

UNIVERSIDAD ESAN



**Estrategia para Combatir la Violencia de Género en el Transporte Público
en el Perú**

**Tesis presentada para cumplir con uno de los requisitos para la obtención
del grado académico de Magíster en Gestión Pública por:**

Olga Fiorella Avalos Pazos

Hernández Chaname Carlo Julian

Programa de la Maestría en Gestión Pública 2017 – 1

Lima, 04 de Junio de 2020

Esta tesis

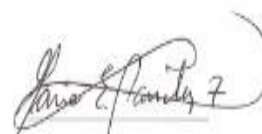
**Estrategia para Combatir la Violencia de Género en el Transporte Público
en el Perú**

Ha sido aprobada por:



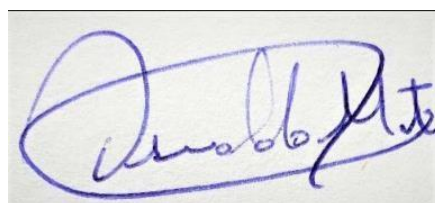
Cesar A. Fuentes Cruz

(Jurado)



María Elena Sanchez Zambrano

(Jurado)



Oswaldo Morales Tristán

(Asesor)

Universidad Esan

2020

DEDICATORIAS

A mi pequeña Fernanda por ser la motivación de mi vida, a mis padres por su amor incondicional y por ser mi más claro ejemplo de esfuerzo, superación y fortaleza.

Olga Fiorella Avalos Pazos

A mis padres por su cariño, paciencia y orientación, quienes siempre me han alentado a superarme; a mis hermanos por su apoyo incondicional.

Carlo Julian Hernández Chanamé

ÍNDICE GENERAL

DEDICATORIAS	iii
LISTA DE TABLAS	vi
LISTA DE FIGURAS	vii
LISTA DE GRÁFICOS	ix
AGRADECIMIENTO	x
OLGA FIORELLA AVALOS PAZOS	xi
CARLO JULIAN HERNÁNDEZ CHANAME	xv
RESUMEN EJECUTIVO	xxii
CAPÍTULO I: INTRODUCCIÓN	1
1.1. Problema de la investigación	6
1.1. Objetivos de la investigación	7
1.2. Justificación	8
1.3. Alcances y limitaciones	9
CAPÍTULO II: MARCO CONTEXTUAL	10
2.1. Antecedentes	10
2.2. Marco Legal Internacional	26
2.3. Marco Legal Peruano	27
2.4. Políticas Públicas	30
CAPÍTULO III: BENCHMARKING	31
3.1. Estrategias para la lucha contra la violencia de género en el transporte público en Brasil, México, Malasia, Japón y Egipto	32
3.2. Aplicación de la tecnología para la lucha contra la violencia de género en el transporte público	65
CAPÍTULO IV: METODOLOGIA DE LA INVESTIGACION	69
4.1. Enfoque	69
4.2. Diseño	69
4.3. Muestra	69
4.4. Técnicas para la recolección de datos y análisis	70
4.5. Aspectos éticos	70
4.6. Procesamiento de la información	70

CAPÍTULO V: MARCO TEORICO	71
5.1. Violencia de género en el transporte público	71
5.2. Violencia contra la mujer	75
5.3. Acoso sexual en espacio público	78
5.4. Violencia física y psicológica	83
CAPÍTULO VI: PROPUESTA DE ESTRATEGIA	90
6.1. Análisis a partir de los resultados del estudio de Benchmarking, encuestas y entrevistas	90
6.2. Propuesta para prevención de la Violencia de Género en el transporte público de Lima 101	
CAPÍTULO VII: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	106
7.1. Conclusiones	106
7.2. Recomendaciones	108
ANEXOS	111
BIBLIOGRAFÍA	149

LISTA DE TABLAS

Tabla N° 2.1.	Percepción de sentimiento frente al acoso en el transporte público... ..	16
Tabla N° 5.1.	Prácticas violentas contra la mujer no contempladas previamente.....	74
Tabla N° 5.2.	Prácticas violentas contra la mujer no contempladas previamente II.....	75
Tabla N° 5.3.	Violencia física y psicológica.....	81
Tabla N° 5.4.	Casos de hombres y mujeres respecto a la violencia.....	82

LISTA DE FIGURAS

Figura N° 1.1.	Ella se mueve segura	02
Figura N° 1.2.	La ordenanza N° 2154 que se ha sido dada por el alcalde de la Municipalidad de Lima Luis Castañeda Lossio	05
Figura N° 1.3.	Acoso a la mujer en el transporte público	07
Figura N° 2.1.	Hacia un transporte público que garantice la seguridad de las mujeres latinoamericanas	11
Figura N° 2.2.	Respeto a derechos de la mujer	13
Figura N° 2.3.	Colectivo Ni una Más, en contra de la violencia de género.....	14
Figura N° 2.4.	Acoso sexual es un delito	15
Figura N° 2.5.	Procedimiento frente a una agresión sexual en Perú	17
Figura N° 2.6.	Comisaria de mujeres.....	18
Figura N° 2.7.	Centro Emergencia Mujer	19
Figura N° 2.8.	Mujeres que han sido agredidas.....	20
Figura N° 2.9.	Línea 100	21
Figura N° 2.10.	Campaña “Yo viajo segura en el Metropolitano”	25
Figura N° 3.1.	Metro de Rio de Janeiro.....	35
Figura N° 3.2.	Afiche en contra del acoso sexual en el transporte público en México.....	40
Figura N° 3.3.	Folleto en contra del acoso sexual en México.....	41
Figura N° 3.4.	Metro exclusivo para mujeres en México D.F.	42
Figura N° 3.5.	Metro exclusivo para mujeres en Malasia.....	49

Figura N° 3.6.	Metro exclusivo para mujeres en Japón.....	54
Figura N° 3.7.	Aplicativo móvil para denunciar acoso sexual en el transporte público en Japón	55
Figura N° 3.8.	Taxi exclusivo solo para mujeres en Egipto	60
Figura N° 5.1.	Denuncias de acoso sexual en espacios públicos atendidas por los CEM, según género y edad de las víctimas (Enero – Junio, 2019).....	78
Figura N° 5.2.	Municipios que cuentan con mecanismos para combatir el acoso cajero, en Lima Metropolitana	80

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico N° 3.1.	¿Ha sufrido algún tipo de acoso dentro del transporte público?	34
Gráfico N° 3.2.	Estadística de mujeres acosadas en Brasil.....	38
Gráfico N° 3.3.	Estadística de mujeres acosadas en México.....	45
Gráfico N° 3.4.	Evolución de la violencia de género en el transporte público en Malasia	50
Gráfico N° 3.5.	Evolución de la violencia de género en el transporte público en Japón	57
Gráfico N° 3.6.	Evolución de la violencia de género en el transporte público en Egipto	61
Gráfico N° 3.7.	Características de acoso	62

AGRADECIMIENTO

Queremos agradecer en primer lugar a nuestros profesores de la Maestría de Gestión Pública, por haber compartido con nosotros su gran experiencia y conocimientos, que nos permitieron culminar con este trabajo de investigación. Asimismo, agradecemos a nuestro asesor de tesis Oswaldo Morales Tristán, por guiarnos en todo el camino de la investigación y elaboración de nuestra propuesta, sin sus consejos no hubiéramos podido culminar este trabajo de investigación.

Agradecemos también a los especialistas Edwar Diaz y Luis Álvaro Tello Zumaran, profesionales que, desde su experiencia y conocimientos, aportaron y enriquecieron esta investigación.

Finalmente, agradecemos a las 50 mujeres que muy amablemente llenaron nuestras encuestas y por compartir sus experiencias y valiosas opiniones, las cuales nos guiaron hacia la propuesta final de la presente investigación.

Equipo de tesis

OLGA FIORELLA AVALOS PAZOS

Profesional con sólidos valores, comprometida con la obtención de resultados y una notable capacidad analítica para resolver problemas. Asimismo, poseo habilidades de liderazgo, buen manejo de relaciones interpersonales, comunicación efectiva, capacidad de gestión humana y tolerancia al trabajo bajo presión.

EXPERIENCIA LABORAL

1) PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS

Área: Secretaría de Gestión Pública

Cargo: Analista II

Tiempo en el cargo: 3 años (Dic 2012 – Dic 2015)

Principales funciones:

- Proporcionar asistencia y asesoría técnica en capacitación a los órganos o gerencias de la secretaría de gestión pública de la PCM.
- Emitir opinión y suscribir informes técnicos vinculados con la mejora continua, y la simplificación administrativa de los procesos asignados.
- Aplicación, participación y ejecución del programa de evaluación e implementación de la gestión pública, modernización del estado, anti soborno u otros que se requiera.
- Participar en comisiones y/o equipos de trabajo para coadyuvar en el cumplimiento y objetivos de la secretaría y su mejora continua.
- Conformar comités de selección que se requieran.

2) CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA

Área: Vice Contraloría de Gestión Estratégica e Integridad Pública

Cargo: Analista Legal III

Tiempo en el cargo: 2 años (Enero 2016 – Enero 2018)

Principales funciones:

- Emitir opinión sobre temas de gestión pública relacionadas a modernización del estado.
- Formular y proponer estrategias de políticas, directivas, procedimientos o lineamientos en materia de gestión pública e integridad pública.
- Responsable de la coordinación de análisis de la opinión pública con relación a la Integridad Pública de la CGR.
- Coordinación, audiencias públicas, asambleas y juntas con las instancias de la Contraloría General de la República y con las entidades públicas involucradas en la ejecución del Plan de Gestión e Integridad Pública.
- Otras labores de control relacionadas con la supervisión de la correcta gestión pública y de utilización de los recursos del Estado, sobre la reconstrucción con cambios.

3) OSINERGMIN

Área: Gerencia de Supervisión Minera

Cargo: Especialista II

Tiempo en el cargo: 1 año – 2 meses (Enero 2018 – Marzo 2019)

Principales funciones:

- Elaborar resoluciones, informes, presentaciones, estudios analíticos y documentos sobre los aspectos de evaluación de impacto minero ambiental, regulación y responsabilidad social.
- Elaborar oficios, cartas e informes técnico legales, en relación a las consultas y proposiciones de mejoras de procesos y riesgos para el óptimo desempeño de la entidad.

- Realizar seguimiento del cumplimiento de las obligaciones contractuales y regulatorias vinculadas a aspectos sociales a cargo de las mineras, contratistas u otros involucrados directamente.
- Realizar otras actividades encargadas por la Gerencia en temas relacionados a la modernización de la gestión pública y responsabilidad social.

4) AUTORIDAD DE TRANSPORTE URBANO PARA LIMA Y CALLAO – ATU

Área: Dirección de Asuntos Ambientales y Sociales

Cargo: Especialista legal para la asesoría en aspectos socio ambientales del proceso de implementación del Proyecto Línea 2 del Metro de Lima y Callao.

Tiempo en el cargo: 11 mes (Abril 2019 – Actualmente)

Principales funciones:

- Revisar el alcance normativo de los instrumentos de gestión aplicable a la gestión pública y modernización institucional del proceso de implementación del Sistema Integrado de Transporte.
- Asesorar a la Dirección de Asuntos Ambientales y Sociales en alcances normativos de instrumentos de gestión pública, mesas de dialogo, resolución de conflictos, relaciones comunitarias, entre otros, relacionados al cumplimiento de las obligaciones contractuales y regulatorias contempladas en los Contratos de Concesión, de Préstamo y/o para la ejecución de obras suscritos con las organizaciones ferroviarias, contratistas u otros involucrados directamente en el Proyecto Línea 2.
- Otras actividades que asigne la Dirección en el ámbito de su competencia.

FORMACIÓN ACADÉMICA

- **Universidad de San Martín de Porres – Facultad de Derecho (USMP)**
 - Egresada: Noviembre 2013
 - Bachiller: Setiembre 2016
 - Abogada: Octubre 2017

- **Universidad Nacional de Ingeniería (UNI)**
Sistemas Integrados de Gestión y Auditoría Interna (2014 – 2015)

- **Universidad ESAN**
Maestría en Gestión Pública (julio 2017 – noviembre 2019)

- **Pontificia Universidad Católica del Perú**
Maestría en Gerencia Social (Marzo 2020 – Actualmente)

FORMACIÓN COMPLEMENTARIA

- Diplomado en Gobierno y Políticas Públicas – Universidad de Frankfurt, Alemania
(Setiembre 2017 – Diciembre 2017) - 320 horas.
- Diploma Internacional en Gestión Pública para el desarrollo - Universidad Pompeu Fabra – Barcelona, España.
(Junio 2019 – Setiembre 2019) – 320 horas.
- Diploma Internacional en Relaciones Comunitarias y Responsabilidad Social Universidad ESAN. (Junio 2019 – Setiembre 2019) – 320 horas.

IDIOMAS

- **Inglés:** Conocimiento a nivel Avanzado
- **Alemán:** Conocimiento a nivel Avanzado

CONOCIMIENTO INFORMÁTICO

- **Certificado de Especialista en Ofimática**
Universidad Nacional de Ingeniería – UNI (Enero 2016 – Enero 2017)

CARLO JULIAN HERNÁNDEZ CHANAME

Licenciado en Administración de la Universidad Nacional Pedro Ruiz Gallo, actualmente egresado de Maestría en Gestión Pública por la Universidad ESAN y con Certificación del Organismo Supervisor de las Contrataciones del Estado. Con amplios conocimientos y experiencia en materia de contrataciones estatales, presupuestal, elaboración de Términos de Referencia, Especificaciones Técnicas y Expedientes Técnicos. Manejo en planeamiento, ejecución y control de proyectos de inversión y desarrollo de inventarios y balances y mejora de procesos. Con destreza para liderar equipos de alto rendimiento, capacidad de trabajo en equipo y mejoras continuas, capacidad de trabajo bajo presión orientado al logro de metas, pensamiento crítico para analizar y solucionar problemas. Con altos valores éticos, vocación de servicio, alta orientación a resultados, mi mayor compromiso se encuentra en optimizar los procedimientos, buscando alcanzar los objetivos y metas de la institución y/o empresa, mitigando y reduciendo los problemas y contingencias que puedan suscitarse

FORMACIÓN ACÁDEMICA

Egresado de Maestría en Gestión Pública Universidad ESAN	2017-2019
Licenciado en Administración Universidad Nacional Pedro Ruiz Gallo	2007-2011

EXPERIENCIA PROFESIONAL

Instituto Peruano del Deporte - IPD

Es el ente rector del Sistema Deportivo Nacional, constituye un Organismo Público Descentralizado con rango ministerial adscrito al Ministerio de Educación, con autonomía técnica, funcional y administrativa.

Coordinador General de la Oficina de Infraestructura **enero 2020 – a la actualidad**

Responsable de realizar los requerimientos de bienes y servicios de la Unidad de Logística de acuerdo al Plan Anual de Contrataciones, lo que permite el cumplimiento de objetivos de la Unidad de Logística. Responsable del seguimiento de los procedimientos de selección de bienes y servicios que se contrata por parte de la Unidad de Logística, con lo que se logra un mayor control de los procesos ejecutados. Responsable de realizar los pagos a los proveedores por los servicios generales brindados a la Unidad de Logística, lo que permite cumplir con nuestras obligaciones contraídas. Responsable de realizar el estudio de mercado para las contrataciones de bienes y servicios por parte de la Unidad de Logística. Responsable de generar las ordenes de bienes y servicios a los proveedores. Responsable de contratar el suministro de combustible para los Consejos Regionales de Deporte del IPD. Responsable de gestionar la previsión de los diferentes contratos relacionado a los servicios generales del IPD, para generar las nuevas órdenes para el presente año fiscal, lo que permitirá realizar los pagos respectivos. Responsable de realizar todo el proceso de selección del suministro de combustible para las unidades vehiculares del IPD.

Especialista en Contrataciones del Estado de la Oficina de Infraestructura **mayo 2019 – diciembre 2019**

Responsable de realizar los requerimientos de bienes y servicios de la Unidad de Mantenimiento de la Oficina de Infraestructura de acuerdo al Plan Operativo Institucional, lo que permite el cumplimiento de objetivos de la Unidad de Mantenimiento. Responsable del seguimiento de los procedimientos de selección de bienes y servicios que se contrata por parte de la Unidad de Mantenimiento, con lo que se logra mayor control de los procesos ejecutados. Conformar parte de los comités de

selección de los diversos procesos de contratación de bienes y servicios por parte de la Unidad de Mantenimiento, lo que permite analizar las mejores ofertas en beneficio de la Entidad. Responsable de dar seguimiento a los procedimientos de selección que se encuentran programados en el PAC, lo que permite un mayor control y seguimientos de los procesos que están programados. Responsable de coordinar con la Unidad de Logística para el levantamiento de observaciones efectuadas en los términos de referencia y/o especificaciones técnicas.

**Profesional para Gestionar los servicios
Generales del IPD de la Unidad de Logística**

febrero 2019 – abril 2019

Responsable de realizar los requerimientos de bienes y servicios de la Unidad de Logística de acuerdo al Plan Anual de Contrataciones, lo que permite el cumplimiento de objetivos de la Unidad de Logística. Responsable del seguimiento de los procedimientos de selección de bienes y servicios que se contrata por parte de la Unidad de Logística, con lo que se logra un mayor control de los procesos ejecutados. Responsable de realizar los pagos a los proveedores por los servicios generales brindados a la Unidad de Logística, lo que permite cumplir con nuestras obligaciones contraídas. Responsable de realizar el estudio de mercado para las contrataciones de bienes y servicios por parte de la Unidad de Logística. Responsable de generar las ordenes de bienes y servicios a los proveedores. Responsable de contratar el suministro de combustible para los Consejos Regionales de Deporte del IPD. Responsable de gestionar la previsión de los diferentes contratos relacionado a los servicios generales del IPD, para generar las nuevas órdenes para el presente año fiscal, lo que permitirá realizar los pagos respectivos. Responsable de realizar todo el proceso de selección del suministro de combustible para las unidades vehiculares del IPD.

**Analista Logístico de la Administración
del Estadio Nacional**

febrero 2018 – diciembre 2018

Responsable de realizar los requerimientos de bienes y servicios de la Administración del Estadio Nacional de acuerdo al Plan Anual de Contrataciones, lo que permite el cumplimiento de objetivos de la Administración del Estadio Nacional. Responsable del seguimiento de los procedimientos de selección de bienes y servicios que se contrata

por parte de la Administración del Estadio Nacional, con lo que se logra un mayor control de los procesos ejecutados. Responsable de elaborar informes sobre los requerimientos que se ejecutaron por la Administración del Estadio Nacional, lo que permite detallar cada proceso que se ha ejecutado. Responsable de las modificaciones del Plan Anual de Contrataciones, lo que permite incluir o excluir requerimientos de acuerdo a la priorización del gasto para el logro de los objetivos de la Administración del Estadio Nacional. Responsable de la elaboración del Plan Operativo Institucional 2019, lo que permite programar las actividades a ser ejecutadas en el período anual, orientadas a alcanzar los objetivos y metas institucionales. Responsable de realizar el cuadro de necesidades para el año fiscal 2019, lo que permite elaborar los procesos que estarán contemplados en el Plan Anual de Contrataciones 2019. Responsable de solicitar la aprobación de crédito presupuestario para el pago de servicios básicos de los complejos regionales del IPD. Responsable de generar ordenes de servicios para el pago de servicios básicos de los diferentes complejos regionales del IPD. Responsable de armar los expedientes para el pago de los bienes y servicios contratados por las diversas áreas usuarias del IPD, para su respectivo devengado y pago.

Centro de Capacitación y Asesoramiento para Emprendedores - CAES

Es una institución creada para dar capacitación y asesoramiento a todos los profesionales interesados en incrementar sus conocimientos en las áreas: Empresariales, Salud y Arquitectura, así como el asesoramiento a las empresas interesadas en capacitar a sus colaboradores para que mejoren su desempeño.

