

Noviembre 2013

Guía para la Integración de la Perspectiva de Género en los Sistemas de Transporte Urbano que Optimizan la Movilidad

DIVISIÓN DE GÉNERO Y DIVERSIDAD. SOCIAL SECTOR



La Guía ha sido preparada por Luz Caballero (Consultora en Infraestructura y Género, SCL/GDI) con la supervisión de Anne-Marie Urban (Especialista Senior, Género SCL/GDI), el apoyo de René Cortés (Especialista Senior en Transporte, INE/TSP), los comentarios generales de Andrew Morrison (Jefe de la División SCL/GDI) y comentarios técnicos y edición de Lucía Fort (Consultora Senior SCL/GDI) y consejos de Margarita Argot (Coordinadora Modelos de Atención a la Violencia contra las Mujeres, Programa Viajemos Seguras, México).

Agradecimiento especial a Luis Márquez (SCL/GDI) por su apoyo en la organización de la información y en el desarrollo de indicadores, a Nathyeli Acuña y Paloma Marcos (SCL/GDI) por su revisión y a Loreto Setién (SCL/GDI) por su edición.

DIVISIÓN DE GÉNERO Y DIVERSIDAD
BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

Guía para la Integración de la Perspectiva de Género en los Sistemas de Transporte Urbano que Optimizan la Movilidad

Acrónimos

ADB	Asian Development Bank, Banco Asiático de Desarrollo
ALC	América Latina y el Caribe
BID	Banco Interamericano de Desarrollo
BRT	Bus Rapid Transport System: Sistema de Transporte Rápido de Bus
CCTV	Sistemas de Vigilancia con Cámaras en Circuito Cerrado
CCSPYPJDF	Consejo Ciudadano de Seguridad Pública y Procuración de Justicia del Distrito Federal (institución independiente del Gobierno, a cargo de la ciudadanía)
GTZ	Agencia Alemana de Cooperación Técnica (por sus siglas en alemán). Actualmente conocida como GIZ, Agencia de Cooperación Internacional (por sus siglas en alemán)
IKB	Índice de kilómetros por bus
IPK	Índice de pasajeros por kilómetro
IPB	Índice de pasajeros por bus
INE/TSP	División de Transporte del Sector de Infraestructuras y Medioambiente del BID
INJUVEDE	Instituto de la Juventud del Distrito Federal de México
InMujeresDF	Instituto de las Mujeres del Distrito Federal de México
INMUJERES	Instituto Nacional de las Mujeres de México
OMS	Organización Mundial de la Salud
PGJDF	Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal de México
RTP	Red de Transporte de Pasajeros (autobuses)
SETRAVI	Secretaría de Transportes y Vialidad del Distrito Federal de México (Ministerio)
SSPDF	Secretaría de Seguridad Pública del Distrito Federal de México (Ministerio)
STC	Sistema de Transporte Colectivo (más conocido como Metro)
STE	Servicio de Transportes Eléctricos (Trolebuses y Tren Ligero)
STUOM	Sistemas de Transporte Urbano que Optimizan la Movilidad
TfL	Transporte de la Ciudad de Londres

Contenido

	Resumen Ejecutivo	2
	Objetivo, metodología y contenido de la Guía	3
I.	Justificación	4
	Evidencia desde la experiencia internacional	4
	Nexo entre género y transporte urbano	5
II.	Herramientas para integrar la perspectiva de género en los proyectos de STUOM del BID	6
	1. Diseño: Identificación de las diferencias de género	6
	2. Ejecución: Actividades en la implementación	7
	3. Monitoreo y evaluación	11
	Tabla 1. Propuesta de indicadores para medir los resultados de la integración de la perspectiva de género en los proyectos del STUOM.	12
	4. Cómo determinar si un proyecto presenta o no oportunidades de promover la igualdad de género o riesgos potenciales de exclusión que deben ser atendidos	15
	Tabla 2. Preguntas clave sobre género para identificar oportunidades o riesgos	15
III.	Ejemplos prácticos de transversalización de la perspectiva de género en el transporte urbano: Londres, México DF y Dhaka	17
	Tabla 3. Plan de acción de género en el proyecto de transporte sostenible en Dhaka	18
IV	Recomendaciones	19
	Bibliografía	21

RESUMEN EJECUTIVO

La presente Guía ha buscado las mejores prácticas mundiales con el objeto de extraer herramientas que permitan a los equipos de proyectos de sistemas de transporte urbano que optimizan la movilidad (STUOM) detectar oportunidades para mejorar la igualdad de género y el empoderamiento de la mujer, así como integrar medidas operativas a fin de prevenir, evitar o mitigar los impactos y riesgos de exclusión por razones de género.

La Guía define la movilidad desde un punto de vista de género, basándose en que las necesidades y prioridades de hombres y mujeres son diferentes y que los beneficios de los sistemas de transporte urbano masivo han de llegar igualmente a unos y otras. Si bien las prioridades de movilidad de hombres y mujeres determinan patrones de viaje diferenciados por sexo, los sistemas de transporte urbano también afectan al grado de accesibilidad de hombres y mujeres al transporte público, así como su participación en los beneficios y oportunidades que éste ofrece. La seguridad, la asequibilidad, los empleos generados, los diseños arquitectónicos de las estaciones, entre otros, son características del sistema de transporte que moldean las decisiones de viajar de los hombres y las mujeres. Por ejemplo, las posibilidades de sufrir violencia, la infraestructura peatonal deficiente o la falta de buses fuera de horas punta preocupan tanto a hombres como a mujeres, pero afectan de manera decisiva la decisión de desplazarse de éstas últimas.

La Guía ofrece herramientas operacionales que tienen en cuenta las diferencias de género a la hora de diseñar, ejecutar, monitorear y evaluar los proyectos de STUOM para que se cumplan objetivos como satisfacer la demanda e incrementar el retorno de la inversión, por un lado, y se contribuya a la igualdad de género y al empoderamiento de la mujer, por el otro. Algunas herramientas sirven para informar al proyecto sobre los patrones de movilidad de las mujeres (por ejemplo, métodos de participación pública, desagregación de datos en

las encuestas origen-destino o auditorías de seguridad); otras ayudan a integrar una perspectiva de género en los procesos de reasentamiento involuntario, o en la capacitación y contratación femenina para la construcción y operación de los sistemas. La Guía muestra también cómo la integración de las necesidades femeninas en las especificaciones técnicas y la inclusión de la información desagregada en los modelos de concesión y contratos con el operador pueden favorecer el cumplimiento de los objetivos sociales del ente ejecutor y los económicos de los contratistas. La Guía también aporta indicadores que permiten monitorear y evaluar las actividades de género y medir el impacto en la igualdad de género y empoderamiento de la mujer de los proyectos de STUOM.

La Guía presenta además buenas prácticas mundiales, como la separación y segregación de unidades de transporte o mecanismos que hacen el costo de los billetes más asequible para las mujeres, que suelen ser las más pobres. Y la Guía ilustra cómo ciudades tan dispares como México DF y Londres integran en sus transportes públicos estrategias para aumentar la seguridad y erradicar la violencia de género trabajando en equipo con distintas instituciones. Un tercer caso, del Banco Asiático de Desarrollo (ADB), muestra cómo un plan de acción de género puede ayudar a integrar la perspectiva de género en los componentes del sistema de transporte rápido (BRT) en la ciudad de Dhaka.

OBJETIVO, METODOLOGÍA Y CONTENIDO DE LA GUÍA

Esta Guía servirá a los equipos de la División de Transporte del Sector de Infraestructura y Medio Ambiente del BID (INE/TSP), y a los clientes en los países miembros, a la hora de integrar la dimensión de género en los proyectos de STUOM en la región. El objetivo general de la Guía es servir como un instrumento de uso práctico para fomentar condiciones de equidad de género¹ en dichos proyectos.

La Guía es el resultado de una búsqueda de buenas prácticas mundiales actuales para la integración de género en los STUOM adoptadas por los organismos de desarrollo internacional y por ciudades o países; una revisión bibliográfica relacionada con el tema, incluyendo las mejores guías de transporte y género existentes en la actualidad; así como los hallazgos del reciente estudio en Colombia sobre “Pasos para transversalizar igualdad de género en sistemas de transporte urbano que optimizan la movilidad” de Adriana Ortegón para el BID (2012). Las propias experiencias de la autora en operaciones de infraestructura en organismos de desarrollo y en construcción de infraestructura en el sector privado complementan la Guía. La búsqueda, revisión bibliográfica y la Guía en sí se han limitado a casos y actividades replicables en los proyectos de STUOM financiados por el BID.

En cuanto al contenido, la Guía:

- 1) Expone las diferencias de género y la justificación para la adopción de la perspectiva de género en los proyectos de STUOM;
- 2) Ofrece herramientas y recomendaciones de uso práctico para integrar la equidad de género en los proyectos de STUOM financiados por el BID;
- 3) Propone indicadores para medir los resultados e impacto de estas acciones y preguntas para el análisis de género y la identificación de posibles riesgos de género de los proyectos; y
- 4) Recaba buenas prácticas a nivel mundial para la integración de la perspectiva de género en este tipo de proyectos.

