



Red Mujer y Hábitat
América Latina

El 85 por ciento de las personas ha experimentado alguna situación de acoso en el transporte público.¹

Mujeres, transporte y movilidad en la ciudad

Son muchas las razones tras las demandas de igualdad de condiciones para movernos en la ciudad, pero todas ellas apuntan al mismo propósito: disminuir las brechas de género y consolidar la autonomía de las mujeres.

En las ciudades se desplazan todos sus habitantes: mujeres y hombres usuarios del transporte público, automovilistas, motoristas, ciclistas y peatones, y también personas mayores y en situación de discapacidad, jóvenes, niños y niñas.

En Chile, somos las mujeres las principales usuarias del transporte público, con un 52,5 por ciento. Por tanto, si queremos planificar la ciudad desde una perspectiva de género, lo que ocurre en el transporte público con las mujeres —inseguridad y acoso, facilidad o dificultad de acceso a los servicios de cuidado— son temas que deben ocuparnos especialmente.¹

Inseguridad y acoso en el transporte público

En Santiago, un 95 por ciento de las personas que participaron en la encuesta “Ella se mueve segura” (2015), sobre seguridad en el transporte público, han observado situaciones de acoso y un 85 por ciento las ha experimentado. En el caso de las mujeres, nueve de cada diez han experimentado por lo menos alguna situación de acoso en el transporte público.²

La mitad de los actos de acoso callejero se realizan en calles, plazas y parques y un tercio en medios de transporte como buses y metro.³

¿Cómo nos movemos? Viajes y demandas

Las demandas de las mujeres por una mejor movilidad no están restringidas a materias de seguridad. Dado que sus desplazamientos son distintos a los de los hombres, también lo son sus necesidades. Así, mientras los viajes cuyo propósito es el trabajo son realizados por hombres en un 62,8 por ciento de los casos, un 65,5 por ciento de los viajes cuyo propósito es actividades de cuidado, tales como las relativas a salud, acompañamiento de otros en sus traslados o compras para el hogar, corresponden a mujeres. En el primer caso, usualmente se trata de traslados con direcciones y horarios fijos (hogar – trabajo), lo que requiere servicios de transporte acotados. Los viajes de las mujeres, en cambio, suelen cubrir diferentes rutas y en distintos horarios, con distintas necesidades de transporte. Esta diversidad es algo que debieran considerar las políticas urbanas relativas al transporte.⁴

La constatación de las demandas ciudadanas de las mujeres que apunten a una mayor igualdad de género y contribuyan a su logro, nos permitirá avanzar en accesibilidad, seguridad, eficiencia y comodidad del transporte público, no solo en buses o taxis, sino también en otros modos, como la bicicleta o el caminar.

¿Con qué propósito viajan mujeres y hombres?

62,8%

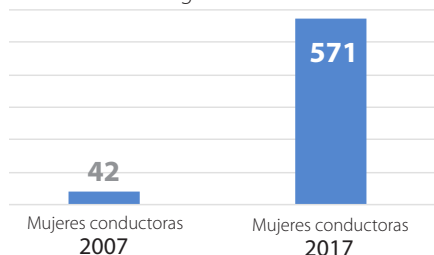
de los viajes al trabajo son realizados por hombres

65,5%

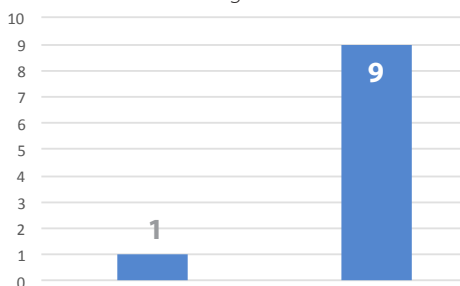
de los viajes a actividades de cuidado son realizados por mujeres

Fuente: Datos Encuesta Origen y Destino 2012 (SECTRA, 2014).