Especialista Administrativo

enero 2017– diciembre 2017

Responsable en la Planificación de los programas de formación y capacitación que se realizan en todo el año y elaborar el cuadro de actividades para la ejecución de cada curso programado, con lo que se logró el cumplimiento de los plazos establecidos, tener un mejor control y contar con todos los materiales necesarios para la realización de los cursos programados. Responsable de la elaboración y actualización de la base de datos de los alumnos inscritos y de las empresas donde se brindaron las capacitaciones, lo que permite mantenerles informados sobre los nuevos cursos y programas de capacitación de su interés. Responsable del control financiero de la Institución: gastos previstos,

pagos a empleados y proveedores, lo que permite que se cumpla de forma adecuada todos los compromisos que tiene la institución. Responsable de elaborar los informes de seguimiento de los cursos ejecutados y el cumplimiento de los logros y metas que se ha alcanzado al finalizar los cursos, esto permite que la Institución mejore continuamente y brinde cursos de calidad. Responsable de la planificación y ejecución de estrategias para difundir información de los cursos de capacitación que se programan tanto a las instituciones educativas superiores, Universidades, empresas, profesionales y público interesado, lo que permitirá que la institución sea más conocida, conozcan que servicio brindan y así obtener mayores rentabilidades.

Restaurante La norteña

La norteña es un restaurante con el sabor característico de las comidas del norte. Son especialistas en platos regionales que podrán disfrutar en un ambiente amenizado, brindando un servicio de calidad.

Administrador

febrero 2016 – diciembre 2016

Responsable de la planificación de las mejoras operativas, logísticas y funcionales, con lo cual logre satisfacer plenamente las necesidades de los comensales, así como un mejor rendimiento de los colaboradores y el cumplimiento de metas y asegurar que el restaurante opere de manera rentable y eficiente. Responsable del control financiero del negocio: gastos previstos, pagos a empleados y proveedores y supervisión de la caja, todo ello permitió que se gestione de manera eficaz. Responsable del control de abastecimiento y la elaboración del inventario de los insumos semanalmente y mensualmente, con lo que se logró un mayor control de los insumos, un mejor almacenamiento y conservación de los insumos y reducir costos. Responsable de la gestión de la documentación del restaurante: facturas, permisos, inspecciones, lo que permite que el restaurante cumpla con todos sus compromisos y tenga todo en orden. Responsable de la planificación, supervisión y capacitación de los colaboradores, con lo que se logró una mejor atención a los comensales y brindar un servicio de calidad.

Fundación de Wall – Prenatal

FDW promueve la construcción de una cultura de prevención prenatal de deficiencias y discapacidades, con acciones de sensibilización, coordinación interinstitucional y capacitación, para generar mejores condiciones y oportunidades a los niños/as por nacer.

Especialista Logístico en Adquisiciones

enero 2012 – enero 2016

Responsable del desarrollo del plan de programación de adquisiciones y el cuadro de necesidades, lo que permitió que la Fundación cumpla con sus actividades eficientemente. Responsable de analizar las cotizaciones de los proveedores en términos de precios y realizar los cuadros comparativos, lo que favoreció una oportuna contratación. Responsable de elaborar informes sobre seguimiento al proceso de contratación (firma de contrato, garantías, otorgamiento de adelantos, adicionales, reducciones, ampliaciones y penalidades, así como el seguimiento de la ejecución de contratos suscritos, con lo que se logró que se cumplan con todo lo estipulado y que las contrataciones se realicen en forma eficaz. Responsable de elaborar informes sobre el control de inventarios a través del kardex para las materias primas y activos fijos y actualizar la base de datos de los proveedores, con lo que favoreció en contar con información actualizada. Responsable de evaluar precios, marcas, tiempo de entrega, calidad de mercancía, permitió obtener las mejores propuestas y bienes de calidad. Responsable de la gestión documentaria y organización de archivos, con lo que se obtuvo un manejo adecuado de los documentos que ingresaban, así como la derivación a los especialistas y el tiempo de respuesta. Responsable de elaborar informes de evaluación de rendimiento de los Monitores de la Región Norte, lo que permitió el cumplimiento de metas que la fundación se ha trazado.

ESTUDIOS COMPLEMENTARIOS

Seminario Internacional en Gestión Pública	2018
Universitat Pompeu Fabra - Barcelona	
Diplomado en Sistemas Administrativos en el Sector Público	2017

CEPEG - UNMSM – Facultad de Ciencias Económicas

Diplomado en Derecho Administrativo 2016

Escuela Nacional de Estudios Gubernamentales

Diplomado en Recursos Humanos para el Sector Público 2016

Escuela Nacional de Estudios Gubernamentales

Curso de Especialización en Gestión Pública 2016

Escuela Nacional de Administración y Gestión Pública

Diplomado de Contrataciones y Adquisiciones del Estado 2016

Colegio de Abogados de Amazonas

Curso Taller en Gestión Administrativa 2012

Universidad Nacional Pedro Ruiz Gallo

IDIOMAS

Inglés – Nivel avanzado 2014

Instituto Cultural Peruano Norteamericano

MANEJO DE SISTEMAS Y PROGRAMAS

Sistema Integrado de Administración Financiera (SIAF) – Nivel avanzado

CEPEG - UNMSM – Facultad de Ciencias Económicas

Sistema Integrado en Gestión Administrativa (SIGA) – Nivel avanzado

CEPEG - UNMSM – Facultad de Ciencias Económicas

Sistema Electrónico de Contrataciones del Estado (SEACE) – Nivel avanzado

CEPEG - UNMSM – Facultad de Ciencias Económicas

Auditoria y Muestreo en SPSS – Nivel avanzado

Universidad Nacional Pedro Ruiz Gallo

Evaluación y Formulación de Proyectos en el Marco del SNIP – Nivel avanzado

Universidad Nacional Pedro Ruiz Gallo

MANEJO DE PROGRAMAS DE OFIMATICA

RESUMEN EJECUTIVO

El acoso sexual en el transporte público es un problema social, latente a nivel mundial y nacional que conlleva consecuencias negativas no solo físicas o psicológicas, sino también económicas. En Sudamérica el 89% de mujeres que fueron entrevistadas reportaron que se sienten inseguras en el transporte público de su país.¹

En el Perú, Lima es la quinta ciudad en Latinoamérica más insegura para las mujeres por problemas de la delincuencia y la inseguridad ciudadana, se sienten más vulnerables no solo por el temor a que les roben sino a que las acosen, violen o les hagan tocamientos indebidos. Se reporta que 3 de cada 10 mujeres sufre de acoso sexual callejero y 32.80% han sido víctimas de acoso en el transporte público².

El **objetivo** es proponer una estrategia para combatir la violencia de género en el Transporte Público en el Perú. Es una **investigación** no experimental de carácter descriptivo y transversal. La **muestra** correspondió a 50 mujeres entre las edades de 18 y 28 años de edad con residencia en Lima Metropolitana y que usaron usualmente como medio de transporte el Metropolitano.

Las **técnicas** que se emplearon fueron encuestas, y entrevistas semiestructuradas. Se tuvieron en cuenta los criterios éticos basados en la veracidad, autenticidad y originalidad.

Se realizó el **análisis de las encuestas y entrevistas** encontrándose que en los medios de transporte: Metropolitano, es el espacio en donde las mujeres han sido

¹ Estudio “Ella se mueve segura”, Banco de Desarrollo de América Latina – CAF (2017)

² Encuesta “Lima como vamos”, 2017

víctima o testigo de algún tipo de violencia de género en el transporte público. Por ello unas de las **estrategias** para combatir la violencia de género en el transporte público sería la implementación de un vagón de uso exclusivo para Mujeres en hora punta en cada bus del Metropolitano, capacitar a los fiscalizadores de la ATU, implementar cámaras y monitoreo en punta en cada bus del Metropolitano, contratar personal de seguridad que estén dentro de los bus del Metropolitano y coordinar con la Municipalidad de Lima para la formulación de sanciones para los hombres que ingresen a los vagones exclusivos para mujeres en el horario estipulado.

CAPÍTULO I: INTRODUCCIÓN

La violencia de género en el transporte público describe los actos perjudiciales perpetrados en contra de una persona y da como resultado posible o real un daño físico, sexual o psíquico, incluidas las amenazas, la coerción o la privación arbitraria de libertad, ya sea que ocurra en la vida pública o en la privada. Asimismo, la violencia de género en el transporte público es un problema social que acontece a nivel mundial.

La Organización Mundial de la Salud estima que el 35% de las mujeres del mundo han sufrido en algún momento violencia de género en el transporte público, física y/o sexual (OMS, 2018). Más de mil millones de mujeres carecen de protección legal contra la violencia de género en el transporte público en el mundo, así lo señala el Banco Mundial a través de su informe, ‘Women, Business and the Law 2018’.

Así mismo en el estudio “**Ella se Mueve Segura**”, preparado por el Banco de Desarrollo de América Latina - CAF (2017), indico que, en Santiago de Chile y Buenos Aires el 89% de mujeres de una muestra de 386 y 379 que fueron entrevistadas respectivamente, fueron testigo o sufrieron acoso sexual en el transporte público. Asimismo, en Santiago de Chile, Buenos Aires y Quito, el 73%, 72% y 61% de mujeres de una muestra de 386, 379 y 687 que fueron entrevistadas respectivamente reportaron que se sienten inseguras en el transporte público de su país. Frente a ello los países han elaborado políticas, compromisos y material de difusión entre otros, conforme se aprecia en la Figura N° 1.1. Ella se mueve segura, para sensibilizar a la población de la problemática que se vive en el transporte público.

Figura N° 1.1. Ella se mueve segura



Fuente: CAF y FIA Foundation, 2017.

Por otro lado, hay un panorama bastante negativo, relacionado con la seguridad de las mujeres en el transporte público, esto fue revelado gracias a un estudio de la Fundación Thomson Reuters (2014), en donde los resultados de las encuestas que realizó a 15 capitales más grandes del mundo y Nueva York (la ciudad más poblada de Estados Unidos), fueron que Bogotá (Colombia), tiene el sistema de transporte más inseguro y en donde las mujeres sienten temor de viajar luego de que oscurece, seguidamente por Ciudad de México (México), Lima (Perú) y Nueva Delhi (India).

Según la Organización Mundial del Trabajo (2019), la falta de acceso a transporte público seguro es uno de los mayores obstáculos para que las mujeres opten por un trabajo, disminuyendo, de esta manera, el uso de su talento, de sus facultades, al sentirse prisioneras de una sociedad agresiva que no hace nada por cambiar y tomar conciencia de su “enfermedad”, al proponer alternativas que contienen el problema, generando la intensificación de los mismos, y esperando su manifestación más agresiva. Como dato adicional, por encima de educación y salud, las mujeres, a nivel mundial, dependen del apoyo del transporte público para realizar sus tareas diarias.

El sistema de transporte público debe rediseñarse para evitar la fuga masiva de mujeres hacia sistemas individuales de transporte y para que se sientan seguras al momento de viajar, esta medida debe ir acompañada por un aleccionamiento en la forma de pensar de la sociedad. Es decir, el rediseño significa la creación de espacios únicos en donde se revalore la sexualidad femenina, al igual que la masculina, para que puedan compenetrarse en una armonía sana en donde predomina el respeto y la igualdad, sustentada por un cambio de mentalidad gracias a una educación de calidad, inclusiva y humana.

El Perú es uno de los países que experimenta la violencia de género en el transporte público, dicho problema social que afecta la dignidad e integridad de las personas, en especial mujeres, por ser un país machista que toma de referencia modelos incoherentes, situaciones de diferentes contextos de otros países donde la mujer no es más que un objeto, por ejemplo, el medio oriente. Ahí, las mujeres sirven únicamente para procrear y para que el hombre satisfaga sus deseos carnales, en consecuencia, “la mujer la pertenece al hombre”, este tipo de cultura es adoptada por nuestro país, el cual tiene un entorno complejo. La violencia de género en el transporte público no es más que una de las tantas manifestaciones que debe ser erradicada porque conlleva consecuencias negativas no solo físicas o psicológicas, sino también económicas.

El uso del transporte público es el espacio donde existen mayores oportunidades para que un agresor sexual pueda desenvolverse sin correr los riesgos necesarios que predispone el incumplimiento de la ley. Asimismo, una agresión sexual en el transporte público puede entenderse como un roce espontáneo motivado por el desenvolvimiento de los pasajeros, pero cuando se da en forma intencional, las mujeres solo cuentan con su palabra para defenderse. por qué no siempre se tiene un dispositivo móvil para registrar estos acontecimientos delictivos que, de no ser recopilados, puede pasar desapercibido porque si una mujer es agredida sexualmente en el transporte y acusa a su agresor ante las autoridades, puede acabar condenada en caso que no cuente con las suficientes pruebas que amparen su declaración, ya que, de no existir dichas pruebas, el agresor puede denunciar a la “víctima” por difamación y afines y la “víctima” puede acabar siendo “victimaria”.

Por otro lado, la violencia de género en el transporte público, afecta directamente a la sociedad al configurarse una ola de agresividad que denigra la sexualidad humana, predisponiendo a un panorama complejo y polémico en donde el agresor, por medio de sus

acciones, considera que la sexualidad de su víctima es inferior a la suya, en consecuencia, tiene la potestad de decidir sobre ella, dominarla, maltratarla, gozarla y abandonarla. Cabe destacar que se hace referencia al menosprecio de la sexualidad exclusiva de la víctima (Universidad Ricardo Palma, 2017).

Si bien la violencia de género en el transporte público, puede darse, en ambos sexos de la naturaleza humana, es decir, Homosexual y/o Heterosexual, se evidencia un número elevado de casos donde el hombre menosprecia la sexualidad femenina y busca poseerla aun en contra de su voluntad, y con esta afirmación no necesariamente se detalla el contexto de una violación si es que se parte de una comprensión generalizada, sino de una afrenta a la intimidad e integridad humana. Aunque claro está, si se habla de la definición global de violación, todo accionar que comprende el glosario de “violencia de género en el transporte público” sí configuraría perfectamente dentro de dicho término (Orna, 2013).

Frente a lo expuesto, las autoridades buscan reducir el número de víctimas de violencia de género en el transporte público, para ello han promulgado leyes que respalden a las víctimas, sin embargo, el objetivo no se cumple y los casos continúan en aumento. Si se parte de la lógica en la cual las leyes moderan el comportamiento humano, donde las leyes arrancan lo “prehistórico e instintivo” a la humanidad, ya estas deberían haber reducido los casos hasta hacerse nulos, no obstante, la raza humana ha demostrado que las leyes no son impedimento para olvidarse de su comportamiento nómada y agresivo. Más bien, dichas leyes estarían motivando a que los agresores, que no experimentan un cambio positivo, respetuoso y civilizado, emprendan sus acciones denigrantes en espacios en donde poco pueden ser juzgados, aprovechando las circunstancias, como lo es, por ejemplo, el transporte público (Salazar y Serrano, 2017).

Llegado a este punto, salta una interrogante imperativa retomando la realidad peruana: ¿Qué papel desempeña exactamente la ley N° 30364 en el Perú, la cual condena la violencia de género, en especial contra mujeres, niños y adolescentes? ¿Dicha ley erradica la violencia de género? o solo la migra a otros espacios como el transporte público que no es más que el terreno en donde dicha ley encuentra “un punto ciego”.

Tomando en cuenta ese problema, se debería estandarizar un protocolo de respuestas inmediata para todos los medios de transporte público y replicar buenas prácticas identificadas en contextos similares.

Cabe destacar que toda manifestación de violencia de género en el transporte público guarda relación, con los agresores que predicen el acoso callejero, por ejemplo, son los mismos que desencadenan actos delictivos y denigrantes en el transporte público. Se podría decir que el agresor solo manifiesta sus acciones en el espacio en donde se sienta “libre” de la ley. La predilección por determinados lugares, como lo es el transporte público.

Asimismo, conforme se aprecia en la Figura N° 1.2. Ordenanza N° 2154 que se ha sido dada por el alcalde de la Municipalidad de Lima Luis Castañeda Lossio, donde se decreta que está prohibido el acoso sexual en las mujeres en el transporte público, la cual fue publicada en el transporte el Metropolitano y en otros medios de transporte con la finalidad de disminuir esta problemática.

Figura N° 1.2. Ordenanza N° 2154 que se ha sido dada por el alcalde de la Municipalidad de Lima Luis Castañeda Lossio

The graphic is a rectangular poster with a white background and a blue and green border. At the top, a teal banner contains the text "ORDENANZA N° 2154" in white. Below this, the main text is in bold blue: "SE ENCUENTRA PROHIBIDO EL ACOSO SEXUAL EN CONTRA DE LAS PERSONAS, EN ESPECIAL MUJERES, NIÑAS, NIÑOS Y ADOLESCENTES QUE SE ENCUENTREN EN ESTE SISTEMA DE TRANSPORTE". Underneath, a dark blue banner reads "BAJO SANCIÓN DE MULTA DE 1 A 2 UIT." in white. A smaller line of text in blue states: "Art. 7° de la Ley N° 30314, 'Ley para prevenir y sancionar el acoso sexual en espacios públicos'. Los gobiernos regionales, provinciales y locales adoptan medidas contra el acoso sexual en espacios públicos." At the bottom left is the logo for "METROPOLITANO" (a stylized 'M' in a circle) and at the bottom right is the logo for "MUNICIPALIDAD DE LIMA" (the coat of arms of Lima).

Fuente: Municipalidad de Lima, 2018.

Por consiguiente, la presente investigación busca brindar elementos de análisis a los gestores públicos que les permita realizar las mejoras necesarias en la lucha contra la violencia de género en el transporte público peruano, con la finalidad de disminuir los casos antes mencionado.

1.1. Problema de la investigación

La Convención Interamericana para prevenir, sancionar y erradicar la violencia contra la mujer (1995), definió la violencia contra la mujer “como cualquier acción o conducta, basada en su género, que cause muerte, daño o sufrimiento físico, sexual o psicológico, tanto en el ámbito público como en el privado”.

Por otro lado, de acuerdo al informe elaborado por la Organización Mundial de la Salud (2013), la Escuela de Higiene y Medicina Tropical de Londres y el Consejo Sudafricano de Investigaciones Médicas, presenta que globalmente el 35% de las mujeres del mundo han sido víctimas de violencia física y/o sexual por parte de su pareja o de violencia sexual por parte de personas distintas de su pareja y que el 7% de las mujeres han sido agredidas sexualmente por una persona distinta de su pareja.