1. En el contexto de la Política Operativa sobre Igualdad de Género en Desarrollo del BID (OP-270), *igualdad de género* significa que mujeres y hombres tienen las mismas condiciones y oportunidades para el ejercicio de sus derechos y para alcanzar su potencialidad en términos sociales, económicos, políticos y culturales. La Política reconoce que la búsqueda de la igualdad requiere de acciones dirigidas a la *equidad*, lo cual implica la provisión y distribución de beneficios o recursos de manera que se reduzcan las brechas existentes, reconociendo asimismo que estas brechas pueden perjudicar tanto a mujeres como a hombres. *Empoderamiento de la mujer* se refiere a la expansión en sus derechos, recursos y capacidad para tomar decisiones y actuar con autonomía en las esferas social, económica y política. El término *género* en sí se refiere a las características de comportamiento y los roles que son socialmente atribuidos a las mujeres y los hombres en determinados contextos históricos, más allá de sus diferencias biológicas, y que contribuyen a definir las responsabilidades, oportunidades y barreras de mujeres y hombres. El género es relacional, ya que no se refiere exclusivamente a las mujeres o a los hombres, sino a las relaciones entre ambos.

2. La *perspectiva o enfoque de igualdad de género* aborda primero el análisis de las relaciones de género, considera los comportamientos, aspiraciones y necesidades específicas de las mujeres y los hombres y los valora y favorece de la misma manera, para “asegurar que mujeres y hombres tengan las mismas condiciones y oportunidades para alcanzar su potencialidad en términos sociales, políticos y culturales, y acuerda mecanismos concretos para asegurar su aplicación efectiva y la evaluación de sus resultados” (Política Operativa sobre Igualdad de Género en el Desarrollo, BID).

I. JUSTIFICACIÓN

Este capítulo ofrece la justificación para integrar la perspectiva de género en proyectos de transporte urbano, basándose en las diferentes necesidades y patrones de uso de los medios de transporte de los hombres y las mujeres. Para entender por qué es importante incluir un enfoque de igualdad de género en los proyectos de STUOM, es necesario abordar tanto la situación y los beneficios potenciales de la integración de la equidad de género en los proyectos de transporte en el mundo como el nexo entre el género y el transporte urbano.

Evidencia desde la experiencia internacional

Los organismos internacionales han comenzado a promover la integración sistemática de la perspectiva de género en los proyectos de infraestructura impulsados por políticas de equidad de género como la del BID. En lo que respecta a los sistemas de transporte urbano que optimizan la movilidad, algunas ciudades han tomado la iniciativa y realizado esfuerzos para integrar la equidad de género en sus sistemas de transporte³, a través de sus alcaldías o agencias de equidad de género. En la mayoría de los casos, lo hacen como parte de iniciativas de lucha contra la violencia de género, y las actividades se centran en asignar vagones y espacios separados para

las mujeres e integrar a las Fuerzas de Seguridad en los sistemas de transporte. En algunos casos, las políticas de gestión social y actividades encaminadas a otros grupos vulnerables (por ejemplo, la accesibilidad universal para discapacitados físicos) han beneficiado a las mujeres de forma más espontánea, como es el caso de los ascensores o rampas de acceso que facilitan la entrada a carritos de bebé o de la compra (ejemplo de Trasmilenio, Colombia).

Hay proyectos que apuestan por la equidad de género desde sus comienzos gracias a los esfuerzos de la institución que los promueve, como es el caso del ADB, que incluye la equidad de género entre los criterios de efectividad de sus proyectos. Uno de ellos, el proyecto de transporte urbano de Dhaka, Bangladesh, se podría replicar y adaptar en los STUOM apoyados por el BID.

La consideración de las diferencias de género en los sistemas de transporte urbano ofrece beneficios tanto a los sistemas como a las mujeres en sí. El Cuadro 1, a continuación, presenta los beneficios de la inclusión de la perspectiva de género en el transporte urbano, identificados en un manual de la Agencia Alemana de Cooperación Técnica (GTZ) sobre transporte sostenible (GTZ, 2007).

CUADRO 1: Beneficios de la integración de la equidad de género en el transporte público (GTZ, 2007)

- Aumenta el retorno de la inversión en infraestructura y la rentabilidad de los sistemas de transporte, al aumentar el número de usuarios;
- Satisface la demanda de servicios de transporte a través del conocimiento de las necesidades, preferencias y limitaciones de todos los potenciales usuarios;
- Mejora el acceso de la mujer al trabajo, a la educación y a los servicios que, en última instancia, aumentan la productividad laboral; y
- Permite a las mujeres disponer de más tiempo para atender sus necesidades personales y laborales.

3. El capítulo IV ofrece más detalle sobre los ejemplos de Londres y México DF.

Nexo entre género y transporte urbano

La movilidad, accesibilidad⁴ y participación son tres ángulos que pueden ayudar a ilustrar las diferencias entre hombres y mujeres en cuanto al transporte urbano y estructurar el vínculo entre género y los STUOM.

Movilidad. El Gráfico 1, a continuación, resume patrones comunes de movilidad de hombres y mujeres urbanos (GTZ, 2007 y Lara Gómez, 2000). Los hombres tienden a hacer pocos viajes más largos en trayectos simples, sin llevar cargas ni ser víctimas de agresiones y valoran sobre todo el llegar pronto a su destino. En cambio, las mujeres hacen más viajes cortos y complicados en áreas más reducidas con sus hijos y con bultos, son más vulnerables al acoso sexual y a ser molestadas y su mayor preocupación es la falta de seguridad. Por eso, la identificación de estos patrones durante el diagnóstico realizado para un proyecto, así como su consideración en el diseño de proyectos de STUOM, pueden contribuir a la eficacia en el desarrollo del proyecto al atender las necesidades y demandas de toda la población usuaria.

Accesibilidad. La falta de acceso a los sistemas y medios de transporte es una barrera importante en el acceso de las mujeres a las esferas económica, política y social. El nivel de servicio poco fiable, las tarifas altas y la falta de iluminación, por ejemplo, pueden disuadir a las mujeres de utilizar el transporte público. Una encuesta realizada en Karachi en 2005 (Qureshi et al., 2006), encontró que el 25% de las encuestadas

mencionó la falta de asientos y el 5% la falta de accesibilidad y tarifas asequibles como barreras de acceso al transporte. El 17% de las mujeres identificó como barreras la frecuencia del servicio, el menor nivel de servicio y el comportamiento del personal.

Un elemento importante de los sistemas de transporte que determina la accesibilidad de las mujeres es su nivel de seguridad, que puede ser de dos tipos: seguridad personal y seguridad vial.

En cuanto a la seguridad personal, la percepción de inseguridad de las mujeres incide notablemente en su decisión de viajar. La posibilidad de convertirse en víctimas de abusos sexuales o de violencia hace que las mujeres ajusten sus decisiones de movilidad (SUIVD, 2005). En general, las mujeres están más preocupadas por su seguridad personal que los hombres, sobre todo en el transporte público en horario nocturno (Hackeney, 2011).

La seguridad vial es la segunda inquietud de las mujeres y de los hombres. Aunque la prioridad principal para los hombres es la velocidad –es decir, el llegar más rápido al lugar–, las mujeres valoran más la seguridad frente a robos o agresiones. También valoran más que los hombres el manejo seguro o cuidadoso de los vehículos (Gómez, 2000). A la hora de desplazarse, es más probable que las mujeres lo hagan a pie, ya sea por motivos económicos, por barreras culturales en algunas sociedades, o porque son reacias a utilizar otro

Gráfico 1: Movilidad por género



4. *Movilidad* se refiere al movimiento de personas, y se suele medir con el número de viajes por persona. *Accesibilidad* se refiere a la facilidad con la que la gente puede viajar y la habilidad de alcanzar los servicios, bienes o actividades deseados y se suele medir como costos en el tiempo, dinero y confort (GTZ, 2007).

medio de transporte cuando el motivo del desplazamiento no es productivo (la generación de ingresos)⁵ (GTZ, 2007). La arquitectura peatonal que rodea a los STUOM, como por ejemplo la señalética o las pasarelas peatonales, es de especial importancia para mejorar la seguridad vial de los peatones en general; por eso, diseñarlos teniendo en cuenta la movilidad femenina (con, por ejemplo, rampas o escalones poco elevados) mejora la seguridad vial de las peatonas en particular.

Participación. Si bien las organizaciones utilizan prácticas en diversidad de género para alcanzar mayor efectividad (Banco Mundial, 2011), rara vez se encuentran mujeres que participan activamente en los proyectos de STUOM, ya sea como tomadoras de decisión o como trabajadoras. Para entender la participación de las mujeres en los proyectos de STUOM, se requiere prestar atención a tres áreas:

1. Participación como viajeras en los beneficios directos del proyecto, con la mejora en la calidad de sus viajes o la mayor iluminación en las paradas;
2. Participación en los beneficios indirectos del proyecto, como trabajadoras en los empleos generados durante la construcción y operación de los sistemas de transporte, o como propietarias a través de la cotitularidad de las viviendas de reposición en los procesos de reasentamiento que puedan surgir durante un proyecto de STUOM; y
3. Participación en las consultas a lo largo del ciclo del proyecto, como informantes exponiendo sus prioridades y necesidades durante el diseño del proyecto, o como tomadoras de decisión durante la construcción, operación o regulación del sistema.

II. HERRAMIENTAS PARA INTEGRAR LA PERSPECTIVA DE GÉNERO EN LOS PROYECTOS DE STUOM DEL BID

Este capítulo ofrece una serie de herramientas que ayudarán a incorporar la equidad de género en los proyectos de STUOM del BID, organizadas según las etapas del ciclo del proyecto: (i) diseño de la operación, (ii) implementación y (iii) monitoreo y evaluación.

