto en el mundo privado como en el público, en el hogar, en las calles, en los medios de transporte. Es este espacio urbano, sea público o privatizado, es el soporte físico y de base cultural donde se despliegan, viven y sufren estas violencias.

La antropóloga argentina Rita Segato (2014) señala que la violencia sexual contra las mujeres debe ser analizada y comprendida en el marco del espectro bélico del siglo XXI. Esta sorda guerra, afirma Segato, se parece más a la anterior al tratado de Westfalia que a las guerras de la Modernidad, en tanto no hay declaración entre Estados ni para el inicio ni para la rendición. Violencias permanentes en orden a la globalización, a la desdelimitación nacional, de Estados sin frontera, y de comunidades y organizaciones sin Estado, lo cual implica, entre otras cuestiones, no estar referenciados a un territorio ni a sistemas de autoridad reconocidos. Ante esa pérdida, la nueva territorialidad, en su más ancestral significado, se configura en el cuerpo de las mujeres. El territorio que se disputa y se convierte en blanco de los ataques entre enemigos, es el cuerpo de las mujeres. Las mujeres son así, el territorio en disputa.

En ese horizonte, nuestra autora, avizora un Femigenocidio: *“A pesar de todas las victorias en el campo del Estado y de la multiplicación de leyes y políticas públicas de protección para las mujeres, su vulnerabilidad frente a la violencia ha aumentado, especialmente la ocupación depredadora de los cuerpos femeninos o feminizados en el contexto de las nuevas guerras.”* (Segato; 2014:17) Los datos en este sentido, señalan a Honduras con un número preocupante en 2014 de 531 feminicidios, constituyéndose con el más alto número total de feminicidios, alcanzando una tasa de 13.3 por cada 100 000 mujeres. En segundo lugar se ubica Argentina, con un número de 225, y le sigue Guatemala con 217<sup>6</sup>.

Tal como fuera señalado, un punto particularmente sensible lo constituye la violencia contra las mujeres en el “estar en tránsito” por sus ciudades. Esta violencia en el transporte que sufren las mujeres y las niñas, no puede sino ser vivida como una restricción de su libertad de transitar por lo público, como obstáculo para ir a la escuela, al trabajo, a los espacios culturales, para el uso y disfrute de sus ciudades.

Reaparece así de manera decisiva el rol del Estado. No hay aproximación posible, al parecer, de alternativas de mejoramiento de estas condiciones si no es con un compromiso y papel sustantivo del Estado para garantizar derechos, en particular de los Gobiernos Locales.

El tránsito de las mujeres en sus territorios urbanos provoca entre otras las siguientes cifras: en Lima 9 de cada 10 mujeres entre 18 y 29 años ha sido víctima de acoso callejero,

---

<sup>6</sup> <http://oig.cepal.org/es/indicadores/femicidio>

y en Bogotá y Ciudad de México 6 de cada 10 mujeres ha vivido alguna agresión en el espacio público (Rozas Balboltin y Salazar, 2015).

Por su parte, datos que surgen de una encuesta de la Fundación Thomson Reuters asegura que las ciudades latinoamericanas poseen los sistemas más inseguros y peligrosos para las mujeres<sup>7</sup>. La encuesta clasificó a Bogotá como la ciudad que tiene el transporte público más inseguro para las mujeres, le siguen la Ciudad de México, Lima y Delhi, en las cuales las mujeres viajan temerosas y asustadas después del anochecer.<sup>8</sup>

Un estudio efectuado en la ciudad de Córdoba, da cuenta que un 74,5% de las mujeres que reconoce haber sufrido comportamientos corporales invasivos para su intimidad, como toqueteo o apoyos, y señala el medio de transporte colectivo como el lugar predominante para esta situación<sup>9</sup>. Se trata de estudios muy novedosos y aun escasos que se necesita ampliar y profundizar.