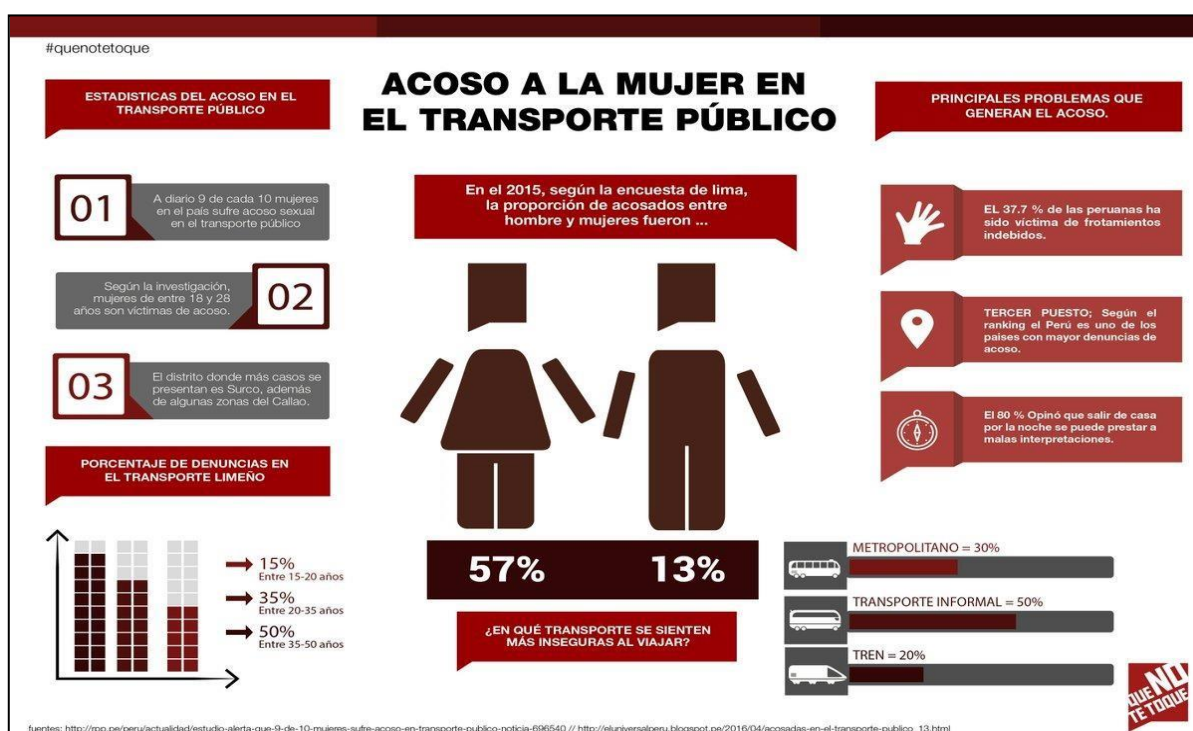
En Perú, tal como lo indican las cifras oficiales y lo señala el Plan Nacional contra la Violencia hacia la Mujer 2009-2015, los principales actos dañinos infligidos contra las mujeres son la violencia familiar, las violaciones sexuales, el hostigamiento sexual, la violencia por prejuicio, entre otras (MIMP, 2016).

Así mismo los resultados de la encuesta realizada por Thomson Reuters Foundation (2017), Lima, es considerada como la quinta ciudad más insegura para las mujeres por debajo solo de ciudades como El Cairo (Egipto), Karachi (Pakistán), Kinshasa (Congo), Delhi (India), en una evaluación que comprende un top de 19 ciudades.

Ello se confirma al analizar la encuesta “Lima Como Vamos” (2017) donde muestra qué tan satisfechas se sienten las mujeres con la ciudad donde viven, donde el resultado fue menos satisfecho (33.90%) que los pares masculinos (33.20%). El principal problema que afecta la calidad de vida es la delincuencia y la inseguridad ciudadana (76.70%). La inseguridad ciudadana en el caso de las mujeres se refiere a que se sienten más vulnerables que los hombres, no sólo por el temor a que le roben sino a que le acosen, violen o le hagan

tocamientos indebidos. Además, se informó que 3 de cada 10 mujeres de Lima Metropolitana sufre de acoso sexual callejero y 32.80% han sido víctimas de acoso callejero en el transporte público. Ante esto, se hace imperativo que haya investigaciones sobre la problemática, tal como la investigación realizada por el Colectivo Contra el Acoso Callejero- Perú (2014), asimismo, como se puede apreciar en la Figura N° 1.3. Acoso a la mujer en el transporte público, a diario 9 de cada 10 mujeres en el país sufre acoso sexual a bordo de vehículos de transporte público y que las víctimas de acoso sexual son mujeres entre los 18 a 28 años y el 37,7% de las peruanas han sido víctimas de frotamiento indebido.

Figura N° 1.3. Acoso a la mujer en el transporte público



Fuente: Colectivo Ni una más, 2016.

Frente a esta situación se formula el problema de investigación ¿Cuál es la situación de la Violencia de Género en el Transporte Público en la ciudad de Lima - Perú?

1.1. Objetivos de la investigación

Objetivo General

- Proponer una estrategia para combatir la violencia de género en el Transporte Público en el Perú.

Objetivos Específicos

- Identificar los puntos críticos de la violencia de género en el transporte público: el Metropolitano de Lima.
- Identificar las mejores prácticas y/o estrategias que otros países del mundo han aplicado para combatir la violencia de género en el transporte público.

1.2. Justificación

En Lima (Perú), 9 de cada 10 mujeres sufre acoso sexual a bordo de vehículos de transporte público y que las víctimas de acoso sexual son Mujeres de 18 a 28 años y el 37.7% manifiesta haberlo sufrido a bordo de vehículos de transporte público (Colectivo Contra el Acoso Callejero – Lima. 2014), frente a ello el Gobierno Peruano ha tomado medidas declarando de interés nacional y prioridad para el Estado la lucha contra la violencia de género en el transporte público, pero con poco impacto.

El acoso sexual en los ómnibus de transporte público, es un problema social, por ello, se deben tomar medidas para disminuir esta problemática, porque limita a las personas víctimas de acoso, al acceso de los espacios públicos, su nivel de comodidad y obligan a las personas acosadas a alterar sus rutas, a renunciar hacer su vida cotidiana e incluso a dejar un empleo o simplemente, a quedarse en casa cuando la víctima de acosos siente que ya no puede afrontar la idea de sufrir otro día más de acoso y que no tiene apoyo de las autoridades competentes.

La investigación pretende aportar resultados reales para la prevención de la violencia de género en el transporte público, especialmente entre la población de mujeres que usan el servicio del Metropolitano, con la finalidad de, suscitar el aumento de la toma de conciencia social y análisis a los gestores públicos que les permita realizar las mejoras necesarias en la lucha contra la violencia de género en el transporte público de Lima y disminuir la problemática, así mismo contribuir a hacer de la Ciudad de Lima una ciudad más segura e incluyente, en donde se promueva la igualdad entre mujeres y hombres y el empoderamiento de las mujeres. También la puesta en marcha de los planes de prevención que contribuyan a reducir en la medida de lo posible, esta problemática.

Así mismo la información obtenida en la investigación, ha permitido elaborar y proponer una estrategia para combatir la violencia de género en el transporte público en la ciudad de Lima -Perú.

1.3. Alcances y limitaciones

En cuanto al alcance, el presente estudio propone elaborar estrategias y coordinar con la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callo y la Municipalidad de Lima para su implementación, y así poder combatir la violencia de género en el transporte público del país, qué podría aplicarse en el Metropolitano.

En cuanto a las limitaciones que se ha encontrado es la falta de información sobre la violencia de género en el transporte público peruano, sumándole a la falta de medidas de prevención contra la violencia de género en el transporte público.

Asimismo, las mujeres solo cuentan con su palabra para defenderse porque la mayor parte de ellas no siempre tienen un dispositivo móvil para registrar acontecimientos delictivos que, de no ser recopilados, puede pasar desapercibido. Si una mujer es agredida sexualmente y acusa a su agresor ante las autoridades, puede ser denunciada o acabar condenada en caso que no cuente con las suficientes pruebas que amparen su declaración.

CAPÍTULO II: MARCO CONTEXTUAL

2.1. Antecedentes

La violencia de género en el transporte público, desafortunadamente, es un tipo de violencia muy extendido a nivel mundial, el Banco Interamericano de Desarrollo (2017), informo que el 67% de las mujeres ha sufrido agresiones verbales en el sistema de transporte de Quito; 64% de las mujeres en Bogotá, y 60% de las mujeres en Lima han sido víctimas de agresión sexual en el transporte, mientras que el 62% de las mujeres tienen miedo de sufrir una agresión sexual en el transporte en Guadalajara.

La ONU mujeres en el 2018 realizó una Encuesta sobre la violencia de género en el transporte público y otros espacios públicos en la ciudad de México, donde informan que el perfil promedio de las mujeres víctimas de violencia de género en el transporte y los espacios públicos son: 6 de cada 10 mujeres y están en el rango de edad de 15 a 29 años; 81% de las mujeres se encuentran en edades productivas y reproductivas; 60.7% tienen educación secundaria y media superior y 23.8% son profesionales con licenciatura; 4 de cada 10 mujeres son empleadas y 3 de cada 10, estudiantes; El 59.5% de las usuarias radican en la ciudad de México y el 39.1% en el Estado de México. Es importante resaltar el elevado porcentaje de mujeres que manifestaron tener miedo a sufrir un ataque sexual en los transportes y espacios públicos de la Ciudad de México, siendo nuevamente más elevada la percepción de temor en calles y espacios públicos (81.3%) y respecto del transporte público (77.4%). (ONU Mujeres Entidad de las Naciones Unidas para la Igualdad de Género y el Empoderamiento de las Mujeres,2018)

En el 2019 el CAF del Banco de desarrollo de América Latina llevo a cabo un estudio para analizar la percepción de seguridad personal de las mujeres en el transporte público. El estudio se denominó “Ella se mueve segura”, el cual se realizó en tres ciudades de América Latina: Buenos Aires, Quito y Santiago de Chile, donde se buscó conocer cómo las mujeres experimentan el transporte público y cómo incide la percepción de inseguridad en su manera de desplazarse por la ciudad. Los resultados arrojaron que, en las tres ciudades, más del 70% de las encuestadas respondieron sentirse inseguras en el transporte público versus 52% de los hombres. Para las usuarias, la percepción de inseguridad está presente durante todas las etapas del viaje: la caminata hacia y desde la parada y dentro del bus o vagón, y empeora si hay hacinamiento o mayor presencia de hombres y si viajan solas y/o sin luz del día.

Asimismo, como se aprecia en la Figura N° 2.1. Hacia un transporte público que garantice la seguridad de las mujeres latinoamericanas, de acuerdo al estudio realizado por Banco de Desarrollo de América Latina (2019), la vía pública es donde se produce mayor acoso con un 53% y un 47% en el transporte Público, además, los medios de transporte donde ocurre mayor acoso son en el bus con un 66%, el metro con 22%, tren 10% y taxi 2%.

Figura N° 2.1. Hacia un transporte público que garantice la seguridad de las mujeres latinoamericanas



Fuente: CAF - Banco de Desarrollo de América Latina, 2019.

El estudio también analizó la incidencia de acoso sexual, el tipo de acoso más citado fue el verbal y/o visual, seguido por el físico. En Buenos Aires, 30% de los usuarios experimentaron al menos un tipo de acoso, con el 70% de estos siendo mujeres. En Santiago, más del 80% de los usuarios reportaron haber visto, escuchado o experimentado dos o más casos de acoso.

Las mujeres manifestaron que, para evitar ser víctimas de este tipo de violencia en el transporte público, cambian sus rutas, modos de transporte y horarios de viaje. El cambiar de rutas u horarios puede significar un uso ineficiente de su tiempo y en menos oportunidades para generar ingresos propios.

En el Perú, según la Encuesta Demográfica y de Salud Familiar -ENDES (INEI, 2016), el 32,2% de las mujeres ha sido, al menos una vez, víctima de una forma de violencia

de género física y/o sexual en el transporte público por parte de su cónyuge o pareja, el 64,2% de una forma de violencia de género psicológica y/o verbal en el transporte público y el 60,5% de ellas manifiesta haber sido o ser el objeto de alguna forma de control o dominación. Estas cifras están por debajo de los resultados registrados en las últimas encuestas, en particular la de 2012 en la que las proporciones fueron las siguientes: 37,2%, 70,6% y 66,3% respectivamente. Sin embargo, la tendencia se mantiene.

La violencia de género en el transporte público, contra las mujeres se ha instalado como un fenómeno estructural de la sociedad peruana. A eso, se debe sumar que solo en el año 2016, 1 de cada 2 personas piensa que las mujeres que se visten provocativamente están exponiéndose a que se les falte el respeto en la calle. Si bien el presente dato puede dar luces de cómo se puede iniciar una proyección de cambio, solo demuestra que el problema es más grave de lo que se piensa y más aún por parte de las mujeres que, al sentirse desprotegidas por la misma sociedad, y no encontrando a veces solución y justicia, prefiere callar como se informa que de 7 de cada 10 mujeres prefirieron no denunciar el acoso por las siguientes razones: 9% fue debido a la vergüenza y un 4% debido a que es una pérdida de tiempo. La gran mayoría sin dar razón alguna, lo que evidenciaría la normalización de este tipo de violencia. (Observatorio Nacional de la Violencia de contra las mujeres y los integrantes del grupo Familiar, 2019).

La violencia de género en el transporte público en el país configura un problema social importante que requiere ser erradicado a fin de promover la igualdad y respeto por la integridad humana. Cada vez más son los casos de violencia de género en el transporte público que se reportan en la capital, siendo el sexo femenino el más vulnerable al experimentar siempre constante acoso en todo espacio público en el cual transite.

Los medios de transporte público son espacios en donde dicha vulneración se intensifica a causa de la naturaleza de dicho medio. Es decir, todos apegados de forma irremediable, viajando hacia un destino en el cual no es fácil escabullirse especialmente en horas punta, y esperando el otro paradero para que en caso extremo se pueda escapar de un atentado contra la integridad.

La sociedad en sí misma es machista. Lima no es ajena, aunque claro está que no se hace referencia a datos totales, sino a porcentajes considerables que deben ser disminuidos.

Las mujeres alzan su voz de protesta con el objetivo de vivir en una sociedad que las respete, las considere y les brinde la seguridad requerida para que puedan desenvolverse en toda la naturaleza, porque no se sienten seguras.

Asimismo, como se aprecia en la figura N° 2.2. Respeto a derechos de la mujer, en Latinoamérica el 64% respeta poco y nada los derechos de las mujeres y en el caso del Perú el 78% respeta poco y nada los derechos de las mujeres.

Figura N° 2.2. Respeto a derechos de la mujer



Fuente: Diario Perú 21, 2018.

Esto afecta no solo su integridad física y/o psicológica, sino también su desenvolvimiento personal y/o laboral. Es decir, para que una mujer pueda tener ingresos económicos a fin de sustentar su familia o proyectos personales, requiere de un trabajo digno el cual no necesariamente se encuentra aledaño a su domicilio. Por lo tanto, debe recurrir a los medios de transporte para poder movilizarse.

Ahora bien, la violencia de género en el transporte público, no solo se manifiesta en forma de acoso, abarca todo tipo de agresión contra la mujer por el simple hecho de ser mujer. El hecho de que su sexualidad sea vista como inferior, como una sexualidad alineada, es un hecho crítico, grave y altamente riesgoso. Ante ello, como se aprecia en la figura N° 2.3. Colectivo Ni una Menos, en contra de la violencia de género, se creó el Colectivo para combatir la violencia de género.

Figura N° 2.3. Colectivo Ni una Menos, en contra de la violencia de género



Fuente: Resumen Latinoamericano, 2018.

Asimismo, los medios de comunicación peruanos informan constantemente de los sucesos que ocurren en los buses, hacen reportajes y publican ampliamente en sus portadas sobre un nuevo caso de acoso, violación y afines. Sin embargo, poco hacen para sensibilizar a la población, su trabajo se rige únicamente a informar sobre un accionar que no tiene un alto efecto considerable sobre la problemática. Bajo dicha política resultaría incoherente esperar un cambio en la problemática que sufren las mujeres, porque todo mantiene un rumbo y solo se intensifican los reportes.

Cabe destacar que los medios de transporte en donde se registran mayor cantidad de denuncias por violencia de género en el transporte público en Lima, es el Metropolitano (Diario El Comercio, 2019).

En vista de ello se revalida la postura de que los casos de maltrato hacia la mujer se dan espacios reducidos, estrechos, en donde la posibilidad de mantener una distancia entre las personas, y la necesidad de abordar un bus, son el motivo perfecto para disimular el delito. De acuerdo a PRO TRANSPORTE (2019), en el Metropolitano se registraron 141 casos de acoso sexual, en una población en donde el 51% es de sexo femenino, quienes manifestaron haber sufrido de tocamientos indebido, roces corporales, gestos obscenos que incomodan a las mujeres frente a esta situación, se deben tomar medias imperativas para disminuir los atentados.

Si bien a las víctimas se les brinda asesoría psicológica para superar el trauma, resulta lógico admitir que la prevención, en este caso, resulta el camino óptimo. La ordenanza N° 2154 que se ha sido dada por el alcalde Luis Castañeda Lossio de la Municipalidad de Lima,

quien apela a la prevención del acoso sexual en el Metropolitano. (Municipalidad de Lima, 2018).

Por otro lado, se reconoce que las organizaciones de mujeres, luchan constantemente para sensibilizar a la sociedad, sin embargo, no se logra los resultados esperados porque siguen apareciendo mujeres violentadas, denigradas en los medios de transporte, y pese a las condenas severas como se aprecia en la figura N° 2.4. El acoso sexual es un delito, al parecer los años en prisión no configuran un impedimento importante para estas personas que cometen estos delitos.

Figura N° 2.4. El acoso sexual es un delito



Fuente

: Gobierno del Perú, 2015.

Decreto Supremo N° 008-2016-MIMP que aprueba El Plan Nacional Contra la Violencia de Género 2016-2021, el cual es un instrumento de planificación y articulación intersectorial que busca articular en un periodo de cinco años las acciones de todas las instituciones del Estado para reducir los índices de violencia hacia la mujer en el país. Aborda 16 modalidades de violencia hacia las mujeres, entre ellas: las esterilizaciones forzadas, violencia por orientación sexual, acoso político, violencia económica y violencia obstétrica. El plan también abarca el acoso sexual, la trata de personas, el hostigamiento sexual, la violencia durante conflictos sociales y la violencia que ocurre mediante tecnologías de la información y comunicación (Ministerio de la Mujer y Poblaciones Vulnerables, 2016).

Por otro lado, la Ley N°30364 – Congreso de la República, 2016. “Ley para prevenir, sancionar, y erradicar la violencia contra las mujeres y los integrantes del grupo familiar”, señala que el Observatorio Nacional tiene por objeto monitorear, recolectar, producir y sistematizar datos e información haciendo seguimiento a las políticas públicas y los compromisos internacionales asumidos por el Estado en esta materia.

Cabe destacar que dicha ley si bien describe las consecuencias que debe afrontar los agresores, debe estar acompañada de un programa de educación en donde tanto hombres como mujeres puedan revalidarse frente a la sociedad, entenderse como iguales, respetarse y programar un destino auspicioso. Sin embargo, a la fecha no se tiene un proyecto complejo que abarque una mejora global en nuestro país.

El Ministerio de la Mujer y Poblaciones Vulnerables (MIMP) y el Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC) con el apoyo de la Cooperación Alemana al Desarrollo (GIZ) organizaron el foro “Seguridad y presencia de las mujeres en el transporte público”, con el propósito de promover espacios seguros e impulsar una mayor participación de las mujeres en este ámbito de la sociedad. El encuentro reunió a especialistas en prevención y erradicación de la violencia contra la mujer, así como expertas internacionales de Argentina, Chile, Colombia y Ecuador, quienes trataron temas como el acoso sexual en los medios de transporte público, su implicancia negativa en la sociedad véase en la tabla N° 2.1. Percepción de sentimiento frente al acoso en el transporte público, y su efecto restrictivo en el uso de los espacios públicos para las mujeres (Ministerio de la Mujer y Poblaciones Vulnerables, 2019).

Tabla N° 2.1. Percepción de sentimiento frente al acoso en el transporte público

Mujeres		Hombres	
Sentimiento	Menciones (%)	Sentimiento	Menciones (%)
Miedo	59.32	Miedo	46.03
Inseguridad	33.90	Inseguridad	26.98
Enojo	25.42	Enojo	20.63
Molestia	22.03	Molestia	14.29
Tristeza	22.03	Tristeza	11.11
Impotencia	16.95	Impotencia	7.94
Intimidación	10.16	Intimidación	6.35
Desesperación	6.78	Desesperación	6.35
Nervios	6.78	Nervios	4.76
Otras menciones	50.85	Otras menciones	57.14

Fuente: Meza de Luna, 2013.