1. Diseño: Identificación de las diferencias de género

Esta sección ofrece una serie de herramientas que ayudan a identificar las diferencias de género que pueden aparecer en un proyecto de STUOM a fin de informar sobre su diseño.

Diagnóstico de movilidad con enfoque de igualdad de género. Antes del diseño de los proyectos, estos diagnósticos pueden identificar factores que excluyan a las mujeres del uso de los STUOM y por lo tanto también de sus beneficios. Para minimizar costos, podemos obtener información general: (i) integrando un pequeño diagnóstico de género como parte de la evaluación social y ambiental del proyecto; (ii) buscando estudios nacionales o regionales ya hechos sobre

el tema; y/o (iii) buscando datos referentes a la movilidad de hombres y mujeres en las agencias de la mujer, institutos de estadística u otras entidades oficiales (por ejemplo: número de licencias de conducción emitidas a mujeres, o número y tipo de denuncias de agresiones de género sufridas en el transporte público).

Encuestas origen-destino y encuestas de satisfacción del usuario. Diseñar ambos tipos de encuestas con un enfoque de igualdad de género consiste en desagregar los datos por sexo, añadir preguntas específicas de género o incluir indicadores de satisfacción y de calidad diferenciados, en contraposición a hacer el acopio de datos y diseño de encuestas usando sólo la categoría “jefe de hogar” o con datos y resultados agregados. Los resultados desagregados servirán para informar al proyecto sobre las desigualdades, necesidades distintas, patrones de movimiento y otras diferencias entre pasajeros y pasajeras. En el caso de las encuestas origen-destino, un ejemplo sería añadir respuestas como “compras”, “acompañar personas del hogar”, o “pagar cuentas” a los “motivos del viaje” (Dalmazzo, 2009).

5. Las mujeres suelen realizar los viajes por motivos sociales, administrativos o de índole no productiva en general en medios de transporte de bajo costo y, generalmente, a pie (GTZ, 2007).

Encuestas de hogar, línea de base desagregada por género y análisis de actores. Las encuestas de hogar pueden aportar información de género para el diseño del proyecto, para la línea de base e incluso para detectar a los principales actores del proyecto. Desagregar la línea de base por sexo permitirá mostrar desigualdades iniciales de género en algunos indicadores y ayudará a mostrar los cambios generados gracias al proyecto en ambos sexos. Incluir grupos de mujeres como actores relevantes a consultar en los análisis de actores o involucrados ayudará a diseñar proyectos con mayor equidad.

Auditorías de seguridad para mujeres. Utilizar estas auditorías en los proyectos ayuda a mejorar el diseño de las acciones del proyecto y de las áreas adyacentes, para prevenir puntos peligrosos o inseguros. Se eligen itinerarios a realizar a diversas horas del día y de la noche, en los que se efectúan visitas exploratorias con un cuestionario para obtener la percepción de seguridad de las mujeres. (UN Habitat, 2007).

Métodos de participación pública: Entrevistas, cuestionarios y grupos focales (*focus groups*). Hacer partícipes tanto a los beneficiarios como a los afectados en la fase inicial de los proyectos puede ofrecer puntos de vista no reconocidos y realidades que de otro modo serían obviadas, ayudar a seleccionar alternativas y puede ser útil para evaluar la satisfacción de los usuarios durante la operación. Estas tres herramientas

para medir la participación pública han de ser adecuadas a las necesidades contextuales y locales, y el proceso ha de proporcionar información tanto de hombres como de mujeres para ser integrada al nivel del proyecto (Babinard, 2011). En algunos casos, según la cultura, las mujeres sólo participarán si son entrevistadas por otra mujer. El Cuadro 2 muestra cómo el proyecto de infraestructura de transporte de la región del Liaoning en China realizó procesos de participación pública con enfoque de igualdad de género y detalla el tipo de información que recogió.

2. Ejecución: Actividades en la implementación

Esta sección ofrece las posibles actividades a ejecutar con enfoque de igualdad de género durante la fase de implementación de un proyecto de STUOM.

Seguridad vial y personal. La seguridad vial y personal se debe gestionar a través de estrategias efectivas que combinen acciones dirigidas a: (i) sensibilizar y capacitar a los funcionarios y la sociedad sobre el conocimiento y respeto de normas y los derechos de mujeres y la redefinición y apropiación de lo público; (ii) hacer cumplir la ley mediante convenios con la policía, uso de tecnologías y esquemas de denuncia al interior del sistema; y (iii) diseñar infraestructuras y servicios que cumplan con

CUADRO 2: Participación pública en “Liaoning medium cities transportation infrastructure Project”, China

El proyecto, centrado en el desarrollo de infraestructura de transporte en 6 ciudades, incluyó métodos de participación pública en tres fases claves: (i) el diseño para identificar las necesidades de la población; (ii) la evaluación para ver la reacción de los beneficiarios ante la forma en que sus necesidades habían sido incorporadas en el diseño; y (iii) el monitoreo y evaluación para determinar la satisfacción del público.

El plan de reclutamiento del público para las consultas se realizó formando grupos de acuerdo a la forma de movilidad y la vulnerabilidad del usuario. Se realizaron las consultas a modo de grupos focales, con entrevistas separadas a hombres y mujeres para facilitar la participación femenina, y cuestionarios diseñados para que se pudiera hacer un análisis de la información desagregado por sexo.

El método de participación pública con enfoque de igualdad de género permitió saber concretamente que las mujeres estaban menos satisfechas que los hombres con el transporte público en cuanto a la seguridad de tráfico y personal, debido a la escasa iluminación, pasos subterráneos mal diseñados y largas esperas en las paradas de bus. (Chen, Shomick et al, 2006).

los principios de planeación urbana para la seguridad (“ver y ser visto”, “oír y ser oído”, concurrencia, acceso a ayuda, servicios de información y aseo y mantenimiento) (Ortegón, 2012).

Reasentamiento inclusivo⁶. La mayoría de los sistemas de transporte urbano, y en especial los sistemas de transporte masivo, conllevan procesos de reasentamiento involuntario que pueden afectar tanto a viviendas familiares como a negocios comerciales o predios agrícolas, entre otros. Aun cuando estos procesos identifican grupos vulnerables desde el inicio, éstos no se traduce en equidad a la hora de recibir compensación (Banco Mundial, 2010). Hay una serie de variables que necesitan ser analizadas desde una perspectiva de género, desde las consultas iniciales pasando por el marco de reasentamiento y finalizando con las familias ya reasentadas, con medidas tales como: desagregación por sexo de datos, elegibilidad para la compensación, derechos de propiedad, estado civil, opciones de compensación a ofrecer, restauración de la forma de ganarse el sustento, cuidado infantil, periodo de transición y canales y procedimientos de queja, entre otros. El proyecto de transporte urbano de Lagos en Nigeria resumido en el Cuadro 3 es un buen ejemplo de reasentamiento inclusivo.

Mecanismos financieros que mejoren el grado de asequibilidad. Mecanismos como la integración tarifaria pueden hacer que el transporte urbano masivo sea asequible para las mujeres más pobres, dadas las características de sus viajes⁷

y su renuencia a utilizar el transporte público por motivos que no sean productivos⁸. Desde la perspectiva del proyecto, consultar a grupos de mujeres sobre el diseño de medidas de integración tarifaria ayuda a que estos modelos reflejen sus necesidades particulares, lo que contribuye a optimizarlos y hacerlos más eficientes.

Modelo de concesión y contratos con el operador. Un análisis de género del modelo de concesión del servicio podría revelar beneficios económicos para el operador y sociales para el ente regulador. Ofrecer información desagregada sobre la movilidad de las mujeres y los hombres de la zona de actuación (por ejemplo, tiempos de viaje, modos de transporte, gastos reales y potenciales, destinos, limitaciones, usuarios potenciales, etc.) puede ayudar a modelar el contrato de concesión ofreciendo mayores garantías de tráfico que si se tiene en cuenta únicamente a los viajeros en trayectos de horas punta, en su mayoría trabajadores o estudiantes. Como resultado del análisis de género, se pueden diseñar incentivos para el uso de los STUOM por parte de las mujeres tales como la oferta de rutas alternativas y tarifas menores; integración tarifaria, modal y barrial; horarios fuera de horas punta; y paradas nocturnas o no preestablecidas.

Otro punto a tratar con respecto a los contratos de concesión es el análisis de las formas de medir la eficiencia del sistema para el operador, como por ejemplo en el estudio de los índi-

CUADRO 3: Reasentamiento con enfoque de igualdad de género: El proyecto de transporte urbano de Lagos, Nigeria (LUTP, Banco Mundial 2009)

El Ministerio de la Mujer estuvo involucrado en el proyecto desde sus inicios, y se tomaron medidas institucionales para que las mujeres y grupos vulnerables tuvieran un canal de comunicación para expresar sus preocupaciones y quejas y estuvieran representados adecuadamente durante todo el proceso. El reasentamiento se planificó atendiendo a las necesidades de los grupos vulnerables: comerciantes embarazadas, personas con discapacidad, comerciantes identificados según un indicador de pobreza, comerciantes ancianos y grupos que sufren discriminación económica y social. Sus necesidades fueron identificadas, descritas y evaluadas con objeto de lograr restaurar sus ingresos y mejorar sus estándares de vida.

6. Un inventario de preguntas para garantizar la integración de la perspectiva de género en marcos de reasentamiento involuntario se encuentra en “Making urban development work for women and men. Tools for task teams, Mari Clarke, The World Bank 2010.