Un reciente estudio efectuado por Galiani y Jaitman, (2016)<sup>10</sup> para el Banco Interamericano de Desarrollo (IADB) analiza cómo la violencia distorsiona las decisiones de movilidad de las mujeres en la región, limitando su posibilidad de utilizar el transporte público y afectando así sus posibilidades de empleo, entre otras. Los datos revelan que la violencia contra la mujer en el transporte público es una realidad cotidiana: 2 de cada 3 mujeres en Asunción y Lima sienten que es inseguro viajar en el transporte público y 4 de cada 5 se sienten inseguras al viajar solas de noche. Por su parte, el acoso sexual representa un problema importante en la vida de las mujeres pues alrededor del 22% de ellas fueron víctimas de ese delito (o lo presenciaron) en el transporte en Lima en los últimos 12 meses y el 10% en Asunción, mientras que 49% de las pasajeras en Lima y el 36% en Asunción fueron acosadas verbalmente, físicamente o mediante gestos por un hombre alguna vez en su vida en el transporte público.

Más allá de las cifras, lo cierto, es que las consecuencias del acoso sexual en el espacio público y en el transporte que sufren las mujeres son devastadoras, provocan cambios en su autoestima y crecientes sensaciones de vulnerabilidad (Horii / Burgess, 2012); sentimientos de enojo, disgusto (Jafarova, Campbell & Rojas, 2014); ansiedad, agitación, humillación (Fahmy, Abdekmonen, Hamdy & Badr, 2014); se autoperceben como objetos y frustradas ante la impotencia de las situaciones que les tocan vivir (Dhillon & Bakaya, 2014); el temor afecta sus condiciones de vida cotidiana como el sueño, la alimentación y la socialización cotidiana.

El acoso sexual, el hostigamiento sexual y la violación afectan los Derechos Humanos básicos, especialmente los referidos al Derecho a la Dignidad y el Derecho a la Igualdad, por lo cual debemos comprender que en aquellos países donde más baja incidencia política y cultural tengan los DDHH menor será también la conciencia y la protección a los DDHH de las mujeres en términos de igualdad, equidad y contemplación de la

---

<sup>7</sup>Laura Leonelli Morey. *Las ciudades latinoamericanas tienen los sistemas de transporte público más peligrosos para las mujeres* La Voz del Interior, Córdoba, Argentina. 30.10.2014

<sup>8</sup>El Ranking de las ciudades con transporte público más inseguro para mujeres (la primera es la peor; la última, la mejor): 1) Bogotá (Colombia); 2) Ciudad de México (México); 3) Lima (Perú); 4) Nueva Delhi (India); 5) Yakarta (Indonesia); 6) Ciudad de Buenos Aires; 7) Kuala Lumpur (Malasia); 8) Bangkok (Tailandia); 9) Moscú (Rusia); 10) Manila (Filipinas); 11) París (Francia); 12) Seúl (Corea del Sur); 13) Londres (Inglaterra); 14) Beijing (China); 15) Tokyo (Japón); 16) Nueva York (Estados Unidos)

<sup>9</sup> Informe de violencia urbana hacia las mujeres en la ciudad de Córdoba producido por el Defensor del Pueblo. (2012) Citado en: Percepciones de los varones sobre el acoso Callejero hacia las mujeres. Defensor del Pueblo de la Provincia de Córdoba. (2016)

<sup>10</sup> <http://focoeconomico.org/2016/04/30/la-violencia-de-genero-en-el-transporte-publico-la-experiencia-de-america-latina/>

problemática. Los mismos no pueden ser vistos como comportamientos ligados a anomalías, patologías o desviaciones de sujetos aislados o solitarios. Por el contrario, se trata de pronunciamientos sociales, ecos ancestrales de comportamiento patriarcal jerarquizante, fundados en la concepción de superioridad de los varones sobre las mujeres y expresados en el cuerpo de los hostigadores y de las hostigadas.