También se dialogó acerca de la participación laboral de las mujeres en el sector transporte, en el cual se compartieron buenas prácticas y experiencias de éxito sobre la igualdad de género. Además, se realizaron talleres acerca del rol de la mujer en la operación y planificación del transporte público, la transversalización de la perspectiva de género en la política pública de transporte y movilidad, y la seguridad en el transporte para mujeres y niñas.

El Gobierno Peruano creó la Ley de Protección frente a la Violencia Familiar (Ley N° 26260), que establece un protocolo de denuncia, investigación y sanción en el caso de violencia familiar, la Policía Nacional, el fiscal y el juez son los principales actores institucionales a cargo de intervenir y de abrir un proceso que conduzca a una posible pena véase en la figura N° 2.5. Procedimiento frente a una agresión sexual en Perú. Paralelamente, se han abierto centros especializados para asegurar una mejor atención: las Comisarías de la Mujer y los “Centros de Emergencia Mujer” (CEM).

Figura N° 2.5. Procedimiento frente a una agresión sexual en Perú



Fuente: Observatorio Nacional, 2018.

El Perú es uno de los países pioneros en la región con la creación de estas instituciones especializadas y la inauguración en 1992 de la primera Comisaría de la Mujer como respuesta a las demandas de la sociedad civil frente al trato frecuentemente humillante y discriminatorio en las instancias policiales manejadas por hombres (Estremadoyro, 1992), provocando un fenómeno de “revictimización” hacia las mujeres.

Asimismo, podemos apreciar en la figura N° 2.6. Comisaria de mujeres, la primera comisaría de mujeres del país, ubicada en el Cercado de Lima, se denominará en adelante Bertha Gonzales Posada Eyzaguirre, en homenaje a la ex diputada y a su aporte a la promoción de la igualdad de derechos de ese género (Agencia Peruana de Noticias, 2010).

Figura N° 2.6. Comisaria de mujeres



Fuente: Foto ANDINA/ Dante Zegarra, 2017.

Existen actualmente 32 Comisarías de Familia a nivel nacional de las cuales 9 pertenecen a la metrópoli de Lima y Callao. Además, los Centros de Emergencia Mujer constituyen los principales órganos operacionales en el marco del Programa Nacional contra la Violencia Familiar y Sexual del Ministerio de la Mujer y Poblaciones Vulnerables (MIMP).

El primer Centro de Emergencia Mujer fue creado el 8 de marzo de 1999 y al término del mismo año un total de 13 centros habían sido puestos en marcha. Cabe destacar que los

centros de emergencia mujer véase en la figura N° 2.7. Centro Emergencia Mujer, son servicios públicos que tienen por finalidad atender de forma gratuita integral y multidisciplinario a mujeres víctimas de violencia de género en el transporte público, así como también de violencia familiar sexuales y afines (Instituto Francés de Estudios Andinos, 2018).

Figura N° 2.7. Centro Emergencia Mujer



Fuente: Tomado de <https://www.mininter.gob.pe/cem>

Cabe destacar que dicha entidad brinda a las víctimas todo tipo de orientación legal, defensa judicial y consejería psicológica, ya que ante una agresión lo que se prioriza es la defensa de los derechos fundamentales de la persona, en este caso, de la víctima, y también el empoderamiento psicológico que se sobreentiende estaría afectado por un hecho impensado y difícil de superar.

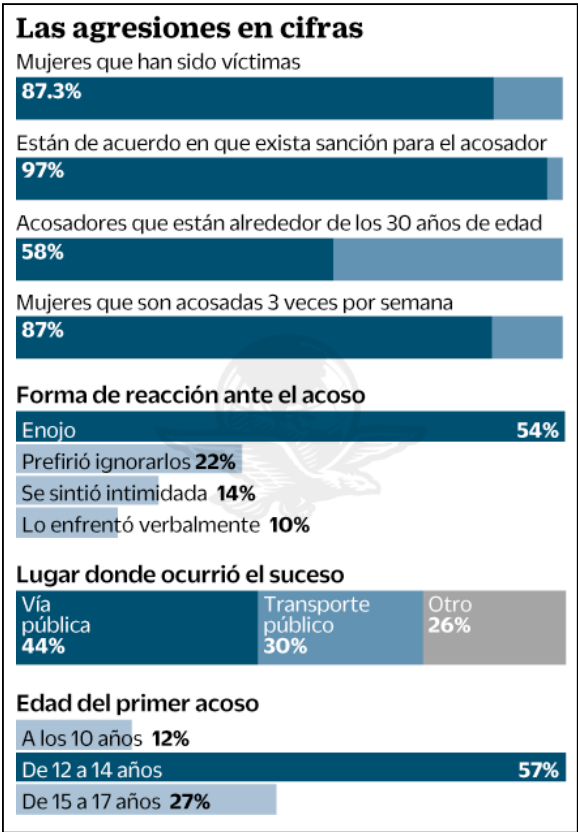
En pocas palabras, son espacios independientes para el depósito de denuncias en casos de violencia familiar y/o sexual y deben normalmente permitir simplificar el protocolo de denuncia y hacer un seguimiento más preciso de ello. A la fecha existen casi 270 Centros de Emergencia Mujer instalados en todos los departamentos del país, de los cuales 30 funcionan las 24 horas del día. Se trata de un servicio público y gratuito que ofrece una orientación a la vez legal, de defensa judicial y de ayuda psicológica. Sin embargo, el acceso a estos servicios de denuncia y de ayuda continúa siendo muy limitado en razón a una serie de factores individuales y contextuales, pero no están resolviendo el problema (Instituto Francés de Estudios Andinos, 2018).

Según los resultados de la ENDES de 2016, solo el 27,2% de las mujeres víctimas de violencia física se acercaron a una institución para presentar una denuncia o buscar una forma

de apoyo. Este resultado se mantiene estable con relación a la encuesta de 2012 (27,3%) pero es significativamente mayor con relación a la de 2009 (16,1%). Pero no indica ningún elemento sobre la calidad de la atención recibida y menos aún sobre el resultado de la denuncia y de la condena eventual del conyugue (INEI, 2016).

Por otro lado, como se aprecia en la figura N° 2.8. Mujeres que han sido agredidas, el 87.3% han sido víctimas de agresiones, el 87% mujeres han sido acosadas 3 veces por semana y el lugar donde ocurre con frecuencia es la vía pública 44% seguida del transporte público con 30% (Diario El Comercio, 2017).

Figura N° 2.8. Mujeres que han sido agredidas



Fuente: Diario El Comercio, 2017.

Entre las mujeres que han recurrido a una institución para encontrar ayuda 75.9% acudieron a la comisaría, 10.9% un Centro de Emergencia Mujer (DEMUNA), 9.8% a un fiscal, 9.3% a un juez, 4.8% a un centro de salud, 4.2% al MIMP y 5.7% se dirigieron hacia otro tipo de institución (INEI, 2016).

Ahora bien, bajo todos estos procedimientos que garantizan y resguarda la integridad de la mujer, se tiene también la creación de la Línea 100 véase en la figura N° 2.9. Línea 100, cuyo objetivo consiste en la atención inmediata, prioritaria, de aquellas mujeres, niños y adolescentes, que sufren de cualquier tipo de violencia familiar o abuso sexual. Si es que sucede un hecho que agravia la integridad de la mujer o de los participantes previamente referenciados, únicamente la víctima debe contactarse con dicho número que funciona las 24 horas del día para dejar constancia del evento acontecido (Agencia Peruana de Noticias, 2010).

Inmediatamente Línea 100 se contactará con la dependencia policial más cercana para que tome las medidas correctivas necesarias y también para que brinde la seguridad correspondiente a la víctima. Si es que Línea 100 puede resolver el caso de manera efectiva, el procedimiento ya no pasa al Centro de Emergencia Mujer. Sin embargo, los casos más importantes, complejos, sí son derivados a dichos centros para que se tomen las medidas severas y legales correspondientes (Agencia Peruana de Noticias, 2010).

Figura 100

N° 2.9. Línea



Fuente: Diario El Correo – 2018.

La edad de las mujeres tiene una influencia significativa en este proceso y muestra diferencias muy claras entre las generaciones. Según la misma ENDES, sólo el 9.1% de mujeres de 15 a 19 años víctimas de la violencia siguen un proceso institucional, contra el 16,2% de las mujeres de 20 a 24 años, el 24,6% de las mujeres de 25 a 29, el 28,8% de las mujeres de 30 a 34 años, el 29,7% de las mujeres de 35 a 39 años, el 32,5% de las mujeres de 40 a 44 años y el 35,9% de las mujeres de 45 a 49 años. Sin embargo, pocos elementos empíricos explican esta tendencia. (INEI, 2016).

Un estudio reciente realizado a partir de entrevistas a profundidad a mujeres víctimas de violencia en el distrito de San Juan de Miraflores de la periferia noreste de Lima (Benavides, et al., 2017) identifica numerosas razones de orden individual que conducen a ciertas mujeres a denunciar estos actos a los servicios de ayuda y de protección social, a diferencia de aquellas, en su mayoría, que optan por no tomar acciones legales pese a que el 32.8% de entrevistadas refirió haber sufrido acoso en un medio de transporte (Diario Correo, 2018).

Sin embargo, la violencia de género en el transporte público si bien se manifiesta respecto a las mujeres en especial, no distinguen gran parte de la edad de las mismas, es decir, una niña puede ser víctima de acoso sexual en los medios de transporte y tal vez no pueda encontrar la justicia necesaria porque simplemente nadie se va a dar cuenta aun sucediendo. Por otro lado, el hecho de que las personas se percaten de un hecho agravante no siempre significa que defienden a las víctimas.

En parte, porque consideran que la víctima es suficientemente madura para poder defenderse o para buscar la ayuda necesaria, y así poder revalidar su integridad. No obstante, sí existen casos de personas en donde se manifiestan y defienden a las víctimas, en especial si es que son menores de edad.

Por otro lado, es imperativo destacar que los agresores siempre son lo más cautelosos posible. Es decir, sus hechos agravantes, sus hechos delictivos, sus hechos de agresión y violencia contra las mujeres en especial, suelen suceder en un contexto de entre comillas casualidad. En pocas palabras, no son suficientemente evidentes para promover un acto delictivo, sino que construyen todo un procedimiento, un mecanismo en donde si es que las víctimas consideran oportuno reclamar, estos simplemente pueden argumentar que se trata de una simple casualidad propia del ajetreo de un transporte público, si es que se parte de la delimitación del tema propuesto. Caso muy diferente del acoso callejero, en donde las manifestaciones son mucho más directas y evidentes.

El medio de transporte se presta para proteger entre comillas a los agresores. Sin embargo, resulta oportuno destacar el trabajo colectivo que se viene realizando para capacitar a los conductores y también sensibilizar a los pasajeros, es decir, si es que tanto conductor o pasajero identificó un hecho que agravia la sexualidad de la mujer, tendrá las herramientas necesarias para poder defenderla muy aparte de que la víctima se defienda o no.

Ahora bien, llegado este punto se debe considerar que el hecho de que una mujer no se defienda no significa que acepte la violencia como parte natural de la espontaneidad social, ya que sí bien una mujer puede encontrarse indignada, molesta, violentada, las reacciones humanas son siempre diversas y complejas, es decir, no siempre todas las mujeres que se encuentran incómodas, indignadas, agraviadas, van a levantar su voz de protesta. Algunas simplemente se quedan paralizadas del pánico, del terror, y eso no significa que se encuentren cómodas con el suceso denigrante.

En consecuencia, se apela a toda la población, si evidencia un acto que configure parte de la violencia de género en el transporte público en especial contra las mujeres niños y adolescentes, alcen su voz de protesta y comuniquen a los medios oportunos más cercanos para que se capture a los agresores y se tomen las medidas legales correspondientes.

Tomando en cuenta la información que brinda el Instituto Francés de Estudios Andinos (2018), entonces, si es que se describen todos los procedimientos y se aborda únicamente a la mujer buscando justicia, se evidencia que no todas proceden con la denuncia correspondiente. El nivel escolar de las mujeres parece tener una influencia en la probabilidad de denuncia. Las mujeres que recurrieron al servicio de ayuda han estudiado al menos hasta el

nivel secundario, mientras que otras han sido menos escolarizadas o no han estudiado más que algunos años del nivel primario.

Esta observación va en el sentido de los resultados de la ENDES de 2016 según la cual la denuncia de un acto de violencia en una comisaría aumenta sensiblemente con el nivel educativo de las mujeres: de 57,3% para aquellas que no han alcanzado un nivel de educación “primaria” a 81,6% para aquellas que tienen un nivel de educación universitaria. El “terrorismo íntimo” expresado a través de escenas extremadamente violentas y regulares, así como de relaciones sexuales forzadas, motiva más intensamente a las mujeres a vencer su temor y denunciar estas violencias, a diferencia de la “violencia situacional” donde las mujeres dudan, a menudo, en acudir a un puesto policial. (INEI, 2016).

La denuncia de la violencia de género en el transporte público, permite sin ninguna duda, liberar la palabra silenciada durante mucho tiempo por temor a represalias o amenazas. Produce un discurso que permite poco a poco comunicar y alcanzar ambientes sociales donde las mujeres experimentan otras formas de vulnerabilidades (empleo, salud, educación, protección social, cuidado de niños, segregación urbana).

Si un mayor acceso a los servicios de ayuda institucional debe y puede ser visto en entornos sociales marcados por una gran inseguridad, es conveniente para los actores locales (Comisarías de la Mujer, Centros de Emergencia Mujer, municipios) tomar el discurso y hacerlo “operativo” bajo la forma de acción política, no partidista, de prevención y de intervención, con el propósito de proporcionar un apoyo sostenible a las mujeres, de todas las edades y de todas las condiciones sociales, víctimas de este flagelo.

Campaña “Yo viajo segura en el Metropolitano”

La Municipalidad de Lima en el 2013, presentó una campaña contra el acoso sexual denominada “Yo viajo segura en el Metropolitano” véase en la figura N° 2.10. Campaña “Yo viajo segura en el Metropolitano”, en el marco del mes de noviembre de la lucha contra la violencia de género (Agencia Peruana de Noticias, 2013).

La iniciativa busca prevenir y dar respuesta al acoso sexual del que puedan ser víctimas las niñas, adolescentes y mujeres en los buses y estaciones del Metropolitano. Como parte de esta campaña, en las estaciones Matellini, Central y Naranjal, se realizan

escenificaciones sobre las formas de acoso sexual del que son víctimas las mujeres. Estas actividades se llevan a cabo de 6:00pm a 8:00pm, según informó la Municipalidad de Lima a través de un comunicado.

Las autoridades locales esperan que las usuarias de este servicio de transporte no se queden calladas si sufren acoso o violencia de género en el transporte público. Pueden solicitar apoyo del personal del Metropolitano, que ya recibió capacitaciones para saber actuar en caso de presente una denuncia.

Todo el personal, incluso los choferes del Metropolitano, está debidamente capacitados para brindar ayuda, y saben cuál es el procedimiento a seguir en estos casos, cuando se presenta un caso de violencia de género en el transporte público, el personal del Metropolitano acudirá con la víctima y el agresor a la comisaría más cercana para hacer la denuncia respectivamente ante la PNP. Como siguiente paso, se contactará con el Warmi Wasi (Casa de atención Integral contra la Violencia hacia las Mujeres y Niñas) para que reciba asesoría legal gratuita.



Figura N° 2.10. Campaña “Yo viajo segura en el Metropolitano”

Fuente: PRO TRANSPORTE, 2014.

2.2. Marco Legal Internacional

Las Naciones Unidas y la violencia de género en el transporte público

En este contexto, destaca el Programa Mundial de la ONU Mujeres (ONU Mujeres, 2010) sobre ciudades seguras y libres de violencia contra la mujer y las niñas, llevado a cabo desde 2010 y que continuará hasta el 2016. Este programa de trabajo responde a una iniciativa

en la que confluyen ONU Mujeres, ONU Hábitat, gobiernos locales, redes de mujeres, organismos de la sociedad civil y otras agencias de la ONU, que se centra en la prevención del acoso sexual y la violencia de género, sobre todo en los espacios públicos urbanos.

Convención sobre la Eliminación de todas las Formas de Discriminación contra la Mujer

La convención sobre la eliminación de todas las formas de discriminación contra la mujer entró en vigor el 03 de septiembre de 1981. Fue adoptada y abierta a la firma y ratificación, o adhesión, por la Asamblea General en su resolución 34/180, del 18 de diciembre de 1979. El instrumento internacional de derechos humanos de las mujeres por excelencia es la CEDAW. En dicha convención, aunque no se aborda de manera específica la violencia de género en el transporte público, muchas de sus cláusulas antidiscriminatorias las protegen de la violencia de género.

Regla 70. Principios de la prueba en casos de violencia sexual

El consentimiento no podrá inferirse de ninguna palabra o conducta de la víctima cuando la fuerza, la amenaza de la fuerza, la coacción o el aprovechamiento de un entorno coercitivo hayan disminuido su capacidad para dar un consentimiento voluntario y libre. El consentimiento no podrá inferirse de ninguna palabra o conducta de la víctima cuando ésta sea incapaz de dar un consentimiento libre, tampoco no podrá inferirse del silencio o de la falta de resistencia de la víctima a la supuesta violencia sexual. La credibilidad, la honorabilidad o la disponibilidad sexual de la víctima o de un testigo no podrán inferirse de la naturaleza sexual del comportamiento anterior o posterior de la víctima o de un testigo. (Corte Penal Internacional, 2000)

2.3. Marco Legal Peruano

Código Penal Peruano

El Código Penal Peruano, sanciona en el art. N° 176, los actos contra el pudor, del mismo modo que en el art. N° 176 literal A, los actos contra el pudor en menores de 14 años, o en el art. N° 183 que sanciona las exhibiciones o publicaciones obscenas, ninguna de estas está referidas a que los actos se realicen en el contexto de acoso sexual.

Respecto al art. N° 176, la acción tiene que realizarse con violencia o amenaza, y el art. N° 176 A, se refiere solamente a los tocamientos indebidos en las partes íntimas, pero de ningún modo establece el acoso sexual y menos en el transporte público.

En el mismo contexto el art. N° 183, se refiere a las exhibiciones, tocamientos y gestos, pero se entiende en la interpretación del mismo artículo que éstos son consentidos por ambos (Ministerio de Justicia y Derechos Humanos, 2016).

Congreso de la República (2015). La Ley N° 30314 – Ley para Prevenir y Sancionar el Acoso Sexual en Espacios Públicos

La norma establece cuáles son las conductas bajo las que se puede manifestar este tipo de acoso sexual y precisa las competencias de los gobiernos regionales, provinciales y locales en la prevención y sanción del acoso sexual, así como las obligaciones de Ministerio de la Mujer y Poblaciones Vulnerables, el Ministerio de Educación, el Ministerio de Salud, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y el Ministerio del Interior para atender a este problema, indicando las medidas concretas que deben ponerse en marcha.

Resolución de la fiscalía de la Nación N° 002420-2018-MP-FN, Aprueban el “Reglamento del Registro Único de Víctimas y Personas Agresoras”.

En tal sentido, el RUVA busca unificar la información proveniente de diferentes canales de denuncias y establecer una sola ruta eficaz, para que los sectores involucrados en el tratamiento de este problema dispongan de acciones de prevención, atención protección y reparación a favor de las víctimas; así como para promover la persecución, sanción, y reeducación de las personas agresoras (Diario El Peruano, 2018).

Decreto Supremo N° 006-2018-MIMP, Decreto Supremo que aprueba el Protocolo de actuación conjunta de los centros emergencia Mujer y Comisarias o comisarías especializadas en materia de protección contra la violencia familiar de la Policía Nacional del Perú.