7. Ver Capítulo I, apartado sobre Nexa entre género y transporte urbano.

8. Ver nota 5.

ces de pasajeros por kilómetro (IPK), índices de kilómetros por bus (IKB), o índices de pasajeros por bus (IPB). La inclusión de medidas que aumenten la demanda del servicio por parte de las mujeres puede aumentar el IPK y/o el IPB, lo que mejorará la eficiencia del servicio en sí.

Buses reservados para mujeres. Por razones de seguridad, muchas ciudades del mundo en países como México, Honduras, Japón, India, Bielorrusia, Filipinas, Israel, Taiwán o Egipto ya han adoptado la práctica de la segregación por sexo en los servicios de tren, metro y bus. Las características típicas de esta práctica son: (i) el uso de vagones o buses reservados a mujeres que, si bien es opcional para las mujeres, no permite el acceso a los hombres; aunque (ii) la mayoría de las compañías también permite el uso de estas unidades por varones en edad escolar, minusválidos y operadores y asistentes del servicio de transporte; (iii) el servicio se ofrece por lo menos durante las horas de mayor demanda; y (iv) los buses operan normalmente en los días laborales pero no ofrecen el servicio en fines de semana o días festivos. El Cuadro 4 presenta los programas de dos ciudades que han puesto en marcha este mecanismo recientemente, Ciudad de Guatemala y Lahore.

Accesos separados al bus y divisiones por género dentro de los buses⁹. Son medidas que ayudan a disminuir el riesgo de agresiones, tocamientos, etc., y que aumentan la percepción de seguridad y la calidad del viaje de las mujeres.

Flexibilidad en las rutas y horarios. Medidas como instalar una mayor frecuencia de buses para evitar usarlos repletos en horas punta, flexibilidad horaria, mayor oferta de unidades y flexibilidad de paradas pueden atraer pasajeras potenciales y mejorar la calidad del viaje de las actuales. El programa en Montreal, Canadá, por el cual las mujeres pueden solicitar parada entre dos paradas establecidas, es un ejemplo de flexibilidad que busca aumentar la sensación de seguridad y acorta la distancia hasta el destino final de las mujeres (Michaud, 2000).

Una arquitectura que genere espacios públicos activos o libres e iluminados. Las mujeres ven más probabilidades de ser atacadas en espacios cerrados o recovecos, rutas sucias, paradas abandonadas o cuando hay escasa visibilidad. Medidas que pueden ayudar a que se sientan más seguras incluyen:

- diseños arquitectónicos que provean luz a los espacios cerrados, oscuros o con pocas salidas;
- paradas de bus agradables y en buen estado;
- diseño, localización e iluminación de cruces subterráneos, puentes peatonales, salas de espera o aparcamientos que



CUADRO 4: Ejemplos de buses reservados para mujeres

Ciudad de Guatemala. En la Ciudad de Guatemala, y ante al número de denuncias de mujeres por acoso cuando los vehículos están abarrotados, en junio de 2011 comenzó a operar una flota especial de buses para mujeres durante las horas punta. La flota se distingue por unos lazos rosados o signos de color rosado con el título “Sólo para mujeres”, y sólo permite subir a conductores varones y varones de menos de 12 años. (tomado de: <http://www.eluniverso.com/2011/06/15/1/1382/debutan-autobuses-exclusivos-mujeres-ante-abusos-guatemala.html>)

Lahore (Pakistán). En enero de 2012, una compañía de buses comenzó a ofrecer 3 líneas de bus sólo para mujeres. El bus está pintado de rosa y las cobradoras son mujeres, aunque el conductor es hombre. La compañía afirma que, si el servicio va bien, podría dedicar un 20% del total de la flota sólo a las mujeres. <http://tribune.com.pk/story/317152/pink-bus-service-three-women-only-buses-launched/>

9. El ejemplo de la Ciudad de México en el Capítulo 3 detalla la práctica de la separación dentro de las unidades de transporte público.

protejan la seguridad, y de rutas seguras desde las zonas residenciales hasta las paradas.

- La concurrencia de personas también ayuda a disminuir la percepción de inseguridad, por ejemplo, al transformar zonas lúgubres o vacías en espacios activos como zonas comerciales o parques de recreo.

Mejora de la infraestructura peatonal. Tener en cuenta la movilidad habitual de los peatones contribuye a garantizar e incluso mejorar su seguridad vial. Según la OMS (2013), en algunos países la relación de peatones muertos respecto a otros usuarios de las vías públicas es de dos tercios. Las mujeres realizan más viajes a pie porque hacen viajes más cortos y tienen menores recursos económicos (Banco Mundial, 1999). Los proyectos de transporte urbano pueden construir infraestructuras que mejoren la movilidad y acceso femeninos y que protejan a los peatones en general de accidentes mediante:

- Aceras más anchas, alzadas, protegidas o/y accesibles para carritos;
- vallas de seguridad, bordillos, y cruces pensados para cochecitos o sillas de ruedas;
- señalización para ceder el paso a los peatones;
- mejor acceso a medianas o cruces seguros;
- áreas de espera adecuadas, cubiertas y con luz, enlazadas con otros medios de transporte;
- rutas peatonales seguras desde áreas residenciales hasta las paradas;
- localización, frecuencia y anchura de puntos de descanso adecuados;
- transformación de puntos críticos de alta densidad en zonas peatonales; y
- paradas estratégicas localizadas cerca de escuelas, hospitales o lugares que frecuentan las mujeres.

Señalética adecuada. Algo tan sencillo como pegar señales adhesivas que indiquen preferencia para embarazadas o madres con bebés en los asientos contribuye a mejorar los viajes de las mujeres, además de crear una cultura de respeto entre los pasajeros.

Trato amable y cortés del conductor y el resto del personal. La encuesta de Karachi citada para definir la accesibilidad de un sistema de transporte encontró que el mal trato de parte del personal puede disuadir a las mujeres de utilizar el transporte público (Qureshi et al, 2006). A fin de aumentar el uso del sistema por las mujeres, el código de conducta del personal laboral de los STOUM puede exigir el cumplimiento de un requerimiento de amabilidad y respeto para con los pasajeros.

Generación de empleo femenino en los servicios de transporte¹⁰. Los proyectos pueden instar al empleador a garantizar la contratación en equidad de condiciones, impulsar las candidaturas femeninas y revisar los requisitos de contratación para detectar posibles criterios que las excluyan, o incluso incluir cuotas mínimas de trabajadoras. La contratación de mujeres puede ser beneficiosa en algunos casos, como en el ejemplo de las operadoras de bus de Dubái que aparece en el Cuadro 5.

Capacitación en profesiones/ocupaciones específicas del sector dirigidas a mujeres. Tanto para el período de construcción como para el de operación, se puede fomentar la inclusión de mujeres en las capacitaciones existentes para contratarlas después. También se puede colaborar con las agencias de capacitación o educativas para montar programas que incluyan a mujeres y/o campañas publicitarias para atraer a las mujeres a este tipo de capacitaciones.

Exposición de las posibles actividades relacionadas con la equidad de género a funcionarios y operadores del servicio. La mayoría de los proyectos de transporte del BID contienen un componente de fortalecimiento institucional que se puede aprovechar para informar a los funcionarios y operadores del servicio sobre las diversas actividades que pueden ayudar a lograr equidad de género en el proyecto. Se puede incluir una sesión en talleres, no sólo para informar acerca de las actividades posibles y los riesgos de exclusión que puedan aparecer y cómo mitigarlos, sino también para generar el compromiso de los altos mandos del proyecto.

10. La “Guía para la contratación de mujeres en el sector transporte en proyectos financiados por el BID”, Luz Caballero, en preparación, contiene más detalles de cómo hacerlo.

CUADRO 5: Contratación de conductoras de bus en Dubái (Emiratos Árabes Unidos)

En 2011, la ciudad se apresuró a impulsar la contratación de mujeres operadoras de bus para evitar incidentes como la violación de una niña de 4 años por el conductor y cobradores de un bus escolar a principios de año. Frente a la propuesta de progenitores con hijos en edad escolar, la Autoridad de Carreteras y Transportes (RTA), se propuso revisar las guías de regulación sobre contratación de supervisores y conductores de bus escolar, que hasta entonces sólo regulaban temas como la gestión de las rutas o los procedimientos de subida y bajada de estudiantes en las paradas, pero nunca la contratación del personal, que se dejaba a cargo del operador privado del servicio. (Tomado de: <http://gulfnews.com/news/gulf/uae/general/schools-urged-to-recruit-women-bus-attendants-1.747998>)

Departamentos relacionados con inclusión social, seguridad y accesibilidad. La inclusión de la perspectiva de género se puede sugerir dentro del marco en el que se desarrollan las labores de inclusión, seguridad y accesibilidad. Los departamentos que se encargan de ello pueden hacerse cargo y liderar las actividades de promoción de la igualdad de género.

3. Monitoreo y evaluación

En esta sección se detalla principalmente una serie de indicadores que se pueden utilizar para medir los resultados en las acciones de los proyectos sobre la igualdad de género y/o el empoderamiento de la mujer (Tabla 1, a continuación). La lista de indicadores no es exhaustiva, ya que cada proyecto puede desarrollar indicadores propios. En el caso de que la matriz de resultados contenga indicadores que operen con unidades a nivel individual, estos indicadores pueden y deben aparecer desagregados por sexo, como por ejemplo, el número de muertos en accidentes de tráfico. Todos los indicadores seleccionados de la tabla han de incluir la línea de base con una meta para cada uno. Se puede desagregar la línea de base por sexo y establecer metas para hombres y mujeres; así se podrá ver el número total, el número de mujeres y de hombres y la reducción de la brecha de género como resultado del proyecto.