Es a modo de dar cuenta de estos contextos de violencias contra las mujeres, que parece extenderse un consenso de carácter general y público, en torno la necesidad de construir ciudades, espacios públicos, territorios urbanos igualitarios, libres de violencias. Siendo una apuesta central el construir ciudades democráticas, ciudades para todos y todas, ciudades inclusivas, vitales, vivibles "Ciudades compartidas", como expresan María Ángeles Durán y Carlos Hernández Pezzi: precisamente lo contrario de ciudades amuralladas, por muros reales o imaginarios, donde la concepción de seguridad es el encierro como protección, con su corolario de vaciamiento del espacio público y consolidación de tendencias en el sentido exactamente contrario al de consolidar vínculos cívicos.

### **Las experiencias promisorias**

Los sistemas jurídicos internacionales de derechos humanos han reconocido al derecho de las mujeres a vivir una vida libre de violencias, tanto en los ámbitos privados como en los públicos, como uno de los desafíos prioritarios para las democracias en América Latina y en el mundo. Hasta el momento, han contribuido a lograr avances en torno a estas violencias, arraigadas en largas tradiciones culturales que perviven naturalizadas, instrumentos regionales e internacionales como la ya reconocida "*Convención de Belém do Pará*" y la Convención sobre la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra la Mujer –CEDAW–, junto a sus Protocolos Facultativos. Estas herramientas expresan el consenso por parte de los Estados acerca de la necesidad de monitorear toda forma de discriminación y de violencia contra las mujeres a la vez que destacan que la violencia contra las mujeres constituye un problema público y prevalente, meritorio de acciones estatales para lograr su prevención, investigación, sanción y reparación.

En las últimas décadas, las políticas a favor de la igualdad de derechos y oportunidades para las mujeres, y la igualdad de géneros, han contado también con importantes avances. Sin embargo es innegable también que mayoritariamente las decisiones estatales en este sentido quedan más en la retórica de las iniciativas, con baja asignación de presupuesto y continuidad en la acción gubernamental.

Aun así, es interesante destacar en el campo de los derechos de las mujeres, procesos positivos e iniciativas innovadoras que han comprometido a los gobiernos de las ciudades, y han logrado avanzar en el reconocimiento y la acción en torno al continuum de violencia que viven las mujeres en las ciudades, ampliando también la noción de violencia contra las mujeres de aquella ejercida en el espacio doméstico. En América Latina podemos dar cuenta de casos paradigmáticos como lo son México DF, Bogotá, Medellín, ciudades que han sido incluso premiadas por su gestión en materia de igualdad de géneros.

En torno a las experiencias en particular han identificado el servicio del transporte público como un núcleo crítico de intervención en torno a la violencia contra las mujeres, si bien incipientes, son cada vez más numerosas las iniciativas que durante los últimos años vienen desarrollando tanto en América Latina como en otros lugares del mundo. En este acumulado de experiencias contamos ya con, al menos, tres niveles de iniciativas: Prácticas innovativas, Prácticas exitosas y Buenas Prácticas replicadas<sup>11</sup>.

---

<sup>11</sup> Falú, Ana (2015) Informe consultoría Acoso Sexual en el transporte público. Onu Mujeres México. Prácticas innovativas: si bien no existe suficiente evidencia o evaluaciones formales sobre la misma, éstas han sido testeadas, teniendo el modo de abordaje que la misma propone una fuerte lógica que puede dar cuenta de su efectividad en el marco de determinados criterios. Prácticas exitosas demostradas: se trata de prácticas que

Estas experiencias consisten en:

