

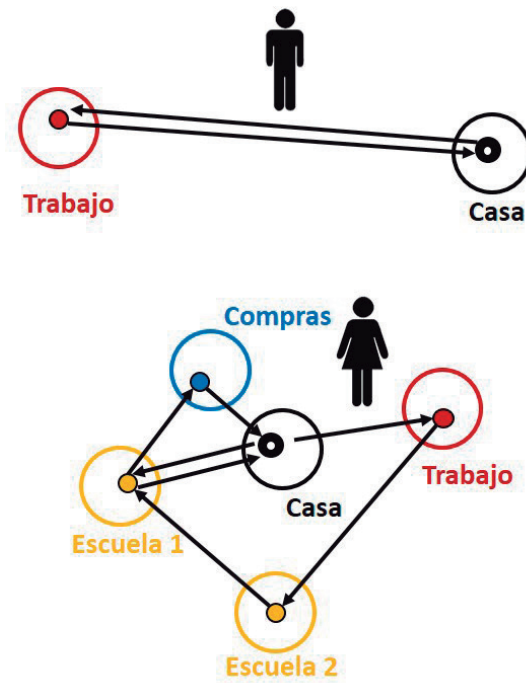
# Perspectiva de género en el sector transporte

» Dra. Luz Angélica Gradilla  
Mtra. Elsa María Morales  
Instituto Mexicano del Transporte

La perspectiva de género es el proceso para la evaluación de las implicaciones, tanto para las mujeres como para los hombres, de cada acción planeada, en todas las áreas y todos los niveles. Por lo tanto, es una herramienta para hacer que las preocupaciones y experiencias de las mujeres, así como las de los hombres, sean una dimensión integral del diseño, la implementación, el monitoreo y la evaluación de políticas públicas en todas las esferas políticas, económicas y sociales, de tal manera que las mujeres y los hombres se beneficien por igual y no se perpetúe la inequidad (GIZ-SUTP, 2018).

Para el caso de los servicios del transporte, se tiene el inconveniente de que éste no es neutro con respecto al género, ya que los hombres y las mujeres tienen diferentes responsabilidades y roles socioeconómicos, los cuales están asociados con diferentes patrones de uso, acceso y necesidades de transporte. Sin embargo, en Latinoamérica no hay mucha evidencia recolectada sobre las necesidades diferenciadas de viaje, entre hombres y mujeres (Ministerio de Transportes del Gobierno de Chile, 2018).

En cuestión de patrones de viaje, en el ámbito urbano, las mujeres con mayores ingresos tienden a tener patrones de viaje similares a los de los hombres, pero no sucede lo mismo en las clases socioeconómicas más bajas. Por ejemplo, se ha visto que los hombres realizan mucho menos viajes y generalmente son para actividades de trabajo. En cambio, las mujeres a menudo deben hacerse cargo de varias cuestiones durante el día, como llevar y traer a los niños a la escuela, hacer las compras, ir al trabajo, lo que explica la tendencia a hacer viajes más dispersos y encadenados (ver Figura 1) es decir, combinan varios propósitos de viaje para tratar de ahorrar tiempo y dinero (GIZ-SUTP, 2018).



**Figura 1.** Esquema que ejemplifica el patrón de viajes en el ámbito urbano de la mayoría de los hombres (arriba) y las mujeres (abajo). Fuente: Mark (2017).

Debido a estas diferencias en necesidades, es importante obtener información con la desagregación por género, edad, nivel de ingresos, entre otros; que ayude a tomar decisiones para ofrecer la infraestructura y los servicios de transporte que satisfagan las necesidades de ambos géneros.

Otra de las necesidades de las mujeres, es que algunas de ellas deben llevar bebés en carritos, niños pequeños o las bolsas de las compras, lo que les dificulta más subir y bajar escaleras; por lo que, es recomendable diseñar accesos a la infraestructura y vehículos de transporte que tomen en cuenta estas necesidades. La meta debería consistir en planear un proceso de transición para lograr un transporte incluyente, en donde la mayoría de las necesidades estén cubiertas, incluyendo la de los niños, jóvenes, ancianos y personas con alguna discapacidad.