De ser posible incluir en la matriz de resultados del proyecto indicadores de impacto en equidad de género y empoderamiento de la mujer, relacionados directamente con la movilidad, accesibilidad y participación de la mujer, se proponen los siguientes:

- Mejora de la movilidad urbana femenina, con un aumento de x%¹¹ de mujeres que utilizan el STUOM regularmente,
- % de aumento de la satisfacción de las usuarias de transporte, con un aumento de al menos x% de las entrevistadas, y
- Aumento en el empleo de las mujeres en el sistema de transporte urbano, con un objetivo del x% de mujeres contratadas en la construcción y/o operación del proyecto.

11. Podemos apoyarnos en la Política de igualdad de género vigente en el país u otros acuerdos internacionales firmados por el país para establecer los porcentajes.

TABLA 1: Propuesta de indicadores para medir los resultados de la integración de la perspectiva de género en los proyectos del STUOM

Resultado	Indicadores	Fuentes de Información
R1. Aumento del número de usuarias del STUOM	<ul style="list-style-type: none"> • Aumento del número de usuarios del STUOM, respecto de la línea de base • % del total de nuevos usuarios que son mujeres 	Encuesta de origen-destino diseñada con enfoque de género y/o preguntas específicas de género
R2. Mejora de la satisfacción de las mujeres	<ul style="list-style-type: none"> • Aumento del número de mujeres satisfechas con el STUOM • Aumento del porcentaje de mujeres que se sienten seguras en el sistema (aumento respecto a la línea de base) 	Encuesta de satisfacción diseñada con enfoque de igualdad de género: datos desagregados por sexo y/o preguntas de género
Productos: <ul style="list-style-type: none"> • Diseños de la infraestructura • Unidades de bus que atienden las necesidades específicas de la mujer 	<ul style="list-style-type: none"> • Aumento del número de farolas en las paradas • Aumento del número de rampas • Aumento del número de ascensores • % del total de baños exclusivo para mujeres • % del total de cambiadores exclusivo para mujeres • Número de cambiadores de bebé • Número de guarderías • Número de instalaciones para cuidado infantil • Número de salas de lactancia • Aumento del número de asientos con preferencia para mujeres embarazadas en las unidades de bus • Aumento de espacios dentro de los buses destinados al carrito del bebé 	Informes mensuales del ejecutor Contrato con el constructor: especificaciones técnicas
R3. Mujeres encuestadas en todos los procesos de consulta realizados en el proyecto	<ul style="list-style-type: none"> • Aumento del número de mujeres que han participado en las consultas públicas y porcentaje del total de participantes • Nivel de satisfacción de las mujeres consultadas¹² 	Listados de asistencia a las consultas desagregados por sexo Cuestionarios de satisfacción rellenos tras la consulta
Productos: <ol style="list-style-type: none"> 1. Consultas públicas diseñadas con enfoque de igualdad de género. Ejemplo: separadas por sexo, con facilitación específica para motivar la participación femenina, horarios adecuados, cuidado infantil disponible, entre otros 2. Entrevistas, cuestionarios y grupos focales diseñados con enfoque de igualdad de género. Ejemplo: preguntas específicas diferenciadas por género, tales como medio de transporte utilizado según motivo del desplazamiento, % gasto destinado al uso de transporte, barreras al uso de transporte, número de agresiones sufridas en la última semana, horario de mayor percepción de miedo en el sistema, etc. 	<ul style="list-style-type: none"> • Aumento del número de: <ul style="list-style-type: none"> -Consultas públicas con enfoque de igualdad de género -Entrevistas con enfoque de igualdad de género -Grupos focales con enfoque de igualdad de género 	Manual de operaciones Informes mensuales del ejecutor

12. Puede servir para medir si la participación ha sido eficiente.

TABLA 1: Propuesta de indicadores para medir los resultados de la integración de la perspectiva de género en los proyectos del STUOM (cont.)

Resultado	Indicadores	Fuentes de Información
R4. Acceso de las mujeres a los empleos generados en la construcción del proyecto R5. Acceso de las mujeres a los empleos generados en la operación del STUOM	<ul style="list-style-type: none"> • Aumento del número de mujeres que trabajan durante la construcción • Aumento del número de mujeres que trabajan en la operación • % de mujeres contratadas del total del personal (se puede desagregar por escala laboral) 	Informes mensuales del proyecto (Informe desagregado por sexo sobre los trabajadores)
Productos: 1. Estrategias o actividades de comunicación que impulsen las candidaturas femeninas 2. Implementación de estrategias que faciliten la contratación de mujeres. 3. Diseños de instalaciones laborales con enfoque de igualdad de género	<ul style="list-style-type: none"> • Aumento del número de ofertas de trabajo que invitan explícitamente a mujeres • Aumento del número de criterios incluyentes de selección de personal¹³ • Disminución de criterios excluyentes del proceso de selección de trabajadores¹⁴ • Aumento del número de medidas afirmativas en el proceso de selección de trabajadores • Aumento de la cuota de trabajadores asignada a las mujeres • % del total de baños exclusivo para mujeres • % del total de cambiadores de ropa exclusivo para mujeres 	Manual de operaciones Informes mensuales del proyecto
R6. Acceso de la mujer a la formación	<ul style="list-style-type: none"> • Aumento del número de mujeres capacitadas en labores de construcción • Aumento del número de mujeres capacitadas en labores de operación del proyecto de STUOM • Aumento del número de mujeres capacitadas en tareas administrativas 	Listados de asistencia a las consultas desagregados por sexo Cuestionarios de satisfacción rellenos tras la consulta
Productos: 1. Estrategias o acciones que impulsen las candidaturas de mujeres para asistir a formaciones o cursos de capacitación.	<ul style="list-style-type: none"> • Aumento del número de anuncios de cursos invitando explícitamente a mujeres • Aumento del número de cursos formativos diseñados para mujeres 	Manual de operaciones Informes mensuales del proyecto
R7. Sensibilización de la agencia implementadora, constructor, y/u operador con respecto a la integración de la perspectiva de género	<ul style="list-style-type: none"> • Aumento del número de directivos asistentes a los talleres sobre género • Aumento del número de oficiales técnicos asistentes a las capacitaciones sobre género • Aumento del número de personal de la constructora/operadora que asistió a los talleres sobre género 	Listados de asistencia de los talleres Encuestas de satisfacción del taller (para asegurar la asistencia real)
Productos: 1. Talleres sobre equidad de género 2. Capítulos sobre equidad en capacitaciones técnicas existentes	<ul style="list-style-type: none"> • Aumento del número de talleres sobre equidad de género • Aumento del número de capacitaciones que incluyen capítulos sobre equidad 	Manual de operaciones Informes mensuales del ejecutor

13. Ejemplo de criterio incluyente: uso de índices socio-económicos en la selección de personal, por ejemplo ser cabeza de familia y pobre. Este criterio permite contratar mujeres muy necesitadas de un trabajo formal, ya que normalmente las madres solteras, viudas o aquellas que se hacen cargo en solitario del cuidado de hijos y familiares son quienes tienen los mayores índices de pobreza. En 2011, la CEPAL cifró en un 30% el promedio de jefas de hogar de la región.

14. Ejemplo de un criterio excluyente en el caso de contratación de cobradores o taquilleros es el requisito de experiencia previa de trabajo en el sector transporte. Hay muy pocas mujeres con experiencia previa y, por lo tanto, estamos cerrando las puertas a mujeres en un trabajo que requiere únicamente saber aritmética o tener experiencia en tesorería o en gestión económica doméstica.

TABLA 1: Propuesta de indicadores para medir los resultados de la integración de la perspectiva de género en los proyectos del STUOM (cont.)