1. Programas y Proyectos que vinculan violencia contra las mujeres y espacio público, como el Programa Regional Ciudades sin violencia contra las mujeres, ciudades seguras para tod@s, de la Red Mujer y Hábitat, o el Programa de UN-HABITAT “Ciudades más Seguras”.
2. Políticas de Estado, como la del Gobierno de la Ciudad de México con el liderazgo del INMujeres, con el apoyo de ONU Mujeres México, una iniciativa específicamente diseñada para abordar acoso sexual y transporte público. Sumada al Programa Interinstitucional *Viajemos Seguras* en el Transporte Público de la Ciudad de México. Política que continúa profundizando en sumar instrumentos tales como la adaptación del *safetypin*<sup>12</sup>
3. Campañas para la prevención de la violencia contra las mujeres en el espacio público y específicamente los diseñados para abordar acoso sexual y transporte público. Como por ejemplo la Campaña “Mujeres por la Ciudad” desarrollada en América Latina por la Red Mujer y Hábitat, el proyecto New Yorkers for Safe Transit (NYFST) o el proyecto Blank Noise, desarrollado en India.
4. Sistemas de producción, registro e información referidos a violencia contra las mujeres en el espacio público; Acoso sexual y transporte público. Algunos ejemplos son el Observatorio Ciudades, Violencias y Género, del Programa Regional Ciudades sin Violencia hacia las Mujeres. Ciudades Seguras para todos, de la Red Mujer y Hábitat y el Observatorio Contra el Acoso Callejero (OCAC) de Chile.

Estas experiencias buscan dar cuenta del conjunto de las violencias contra las mujeres en el espacio público, y específicamente en el transporte, promoviendo su reconocimiento y desnaturalización. Al mismo tiempo buscan desprivatizar la problemática, incluyéndola en el foco de la discusión sobre la ciudadanía y por ende en términos de responsabilidad del Estado, buscando proponer y articular nuevas formas de gestión estatal, diferentes a los modos tradicionales que han imperado.

Desde enfoques técnicos, entendidos como objetivos y neutrales, el Estado enfocó su atención a poblaciones entendidas como homogéneas, suponiendo un sujeto central por antonomasia: el hombre. La irrupción de las mujeres en su carácter de ciudadanas en la arena estatal, supone dejar de lado estas viejas premisas, imponiendo una nueva lógica de actuación, entre otras, la integralidad, la inter-sectorialidad, la inter-gubernamentalidad. Todo ello requiere una fuerte tarea de coordinación, y por supuesto una progresiva institucionalización de este conjunto de premisas, y fundamentalmente la participación de las mujeres.

Partiendo de esta premisa, las experiencias de intervención en torno a las violencias contra las mujeres en el transporte público resultan promisorias cuando se fundamentan en:

- ✚ **La integralidad de su enfoque**, ya que establecen vinculaciones entre la violencia en el espacio privado y la violencia en el espacio público como parte de un continuum, articulando promoción de derechos, prevención y atención de la violencia. Esto significa cuestionar la dicotomía tradicional privado-público y la asociación espacio

---

han demostrado resultados concretos y que sus características la vuelven transferible en otros escenarios o situaciones. Buenas prácticas replicadas: se ha demostrado que estas experiencias funcionan y tienen los resultados deseados en diferentes escenarios y configuraciones.

<sup>12</sup> SafetiPin es una aplicación de seguridad móvil gratuita, basada en mapas, que tiene por objetivo hacer de las ciudades sitios más seguros para las mujeres. Surge originariamente en India, con la participación de la Dra. Kalpana Viswanath, co-fundadora de ASL Safetypin. En 2014, en aras de favorecer la sostenibilidad de esta estratégica iniciativa, ALS, los gobiernos de las ciudades de Nairobi, Nueva Delhi y Bogotá, así como ONU-Hábitat, iniciaron el desarrollo de la iniciativa “*Usando Safetypin para construir ciudades más seguras para las mujeres*”, en el marco de la convocatoria “*Conoce tu ciudad*” de Cities Alliance.

privado / violencia intrafamiliar, espacio público / violencia urbana-seguridad ciudadana.