Establece orientaciones de actuación normalizados a seguir por los Centros de Emergencia Mujer y Comisarías o Comisarías Especializadas en materia de Protección Contra la Violencia Familiar de la Policía Nacional del Perú en el ámbito de sus competencias frente

a la violencia de género, integrantes del grupo familiar y cualquier persona afectada por la violencia sexual (Ministerio de la Mujer y Poblaciones Vulnerables, 2018).

Decreto Supremo N° 008-2019-MIMP, Decreto Supremo que aprueba el “Plan Nacional Contra la Violencia de Género 2016- 2021”

Hasta el año 2015, el Plan Nacional contra la Violencia hacia la Mujer 2009-2015 era el documento de política pública nacional para la prevención, investigación, sanción y erradicación de la violencia contra las mujeres. Su culminación coincidió con la aprobación de la Ley N.º 30364 – Congreso de la República Ley para prevenir, sancionar y erradicar la violencia contra las mujeres y los integrantes del grupo familiar, publicada el 23 de noviembre de 2015, la cual se constituye en el marco normativo de la política nacional en la materia (Ministerio de la Mujer y Poblaciones Vulnerables, 2019).

Congreso de la República (2016). La Ley N° 30364, Ley para prevenir, sancionar y erradicar la violencia contra las mujeres y los integrantes del grupo familiar.

Ley para prevenir, sancionar y erradicar la violencia de género y los integrantes del grupo familiar fue promulgada el 23 de noviembre de 2015, sin disposición alguna que contemple la *vacatio legis* (periodo que transcurre entre la publicación de una norma hasta que entra en vigor); por lo que, conforme al artículo 109 de la Constitución Política del Perú, la Ley N° 30364 entró en vigor a partir del día siguiente de su publicación en el Diario Oficial (24 de noviembre de 2015).

Comisión Permanente del Congreso (2003). Ley N° 27942, Ley de Prevención y Sanción del Hostigamiento Sexual.

Según esta Ley, el hostigamiento sexual incluye la conducta física o verbal reiterada de naturaleza sexual o sexista no deseada o rechazada, realizada por una o más personas que se aprovechan de una posición de autoridad o jerarquía o cualquier otra situación ventajosa o aún con prescindencia de tal jerarquía.

Plan Nacional de Igualdad de Género (2012-2017).

El Plan es el instrumento de política a través del cual el Estado en su conjunto debe promover y garantizar la igualdad de oportunidades entre hombres y mujeres. Dicho documento contiene las medidas de política pública que se adoptarán para remover los obstáculos que impiden el pleno ejercicio del derecho a la igualdad. Se observa entonces que, a pesar que el énfasis de la violencia de género en el transporte público, está en aquella infligida contra las mujeres, también incluye la que se dirige contra las personas en general hacia hombres y mujeres a causa de su orientación sexual, incorporando así la violencia homofóbica, que desafía el patrón de heterosexualidad (Ministerio de la Mujer y Poblaciones Vulnerables, 2012).

2.4. Políticas Públicas

Congreso de la República (2007). Ley N° 28983. Ley de Igualdad de Oportunidades entre mujeres y hombres.

La Ley N° 28983 establece la equidad de género como uno de los principios que impulsan la igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres. Con tal principio se promueve el destierro de prácticas, concepciones y lenguajes que justifiquen la superioridad de alguno de los sexos, así como todo tipo de discriminación y exclusión sexual o social. Otro principio es la prevalencia de los derechos humanos, en su concepción integral, resaltando los derechos de las mujeres a lo largo de su ciclo de vida (Artículo 3°). El principio de equidad de género así explicitado, da cuenta de la comprensión del sistema de género como el conjunto de prácticas, normas, instituciones, discursos que imponen una relación jerárquica entre mujeres y hombres; es decir, esta Ley sí parte de una noción clara del género como sistema que causa la desigualdad y discriminación de las mujeres.

Ministerio de Justicia (2007). Políticas nacionales de obligatorio cumplimiento

El Decreto Supremo N° 027-2007-PCM establece las políticas nacionales de obligatorio cumplimiento entre las que se encuentra la “Igualdad de hombres y mujeres”. En esta materia, la norma dispone la implementación de políticas dirigidas a promover la igualdad de oportunidades entre hombres y mujeres en las políticas públicas, planes nacionales y prácticas del Estado. Respecto de la violencia de género, el Decreto Supremo obliga al Estado a impulsar en la sociedad la adopción de valores, prácticas, actitudes y

comportamientos equitativos entre hombres y mujeres, para garantizar el derecho a la no discriminación de las mujeres y la erradicación de la violencia familiar y sexual. Igual que la Ley de Igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres, esta norma tiene como objetivo impulsar la igualdad y desterrar la discriminación de las mujeres, reconociendo expresamente que la violencia familiar y sexual tiene su origen en valores, prácticas y comportamientos discriminatorios. Esta norma está dirigida claramente a enfrentar algunas de las principales manifestaciones de la discriminación contra las mujeres específicamente: derechos civiles, económicos, políticos, sociales culturales, acceso a instancias de poder y cargos directivos; es decir, no incluye acciones orientadas a afrontar actos de discriminación y violencia c de género en el transporte público (Ministerio de Justicia, 2007).

CAPÍTULO III: BENCHMARKING

El fenómeno de la metropolización que vienen experimentando algunas de las grandes ciudades de América Latina desde las últimas décadas, produciéndose una estrecha articulación de funciones de los espacios urbanos y rurales del espacio de influencia de la ciudad origen de la metrópolis, con otros centros urbanos, en el contexto de configuración de redes de interacción social, económica y cultural (Correa y Rozas, 2006).

Estas redes de interacción se sustentan crecientemente en redes de infraestructura que conectan las redes locales, regionales y nacionales desarrolladas en cada ámbito, articulando flujos, puntos de referencia y de acceso a otros niveles de redes más globales (Correa y Rozas, 2006).

Sin embargo, el transporte público más inseguro del mundo para las mujeres está en América Latina. Cuatro capitales de la región están entre las seis más peligrosas, según una encuesta en grandes metrópolis de Thomson Reuters(2014). Seis de cada diez mujeres han sufrido algún tipo de acoso mientras se desplazaba, así que cuatro capitales (Bogotá, Ciudad de México, Quito y Buenos Aires) han decidido sentarse para buscar soluciones conjuntas.

Por ello, es importante combatir la violencia de género en el transporte público, porque limita a sus víctimas el acceso a espacios públicos y disminuye su nivel de comodidad en dichos espacios. Puede obligar a las personas afectadas a "elegir" rutas menos convenientes y alterar sus rutinas; a renunciar a pasatiempos y cambiar sus hábitos; e incluso a dejar un empleo o mudarse de barrio; o simplemente, a quedarse encerrada en casa cuando la víctima siente que ya no puede afrontar la idea de sufrir otro día más de acoso.

Por todo ello, los países han tomado conciencia de esta problemática a nivel mundial y han establecido estrategias para combatir la violencia de género en el transporte público y así reducir los casos de acoso sexual en el transporte público.

3.1. Estrategias para la lucha contra la violencia de género en el transporte público en Brasil, México, Malasia, Japón y Egipto

BRASIL

Concepto

La violencia de género en el transporte público en Brasil es cotidiano. Si bien una variedad de manifestaciones, el mayor porcentaje de dichas agresiones suceden en el transporte público. Cabe destacar que Brasil respecto a dicho tema resulta un espacio

peligroso para las mujeres. A veces no siempre una agresión sexual, que bien puede ser por medio de un roce obsceno, un gesto inapropiado y afines, se queda exactamente ahí.

Es decir, suceden casos en donde los agresores esperan a que sus víctimas desciendan del transporte público, las persiguen, las acorralan en una zona desolada y las violan. Las cifras oficiales dicen que en Brasil cada 11 minutos se viola una mujer, pero partiendo de que en este país se denuncian solamente 30% de los casos, el foro brasileño de seguridad pública estima que la cifra real está cercana a una violación por minuto.

En medio de la crisis política, económica y social, el caso de una joven menor de edad que fue víctima de una violación colectiva en Rio de Janeiro, levantó protestas entre los grupos feministas (Avelar, Rosa de Moraes y Díaz, 2018).

En Brasil, como en otros países, la violencia de género en el transporte público está vinculada al racismo. Y las cifras entre las mujeres blancas son muy distintas a las de la población de color. Según un estudio elaborado por la Facultad Latinoamericana de Estudios Sociales,

El sistema nacional de prevención y atención a mujeres en situación de violencia de género en el transporte público, ha dado resultados extremadamente desiguales (Alfredo, 2018). Es decir, las mujeres de color tienen mayor riesgo de ser violentadas en los transportes públicos. Cabe destacar que mediante esta información se apertura una nueva visión del origen de dicha enfermedad social.

Ahora bien, se resalta que Brasil, consiente de su problemática, toma medidas importantes para la reducción de la violencia de género, en especial la del transporte público. Estos sistemas lograron bajar tasa de asesinatos de mujeres blancas en Brasil. Esto significa sistema tiene la capacidad de actuar en la protección de la vida de las mujeres, pero desafortunadamente sólo de las mujeres blancas. En el mismo período los asesinatos de mujeres negras crecieron 54.2%. Esto principalmente porque no fue capaz de considerar el racismo y ni mucho menos emprender políticas de prevención para enfrentar el racismo, incluso del racismo institucional, el cual, con mayor intensidad, el cual, con mayor intensidad, se ve reflejado en la cotidianeidad dentro del transporte público (Fonseca y Guzzo, 2018).

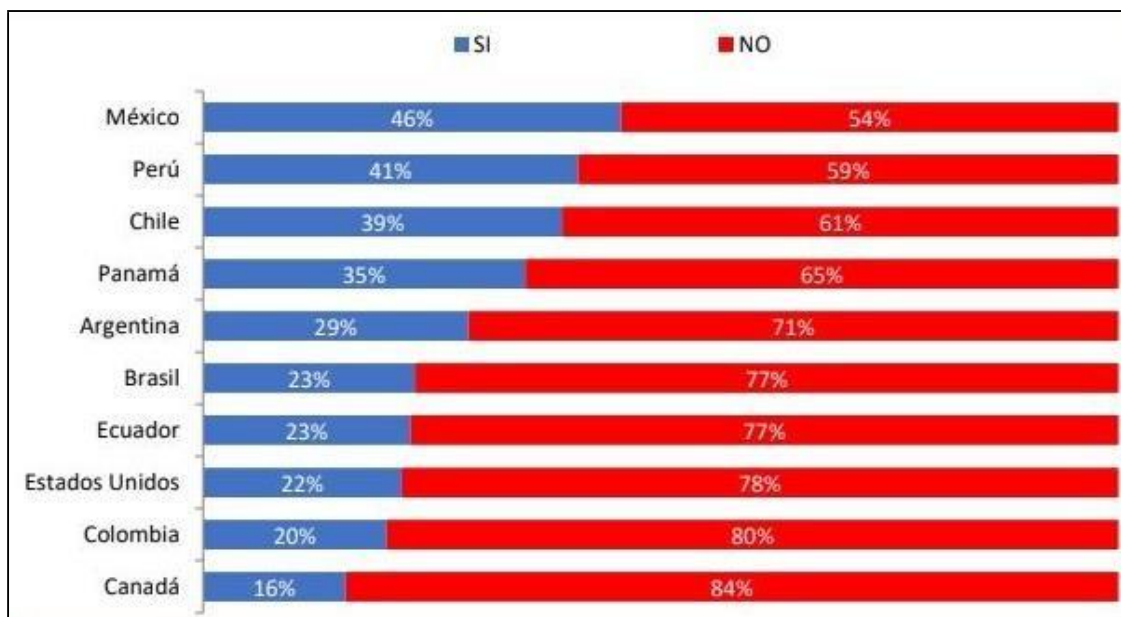
El Palacio Gustavo Capanema, sede del Ministerio de Cultura en Río de Janeiro, estuvo muchos meses ocupados por quienes protestan contra el gobierno. Ahí, los grupos feministas también encontraron un espacio para manifestarse. Las mujeres, furiosas por las desgracias experimentadas en los medios de transporte público, descubren que hay muy pocos hombres apoyándolas, clara evidencia de que no son conscientes de que gran parte del problema está en ellos. Aunque claro, hay excepciones (Muñoz y otros, 2012).

Alcance

Los problemas sucedidos referentes a la violencia de género en el transporte público véase en el gráfico N° 3.1. ¿Ha sufrido algún tipo de acoso dentro del transporte público?, se intensifican con mayor frecuencia en los transportes públicos, por las razones previamente especificadas. Y es que es el único instante en donde tanto hombres y mujeres interaccionan de forma próxima, estática y por un tiempo prolongado. Es ahí en donde la intimidad se ve vulnerada frente a sucesos consumados e ilícitos.

Ahora bien, ante un panorama, una situación adversa como la especificada, es prioritario una reestructuración del sistema con la finalidad de revertir la situación adversa y garantizar la integridad de las violentadas, siendo en promedio un 44% (Banco Mundial, 2014).

Gráfico N° 3.1. ¿Ha sufrido algún tipo de acoso dentro del transporte público?



Fuente: WIN AMERICAS – DATUM INTERNACIONAL, 2018.

Cabe destacar que las medidas preventivas a considerar en pro de maximizar el alcance, van relacionados a políticas preventivas y de accionar rápido. Como, por ejemplo, el uso de las herramientas tecnológicas en sentido de alarma y asistencia telefónica para tratar la problemática en tiempo real. Por otro lado, más allá del uso de los operadores telefónicos, la implementación de aplicaciones, cabe resaltar, móviles apelando nuevamente a la tecnología, resulta un punto a favor aplicable en todo momento. Ya que el universo de aplicaciones tecnológicas se encuentra siempre a la vanguardia. Ahora bien, más allá de aspectos preventivos, se debe proceder con la especificación de los puntos inseguros en un mapa, es decir, identificar cuáles son las zonas donde se encuentra mayor incidencia de acoso y según ello tomar las prevenciones necesarias y posteriormente aplicaciones de cambio (El País, 2017).

Cabe destacar que lo referenciado anteriormente resulta en gran porcentaje aplicable a la situación peruana en pro de mejorar un panorama adverso, ya que se tienen todas las herramientas necesarias para, valga la redundancia, su implementación en lo que respecta a las asistencias telefónicas y los aplicativos móviles. Sin embargo, un punto a favor resulta en este caso la propia delincuencia que advierte una situación más insegura para aquellas mujeres que mediante el uso de celulares quieren prevenir o buscar ayuda sobre otro suceso altamente inseguro también (Gestión, 2019).

Ventajas y desventajas

Por otro lado, entre la gama variopinta de posibles soluciones que pretenden, buscan y anhelan revertir porcentajes altísimos de violencia de género en el transporte público, se encuentra una solución altamente innovadora y curiosa que va relacionado con la implementación de vagones de metro exclusivos para mujeres véase en la figura N° 3.1. Metro de Rio de Janeiro. Esto con la necesidad imperante de evitar un contacto físico tanto entre hombres y mujeres en horas punta, en donde la cantidad de personas es abrumadora y requieren estar gran cantidad de personas en espacios pequeños, motivando de esta manera las agresiones sexuales que son los delitos más recurrentes.

Figura N° 3.1. Metro de Rio de Janeiro



Fuente: Diario La Prensa, 2016.

La Universidad de Chile (2019) afirma:

Los espacios de aglomeración favorecen la violencia de género en el transporte público, porque se pierden los límites corporales, factor que contribuye a la violencia de género en el transporte público. Los manoseos ocurren mayoritariamente en el vagón, las miradas en el andén y en las escaleras. En los andenes ocurren las persecuciones, en los alrededores del metro, las violaciones, en los accesos los piropos

obscenos. Indudablemente, hay una relación entre espacio y violencia. Además, los horarios y recorridos de viaje se definen en función de la violencia de género en el transporte público y de la percepción de riesgo.

En este sentido, las mujeres tenemos una movilidad más restringida y un menor acceso y disfrute de la ciudad (Universidad de Chile, 2019).

Ahora bien, en lo que compete a las ventajas de esta implementación, va relacionado a una disminución considerable de los acosos callejeros, mayormente expresados en el transporte público, que configuran parte de una violencia de género importante (Norteamérica, 2014).

Sin embargo, dicha estrategia no resulta del todo positiva, ya que solamente previene un instante, es decir, no soluciona el problema de raíz, ya que dichos vagones no son empleados únicamente por mujeres las 24 horas del día, y es ahí en donde aparece su más grande desventaja, que no revierte la mentalidad de los agresores, sino que la “suspende”, por así decirlo y qué esperan una “oportunidad favorable” para ejecutarlas (Excelsior, 2019).

Método de implementación

En lo que corresponde a la implementación de estrategias con el objetivo de luchar contra la violencia de género en el transporte público, se referencia que no va relacionado simplemente a un procedimiento rudimentario que debe seguir un lineamiento específico una búsqueda anhelante de resultados. Para ello se debe considerar el entendimiento eficaz, prolongado y detallado de la realidad del país o de la región en donde se requiere dicha implementación, es decir, la realidad de un país no es sinónimo de la realidad de otro país, sino que cada región tiene determinados puntos, determinadas falencias, que deben ser direccionadas desde múltiples focos de atención y entendimiento. Cabe destacar que todo emprendimiento debe ir amparado por la ley.

Benavente y Valdés (2014) afirman:

La Ley 11340 Maria da Penha reconoce el derecho de todas las mujeres a vivir una vida sin violencia de género, considera este tipo de agresión como un atentado a los derechos de las mujeres. La ley obliga al Estado y a la sociedad a proteger a las

mujeres de la violencia doméstica y familiar, independientemente de su edad, clase social, raza, religión y orientación sexual. La Ley Maria da Penha incorpora un nuevo paradigma al reconocer la violencia de género como una violación de los derechos humanos y no como un crimen privado de menor gravedad. Se aplica así a la violencia contra las mujeres el régimen jurídico aplicable a las violaciones de los derechos humanos (p.25).

Por otro lado, ONU Mujeres (2011) refiere las siguientes estrategias de implementación:

Ratificar los tratados internacionales y regionales que protegen los derechos de las mujeres y de las niñas; adoptar y cumplir las leyes para poner fin a la impunidad, juzgar a los culpables de violencia contra las mujeres y las niñas; crear planes nacionales y locales de acción para poner fin a la violencia contra las mujeres y las niñas en todos los países; y hacer que la justicia sea accesible para las mujeres y las niñas brindándoles servicios jurídicos y especializados gratuitos (s.n.).

Cuadro comparativo

Santibáñez (2017) afirma:

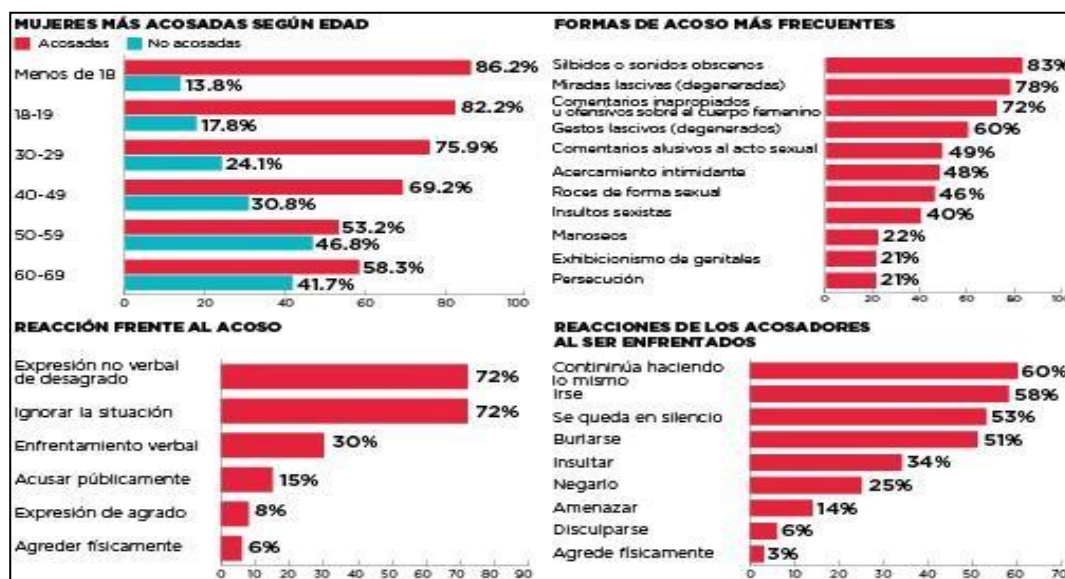
En Brasil, la medida está implementada en Río de Janeiro desde el 2006, donde de seis vagones, uno está señalizado con carteles rosados para uso exclusivo para mujeres. Oficiales de policía se encargan de controlar que ningún hombre ingrese, aunque, según O Globo, la medida suele fallar por la falta de control dentro de los vagones. Una iniciativa similar se implementó en Sao Paulo entre los años 1995 y 1997, pero las reiteradas quejas de parejas y matrimonios terminaron con la normativa sin ejecución. Donde sí se aplica es en ciudad de México, que cuenta con vagones exclusivos para mujeres desde 2004. Según cifras oficiales, la implementación de este sistema redujo la cantidad de casos de abusos en un 26%. Sin embargo, las críticas también apuntan a la falta de control en todas las estaciones (s.n.).