Resultado	Indicadores	Fuentes de Información
R8. Acceso de la mujer a la propiedad y a la compensación en el reasentamiento involuntario	<ul style="list-style-type: none"> • Aumento del número de títulos de propiedad a nombre tanto de la esposa o compañera como del esposo o compañero (doble titularidad) • Aumento del número de mujeres que han recibido compensación económica • Aumento del número de vendedoras ambulantes que han visto restituido su medio de vida con título de propiedad 	Informes del equipo responsable de la implementación del plan de reasentamiento
<p>Productos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Medidas para dar acceso a compensación o a la propiedad de la vivienda en el proceso de reasentamiento involuntario con enfoque de igualdad de género 2. Desarrollo e implementación de un plan de restitución adecuado a hombres y mujeres 	<ul style="list-style-type: none"> • Aumento del número de grupos de mujeres vulnerables (cabezas de familia, viudas, embarazadas, otros) que reciben compensación o títulos de propiedad • % de mujeres satisfechas con los medios de vida restituidos y el plan de restitución realizado 	Informes socio-económicos desagregados por sexo y respetando las distintas estructuras familiares. Línea de base del Plan de reasentamiento desagregada por: sexo, posición en el hogar (monoparental, jefe...), situación conyugal (matrimonio, convivencia, unión libre, viudo/a, etc.), condición étnica. Encuesta de satisfacción completada al final del reasentamiento.
R9. Disminución de las agresiones sexuales en los STUOM	<ul style="list-style-type: none"> • Disminución del número de agresiones sexuales en el STUOM respecto a la línea de base • % de delitos denunciados en el STUOM (aumento sobre la línea de base) 	Informes de la agencia encargada de la recopilación de datos de agresiones (policía, agencia de la mujer, juzgados, otros) Encuesta de satisfacción de usuarias Informes de la unidad ejecutora del proyecto
<p>Productos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Policías dentro del STUOM 2. Agentes de seguridad 3. Cámaras de vigilancia 4. Campañas publicitarias que fomenten la convivencia y el respeto hacia las mujeres 5. Campañas publicitarias que animen y guíen a la denuncia por agresiones de género 6. Instituciones públicas coordinando acciones: Ministerio de la Mujer, Cuerpo de policía, Justicia, otros 7. Estrategias de identificación de puntos críticos para la seguridad personal (por ejemplo: auditorías de seguridad) 8. Líneas STUOM con unidades divididas físicamente por género 9. Unidades exclusivas para uso femenino dentro del sistema 10. Medidas para disminuir la percepción de miedo (farolas, paradas intermedias, otros) 	<ul style="list-style-type: none"> • Aumento del número de policías dentro del STUOM • Aumento del número de agentes de seguridad en el STUOM • Aumento del número de cámaras de vigilancia instaladas en el STUOM • Aumento del número de campañas publicitarias que fomenten la convivencia y el respeto hacia las mujeres • Aumento del número de campañas publicitarias que animen y guíen a la denuncia por agresiones de género • Aumento del número de instituciones públicas coordinando acciones: Ministerio de la Mujer, Cuerpo de policía, Justicia, otros • Aumento del número de auditorías de seguridad realizadas • Aumento del número de líneas STUOM con unidades divididas físicamente por género • Aumento del % de líneas STUOM con unidades divididas físicamente por género, del total del STUOM • Aumento del número de unidades de bus de uso exclusivo para mujeres • % del total de unidades de bus destinadas al uso exclusivo para mujeres • Aumento del número de farolas • Aumento del número de paradas intermedias 	Informes de la agencia encargada de la recopilación de datos de agresiones (policía, agencia de la mujer, juzgados, otros) Encuesta de satisfacción de usuarios Manual de operaciones Informes mensuales del proyecto Especificaciones técnicas en los informes mensuales del constructor

TABLA 1: Propuesta de indicadores para medir los resultados de la integración de la perspectiva de género en los proyectos del STUOM (cont.)

Resultado	Indicadores	Fuentes de Información
R10. Reducción de accidentes con peatones involucrados en el área de acción del proyecto de STUOM	<ul style="list-style-type: none"> Disminución del número de fatalidades entre peatones en el área del STUOM (desagregado por sexo) Disminución del número de peatones lesionados en el área del STUOM (desagregado por sexo) 	Agencias encargadas de recoger los datos de accidentes de tráfico, (hospitales, policía, ministerio de transporte, operador del STUOM, etc.)
Productos: 1. Medidas para dar acceso a compensación o a la propiedad de la vivienda en el proceso de reasentamiento involuntario con enfoque de igualdad de género 2. Desarrollo e implementación de un plan de restitución adecuado a hombres y mujeres	<ul style="list-style-type: none"> Aumento del número de: pasadizos subterráneos, puentes peatonales, arcones y espacios de espera ensanchados, señales específicas, otros Aumento del número de planes de regulación del estacionamiento con perspectiva de género Aumento del número de puertas reguladoras de paso antes de entrar al bus Aumento del número de unidades de bus con rampa de acceso 	Especificaciones técnicas en los informes mensuales del constructor.

4. Cómo determinar si un proyecto presenta o no oportunidades de promover la igualdad de género o riesgos potenciales de exclusión que deben ser atendidos

Este capítulo sobre herramientas concluye con la Tabla 2 “Preguntas clave”, que presenta una serie de preguntas que ayudan a determinar si un proyecto tiene oportunidades para mejorar la igualdad de género o riesgos de exclusión y/o desigualdad de género, y en qué momento a lo largo del ciclo del proyecto aparecen estas oportunidades o riesgos.

TABLA 2: Preguntas clave sobre género para identificar oportunidades o riesgos

Diagnóstico: Análisis de Género

1. Referentes a cómo los patrones de movilidad y uso del transporte público difieren entre hombres y mujeres.

¿Las mujeres caminan más que los hombres?

¿Las mujeres usan el bus habitualmente? Si no lo usan, ¿por qué no?

¿Cuáles son los patrones de movilidad urbana de las mujeres indígenas y afrodescendientes y qué medios usan?

¿Hay factores culturales relacionados con el uso del transporte público diferenciados para mujeres y hombres indígenas o afrodescendientes?

2. Referentes a la seguridad personal y vial

¿Se dan abusos, tocamientos y violencia de género en el sistema de transporte urbano local?

¿Dónde y cuándo suceden: en las estaciones, dentro de los buses o zonas peatonales, de día, de noche o al anochecer?

¿Hay datos sobre accidentes viales desagregados por sexo? ¿Se están analizando? ¿Cuáles son las principales causas de atropellos a peatone y peatonas?

TABLA 2: Preguntas clave sobre género para identificar oportunidades o riesgos

Diagnóstico: Análisis de Género

3. Referentes a las consultas públicas

¿Se van a realizar consultas públicas? ¿Se invitará tanto a hombres como a mujeres a participar? ¿Se facilitará la participación activa de las mujeres?

4. Referentes al reasentamiento

¿Hay jefas de familia pobres, viudas u otros grupos de mujeres con necesidades específicas a reasentar?
 ¿Hay diferencias en el estilo de vida de las mujeres y los hombres de la zona a tener en cuenta en el proceso de restitución; por ejemplo, que las mujeres vendan productos de su huerta y se abastezcan en un mercado rural local y los hombres trabajen en la ciudad?
 ¿Qué dice la ley local con respecto a la propiedad de la vivienda familiar? ¿Existe en la zona la cotitularidad legal de bienes en la pareja?

Implementación

1. Referentes al diseño de la infraestructura y de la operación.

¿Considera el diseño del proyecto infraestructuras adaptadas a la movilidad típica de las mujeres; por ejemplo, espacios reservados para carritos de bebé, asientos para embarazadas, tarifas multimodales o más bajas fuera de horas punta, etc.?
 ¿Considera el proyecto instalaciones específicas para mujeres, como baños separados, estaciones de cambio de pañal, etc.?
 ¿Considera el diseño del proyecto actividades especiales para garantizar la seguridad de las mujeres en el transporte público, como mayor iluminación, autobuses exclusivos para mujeres, paradas nocturnas no preestablecidas, etc.?

2. Referentes a la generación de empleo

¿Contempla el proyecto actividades encaminadas a garantizar la no exclusión de las mujeres de los empleos directos o indirectos generados durante la construcción y posterior operación, por ejemplo, con la publicación de las vacantes explícitamente abiertas a mujeres?
 ¿Va a capacitar a obreros y obreras en la construcción y/u operación del sistema?
 ¿Va a reestructurar el servicio de transporte? ¿Cómo se tendrá en cuenta a los hombres y mujeres afectados por esta reestructuración?

3. Referentes al reasentamiento

¿Garantiza/asegura el proyecto la cotitularidad de las viviendas reasentadas?

Monitoreo y evaluación

¿Ha designado el proyecto un departamento que hará seguimiento de las actividades de género?
 ¿Se están desagregando por sexo los indicadores existentes?
 ¿Se han definido indicadores para hacer seguimiento de las actividades de género propuestas? ¿Se está midiendo el acceso de la mujer a la propiedad de las viviendas de reposición? ¿Se está midiendo el acceso al empleo?

III. EJEMPLOS PRÁCTICOS DE TRANSVERSALIZACIÓN DE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO EN EL TRANSPORTE URBANO: LONDRES, MÉXICO DF Y DHAKA

Después de analizar las diferencias de género en cuanto a movilidad, accesibilidad y participación y tras mostrar herramientas operacionales para responder a esas diferencias en nuestros proyectos, a continuación se presentan tres ejemplos de intervenciones en transporte público que muestran cómo integrar los objetivos de igualdad de género en los STUOM: (i) una estrategia para mejorar la seguridad individual de las pasajeras impulsada por el Ayuntamiento de Londres y coordinada con la agencia de transporte; (ii) una intervención en la ciudad de México, liderada por el Instituto de las Mujeres, que articula a distintas instituciones para tratar de erradicar la violencia de género en los servicios de transporte; y (iii) un proyecto del Banco Asiático de Desarrollo que muestra cómo transversalizar la perspectiva de género en los componentes de un proyecto urbano de transporte sostenible en la ciudad bangladeshi de Dhaka.

Londres: Seguridad de los usuarios y violencia de género

La Alcaldía de Londres, en coordinación con la agencia de transporte de la ciudad (TfL), lanzó una estrategia de seguridad personal para todos los viajeros que contenía un plan de acción para erradicar la violencia contra las mujeres en los medios de transporte. El plan de acción contra la violencia de género contiene 21 puntos específicos, algunos de los cuales se presentan en el Cuadro 6 (Dalmazzo, 2010).

México DF: Interinstitucionalidad y violencia de género

En 2008, la ciudad de México creó el programa “Viajemos seguras”¹⁵, pensado para aplicarse en todos los medios del sis-

tema de transporte público de la ciudad: trolebús, metrobús, bus, metro, taxis y tren ligero. El programa, que engloba a 10 entidades¹⁶ coordinadas por el InMujeresDF¹⁷, comprende una serie de acciones encaminadas a erradicar la violencia de género en todos los sistemas de transporte público de la ciudad, donde se calcula que las mujeres constituyen aproximadamente el 47% de los viajeros. El programa incluye campañas de comunicación y capacitación, separación de vagones (metro y tren ligero), unidades exclusivas para mujeres, módulos de atención y denuncia dentro de las estaciones para casos de abuso sexual y centros de justicia integral dentro de las estaciones para fomentar la denuncia en caso de abusos.