- ✚ **Su legitimidad**, ya que son prácticas reconocidas como exitosas por los/as actores/as claves del territorio donde se desarrollan. Además, se tiene en cuenta si éstas responden a un proceso participativo.
- ✚ **Su foco es la promoción de derechos.** Lo que se promueve, previene, repara son los derechos de las mujeres a una vida libre de violencias, dando cumplimiento así a los diversos compromisos internacionales adoptados por los diferentes estados en el ámbito nacional, regional y local en materia de igualdad de género.
- ✚ **El enfoque multisectorial, interdisciplinario e interinstitucional de sus intervenciones**, ya que trata de que diversos sectores, organizaciones y disciplinas trabajen en conjunto en la temática: Ej. Policía, salud, poder judicial, servicios apoyo social deben trabajar en conjunto.
- ✚ **Propone articulaciones multi-niveles.** Vinculación /articulación de las acciones en distintos niveles: si se actúa a nivel local, que incida en el nivel nacional; si se trata de una política o programa de nivel nacional, que tenga traducciones concretas a nivel local, incidiendo en la vida cotidiana de las mujeres y sus relaciones.
- ✚ **Se fundamenta en la colaboración entre actores.** Coordinación y concertación (incorporación de todos los sectores –público, no gubernamental, académico, empresarial, religioso, etc. –, discurso compartido, definición de intereses y campos de acción en conjunto, promoción de valores universales). Partenariados con los gobiernos locales, la policía, la escuela y otras organizaciones.
- ✚ **Focaliza en algunos actores**, ya que en particular los/as jóvenes, varones y mujeres resultan actores relevantes en el tema de la violencia urbana.
- ✚ **Parte del principio de participación.** Demostraciones de esfuerzos de empoderamiento sostenido de las mujeres y sus organizaciones, participación activa de las mujeres para los procesos de apropiación local y articulación inter-redes. Diversidad en términos de perspectivas, necesidades y culturas diferentes de las mujeres.
- ✚ **Propone y alcanza impactos demostrables:** Un enfoque relevante que demuestra un buen análisis del problema (s) y las intervenciones apropiadas para abordarlos. Resultados y Objetivos claros y realistas, líneas de responsabilidad, plazos y respaldo financiero, incluyendo herramientas que pueden usarse en otros contextos.
- ✚ **Propone acciones viables y sostenibles:** apuesta a cambios duraderos a nivel político y legal o de marcos institucionales, en la apropiación por parte de los actores implicados superando cambios de administración en el tiempo y mostrando el compromiso de los valedores principales de la iniciativa, cambio de culturas institucionales, en la creación de capacidades entre los actores implicados para continuar el trabajo, en la creación de un ambiente más favorable a la promoción de la igualdad de género, etc.
- ✚ **Genera innovaciones y aprendizajes:** plantea elementos innovadores y creativos para la promoción de la igualdad y la seguridad de las mujeres, pero también aprendizajes para su propia experiencia y para otras para mejorar la incorporación del enfoque de género en las diferentes fases de una iniciativa.
- ✚ **Apunta a la transferencia o replicabilidad:** desarrollada elementos (experiencias, procedimientos, políticas, ideas, metodologías, instrumentos, etc.) que pueden ser transferibles y resultar ejemplos útiles para adaptar a otras prácticas en otros contextos, tomando en cuenta sus particularidades.

Si bien la mayoría de los programas, son iniciativa y se llevan a cabo por organizaciones de la sociedad civil, ONG's, que buscan comprometer a los gobiernos locales en la problemática, hay excelentes políticas detectadas como la de la Ciudad de México (ex D.F.).

La experiencia mas emblemática desarrollada por un gobierno local, propuesta y aplicada de manera continua en mas de una década y por su carácter pionero, lo constituye el

Programa “Viajemos Seguras en el Transporte Público de la Ciudad de México”, del gobierno del Distrito Federal, una iniciativa importante de articulación entre la protección a la seguridad de las mujeres usuarias del transporte público (principalmente el Metro), y la administración de la justicia ante las agresiones que se ejercen contra la integridad física y sexual de las mujeres.