Análisis de la realidad experimentada en Brasil

La violencia de género en el transporte público, actúa de forma calcinante dentro de la mente de las personas que la ejercen como si fuera una llaga abierta y escalofriante. Se podría argumentar que es uno de los males actuales de la sociedad y que más daño le propina debido a que afecta considerablemente al pilar más importante que garantiza la prolongación de la existencia humana a través del tiempo.

En el caso de Brasil, se evidencian altos niveles de violencia de género en el transporte público véase en el gráfico N° 3.2. Estadística de mujeres acosadas en Brasil, condicionado a la voluntad y capricho del sexo masculino, que entiende que su predominancia sexual es única y exclusiva por sobre la sexualidad femenina, al intentar siempre ejercer sobre ella un poder de dominio incontrolable, injustificado y absolutamente machista. Esto con la necesidad imperante de evitar un contacto físico tanto entre hombres y mujeres en horas punta, en donde la cantidad de personas es abrumadora y requieren estar gran cantidad de personas en espacios pequeños, motivando de esta manera las agresiones sexuales que son los delitos más recurrentes.

Gráfico N° 3.2. Estadística de mujeres acosadas en Brasil



Fuente: El Nuevo Diario – 2018.

Llegado este punto, resulta meritorio especificar que para que configure un hecho de violencia de género en el transporte público, se debe tomar en cuenta el racismo. Ahora bien, para que todo lo dicho anteriormente sea decisivo en el caso de Brasil, se requirió de muchos

experimentos sociales y participación exclusiva del gobierno en donde se motivaba la reducción de la violencia de género en el transporte público. Sin embargo, ocurrió el desenvolvimiento de datos inimaginables, en donde si bien se logró el objetivo, fue únicamente para mujeres de piel blanca; las mujeres de piel negra todavía seguían experimentando brotes de violencia y más aún los porcentajes relacionados a las mujeres negras incrementó. Eso quiere decir que la violencia de género no se redujo, sino que migró únicamente a las mujeres negras. Esto también evidencia el problema crítico que atraviesa dicho país.

Ahora bien, si es que toda la información previa se relaciona directamente hacia los medios de transporte, en este caso el transporte público, se incrementa mucho más la vulnerabilidad femenina al estar en un ambiente cerrado, sin salida y en donde una gran cantidad de pensamientos machistas rodean su sexualidad. Esto, claro está, si es que se trata el tema desde un análisis meramente psicológico.

MÉXICO

Concepto

Piropos, miradas lascivas, toqueteos, son algunas de las maneras cómo se manifiesta la violencia de género en los medios de transporte público latinoamericanos. El caso de México resulta preocupante, puesto ocupa el primer lugar mundial en esta problemática. Tan sólo en la Ciudad de México, 9 de cada 10 usuarias han sido víctimas en algún momento de su vida. Las consecuencias de esta expresión de la violencia son gravísimas, desde luego, implican el daño físico y psicológico. Pero igualmente conllevan un impacto social y económico por todas las actividades que ellas dejan de hacer por miedo a hacer uso del transporte público (Reyes, 2018).

Efectivamente este es un problema que para una mujer es una pandemia. En todas las ciudades del mundo donde tenemos evidencia y todavía este es un tema que se está empezando investigar. Entre la mitad y hasta el 100% de las mujeres han sufrido algún tipo de agresión sexual en el transporte público. A diferencia de otros delitos que ocurren, en lo que respecta a las estadísticas para México, el 98% afecta a las mujeres. Y no es algo aislado, sino que suele ser un patrón sistemático al cual las mujeres enfrentan cotidianamente en sus

trayectos cotidianos. Las mujeres usan más el transporte público y buscan que este sea seguro y libre de acoso de violencia sexual (Zermeño y otros, 2009).

Por ello, como se ve en la figura N° 3.2. Afiche en contra del acoso sexual en el transporte público en México, ¡Hazme el paro!, fomenta a las personas que no sean indiferentes y denuncien cuando vean arrimones, manoseos y miradas incómodas.

Figura N° 3.2. Afiche en contra del acoso sexual en el transporte público en México



Fuente: World Bank Blogs, 2017.

Estamos educados hombres y mujeres con diferente forma de experiencia del espacio público. A los varones, desde pequeños, se les da una gran libertad en el espacio público y lo que hacen es desarrollar prácticas de poder de dominio, de ocupación del espacio público. Y a las mujeres se les ha señalado qué ese espacio no es propio. Entonces, cuando ciudades como la de México en donde una gran cantidad de mujeres ya salen a trabajar, a estudiar y sobre todo las más jóvenes, que son las agredidas, pues hay cada vez más mujeres que hacen todas estas actividades que se enfrentan a una idea en donde el cuerpo de la mujer y el espacio

público es parte de un dominio masculino. Sin lugar a dudas, un contexto desalentador (Soto, 2017).

Por ello, como se visualiza en el figura N° 3.3. Folleto en contra del acoso sexual en México, definen que es el acoso sexual en Mexico.

Figura N° 3.3. Folleto en contra del acoso sexual en México



Fuente: BuzzFeed, 2018.

Alcance

Al no ser castigado con la severidad que merece, de acuerdo con autoridades el metro es el lugar en donde más casos de acoso se presentan. Durante los últimos tres años las denuncias incrementaron 433% al pasar de 39 incidentes en 2014 a 208 durante el año pasado, periodo en el que se imputaron a 13 personas de las cuales sólo cuatro fueron a prisión

preventiva. [...] el resto de los acusados quedaron en libertad con algunas restricciones legales al llegar a un acuerdo reparatorio con la víctima (AM, 2018).

El Universal (2018) afirma:

Las autoridades han identificado el transporte público como el punto más vulnerable para las mujeres otros son las calles de las delegaciones de Cuauhtémoc, Coyoacán, Miguel Hidalgo y Benito Juárez, en un horario de 14 horas hasta la madrugada. [...] durante los últimos cuatro años las víctimas oscilan entre los 20 y 30 años de edad, siendo las miradas lascivas las quejas más comunes, después de los acercamientos indebidos (s.n.).

Etcétera (2018) afirma:

El 60% de los abusos ocurrieron en los vagones del metro donde a pesar de que se solicita la intervención de los policías asignados a las estaciones, el responsable difícilmente es identificado o detenido. De 2016 a la fecha, las agresiones sexuales se incrementaron en el corredor Roma Condesa, la zona centro de la ciudad y el sector de Polanco, donde se han reforzado los trabajos de vigilancia [...] sin embargo, estas medidas no han logrado inhibir el acoso (s.n.).

Cabe destacar que el aumento de resguardo policial en los vagones de tren, no siempre es del todo favorable ya que, tal y como se ha evidenciado en los datos, no siempre se captura o identifica al acosador. Por otro lado, su implementación en Perú sí resultaría viable en amplio margen si es que a los operarios de las principales rutas se les capacita para tomar medidas preventivas y correctivas en situaciones particulares (Perú 21, 2018).

Ventajas y desventajas

Ante esta problemática en crecimiento también se tiene una solución importante que consiste, tal y como se ha mencionado previamente, en el caso referente a Brasil, en la organización de trenes exclusivos para mujeres en determinados horarios véase en la figura N° 3.4. Metro exclusivo para mujeres en México D.F., Esto, con la finalidad de garantizar la integridad sexual plena de las mujeres.



Figura N° 3.4. Metro exclusivo para mujeres en México D.F.

Fuente: El Heraldo de México, 2019.

La Universidad de Chile (2019) afirma:

El programa “Viajemos Seguras” del metro del Distrito Federal de México, iniciado en 2007 y que se mantiene hasta la fecha, estableció vagones exclusivos para mujeres, siendo una respuesta a los altos índices de violencia y acoso sexual en el transporte público. El metro de la Ciudad de México, con 226 klms y 5.500.000 pasajeros diarios, es la red más extensa y con mayor cantidad de usuarios en toda América Latina (s.n.).

Ahora bien, respecto a las ventajas y desventajas que significa el uso de vagones exclusivos para mujeres, Héctor Ledesma afirma lo siguiente:

Ventajas: El acoso es real y las mujeres deben ser respetadas (aunque todos como seres humanos y usuarios lo merecemos), hay mujeres de la tercera edad o que difícilmente puedan acceder a los otros vagones por la cantidad de gente, así que tener preferencia es mejor, aunque el acoso no se acaba, sí puede disminuir en algunos casos. Desventajas: El acoso no se acaba dando vagones a las mujeres, el que acosa lo hará en donde pueda, en horas pico subirse al metro es un caos, y dividir los vagones a

veces irrita a quienes tardan más en acceder a ellos, hay mujeres que aprovechan la tendencia para delinquir (s.n.).

Método de implementación

Tal y como se ha mencionado anteriormente, antes de proceder con la implementación de estrategias que, para la lucha contra la violencia de género en el transporte público, se debe considerar la situación real del país de estudio. Es por ello que en lo que respecta a México, se encontró estos denominadores comunes sobre este tipo de acoso: no hay solidaridad entre los desconocidos, pocos se atreven a levantar la voz para apoyar a las víctimas. Ahora bien, si hubiera un mayor sentimiento de comunidad habría más empatía (Rozas y Salazar, 2015).

No es fácil, dicen los especialistas, un sentimiento generalizado de que no vale mucho la pena reportar eventos. Esto, porque pocas son las víctimas que denuncian acoso por qué es complicado y casi nunca hay resultados. En consecuencia, no todos estos casos terminan efectivamente en fiscalía (Reyes, 2018).

El asedio se mantiene y deja huellas. Un estudio sobre la seguridad personal de las mujeres en el transporte público reveló datos insospechados de mujeres que se imponen un toque de queda personal, ese toque de queda se expresa de la siguiente manera: de tal hora a tal hora no salgo, de noche no salgo, por estos sitios no camino, y así sucesivamente (Zermeño y otros, 2009).

Ahora bien, una vez descrito el panorama que configura dicho país, una forma de implementación consiste, en este caso, en el empoderamiento psicológico de la mujer frente a eventos desafortunados, es decir, la mujer no puede estar dándose espacios exclusivos que, si es que se analiza desde otra postura, desde otra perspectiva, no es más que un aislamiento injusto que debe ser remediado con prontitud (Montilla, 2017).

Es en ese momento en donde cuando la mujer entienda que ella es libre de transitar por dónde quiere, a la hora que quiere, como quiere y con quien quiera, va a tener mayor repercusión el hecho de la exigencia de sus derechos fundamentales respecto a la integridad sexual a su privacidad de su correcto desenvolvimiento dentro de la sociedad (ONU Mujeres, 2018).

Cuadro comparativo

Pese a los esfuerzos realizados por las autoridades mexicanas y más allá todavía de la implementación de un vagón exclusivo para mujeres los porcentajes de delitos relacionados al acoso sexual en el transporte público Todavía siguen en aumento es una realidad cruenta e imparable que requiere ser enfocado desde una perspectiva mucho más drástica (El Heraldo de México, 2018).

Milenio (2019) afirma:

Los ministerios públicos han abierto, por lo menos, 22 mil 749 carpetas de investigación por algún delito sexual contra mujeres este año, mientras que en 2018 solo se investigaron 18 mil 970 casos de este tipo. Las denuncias por acoso sexual se incrementaron 54.3 por ciento, al pasar de mil 154 carpetas de investigación entre enero y junio de 2018 a mil 780 en 2019. En el primer semestre de 2019 se atendieron 2 mil 586 llamadas por incidentes de abuso sexual, es decir, un incremento de 8.6 por ciento, en comparación con el mismo periodo de 2018 (s.n.).

Análisis de la realidad experimentada en México

La situación referente a México es mucho más crítica. Los niveles respecto a la violencia de género en el transporte público aumentan considerablemente, véase en el gráfico N° 3.3. Estadística de mujeres acosadas en México. En parte, dicho incremento se debe también por un arraigado machismo de parte de los hombres mexicanos alimentado también por las historias que conforman el mayor porcentaje de su cultura. La violencia detectada en los transportes públicos no es más que un reflejo de la realidad que aturde al país mexicano.

Gráfico N° 3.3. Estadística de mujeres acosadas en México



Fuente: INEGRI, 2019.

No se puede hablar de violencia de género exclusiva dentro del transporte público, dicho medio de movilización no es más que una arista que conforma la problemática en general. Se entiende también que el hombre mexicano alimenta la idea de que todo espacio le pertenece. Por tanto, cuando una mujer, en este caso si es que se parte de una lógica primitiva, se encuentra dentro de sus dominios, dicho hombre tiene la "responsabilidad", "capacidad" y "obligación" de poseerla sexualmente en cuántas oportunidades le parezca o le satisfaga. Y también entiende que la mujer tiene la "responsabilidad", "capacidad" y "obligación" de ser poseída y disfrutar lo que el hombre sexualmente le dictamine.

El transporte público no es más que un mecanismo que facilita el procedimiento de predominancia sexual. Ahora bien, si se parte de lo dicho previamente, se entiende que el transporte público; al ser público, entre comillas de todos, le pertenece únicamente al territorio masculino. Por tanto, si es que la mujer se adentra en dicho territorio desconocido de por sí se supedita a las voluntades y también a respetar la predominancia masculina retrógrada.

Por dicha razón, el viajar en transporte público evidencia únicamente el factor desencadenante de pensamientos antiguos que motivan la revalidación de una aparente fuerza sexual masculina que no es más que un reflejo de su propia debilidad.

No se trata de sólo un caso, son miles de casos diarios que justifican la aparición de México en los primeros puestos de violencia de género en los transportes públicos a nivel de Latinoamérica y del mundo.

MALASIA

Concepto

Malasia también es uno de los países que tiene altos niveles de agresión sexual contra las mujeres y que suceden en los medios de transporte público. Cabe destacar el estudio desde

diferentes terrenos en donde se tipifica el delito. Dicho delito se puede producir en un ambiente ajeno también al transporte público, sin embargo, se debe considerar que para el entendimiento del acoso sexual en el transporte público se debe también entender el panorama en general (Organización Mundial de la Salud, 1998).

Los acosadores que, valga la redundancia, suben al transporte público, también se encuentran en la calle, es decir, los niveles de acoso en la calle son también proporcionales a los sucedidos dentro de los autobuses, trenes y otros medios de transporte.

En Malasia el agravio contra las mujeres no siempre es tratado con la riguridad del caso. ABC Sociedad (2019) comenta:

Un senador del Parlamento de Malasia ha propuesto la creación de una ley para proteger a los hombres ser «seducidos» por mujeres y evitar así violarlas, informa «The Independent». Ha sido Mohamad Imran Abd Hamid, del Partido de la Justicia Popular, quien aseguró que si los hombres cometen delitos sexuales es porque son «seducidos» por las acciones y ropa de las mujeres (s.n.).

Es decir, con dicha ley se da libre albedrío a que se continúen el acoso contra las mujeres en todos los espacios públicos, incluidos el transporte público.

Un punto a considerar dentro de la realidad de Malasia es que en dicho país se promueve considerablemente la Industria del sexo, es decir, se encuentran altos niveles de prostitución. Por tanto, la mentalidad de los malasios va relacionado siempre a la sexualidad. Y el simple hecho de considerar objeto a la mujer, parte de su propiedad y de su libre disposición y albedrío (Organización Internacional del Trabajo, 2019).

Alcance

A diario miles de personas utilizan en Malasia el sistema de transporte masivo. La mayoría son mujeres quienes muchas veces deben lidiar con situaciones de acoso sexual en las unidades, especialmente durante las horas en las que se registra mayor número de usuarios. Con este antecedente, las autoridades de Malasia acogieron el reclamo constante de las usuarias y de organizaciones sociales de mujeres, y anunciaron la implementación de buses para uso exclusivo de pasajeros en ese sentido. Sobre este punto se resalta que es

imperativo ser pragmático para poder evaluar los resultados. El 60% de las personas que usan los metros son mujeres. Se busca proteger a la población femenina y así lograr que sus derechos no sean vulnerados cuando emplean este sistema de transporte (International Women's Day, s.n.).

Es por eso que, evidenciando la situación actual de Malasia, un país en donde la sexualidad es altamente comercial, donde se considera propio de la gran industria de la prostitución a la mujer como un simple objeto del hombre, resulta muy complejo revertir los porcentajes respectivos de acosos sexual en los transportes públicos. Y es por ello que el implementar los vagones exclusivos para las mujeres resulta, sin lugar a dudas, una opción inteligente en donde, en este caso, en comparación de otros países, se protege la integridad sexual de las féminas (Boza, 2017).

La Prensa (2014) afirma:

Hay vagones exclusivos para las mujeres en los trenes de todo el país desde 2010. Ese mismo año se implementó buses exclusivos en la capital Kuala Lumpur, mientras que un año después se creó un servicio exclusivo de taxis manejado por mujeres (s.n.).

Ahora bien, respecto a dicha propuesta aplicada a la realidad peruana, sí resultaría un poco más complejo, y con ello nos hace referencia únicamente a la implementación de buses exclusivos para las mujeres, sino al hecho de involucrar a la mujer en la cotidianeidad propia de la sociedad, es decir, promoviendo que las mujeres se emprendan actividades consideradas únicamente de los hombres y “exigiendo que los hombres machistas lo asimilen de inmediato”. Es todo a largo plazo.

Ventajas y desventajas

Llegado este punto resulta imperativo especificar lo siguiente, La Universidad de Chile (2019) afirma:

La separación de los vagones fue resultado de un trabajo de un sector importante de mujeres feministas y efectivamente lo que ha hecho es un proceso de apropiación tanto a nivel cotidiano de las mujeres que utilizamos los vagones y también dentro de muchos grupos de

mujeres feministas más jóvenes como un ejercicio de defensa de un espacio seguro para ellas (s.n.).

Ahora bien, en lo que completa las ventajas y desventajas propias de la implementación de un transporte exclusivo para mujeres, respecto al referido país materia de estudio, se entiende como principal ventaja la garantía que amerita el servicio y que se prolonga en la custodia de la integridad sexual de las mujeres. Por otro lado, resulta imperativo detallar la predisposición de las autoridades competentes para dar una solución efectiva una problemática crítica (Observatorio contra el Acoso Callejero, 2015).

Sin embargo, este mecanismo no resulta de todo el efectivo si es que se considera el tema directamente como acoso no únicamente por parte de los hombres como los provocadores, en este caso. Por ejemplo, resulta importante destacar que no toda orientación sexual de las mujeres es directamente hacia los hombres, es decir, no todas son heterosexuales. Existen mujeres que simplemente les gustan a las mujeres. Y es entonces en donde puede suceder acoso sexual de mujeres contra mujeres, es decir, se está maquillando una verdad, ocultando una resolución social y así dar una respuesta paralela pero no directa (No tienes mi permiso, 2017).