En lo que respecta al sistema urbano de transporte masivo (Metrobús), una de las dos unidades biarticuladas es exclusiva para mujeres, niños, niñas y personas con discapacidad. Esta separación se acompaña de: (i) una campaña con carteles colocados en todas sus estaciones haciendo alusión al programa “Viajemos seguras”; (ii) reforzamiento de la capacitación y consignas de la policía auxiliar para fomentar el respeto a los espacios exclusivos; y (iii) realización de diagnósticos de percepción de seguridad y estudios de calidad del servicio, desde un enfoque de igualdad de género.

La viabilidad de un programa como “Viajemos Seguras” viene de la integración exitosa de tres pilares básicos: (i) la normatividad referente a equidad de género; (ii) la planeación de los sistemas de transporte de la ciudad, así como la asignación presupuestaria para desarrollar las acciones requeridas; y (iii) el desarrollo de capacidades institucionales (Ortegón, 2012). La señalética específica de género (por ejemplo, pegatinas en los asientos reservados) y la presencia diaria de unidades de transporte en exclusividad o con separación por género, so-

15. Más detalles sobre el programa se pueden encontrar en: http://www.inmujer.df.gob.mx/wb/inmujeres/programa_interinstitucional_viajemos_seguras_en_el.

16. Estas entidades son: Procuraduría General de Justicia, Secretaría de Seguridad Pública, Servicio de Localización Telefónica LOCATEL, Instituto de la Juventud, Consejo Ciudadano de Seguridad Pública y Procuraduría de Justicia (SSPDF), Secretaría de Transporte y Vialidad (SETRAVI), Sistema de Transporte Colectivo (STC o Metro), Servicio de Transportes Eléctricos (STE), Metrobús y la Red de Transporte de Pasajeros.

17. El InMujeresDF es el organismo de la administración pública del Gobierno de la ciudad de México responsable de garantizar el respeto, la protección y el acceso al ejercicio pleno de los derechos humanos de las mujeres en condiciones de igualdad, con el fin de eliminar brechas de desigualdad de oportunidades y de trato entre hombres y mujeres.

CUADRO 6: Algunos puntos del plan de acción para erradicar la violencia contra las mujeres en los medios de transporte londinenses (TfL)

1. Hacer seguras las áreas de espera de las estaciones.
2. Reducir los tiempos de espera aumentando la frecuencia del servicio.
3. Aumentar la vigilancia por cámaras (CCTV), los puntos de auxilio (help points) y la iluminación.
4. Ubicar equipos de seguridad en el metro.
5. Aumentar la iluminación de las estaciones de bus.
6. Instalar guarderías en (o junto a) las estaciones de tren.
7. Entrenar a los conductores de bus para atender las necesidades de los usuarios bajo parámetros de igualdad e inclusión.
8. Revisar el diseño de los centros de atención y puntos de auxilio (help points)
9. Revisar los estándares de la publicidad para asegurar que no sean ofensivos para las mujeres u otros grupos.
10. Reclutar mujeres como empleadas e informarlas sobre los eventos de reclutamiento y capacitación.

TABLA 3: Plan de acción de género en el proyecto de transporte sostenible en Dhaka

Resultados y productos del proyecto relacionados con género	Actividades y objetivos
Mejora del sistema de transporte público en dos zonas de Dhaka, beneficiando a un millón de personas	<ul style="list-style-type: none"> • Lograr 100.000 pasajeros diarios, al menos un 30% mujeres, en el primer año de la operación. • Alcanzar 85% de satisfacción del cliente en eficiencia y seguridad en las encuestas del servicio, con un objetivo de lograr al menos que el 50% del total de encuestados sean mujeres.
Producto 1: Reestructuración del corredor principal de transporte urbano	<ul style="list-style-type: none"> • 20 km de corredor, incluido el sistema integrado de transporte masivo, estructurado y diseñado según estándares internacionales, incluyendo seguridad y confort para mujeres, niños y minusválidos • Al menos un 20% de mujeres empleadas en las labores de construcción y mantenimiento del SITM • Estaciones y áreas de venta de billetes con instalaciones diseñadas para garantizar la seguridad de las mujeres: iluminación, baños separados, etc. • Asegurar el cumplimiento de estándares laborales en los códigos de contratación relacionados con la operación y gestión del sistema integrado de transporte masivo.
Producto 2: La gestión del proyecto es efectiva y las operaciones del SITM son sostenibles	<ul style="list-style-type: none"> • Al menos el 70% de los trabajadores (en su mayoría mujeres) de las empresas textiles que usan el SITM reciben subsidio en sus pases de viaje • Reclutamiento de mujeres en la organización especial del proyecto (SPO) con un objetivo del 20% de mujeres del total del personal • Reserva de un 20% de los asientos para mujeres con niños pequeños, embarazadas, niños, ancianos y discapacitados • Asegurar sistemas de colas separadas para hombres y mujeres en las estaciones de SITM y dar prioridad de embarque a embarazadas, niños, ancianos y discapacitados • Reservar y asignar al menos un 15% de espacios comerciales para vendedoras ambulantes • Contratar al menos un 20% de personal femenino en la operación del SITM • Asegurar que el material de concienciación del SITM incorpore temas específicos sobre mujeres y niños y use una metodología para llegar a mujeres y niñas. • Llevar a cabo un estudio de viabilidad para reestablecer buses exclusivos para mujeres o secciones exclusivas en buses existentes, y diseños con características adecuadas para las mujeres.

bre todo en horas pico, han logrado permear en la cultura de viaje tanto de usuarias como de usuarios, logrando mejor movilidad y convivencia entre pasajeros y pasajeras.

Dhaka: Integración efectiva en el ciclo del proyecto

El proyecto de transporte sostenible de Gran Dhaka¹⁸, liderado por el Banco Asiático de Desarrollo en Bangladesh, parece a simple vista un proyecto de transporte urbano masivo estándar: su objetivo principal es la reestructuración de un corredor urbano con la construcción de una ruta de 20 km del Sistema integrado de transporte masivo (SITM). La reestructuración comprende trabajos de mejora de las áreas afectadas para mejorar la calidad urbana del corredor; la in-

tegración de 50 buses de gas comprimido en las flotas de operadores y sistemas inteligentes de transporte; y el fortalecimiento de capacidades tanto en el área de gestión efectiva del proyecto como de las operaciones de tránsito del sistema de transporte masivo. Además, el proyecto integra la perspectiva de género en casi todos sus componentes, tomando en cuenta la presencia de las trabajadoras de las *maquilas* en el área de acción del proyecto. La implementación de la equidad de género se ha hecho mediante la inclusión de un oficial principal (*senior*) de desarrollo social como parte del equipo del ADB, y la producción de un plan de acción de género basado en los componentes del proyecto, con resultados y productos específicos, actividades y objetivos, asignación de responsabilidades y tiempos. La Tabla 3 resume el contenido del plan de acción.

IV RECOMENDACIONES

Este capítulo ofrece cinco recomendaciones para integrar de manera efectiva la perspectiva de género en los proyectos de STUOM y que resumen la información cubierta en la Guía:

1. Diseñar e implementar un plan de acción de género.

Con objeto de mostrar claramente al cliente la seriedad de las propuestas en materia de equidad de género, es conveniente concentrar las acciones en un plan de acción de género que contenga productos específicos y objetivos definidos, así como actividades o estrategias a desarrollar para alcanzar esos objetivos, con indicadores para monitorear y evaluarlos, una asignación de tiempos y períodos para llevarlos a cabo y, por último, responsables y ejecutores claramente definidos. El caso de Dhaka en el capítulo anterior es un buen ejemplo de un plan de acción alineado además con los componentes y objetivos del proyecto.

2. Designar puntos focales dentro del ente gestor, el operador y el BID y lograr el compromiso de todos.

Establecer una red de puntos focales que informen a un punto focal central desde el principio del proyecto asegura el monitoreo de las acciones de género propuestas. Los puntos focales han de ser personal informado o sensible a la temática de género y el punto focal central debería formar parte del equipo de

dirección del proyecto, pues cuanto más alto esté en la escala de toma de decisiones, más será tenido en cuenta. Los puntos focales serán los encargados de monitorear y reportar periódicamente los avances de las actividades definidas en el plan, pero no tienen que ser los responsables de la ejecución de las tareas. Los puntos focales pueden ayudar a lograr el compromiso del personal que prepara el proyecto, especialmente de la dirección, lo que será crucial para lograr los objetivos de equidad y la sistematización de las actividades de equidad de género tanto en el proyecto actual como en proyectos futuros. Otorgar un premio a la institución, una persona o un grupo por su labor para promover la equidad de género es un mecanismo que puede contribuir a generar el compromiso dentro del personal o la dirección del proyecto. Un premio puede generar también defensores/abanderados que mantengan y apoyen los compromisos de igualdad en el futuro, como en el caso del proyecto de “Caminos rurales del Perú”. Ese proyecto recibió el Premio del Presidente a la Excelencia del BID en 2001 y el Premio al mejor proyecto por el Grupo de evaluación independiente del Banco Mundial por su dimensión de género en 2010; los equipos que participaron en el proyecto se han convertido en campeones orgullosos de su trabajo por la equidad de género y con voluntad integradora a lo largo de sus carreras.