También es interesante mencionar la experiencia de Perú, en lo que se refiere a legislación en torno al transporte y el acoso sexual, habiendo sancionado en marzo de 2015 la primera ley sobre acoso sexual callejero de la región. Según la norma, el acoso sexual callejero puede manifestarse a través de actos, comentarios e insinuaciones de carácter sexual, así como de tocamientos indebidos o roces corporales en el transporte o lugares públicos y exhibicionismo.

Otras de las líneas de programas que se muestran como innovadoras, es la de las iniciativas focalizadas en interpelar las conductas masculinas, en ese sentido encontramos un conjunto de valiosas estrategias hacia la construcción de nuevas masculinidades. Lo interesante es el trabajo que algunas iniciativas desarrollan con adolescentes y jóvenes hombres, para consolidar nuevos paradigmas. Las herramientas desarrolladas (manuales de capacitación) difundidas en instituciones educativas y las campañas de sensibilización dirigidas a auditorios masculinos para cuestionar la construcción de la masculinidad constituyen un aporte con posibilidades de llegada masiva.

Por otra parte, también en torno a los sistemas de información se presentan grandes desafíos y algunos avances importantes. La información en el campo de la seguridad ciudadana bajo un enfoque de género y derechos humanos sigue siendo aun débil y fragmentada. El gran reto sigue siendo poder contar con indicadores o metodologías que permitan cuantificar el problema de la violencia en el espacio público y privado y que aporten insumos para la política pública ya sea a nivel nacional o local. Este reto se pronuncia cuando se trata de esta forma específica de violencia en el transporte público. Sin embargo, si bien es necesario trabajar y profundizar en la vinculación entre violencia hacia las mujeres y seguridad ciudadana, progresivamente comienzan a desarrollarse esfuerzos desde esta perspectiva, principalmente desde la sociedad civil, con apoyo de agencias de Naciones Unidas u otros.

Los observatorios ciudadanos son los que están más alertas y al día en relación a la información sobre violencia de género, feminicidios y acoso en el transporte. Son esfuerzos de la sociedad civil que construyen espacios y sistemas de información de diferentes fuentes. Permiten estimar, actualizar y denunciar la magnitud de la violencia de género, no obstante las limitaciones de los datos relevados, ya sea que se trate solo de los casos denunciados o los que son recogidos por los medios de comunicación. Asimismo, contribuyen a visibilizar esta problemática.

En este sentido, el Observatorio de Seguridad Ciudadana constituido por la Red Feminista frente a la Violencia contra las Mujeres (ORMUSA, Las Dignas, Las Mélicas), de El Salvador y el Observatorio Ciudades, Violencias y Género del Programa Regional implementado por la Red Mujer y Hábitat (LAC), pionero en la consideración territorial, son ejemplos de la ampliación del enfoque.

En lo que refiere a la construcción de indicadores, la propuesta más sistematizada al momento parece ser la del BID (2013) en: Guía para la integración de la perspectiva de género en los sistemas de transporte urbano que optimizan la movilidad

Por su parte, la capacitación ha demostrado ser una herramienta consecuente y debe ser permanente; solo así se pueden asegurar resultados que modifiquen visiones y culturas. Sin embargo es posible pensar en la inclusión de la perspectiva de género en las currícula de Capacitación de la Función Pública para los agentes que trabajan en la calle, y en especial aquellos/as que pertenecen a las Instituciones Policiales. Un ejemplo aquí, lo constituye el municipio de Rosario, en Argentina que incluye en el material de

capacitación permanente a los agentes de la guardia urbana un capítulo sobre género. Específicamente ha incorporado como bibliografía permanente el Manual de capacitación “Violencias hacia las mujeres en políticas de seguridad, para agentes de seguridad” que generó el Programa Regional UNIFEM / Red Mujer y Hábitat. Ver Página web del Municipio. Capacitación en la Función Pública. Desarrollo de la carrera para los y las funcionaria/os de la GUM.

