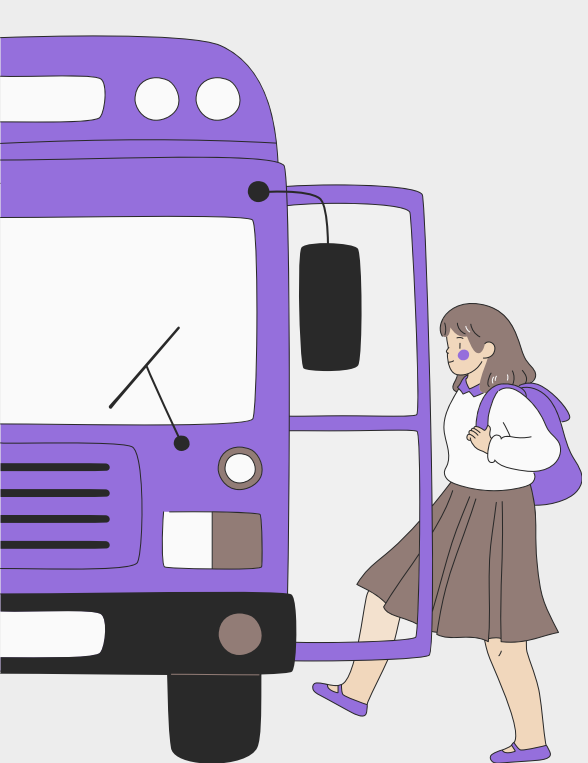


# ¿Cómo abordar las violencias contra las mujeres en el transporte público?

Para poder abordar las violencias contra las mujeres en el transporte público e incrementar la percepción de seguridad y pertenencia de las usuarias es importante exponer por qué se da en el contexto de la movilidad urbana y del transporte.

La mayoría de ciudades del mundo han desarrollado **sistemas de movilidad y transporte basados en un modelo androcéntrico**, pensando en un ciudadano tipo, usualmente un hombre blanco de clase media con un trabajo a tiempo completo que se mueve de casa al trabajo de manera lineal. Por lo tanto, respondiendo a un perfil masculino hegemónico, y planificando para una minoría de la población.

Este sistema de movilidad ha priorizado la movilidad ocupacional mayoritariamente en vehículos motorizados y se ha planificado en base a datos cuantitativos que no se han recogido segregados por género y otras variables de identidad como el origen, la racialización, la diversidad funcional, entre otras.



Los estudios de movilidad realizados con una perspectiva de género hace décadas recogen que **las mujeres tienen una movilidad más sostenible, compleja, poligonal y diversa que los hombres**.

Las mujeres son las que caminan más, van más en transporte público y tienen un uso menor de los de los transportes motorizados.

**Ello se debe a que las mujeres entrelazan actividades de la doble y triple jornada del trabajo productivo, formal o informal y de los cuidados.**

**A pesar de tener una movilidad más sostenible y diversa, la mayoría de sistemas de movilidad y transporte las penaliza:**



- Los horarios y frecuencias no responden a la movilidad de cuidados y las mujeres deben de dedicar más tiempo en sus desplazamientos
- Los sistemas tarifarios no responden a los desplazamientos poligonales desde una perspectiva de género, además de que las mujeres tienen mayor dificultad de pagar los títulos de transporte por su mayor precariedad laboral y económica respecto a los hombres
- El sistema de movilidad no es accesible para las personas con movilidad reducida y personas con diversidad funcional, siendo las mujeres las que se enfrentan en mayor medida estas barreras, por la doble discriminación pero también por su rol de cuidadoras
- Las mujeres están infrarrepresentadas en el sector de transporte en las diferentes escalas de transporte
- A todo esto se suma, que las mujeres en su movilidad cotidiana viven violencias y acoso sexual que impactan en su percepción de seguridad.

**Para poder revertir estas desigualdades que las principales usuarias de transporte viven en su día a día, es necesario transformar el sistema de movilidad y garantizar que las mujeres puedan moverse libremente y apropiarse de los espacios públicos y comunitarios independientemente de la hora del día.**



## Movilidad cotidiana y cuidadora

Mejorando las conexiones intermodales y las frecuencias a diferentes momentos del día y con infraestructuras de cuidado (banco, lavabos, fuentes).



## Movilidad accesible y diversa

Respondiendo a la diversidad de cuerpos y a la accesibilidad universal de personas con movilidad reducida y diversidad física, sensorial y cognitiva.



## Movilidad nocturna y festiva

Reconociendo la diversidad de desplazamientos de cuidado, trabajo, ocio que se realizan las 24 horas del día y los siete días de la semana.



## Movilidad equitativa y participativa

Incrementando la representación de las mujeres al menos en equidad en las diferentes escalas de la gestión, la operación y la construcción de infraestructuras de movilidad



## Movilidad segura y libre

Abordando las violencias contra las mujeres y el acoso sexual en el transporte público

### Referencias

- Col·lectiu Punt 6 (2021). Movilidad cotidiana con perspectiva de género. Guía Metodológica para la Planificación y el Diseño del Sistema de Movilidad y Transporte. Ed. CAF y Ciudad de Buenos Aires.
- Los iconos de Calidades de un Entorno Seguro han sido diseñados por Odile Carabantes y Tonina Matamalas para el Col·lectiu Punt 6.