18. Este proyecto está clasificado como de transversalización efectiva de género dentro de la clasificación del ADB y contiene un plan de acción de género.

CUADRO 7: Transporte urbano masivo y trabajo interinstitucional en Cali, Colombia

En Cali se creó el Comité Institucional de Discapacitados, que operó en coordinación con el Ministerio de Transporte y los fabricantes de carrocerías de vehículos. Bajo el liderazgo del equipo de Gestión Social del Sistema de Transporte Masivo (MIO), la integración de los tres entes presionó para que se crease la “Norma de especificaciones técnicas para la accesibilidad de vehículos” en 2009. La actuación del grupo de gestión social, junto con la normatividad, fueron factores clave para garantizar que las líneas de acción relacionadas con el tema de la inclusión de discapacitados se integraran en todas las etapas de desarrollo del MIO: estudios, construcción y operación (Ortegón, 2012).

3. Proponer proyectos piloto. Cuando el cliente es muy reacio al tema, los recursos son limitados, determinadas condiciones impiden que se pueda integrar la perspectiva de género en todo el proyecto o en el caso de propuestas innovadoras, se pueden implementar intervenciones de género sólo en algunas rutas, algún ramal, algunas estaciones o en algunos buses a modo de piloto. Un piloto con éxito constituye después una buena práctica a replicar y ayuda a detectar fallas y modelar o diseñar intervenciones que luego se pueden implementar en todo el proyecto de manera más ambiciosa y con mayores garantías de éxito.

4. Trabajo interinstitucional. Las agencias (o ministerios) de transporte pueden y deben generar sinergias con otras entidades al coordinar acciones conjuntas con el objeto de lograr mayor equidad en los sistemas de transporte. Por ejemplo, buscar apoyo en las agencias de género del país contribuye a obtener una mejor visión de la problemática local y puede proveer estudios de género ya realizados; acudir a las fuerzas de seguridad ayuda a integrar programas de seguridad en el sistema, ofrecer protocolos de trato y gestión de denuncias de violencia de género y mejorar la imagen del servicio; y colaborar con los institutos de estadística brinda datos desagregados por sexo. Además del ejemplo de trabajo interinstitucional del caso de México DF presentado en el capítulo anterior, el Cuadro 7 ilustra la experiencia exitosa de colaboración en cuanto al sistema de transporte masivo en Cali, (MIO) entre el Ministerio de Transporte, los fabricantes de carrocerías de vehículos y el Comité Institucional de Discapacitados para avanzar en la accesibilidad de los discapacitados.

5. Incluir especificaciones técnicas que garanticen la equidad. Las especificaciones técnicas de los contratos de construcción y de operación afianzan el diseño de los proyectos, dirigen la preparación de las ofertas y la ejecución en general del proyecto y pueden facilitar la implementación de la perspectiva de género en los proyectos. Se puede incluir la perspectiva de género en las especificaciones técnicas a fin de que ayuden, por ejemplo, en la compra de los buses, para seleccionar unidades con espacios amplios para dejar el carrito del bebé o con asientos reservados para embarazadas. El proyecto de “Transporte sostenible de Katmandú” financiado por el ADB, por ejemplo, está incluyendo especificaciones técnicas pensadas para mujeres en los pliegos de licitación para la compra de buses eléctricos.

BIBLIOGRAFÍA

- Argot, M. (2011). **Transporte Urbano y Género**. En Seminario Transporte Urbano y Género organizado por la Subsecretaría de Géneros y Diversidad Sexual de Colombia. Septiembre 2011. Bogotá.
- Asian Development Bank (2012). **Greater Dhaka Sustainable Urban Transport Project, People's Republic of Bangladesh**. Filipinas: ADB. Recuperado el 25 de julio, 2013 de: <http://www2.adb.org/Documents/RRPs/BAN/42169/42169-013-ban-rrp.pdf>
- Asian Development Bank (sf). **Estrategia Social y de Reducción de la Pobreza de proyecto de Transporte Sostenible de Katmandú**. Filipinas: ADB. Recuperado el 25 de julio, 2013 de: <http://www2.adb.org/Documents/SPRSSs/NEP/44058-01-nep-sprss.pdf>
- Babinard, J. (2011). **Transport Note 43. Gender Transport Surveys: An Overview**. Washington D.C.: Banco Mundial.
- Caballero, L. (en preparación). **Guía para la Contratación de mujeres en el Sector Transporte**. Washington D.C.: BID.
- Chen, W. et al (2006). **Lighting Up her Way Home: Using Participation Techniques to Improve Urban Transport Design in Liaoning Province, China**. Washington D.C.: Banco Mundial.
- Clarke, M (2010). **Making Urban Development Work for Women and Men: Tools for Task Teams**. Washington D.C.: Banco Mundial.
- Clarke, M. (2010). **Making Transport Work for Women and Men: Tools for Task Teams**. Washington D.C.: Banco Mundial.
- Dalmazó, M. (2010). **Integración de la Perspectiva de Género en el Sistema de Transporte Público de Bogotá**. Washington D.C.: BID.
- Gobierno del Distrito Federal (sf): **Programa Viajemos Seguras de México DF**. Distrito Federal: GDF. Recuperado el 6 de junio, 2013 de: http://www.inmujer.df.gob.mx/wb/inmujeres/programa_interinstitucional_viajemos_seguras_en_el
- Gómez, M. (2000). **Gender Analysis of World Bank Transport Projects in Lima, Peru: Bikepaths and Busways**. Washington D.C.: Banco Mundial. Recuperado el 9 de septiembre, 2013 de: http://siteresources.worldbank.org/INTGENDERTRANSPORT/Resources/G_T_ReportMain.pdf
- Kennedy, B. (2011). **Hackney Local Implementation Plan. Equalities Impact Assessment Report, London Borough of Hackney**. Londres. Recuperado el 25 de Julio, 2013 de: <http://www.hackney.gov.uk/Assets/Documents/Hackney-LIP2-EIA.pdf>
- Kuneida, M., Gautier, A. (2007). **Gender and Urban Transport: Smart and Affordable. Module 7a. Sustainable Transport Sourcebook for Policy Makers in Developing Countries**. Eschborn, Alemania: GTZ.
- LAMATA (2009). **Proyecto de Transporte Urbano de Lagos, Nigeria (LUTP), Marco de Reasentamiento**. Lagos, Nigeria.
- Michaud, A. (2000) **Aplicaciones a escala urbana de la perspectiva de género: la seguridad de las mujeres y el transporte público en Montreal**. Montreal: CAFSU.
- Organización Mundial de la Salud (2013). **Caminar con Seguridad, Breve Panorama de la Seguridad Vial en el Mundo**. Ginebra: Organización de las Naciones Unidas.
- Ortegón, A. (2012). **Pasos para Transversalizar Igualdad de Género en Sistemas de Transporte Urbano que Optimizan la Movilidad**. Washington D.C.: BID.

Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos (2007). UN Habitat. **Women's Safety Audits for a Safer Urban Design**. Nueva York: Organización de las Naciones Unidas.

Qureshi, I.A, et al. (2007). **Sustainable Transport Toolkit, 2007: EBRD Gender 1- Urban rehabilitation and transport projects Guidance Note**. Recuperado el 25 de Julio, 2013 de: <http://www.ebrd.com/downloads/research/guides/g1.pdf>

Trasmilenio S.A (2011). **Plan Marco del Sistema Transmilenio**. Bogotá: Alcaldía Mayor. Recuperado el 6 de junio, 2013 de: https://www.transmilenio.gov.co/portal_transmilenio/AdmContenidoUpload/javier.hernandez/Documents/SITP/CuartoDatos/Plan%20Marco%20Sistema%20Transmilenio.pdf

Uteng, Tanu (Ed.) (2012). **World Development Report 2012: Gender equality and development. Background paper: Gender and mobility in the developing world**. Washington D.C.: Banco Mundial.

Noticias:

Absal, R (2011, 18 de enero). **Schools urged to recruit women bus attendants**. Gulfnews. Rescatado el 8 de agosto, 2013 de: <http://gulfnews.com/news/gulf/uae/general/schools-urged-to-recruit-women-bus-attendants-1.747998>

AFP (2011, 15 de junio). Debutan autobuses exclusivos para mujeres ante abusos en Guatemala. El Universo. Recuperado catado el 25 de julio de: <http://www.eluniverso.com/2011/06/15/1/1382/debutan-autobuses-exclusivos-mujeres-ante-abusos-guatemala.html>

Khan, R (2012, 6 de enero). **Pink Bus Service: Three women-only buses launched**. The Express Tribune. Recuperado el 8 de agosto, 2013 de: <http://tribune.com.pk/story/317152/pink-bus-service-three-women-only-buses-launched/>

Las opiniones expresadas en esta publicación son exclusivamente de los autores y no necesariamente reflejan el punto de vista del Banco Interamericano de Desarrollo, de su Directorio Ejecutivo ni de los países que representa.

Se prohíbe el uso comercial no autorizado de los documentos del Banco, y tal podría castigarse de conformidad con las políticas del Banco y/o las legislaciones aplicables.

Copyright © 2013 Banco Interamericano de Desarrollo. Este documento de trabajo puede reproducirse para fines no comerciales. Puede también reproducirse en cualquier revista académica indizada en el EconLit de la Asociación Americana de Economía, con el consentimiento previo del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), siempre y cuando se reconozca la autoría del Banco y el autor o autores del documento no hayan percibido remuneración alguna derivada de la publicación.