De las experiencias relevadas surgen algunas pistas de acciones que son necesarias de resaltar y que deberían ser re significadas y potenciadas en futuros programas o en proyectos en curso, nos referimos entonces a:

- a. las voces de las mujeres. Esto es central en tanto son las mujeres, tanto las expertas en género, las técnicas que han podido avanzar en el cruce de género y ciudad o derechos de las mujeres y ciudad (entendiendo la complejidad de la misma y el transporte y sus bienes urbanos como centrales e inherentes a la ciudad) y mejor aún quienes han abordado estos temas o han construido agendas de demandas en las cuales el componente de violencias y acoso sexual es central.
- b. Los contenidos.
- c. La información estadística y los observatorios.
- d. La capacitación, formación y transferencia.
- e. Las campañas.
- f. El trabajo con los medios, su sensibilización y capacitación.

A modo de cierre, podemos afirmar que las estructuras y dinámicas de las ciudades actuales mantienen como trasfondo los parámetros de una masculinidad hegemónica que las condiciona y organiza y define en sus usos, desde lo económico, político, social y cultural.

Así, si bien estas ciudades cuentan con un 50% de la población de mujeres, y reconociendo avances importantes en el logro de derechos ciudadanos, y aún existiendo un reconocimiento por parte de los Estados, aún pueden detectarse grandes deudas para con las mujeres. Es en este sentido, la necesidad de mantener y cuidar la capacidad emancipatoria de las mujeres, tal como lo expresa Celia Amorós (2013). Aquellas que siempre fuimos conceptualizadas queremos ahora ser conceptualizadoras, accionando así en la planificación de nuestras ciudades, en el estar en tránsito de las mujeres. Porque conceptualizar nuestras ciudades desde una mirada de género, es politizarla, y acercarnos así, a la efectivización del derecho de las mujeres a la ciudad.

## Referencias Bibliográficas

- Amorós, C. (2013) Feminismo, igualdad y diferencia. Disponible en [www.minmujer.gob.ve/.../MinMujer%20-%20Publicaciones%20-%202014-10-31%2](http://www.minmujer.gob.ve/.../MinMujer%20-%20Publicaciones%20-%202014-10-31%2).
- Banco Interamericano de Desarrollo. (2016) El porqué de la relación entre género y transporte. Disponible en <https://publications.iadb.org/bitstream/handle/11319/7441>
- Banco Mundial (2010) Mainstreaming Gender in Road Transport: Operational Guidance for World Bank Staff. Disponible en <http://siteresources.worldbank.org/INTTRANSPORT/Resources/336291-1227561426235/5611053-1229359963828/tp-28-Gender.pdf>
- Borja, J; (2005). Urbanismo y ciudadanía. Los Monográficos de Barcelona Metròpolis Mediterrània 6: 43-50.
- Burgess, R; (2008). Violence and the fragmented city. Conferencia en el Seminario internacional “Ciudades seguras para las mujeres, ciudades seguras para todos y todas”, UNIFEM/AECID, Buenos Aires, 23 al 25 de julio.