Mujeres conductoras transporte público
Santiago 2007 - 2017



Acoso a mujeres en el transporte público
Santiago 2017



Nueve de cada diez mujeres han experimentado por lo menos alguna situación de acoso en el transporte público.¹

Mujeres conductoras profesionales del transporte público

Las mujeres usuarias del transporte público tienen una percepción de sentirse “más seguras” con las mujeres conductoras. Entre otros atributos que les asignan, se destaca que “son más tranquilas para manejar, son respetuosas en el tiempo, son minuciosas, no andan tan apuradas tratando de pasar a este, a este otro... son más amables, más relajadas y conscientes”.⁵

Según la Dirección de Transporte Público Metropolitano, las cifras de mujeres conductoras de transporte público en Santiago han aumentado considerablemente: mientras en 2007 se contaban 42, en el año 2017 alcanzaron a 571, lo que representa el 3,10 por ciento del total de conductores del Sistema de Transporte Público de Santiago.

El trabajo en el transporte público es un campo laboral que tiene gran demanda por parte de las mujeres. Por ejemplo, el Servicio Nacional de Capacitación y Empleo informa que, a 2017, el 30 por ciento de las más de mil becas de cursos de conducción es ocupado por mujeres, y en el caso del programa “Más Capaz” representan el 55 por ciento. Resulta relevante destacar que la empleabilidad de estos cursos llega a un 70 por ciento.

Avanzando hacia más calidad e igualdad en la movilidad urbana

Los antecedentes señalados son solo algunos datos relevantes que nos obligan a generar un espacio de discusión y debate y —lo más importante— a tomar medidas para buscar una mayor igualdad de género en la movilidad en la ciudad, condición que sabemos debe ser integral en otras áreas tan relevantes como el trabajo, la vivienda, los espacios públicos, la educación y la salud, entre otras.

Es necesario escuchar las voces de las mujeres, actuar, trabajar y seguir sumando esfuerzos, para contar con más calles seguras, más paraderos iluminados, más servicios nocturnos con itinerarios fijos, más mujeres conductoras, más alternativas de transporte público, más vías para ciclistas y peatones. Junto a lo anterior, se requiere fortalecer el marco normativo con reglas claras que permitan no solo controlar en forma ejemplificadora los ilícitos, sino también generar una red de apoyo y acompañamiento que otorgue las herramientas para contar con ciudades más integradas social y económicamente, construidas sobre la base de la igualdad de género. En definitiva, que nos permita contar con más ciudades para todos y todas.

Notas

- 1 Fundación FIA, CAF, y BID. (2017). “Ella se mueve segura”. *Mujeres & Transporte. Estudio de Mujer, seguridad y transporte público, Santiago de Chile*. [https://bit.ly/2Blwuk]
- 2 Secretaría de Planificación de Transporte (SECTRA). (2014). *Actualización y recolección de información del sistema de transporte urbano, IX Etapa: Encuesta Origen Destino Santiago 2012. Encuesta origen destino de viajes 2012*. Santiago: SECTRA. [https://bit.ly/2nO9wLJ]
- 3 Fundación FIA, CAF, y BID. (2017).
- 4 Observatorio C ontra el Acoso Callejero en Chile (OCAC). (2015). ¿Está Chile dispuesto a sancionar el acoso callejero? *Estudio de caracterización y opinión sobre el acoso sexual callejero y sus posibles sanciones*. Santiago: OCAC / Cultura Salud. [https://bit.ly/2vO3VGU]
- 5 Secretaría de Planificación de Transporte (SECTRA). (2014). *Encuesta Origen y Destino, 2012. Actualización y recolección de información del sistema de transporte urbano, IX Etapa: Encuesta Origen Destino Santiago 2012*. Santiago: SECTRA. [https://bit.ly/2wdbWo3]
- 6 Brújula. Investigación y Estrategia. (2017). *Estudio cualitativo de percepción de usuarias del Transporte Público*. Santiago: Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones / Directorio de Transporte Público Metropolitano (DTPM). [https://bit.ly/2MVAgSI]