Para tomar en cuenta las necesidades de las mujeres en el transporte, se proponen los siguientes cinco principios (GIZ-SUTP, 2018):

- 1 Estudiar y comprender los patrones de movilidad de las mujeres.
- 2 Desarrollar servicios de movilidad incluyente.
- 3 Garantizar la seguridad de las mujeres en el transporte y en el espacio público.
- 4 Empoderar a las mujeres en el sector transporte.
- 5 Crear conciencia y estimular cambios de comportamiento.

Otro reto consiste en reducir la brecha de género en el ámbito laboral del sector transporte, que tiene que ver con el cuarto principio antes mencionado; es decir, se debe propiciar el involucramiento de las mujeres en la toma de decisiones en la agenda del transporte, así como su inclusión en los distintos niveles de las actividades operativas (conductoras, inspectoras, técnicas de mantenimiento y mecánicas).

Para lograr esta reducción, se requieren eliminar barreras institucionales y crear incentivos para que las mujeres aumenten su cuota de participación, como establecer lineamientos específicos en las licitaciones para la construcción de infraestructura de transporte, así como en las concesiones para la operación de la misma o de los servicios del transporte urbano, en donde se establezca la obligación de que un porcentaje de los puestos de trabajo sean cubiertos por mujeres (Gradilla, 2020).

Por ejemplo, en el ámbito rural, en donde las obras de construcción y rehabilitación de caminos son intensivas en mano de obra, se debe promover la participación de las mujeres. Al respecto, en Latinoamérica se han llevado a cabo proyectos para incrementar la participación de las mujeres en la construcción y rehabilitación de caminos rurales, por ejemplo, en Nicaragua, Argentina y Perú (Banco Interamericano de Desarrollo, 2016).

También se llevó a cabo un estudio (Casabonne *et al.*, 2015) para evaluar los beneficios de la participación de las mujeres en los proyectos mencionados; en el cual, las participantes informaron un aumento de la confianza en sí mismas, de su capacidad para la toma de decisiones, de su nivel de liderazgo y de su asertividad, como resultado de la conquista de nuevas habilidades y conocimientos, así como de una mayor participación en las esferas públicas de implicación comunitaria.

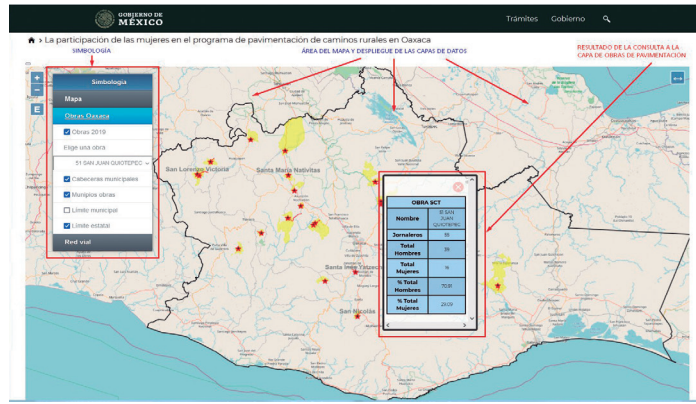
Para el caso de México, también se cuenta con la participación de mujeres en el Programa de Pavimentación de Caminos a Cabeceras Municipales (ver Figura 2), impulsado por el Gobierno de la República Mexicana a través de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT).



**Figura 2.** Actividades de las mujeres jornaleras en Oaxaca. Fuente: SICT.



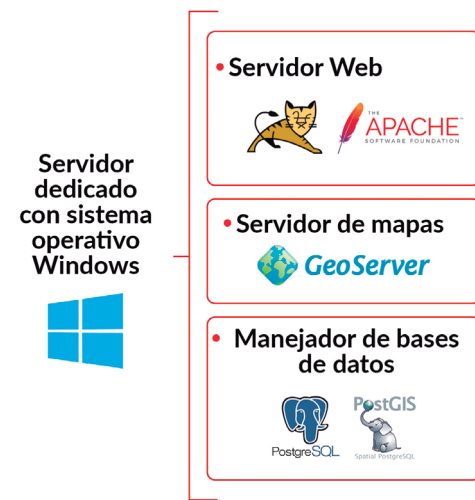
Con la finalidad de visibilizar la participación de las mujeres en este programa, en el Instituto Mexicano del Transporte (IMT) se llevó a cabo un proyecto (Gradilla y Morales, 2021) para recabar información sobre el porcentaje de mujeres que participaron en las obras concluidas en el año 2019, en el estado de Oaxaca, así como desarrollar una primera versión de un visualizador web que permitiera la difusión de la información, incorporándola a los caminos referenciados geográficamente (ver Figura 3). Además de la información de la participación de hombres y mujeres en cada obra, se puede visualizar la Red Nacional de Caminos, así como los municipios y cabeceras municipales que participaron en el programa.