- Carrión, F. ; Núñez, J. (2006). La inseguridad en la ciudad: hacia una comprensión de la producción social del miedo. EURE, Revista Latinoamericana de Estudios Urbanos y Regionales (Santiago) 32(97): 7-16.
- Cepal (2012). Perfil Regional Socio-demográfico de América Latina y el Caribe, por CEPAL. Disponible en: [http://estadisticas.cepal.org/cepalstat/Perfil\\_Regional\\_Social.html?idioma=spanish](http://estadisticas.cepal.org/cepalstat/Perfil_Regional_Social.html?idioma=spanish)
- CEPAL (2015) Informe 2015. En: <http://www.cepal.org/es/comunicados/la-pobreza-sigue-la-baja-en-americalatina-pero-aun-afecta-167-millones-de-personas>
- CISCOSA (Centro de Investigaciones y Servicios Cono Sur Argentina) / Red Mujer y Hábitat (2007). Herramientas para la promoción de ciudades seguras desde la perspectiva de género. Publicación en el marco del Programa “Ciudades sin violencia hacia las mujeres y políticas públicas”. Córdoba, Argentina: CISCOSA.
- De la Cruz, C. (2008). Seguridad de las mujeres en el espacio público: Aportes para las políticas públicas. Pensamiento Iberoamericano (Madrid) 2: (In)Seguridades y violencia en América Latina.
- Dhillon, M., & Bakaya, S. (2014). Street harassment: A qualitative study of the experiences of young women in Delhi. SAGE Open, 4(3), 1-11
- Fahmy, A., Abdekmonem, A., Hamdy, E., & Badr, A. (2014). Towards a safer city; sexual harassment in greater Cairo: Effectiveness of crowdsourced data. Cario: HarrassMap.
- Galiani, S. y Jaitman, L. (2016). El transporte público desde una perspectiva de género: percepción de inseguridad y victimización en Asunción y Lima. Mimeo, IADB.
- Harvey, D. (2008). The Right to the City. Primera Parte. Conferencia 36 Mujeres en la ciudad. De violencias y derechos en el Departamento de Geografía, Universidad de Lund, 28 de mayo de 2008.
- Horii, M., & Burgess, A. (2012). Constructing sexual risk: “Chikan”, collapsing male authority and the emergence of women-only train carriages in Japan. Health, Risk & Society, 14(1), 41-55.
- Jafarova, T., Campbell, S., & Rojas, W. S. (2014). AZE: Rapid assessment on sexual harassment in the Baku metro rail - final report. Philippines: Asian Development Bank.
- María-Ángeles Durán, Carlos Hernández Pezzi 1998 La ciudad compartida Consejo Superior de los Colegios de Arquitectos de España, Madrid.
- Morey, P. (2007). Violencia de género: hacia una comprensión global. En Ciudades para convivir: sin violencias hacia las mujeres, eds. Ana Falú y Olga Segovia, 23-35. Santiago de Chile: Ediciones sur / UNIFEM, AECID, Red Mujer y Hábitat.
- Pirez, P; (2015) *Servicios urbanos y urbanización popular: mercantilización y desmercantilización*. En Teolina Bolivar Marcelo Rodriguez M y Jaime Erazu Espinosa (ed) *Ciudades en construcción permanente. ¿Destino de casas para todos?* CLACSO.
- Pitch, T. (2008). El género de la seguridad urbana. Universidad de Perugia. En [www.sare-emakunde.com/media2/contenidos/archivos/Pitch.T\\_07\\_cast.pdf](http://www.sare-emakunde.com/media2/contenidos/archivos/Pitch.T_07_cast.pdf).
- Pradilla Cobos, E. (1989). Degradación de las condiciones de vida en las ciudades latinoamericanas", en M. Schteingart (coord.), *Las ciudades latinoamericanas en la crisis. Problemas y desafíos*. México: Trillas, pp. 30-40.
- Pradilla Cobos, E. (2009) Los territorios del neoliberalismo en América Latina, Miguel Ángel Porrúa y UAM-X, México DF, México.
- Rotker, S; (2000). Ciudadanía del miedo: Caracas: Nueva Sociedad.
- Rozas Balbotin, P; Salazar Arredondo, L. (2015) Violencia de género en el transporte público: una regulación pendiente. Serie Recursos Naturales e Infraestructura, N°172- CEPAL.
- Sassen, S. (2003). Contrageografías de la globalización. Género y ciudadanía en los circuitos transfronterizos. Trad. A. Pastrana Izquierdo y otros. Madrid: Traficantes de Sueños.
- Segato, R. (2014). Las nuevas formas de la guerra y el cuerpo de las mujeres. Tinta y Limón: México.

- Toledo Silva, R. (2004). Infra-estrutura urbana, necessidades sociais e regulacao publica: avancos institucionais e metodológicos a partir da gestao integrada de bacias. Fundacao Perseu Abramo: Rio de Janeiro.