No se trata tampoco de victimizar a las mujeres porque no todas las mujeres son víctimas, también victimarias. Y no todos los hombres son acosadores. Muchos hombres son acosados por otros hombres y también por mujeres. Los trenes exclusivos para mujeres sólo disfrazan una realidad; no la combaten frontalmente (Lozano, 2014).

Método de implementación

La implementación de trenes exclusivos para las mujeres, véase en la figura N° 3.5. Metro exclusivo para mujeres en Malasia, representó un alivio para las mujeres de Malasia. Esto, principalmente porque redujeron el contacto con los varones y, en consecuencia, el acoso sexual. Sin embargo, tal y cómo se referenció previamente, no todos los niveles y grados de acoso fueron reducidos. Existió todavía un porcentaje considerable, partiendo desde la orientación sexual de las propias mujeres, tal y como se detalló previamente.

Figura N° 3.5. Metro exclusivo para mujeres en Malasia



Fuente: Treneando, 2010.

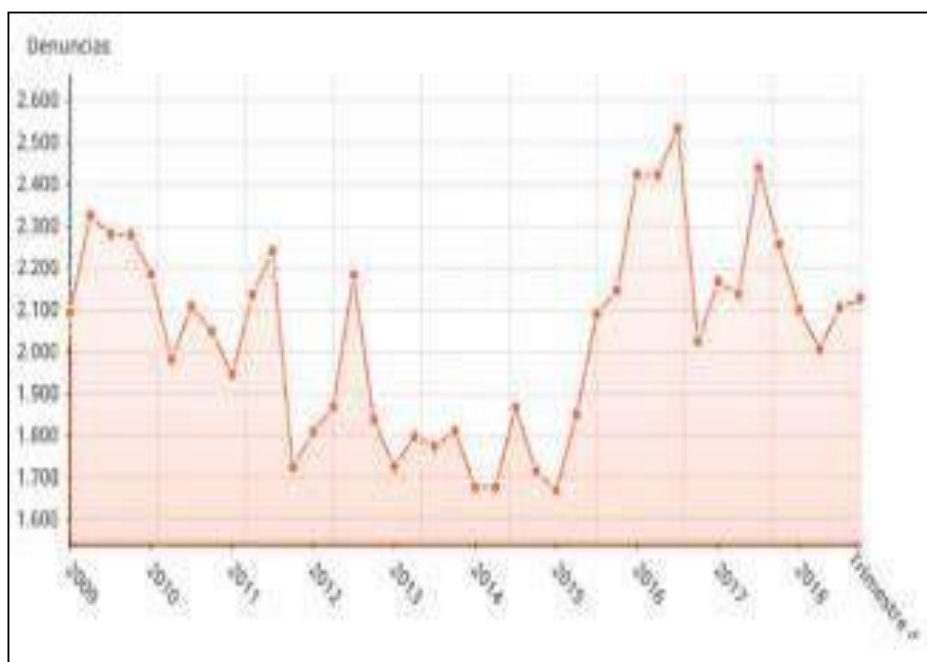
No todas las mujeres son heterosexuales, existen lesbianas y con eso, claro está, no se hace referencia de que todas las lesbianas tienen predisposición a cometer algún delito, algún agravio sexual. Existen lesbianas buenas y lesbianas malas. Ahora bien, en el porcentaje categorizado dentro de la variable “mala” sucedió todavía un cierto grado de acoso por parte de mujeres contra mujeres, es decir, la forma de implementación si bien se dio de forma adecuada se corroboró que no era la solución viable siendo entonces la principal falla de ejecución. (La Voz de Galicia, 2010).

Es entonces cuando en respuesta de una rápida intervención y prevención, el gobierno de Malasia dispuso una gran cantidad de efectivos policiales para que resguardaran las zonas aledañas, y también emprendió un proceso de capacitación a los trabajadores encargados del correcto desenvolvimiento y dinamización del transporte público. Esto con la finalidad de dar respuesta efectiva y prioritaria a situaciones que no formaban parte de lo planificado, estipulado y así brindar la mejor calidad en el servicio y la protección, claro está, de la mujer en sí misma (Asociación para el Progreso de las Comunicaciones, s.n.).

Sin embargo, el procedimiento todavía se encuentra en constante de manipulación, arreglo, ya que se debe considerar también los altos niveles de sexualidad que abundan. En Malasia, siendo un país considerado una industria respecto a la prostitución, una industria del sexo, la mentalidad de los malasios va direccionada siempre al sexo y a la objetivación de la mujer, es decir, todo emprendimiento por parte de las autoridades no es bien visto por parte de

los varones, o bueno, en gran porcentaje, ya que se tiene una cultura machista arraigada, por decirlo, así en la genética. Todo esto se evidencia, sin duda, en los medios de transporte público. Véase en el gráfico N° 3.4. Evolución de la violencia de género en el transporte público en Malasia.

Gráfico N° 3.4. Evolución de la violencia de género en el transporte público en Malasia



Fuente: El Día, 2019.

Cuadro comparativo

Los resultados esperados siempre deben ser contrastados con los previos con el objetivo de verificar si es que los planes, las estrategias emprendidas, ha resultado el efecto esperado. A continuación, se evidencian cuadros referenciados la violencia de género en el transporte público en Malasia.

Análisis de la realidad experimentada en Malasia

La psicología resulta un punto a favor para comprender el desenvolvimiento de la personalidad respecto a la violencia de género en el transporte público. El viajar en un transporte público acarrea determinados peligros que van relacionados a la vulnerabilidad de la persona, a la imposibilidad de ésta por escapar de la zona de peligro en cualquier momento

debido a que el vehículo no puede detenerse sino es en paraderos autorizados, y también la predominancia de pensamientos que entre comillas garantiza y justifica la violencia de género en el transporte público, al considerarla un desenvolvimiento espontáneo, dinámico y natural.

Ahora bien, a todo lo dicho anteriormente se debe considerar el Imperio sexual que de por sí se desenvuelve en los territorios de Malasia, en donde la Industria del sexo trae grandes ingresos económicos al país, claro está, de manera clandestina, y que a su vez transforma la mentalidad de las personas, en especial de los hombres, al considerar a la mujer como objeto de uso exclusivo para el gozo y la reproducción.

Sin embargo, sí es que se analiza exclusivamente la situación desde la psicología, se entiende que por mucho que existe actualmente predominancia de la sexualidad masculina al considerarse dueña de la sexualidad femenina, existe todavía un sentimiento de culpa respecto a la modalidad en la cual se promueve el ejercicio de su predominancia por los mecanismos empleados, es decir, si es que los hombres consideran que dicha predominancia es al 100% correcta, entonces no habría ningún inconveniente de ejercerla en cualquier lugar de la vía pública. Sin embargo, el hecho de que la ejerzan con mayor frecuencia dentro de los transportes públicos, en donde ya se ha mencionado previamente en casos previos como el de Brasil y México las características que configura dicho medio de movilización, significa y evidencia que dicha predominancia aparentemente aplicada debe ser motivada en un espacio oculto, subrepticio y ajeno al escrutinio, es decir, se entiende el delito de por sí pero se continúa con su ejercicio al ser, por así decirlo, una costumbre sexual injustificada.

JAPÓN

Concepto

En Japón, el lugar en donde más casos referentes al acoso sexual o a la violencia de género en el transporte público, especialmente contra las mujeres, sucede dentro del metro. Partiendo de un estudio especializado que emprendió la policía de Tokio en el año 2015 de 1900 casos contra las mujeres que hubo ese año, el 72,2% sucedió dentro del metro. Es decir, se está hablando de un número altísimo, un porcentaje elevado en donde lo único que hace es corroborar la susceptibilidad del entorno generado dentro del metro y eso repercute tanto dentro como fuera de dicha instalación (La FM, 2019).

Este porcentaje de violencia en el transporte público contra la mujer sucede especialmente dentro de las horas punta, es decir, la hora con mayor cantidad de personas que abordan este servicio, principalmente el problema sucede al estar todos muy apegados, y en donde el acosador, el perverso, tiene mayor posibilidad de realizar un tocamiento indebido sin que sea descubierto. Por el lado contrario, la mujer, entre tanta cantidad de personas, no puede identificar exactamente al acosador y es ahí en donde se consume la violencia de género en el transporte público y no tiene repercusión considerable, pasando desapercibido (Sabogal, 2019).

Ahora bien, se puede promover un cuestionamiento que parte en la defensa de la propia mujer respecto a sus derechos. Sin embargo, se debe considerar también la cultura en la cual vive una mujer, en donde sus palabras son melladas por la palabra del hombre. Todo lo referenciado previamente mella considerablemente, sin lugar a dudas, su desenvolvimiento, su autoestima. Es por eso que, ante un suceso desafortunado de acoso a las mujeres, en Japón son muy pocas las que lo denuncian y prefieren simplemente pasar desapercibido la afrenta y dicha acción no es más que un alimentador del problema, ya que los acosadores se sienten con la potestad de continuar sus ejercicios malintencionados y ante la no denuncia, las autoridades competentes no pueden hacer absolutamente nada. Por tanto, el acoso hacia las mujeres, la violencia de género en el transporte público, sigue en aumento considerable y sin punto de retroceso (DW, 2019).

Alcance

La Prensa (2014) afirma:

Japón es uno de los países con una mayor tasa de acoso sexual, la creación de vagones para uso exclusivo de mujeres data del 1912, aunque su uso para evitar el acoso sexual fue posterior. Los metros suelen tener compartimientos exclusivos para mujeres durante las horas punta y durante los días de semana (s.n.).

Internacional Prees (2018) afirma:

En Japón existen vagones solo para mujeres para que puedan viajar tranquilas, sin riesgo de ser manoseadas por chikan. Sin embargo, su existencia depende en parte de la buena voluntad de los hombres, de su cooperación, pues no hay castigo legal para

un hombre que entra a un vagón solo para mujeres. Y eso está causando problemas. (s.n.).

La FM (2019 afirma:

Japón es uno de los países donde las mujeres más sufren de acoso sexual. Este flagelo se ha convertido en la cotidianidad de miles de jóvenes cuando se desplazan a sus empleos o a sus casas en transporte público. La situación es tan grave para las autoridades, que se han valido de aplicaciones móviles para que las mujeres denuncien el abuso sexual en los metros de las ciudades más pobladas de Japón. (s.n.).

Respecto al caso de la realidad peruana, la implementación de la propuesta japonesa resulta viable en gran mayoría, sin embargo, se debe considerar la alta demanda de pasajeros, ya que, si es que los medios de transporte no se abastecen con los vehículos regulares, no se tiene una buena expectativa si es que se quiere fraccionar a la población, ya que muchos de los vehículos en caso de que sea únicamente para mujeres irán vacíos. Y eso generará un gran malestar, un colapso considerable.

Ventajas y desventajas

Antes de proceder con las ventajas y desventajas de la propuesta dada por el gobierno de Japón resulta imperativo citarlo propuesto por la Universidad de Chile (2019):

La existencia de vagones exclusivos para mujeres para disminuir el acoso sexual véase en la figura N° 3.6. Metro exclusivo para mujeres en Japón, se remonta al año 1912 en Tokio, Japón, medida implementada en trenes en horario nocturno. Décadas después se extendió el servicio a otras ciudades y a todo horario. Desde el año 2000, otros países como Brasil, México, India, Malasia y Egipto han aplicado este régimen en el transporte público con la misma finalidad: evitar la violencia sexual cometida contra mujeres en el transporte público. (s.n.).

Figura N° 3.6. Metro exclusivo para mujeres en Japón



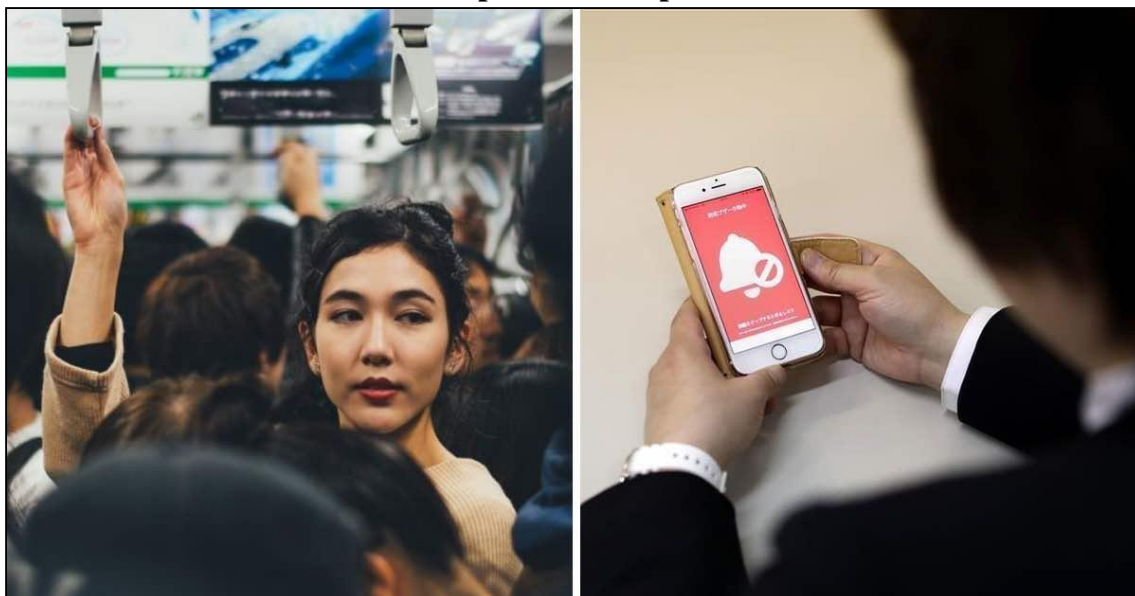
Fuente: Hellow Tokio, 2019.

Las principales ventajas van relacionadas exactamente con la colaboración ciudadana, es decir, toda la sociedad japonesa se reúne para tratar de revertir la problemática referente a la violencia de género no solamente respecto a los vagones sólo para las mujeres que configura, sin lugar a dudas, una medida efectiva para frenar este tipo de delitos y del cual se registra más del 60% de los acosos. Cabe destacar que dicho delito se evidencia también mediante la toma de fotografías obscenas con teléfonos celulares bajo las faldas, hechos que difícilmente pueden identificarse en vagones repletos.

También una de las ventajas competitivas es el apoyo de la policía mediante su sistema de videovigilancia. Cada año se suman medidas a la mejora de la seguridad en el metro, como la instalación de cámaras de vigilancia. Ahí también se ve la presencia de policías que suben a los vagones para controlar el comportamiento de los usuarios. Por otro lado, también se promuevan mucho las campañas siendo esto una ventaja altamente competitiva ya que se sugiere mucho a los hombres que viajan en los metros a que se sujeten de las dos manos y eviten pararse siempre al lado de una mujer, entre otros (BNC, 2011)

Asimismo, como se aprecia en la figura 3.7 aplicativo móvil para denunciar acoso sexual en el transporte público en Japón, al igual que las cámaras de vigilancia los dispositivos móviles permiten mejorar la seguridad de las mujeres en el metro.

Figura N° 3.7. Aplicativo móvil para denunciar acoso sexual en el transporte público en Japón



Fuente: Hellow Tokio, 2019.

Cabe destacar que lo dicho anteriormente configura una ventaja importante, sin embargo, si es que se parte de la desventaja, se entiende que pesa los esfuerzos todavía existe un ligero aumento de porcentaje de acoso o de violencia de género en el transporte público, del cual la policía simplemente intensifica sus esfuerzos a protocolos ya definidos.

Método de implementación

Todo parte de un trabajo ciudadano la sociedad se reúne para promover mejoras constantes y así intensificar los esfuerzos para luchar contra los acosadores, el trabajo constante de la policía también repercute en la implementación de las estrategias, sin embargo, lo que se prioriza en este caso es el aumento de la autoestima de la mujer que siempre debe verse independiente y con la capacidad de denunciar un hecho desafortunado.

En Japón las mujeres usualmente no denuncian estos hechos ya que se encuentran en malos términos “acostumbradas” a la exposición sexual. Por tanto, el incremento de los acosadores crece sin lugar a dudas y eso motiva desencadenantes obscenos.

Ante esta situación desafortunada el gobierno de Japón lo que prioriza es él cambiar la mentalidad de sus ciudadanos por medio de la educación y la educación parte desde el colegio, es por eso que no se cansa siempre a informar constantemente a los alumnos a que todos son iguales, es decir, no existe ningún sexo más adelantado que el otro, no existe ningún sexo superior.

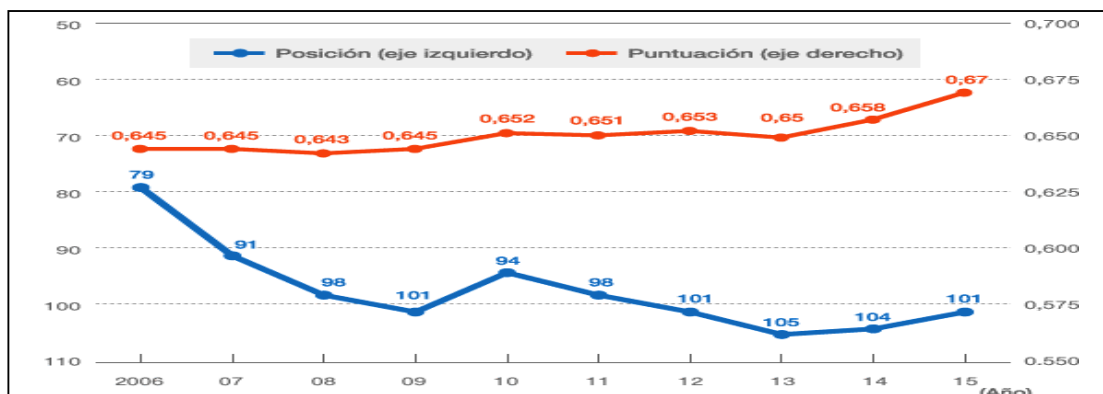
Japón apela mucho a la educación y es por eso que comprende que más allá de soluciones paliativas el educar y moldear la mentalidad de los ciudadanos jóvenes garantizará un buen futuro libre de acosadores.

Sin embargo, comprende que la situación actual debe ser cambiada ya que por mucho que instruye a los niños estos verán una realidad diferente en el día a día, es por eso que también emprende políticas de resguardo. Y esta es una de las formas de implementación más efectivas que tiene Japón por medio de la videovigilancia de todas las fuerzas policiales y también de una cultura preventiva y comunicativa.

Análisis de la realidad experimentada en Japón

Las mujeres de Japón sólo guardan un eterno silencio que las obliga a ser sumisas y a soportar los maltratos ejercidos de forma continua, con mayores puntos agravantes a su persona por parte de individuos que profesan un pensamiento retrógrado y abusivo, véase en el grafico N° 3.5 Evolución de la violencia de género en el transporte público en Japón. En Japón la violencia de género en el transporte público no distingue la inocencia, es decir, tanto mujeres adultas como niña, tal vez menores de 13 años, pueden ser víctimas de un acto sexual denigrante en el transporte público.

Gráfico N° 3.5. Evolución de la violencia de género en el transporte público en Japón



Fuente: Informe sobre la Brecha de Género en el mundo, 2015.

Cabe destacar que en la cultura japonesa si bien no impera la objetivación de la mujer en toda su naturaleza, se permite determinadas licencias, por así decirlo, que justifica el desenvolvimiento del hombre respecto a la sexualidad, empoderándose sin ningún objetivo y sin ninguna razón, al entender que su existencia garantiza una predominancia que radica en el sexo como medio de control.