**Figura 3.** Principales elementos de la interfaz de visualización. Fuente: Gradilla y Morales (2021).

Por ejemplo, del total de 2640 jornaleros que participaron en las 25 obras concluidas en el 2019, 642 fueron mujeres, representando el 24.3 % del total de participantes. Además, cabe destacar que en el camino pavimentado a la cabecera del municipio de Santa Inés Yatzeche, hubo una mayor participación de mujeres (representaron el 57.1 % del total de jornaleros).

El prototipo del visualizador web fue desarrollado con software de código abierto y libre (ver Figura 4), lo que le da mayor sostenibilidad y permitirá que se integre la información de otros años del programa.



**Figura 4.** Integración de software utilizado para el visualizador web. Fuente: elaboración propia.

## Conclusiones

Es recomendable que, en las distintas fases de la planeación, el diseño, la construcción, la operación y el mantenimiento de la infraestructura y de los servicios de transporte público, estén involucrados los actores principales, como las autoridades, los grupos de usuarios y las comunidades afectadas. Si se lograra tomar en consideración las necesidades con perspectiva de género, se estaría dando un primer paso para derribar las barreras a las que se enfrentan las mujeres y las inversiones podrían tener mayor impacto en el bienestar tanto económico como social. La meta última consistiría en lograr un transporte público incluyente, tanto en el ámbito urbano como rural.

Y para abonar a una mayor equidad en el mercado laboral, del sector transporte, es necesario continuar con programas como el de la pavimentación de caminos de acceso a cabeceras municipales, ya que sin duda su implementación en Oaxaca ha impactado positivamente en los municipios participantes y en las mujeres que han sido parte de la mano de obra. Por lo que, se espera que el visualizador web permita destacar la valiosa participación de las mujeres en el programa mencionado, así como poner sobre la mesa la importancia de difundir la información como parte de los beneficios que está generando el programa.

Es necesario continuar con políticas públicas que incentiven la inclusión laboral de las mujeres en el sector transporte y en el subsector de la construcción de infraestructura para el transporte, con indicadores y programas focalizados para la construcción del andamiaje que necesitan las mujeres para acceder a una igualdad de oportunidades. Además, estas políticas abonarían a la reducción de la pobreza de muchas mujeres de México y por ende, se continuaría trabajando en la justicia social.

## Referencias

- Banco Interamericano de Desarrollo (2016). El porqué de la relación entre género y transporte. Casabonne, Ursula; Jimenez Mota, Bexi Francina y Muller, Miriam (2015). Roads to agency: effects of enhancing women's participation in rural roads projects on women's agency - a comparative assessment of rural transport projects in Argentina, Nicaragua, and Peru. Washington, D.C., World Bank Group.
- GIZ-SUTP (2018). Enfoques para la movilidad urbana con perspectiva de género. Módulo 7a transporte sostenible: un texto de referencia para diseñadores de políticas en ciudades en desarrollo. Agencia Alemana para la Cooperación Internacional (GIZ, por sus siglas en alemán) y Proyecto de Transporte Urbano Sostenible (SUTP, por sus siglas en inglés). 2a edición, noviembre 2018.
- Gradilla Hernández, L. A. (2020). Consideraciones para la planeación y análisis geoespacial del transporte de personas con perspectiva de género. Publicación Técnica No. 585; Instituto Mexicano del Transporte, Sanfandila, México.
- Gradilla Hernández, L.A. y Morales Bautista, E. M. (2021). Participación de las mujeres en la pavimentación de caminos a cabeceras municipales en Oaxaca. Publicación Técnica No. 659; Instituto Mexicano del Transporte, Sanfandila, México.
- Mark, L. (2017). Daily (Im)mobility in Slums. A Female Perspective from the Villa 20 in Buenos Aires. Tesis de maestría. Technische Universität Berlin/Universidad de Buenos Aires.
- Ministerio de Transportes del Gobierno de Chile (2018). Política de equidad de género en transportes. Hacia un sistema de transportes para todos y todas. Unidad de Género, Coordinación de Usuarios, Subsecretaría de Transportes; Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Primera edición; Santiago de Chile, marzo 2018.