Si es que se hace un análisis exhaustivo en las redes sociales, se encuentran imágenes sorprendentes en donde hombres de todas las edades se apegan y se frotan el miembro en mujeres de distintas edades y sin mediar siquiera el escrutinio público. Nadie interviene, nadie hace nada, a nadie le importa, ya que forma parte de una cotidianeidad increíblemente grosera y denigrante.

Sin embargo, el gobierno de Japón, al comprender la situación crítica que atraviesa su país, promovió el emprendimiento de medidas que garantizan la protección de la mujer por medio de medios de transporte exclusivo para ellas. A su vez, propuso la formación de personal capacitado en donde se ejercen estrategias de prevención y actuación rápida en caso suceda un hecho desafortunado, que, si bien no puede ser advertida en primera instancia, por ejemplo, puede ser denunciado y mediante la revisión de cámaras de seguridad, resulta viable, bajo estas circunstancias, capturar al agresor y darle condena ejemplar. La violencia de género en los transportes públicos evidencia únicamente la degradación de la mentalidad humana respecto a su entrecomillas predominancia sexual. La educación es el único camino para revertir la situación problemática.

EGIPTO

Concepto

Gonzales (2017) afirma:

Desde hace más de dos décadas, el acoso sexual en el transporte público constituye una auténtica epidemia en Egipto, y muy especialmente, en El Cairo. Las cifras confirman los relatos de muchas chicas que afirman que los comentarios soeces, las miradas lascivas e incluso los tocamientos en espacios públicos son un tormento diario. Según una encuesta realizada en 2013 por la agencia de la ONU para los derechos de la mujer, un 99% de las mujeres confiesan haber sido acosadas en la calle. Ahora, una nueva ley aprobada por el Parlamento egipcio dobla las penas de prisión para los condenados de esta lacra moderna. Ante la pasividad de unas autoridades alineadas con la cultura patriarcal dominante, ya fuera en la era Mubarak o las surgidas de la primavera árabe, hubo de ser la sociedad civil la que diera el grito de alarma.

CNN en Español (2014) afirma:

El CNM ha presionado al gobierno para que apruebe rápidamente un proyecto de ley que propusieron a principios de junio de 2013 por medio del que se combatiría la violencia de género en el transporte público, se impondrían sentencias más estrictas para los acosadores sexuales y se incluiría una definición específica del acoso sexual. Sin embargo, Atef explicó a la organización que el término “acoso sexual” no se contempla explícitamente en la ley egipcia. En el proyecto de ley, que pretende abordar el acoso sexual, se establece que si se halla responsable a un perpetrador que cometa actos que tengan connotaciones sexuales o pornográficas, aceche, haga señales o hable de forma que viole a una mujer en público o en privado, podría quedar detenido por al menos un año o recibir una multa de hasta 2,800 dólares. Si participa más de un perpetrador, también podría multárseles y detenerlos hasta por siete años. (s.n.).

Alcance

El Comercio (2019)

De acuerdo con datos de Naciones Unidas, 4 de cada 5 mujeres sufren a diario alguna forma de acoso sexual en los taxis y el transporte público de Egipto. De acuerdo con datos de Naciones Unidas, 4 de cada 5 mujeres sufren a diario alguna forma de acoso sexual en los taxis y el transporte público de Egipto, un país en el que el 99,3 % de las mujeres han sido acosadas o asaltadas sexualmente en algún momento de sus vidas, según la misma institución. (s.n.).

La Vanguardia (2018) afirma:

El Gobierno egipcio presentó hoy el primer programa contra el acoso sexual hacia las mujeres, que incluye desde una campaña de concienciación en las estaciones de metro hasta cursos de autodefensa. Los ministerios de Cooperación Nacional, Transporte y Juventud lanzaron una campaña, que presentaron como pionera en Egipto, con motivo del Día Internacional de la Violencia contra la Mujer en el transporte público. La titular de Inversiones y Cooperación Nacional de Egipto, Nahar Nasr, indicó en rueda de prensa que el objetivo principal es "concienciar a toda la población" y afirmó que el acoso afecta "a todas las mujeres, pero no todas se atreven a denunciarlo" (s.n.).

EuroNews (2015) afirma:

Taxis exclusivamente femeninas contra el acoso sexual, véase en la figura N° 3.8. Taxi exclusivo solo para mujeres en Egipto. Uniforme rosa, logotipo rosa y hasta esmalte de uñas rosa...son los signos distintivos del primer servicio de taxi exclusivamente femenino en Egipto. Las agresiones sexuales en espacios públicos se han multiplicado en los últimos años, especialmente durante las manifestaciones celebradas en la plaza Tahrir de El Cairo. Sólo un número muy reducido de hombres han sido encarcelados por estas agresiones. (s.n.).

Figura N° 3.8. Taxi exclusivo solo para mujeres en Egipto



Fuente: CNN, 2018.

Ventajas y desventajas

Respecto a las ventajas y desventajas del taxi femenino implementado en Egipto, sin lugar a dudas lo único que propicia es garantías para el desarrollo sexual y la libre disponibilidad y movimiento de las mujeres. Esto genera una amplia ventaja y a opinión propia ninguna desventaja para especificar que dicho proyecto en un país donde es muy difícil ser mujer puede ser implementada en cualquier parte del mundo.

Y sobre eso cabe destacar su viabilidad en territorio peruano que resultaría sin lugar a dudas ampliamente aprobatorio ya que no generaría ningún inconveniente pues podría tratarse como un servicio más de taxis tipo Uber, Cabify entre otros, en donde el público objetivo sería las mujeres.

Aunque claro está que no todas las mujeres tienen la disponibilidad económica para poder acceder a este tipo de servicios, ya que el servicio de taxi de por sí genera un monto elevado. En los niveles de transporte, es decir, estaríamos hablando de una solución únicamente para la clase social media y alta, sin embargo, para la clase social baja y en extrema pobreza, no resultaría viable y el problema de por sí todavía continuaría (HRW, 2014).

Aunque igualmente se estaría abordando un medio de transporte para mujeres exclusivas. Aunque claro está que el servicio sería mucho más personalizado y eso generaría

un aditivo, una ventaja competitiva en relación a otros medios de transporte. Además de una novedad en primera instancia que puede propagarse en territorio nacional generando buenos resultados.

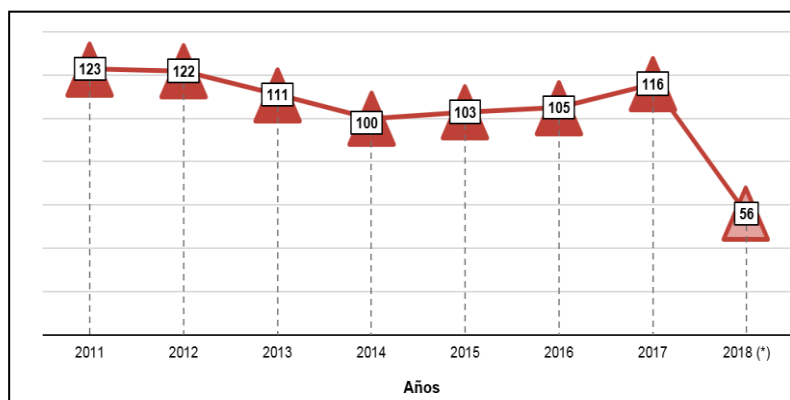
Método de implementación

Respecto a los mecanismos de implementación se tiene un trato cooperativo por parte de las autoridades para trabajar en conjunto con la sociedad, es decir, motivan lo que la educación en colegios para que el problema no sea extendido más adelante como un suceso desafortunado e incontrolable. El gobierno egipcio entiende que es uno de los países que tiene mayor cantidad de pasos de violencia de género especialmente hacia las mujeres en el transporte público, y es por eso que entiende que la problemática debe ser tratada a nivel educacional. Sin embargo, la implementación de taxis en este caso solo para mujeres no es más que una forma preventiva para proteger, valga la redundancia, a las mujeres de los problemas sociales. Egipto es un país altamente machista y el gobierno entiende perfectamente eso es por eso que la toma de medidas preventivas resulta un punto a favor para revertir la situación dramática (HRW, 2014).

HWR (2014) afirma:

Las autoridades egipcias deberían actuar con celeridad para combatir todas las formas de violencia de género en el transporte público, y hostigamiento contra las mujeres luego de una ola de agresiones sexuales, véase el gráfico N° 3.6. Evolución de la violencia de género en el transporte público en Egipto.

Gráfico N° 3.6. Evolución de la violencia de género en el transporte público en Egipto



Fuente: El País, 2018.

El presidente Abdel Fatah al-Sisi dio instrucciones al primer ministro Ibrahim Mahlab para que conforme un comité destinado a abordar este hostigamiento. Si bien la creación del comité representa una medida positiva, debe estar acompañada por acciones efectivas y exhaustivas, indicó Human Rights Watch. Organizaciones egipcias de derechos humanos documentaron al menos nueve incidentes de agresiones sexuales y actos de hostigamiento perpetrados en forma colectiva (s.n.).

Y es ahí donde se evidencia la forma de implementación más básica, que, si bien tratan de mejorar por medio de los taxis exclusivos para mujeres, ante una falencia se evidencia un trabajo en conjunto por parte del gobierno para hacer un trabajo activo.

Análisis de la realidad experimentada en Egipto

Las soluciones dadas por las mujeres de los países previamente mencionados constituyen en parte una mejora o propuesta de mejora para revertir la situación problemática que acarrea, sin lugar a dudas, la denigración de la sexualidad femenina. El medio de transporte no es más que un espacio en donde se desenvuelven con mayor facilidad los actos de agresión considerados violencia de género, véase el gráfico N° 3.7. Características de acoso.

Gráfico N° 3.7. Características de acoso



Fuente: Diario El País, 2018.

Las mujeres de Egipto, sin embargo, se encuentran un paso mucho más adelantado respecto a las mujeres de los demás países, ya que toman las medidas correctivas necesarias con el objetivo de revalidar, por así decirlo, su sexualidad frente al mundo.

Ellas consideran como mecanismo de solución la creación de taxis exclusivas para mujeres, es decir, quienes manejan dichos vehículos son mujeres. En pocas palabras, se trata de un servicio exclusivo de mujeres donde manejan mujeres para mujeres. Aunque la propuesta ha traído una reducción de la violencia de género en los transportes públicos, valga la redundancia, porque las mujeres ya no emplean dicho medio de transporte o por lo menos la gran mayoría, todavía no se puede hablar de una solución efectiva ya que se trata únicamente de una propuesta paliativa, es decir, que sólo disfraza una realidad adversa y problemática que por el momento no ha sido tratada desde las raíces que fortalecen la desviación en el pensamiento humano.

Cabe destacar que dicho mecanismo no es más que una prolongación de una idea antigua correspondiente a los trenes exclusivos para mujeres. Sin embargo, esto no reduce significativamente los ataques contra las mujeres, no reduce los porcentajes de violencia de género en el transporte público. Al igual que el caso de Brasil, sólo los migra. La solución no radica en la colocación de trenes y taxis exclusivos para mujeres y tampoco de una desviación de la dirección humana amparada en la protección incoherente por la forma de acción. Es cierto, sí existe violencia de género en los transportes públicos, pero se debe promover una educación de calidad en donde a los niños desde pequeños se les inculque que todos somos iguales y que todos tenemos los mismos derechos.

3.2. Aplicación de la tecnología para la lucha contra la violencia de género en el transporte público

En varios países del mundo en el que la violencia de género va en aumento, han hecho uso de la tecnología como aliado para combatir la violencia de género en el transporte público, es por ello, que han desarrollado aplicaciones gratuitas para el celular, en el que utilizan un botón de pánico para alertar sobre una situación de amenaza o violencia.

ESPAÑA

App No More, una aplicación móvil contra la violencia machista desarrollada por un grupo de seis alumnas de 4º de la ESO del Colegio Internacional SEK Ciudadcampo.

Su aplicación es muy sencilla. En caso de riesgo y tras un simple gesto la mujer en peligro envía una alerta y geolocalización a los contactos de la agenda, previamente seleccionados por la usuaria, y a otras personas que se encuentren en las proximidades. El ‘target’ principal lo constituyen mujeres de 14 a 35 años.

MEXICO

App We Help, esta app te permite enviar alertas desde cualquier parte del mundo, la cual emite tu ubicación en tiempo real, incluso si estás en movimiento.

El creador de la aplicación Carlos Gotlib Micha informo que la plataforma es 100% mexicana y tiene como objetivo principal ofrecer seguridad personal. La app está disponible desde el 2016, y sus descargas aumentaron, debido a los casos de violencia hacia mujeres que han crecido con el pasar de los años, es por ello que el 80% de las personas que descargaron la aplicación son mujeres y solo el 20% son hombres.

Asimismo, el funcionamiento de la App es a través de una plataforma que permite enviar alertas de peligro a contactos de emergencia y a usuarios que se encuentran cerca, ubicados por un sistema de geolocalización. A través de We Help, el usuario puede enviar archivos de audio, imagen y video, para que de esa forma los ‘ayudadores’ puedan tener más conocimiento de la situación. Próximamente, según el creador de la plataforma, los usuarios podrán adquirir una pulsera o un llavero que servirá para enviar directamente la alerta, de esta forma las personas en situación de peligro no tendrán que utilizar su celular para ser ayudados.

APP No estoy sola, creada por el Instituto de la Mujer de Ciudad Juárez y que se ha extendido a todo México, esta app envía al apretar un botón o agitar tu celular una alerta con tu ubicación y un mensaje predefinido a los contactos que elegiste. Es gratuita y la puedes encontrar para dispositivos Android. Esta aplicación emite una alerta de auxilio a 5 contactos de confianza que previamente la chica en riesgo haya registrado. Poniendo en alerta y reportando el lugar de su localización y no necesita internet ya que la alerta de auxilio llegará por mensaje de texto.

ARGENTINA

App El Botón de Pánico #Ni una menos, está pensado para que funcione en un modo familiar, donde la persona tiene la posibilidad de enviar una alerta a sus contactos que pueden ser: familiares, vecinos, amigos, etc., que puedan asistirle en casos de emergencia. Dicha alerta se envía vía SMS, indicando la situación de emergencia y la ubicación donde se encuentra la persona.

Entre las funcionalidades se destaca la posibilidad de accionamiento a través de un botón físico. De esta forma, ante una situación de emergencia, la víctima podrá enviar la alerta de pánico a sus contactos de confianza, solamente con presionar reiteradamente el botón de bloqueo hasta que el celular empieza a vibrar indicando que su alerta se está enviando.

CHILE

App Antonia, creada por la fundación Antonia, con esta aplicación se busca ayudar a las mujeres en situación de violencia.

La app funciona ante una situación de violencia, la usuaria sólo debe apretar el botón de pánico. Luego, una alerta llega a la red de contactos predefinida a través de sus celulares, como notificaciones push. Desde ese momento, el celular de la víctima activará el micrófono e irá registrando el sonido ambiente. Esos archivos de audio quedan registrados en una nube, por lo que no pueden ser borrados y pueden ser usados como pruebas legales.

PERU

App Botón de pánico, el Poder Judicial ha lanzado una aplicación que permitirá a las mujeres avisar, en tiempo real, si corren peligro. Se trata de un botón de pánico que puede instalarse en cualquier dispositivo inteligente.

De acuerdo con este poder del Estado, "la víctima podrá activar con solo una pulsión, en momentos de peligro a causa de su agresor". Con este llamado, una central de ayuda monitoreará y obtendrá la ayuda "de personal de seguridad (serenazgo o policía)" para la víctima.

Hay que señalar que este proyecto piloto primero se ejecutará en el distrito de Ventanilla y se puede encontrar en los servidores de descarga como 'App-botón de Pánico'. El Poder Judicial, comandado por José Luis Lecaros, resaltó que esta iniciativa es promovida por la Comisión de Justicia de Género del Poder Judicial que preside la jueza Elvia Barrios Alvarado. El Ministerio del Interior, la Municipalidad de Ventanilla y la Corte Superior de este distrito también se involucraron en este proyecto que "auxiliará a la mujer ante cualquier maltrato y evitará cualquier posible feminicidio".

Como vemos las aplicaciones no solamente sirven para compartir la ubicación en tiempo real y mandar una notificación de si estás en peligro, sino también sirve para tratar de cerrar la brecha en cuanto a la denuncia y la toma de acción de parte de los sistemas judiciales.

Asimismo, Las mujeres recurren a otras estrategias para la lucha contra la violencia de género en el transporte público como son: nunca ir solas, anotar la placa del taxi en que viaja una amiga o familiar, o ir hablando por teléfono durante el recorrido, dando las coordenadas de su ubicación, la placa del auto y el nombre del conductor y la hora prevista de llegada a su destino.

CAPÍTULO IV: METODOLOGIA DE LA INVESTIGACION

La revisión bibliográfica se realizó en base a las investigaciones hechas por organismos internacionales como son la ONU, CAF, CEPAL entre otros, relacionado a la violencia de género, el cual es un tema muy amplio, pero el tema puntual de esta investigación esta focalizado en la violencia de género en el transporte público, sin embargo, no es un tema muy abordado por los investigadores, lo que llevó recolectar información en noticias de diversos países sobre este tema y publicaciones de entrevistas a expertos sobre temas puntuales de la violencia de género en el transporte público.

4.1. Enfoque

Según su enfoque es una investigación mixta porque se incluye un análisis cuantitativo (encuesta) y uno cualitativo (entrevistas semi estructuradas), además comprendió y exploró los fenómenos sucedidos en este caso fue la violencia de género en el transporte público. A su vez, por su nivel es de carácter descriptivo transversal, porque detallo las características, tendencias, propiedades y perfiles de un grupo de personas que sufrieron o fueron testigos de la violencia de género en el Metropolitano.

4.2. Diseño

El diseño es No experimental, ya que mide una o más características según su comportamiento frente a estímulos, en este caso, de las víctimas de acoso sexual en el transporte público, a fin de determinar las posibles causas de dichos comportamientos delictivos por medio de encuestas y entrevistas a expertos.

4.3. Muestra

La muestra correspondió a 50 mujeres (es de conveniencia y en un número solamente de ese tamaño porque es difícil acceder a esas personas para encuestar) entre las edades de 18 y 28 años de edad con residencia en Lima Metropolitana y que usaron constantemente como medio de transporte el Metropolitano. Las técnicas que se emplearon fueron encuestas tipo cuestionario, y entrevistas semiestructurada.

Criterios de inclusión:

- Mujeres que hayan tenido una experiencia desagradable respecto al acoso sexual en el transporte público.
- Mujeres que vivan en Lima Metropolitana.
- Mujeres que viajen constantemente en el Metropolitano.

Criterios de exclusión:

- Mujeres que usen otro medio de transporte que no sea el Metropolitano.
- Mujeres que no deseen participar en la investigación

4.4. Técnicas para la recolección de datos y análisis

Para la recolección de datos se procedió inicialmente a solicitar la autorización al representante del Metropolitano y el consentimiento a las personas para ser encuestadas y entrevistadas. Las técnicas que se emplearon en la presente investigación fueron encuestas y entrevistas las cuales fueron validadas a través de juicios de expertos. El instrumento consto de 10 preguntas, dentro de las cuales 08 fueron cerradas y 02 abiertas y la entrevista consto de 04 preguntas abiertas.

4.5. Aspectos éticos

La investigación del proyecto titulada “Estrategias para Combatir la Violencia de Género en el Transporte Público en el Perú”. Respeto los criterios éticos basados en la veracidad, autenticidad y originalidad conocimiento; que amerita tener en cuenta la confidencialidad de la información y la protección de la de la identidad de los individuos que participen en el presente estudio.

4.6. Procesamiento de la información

Para la recolección de datos se procedió inicialmente a solicitar la autorización del jefe del Metropolitano y de las personas que iban a ser encuestadas y entrevistadas dándoles a conocer el objetivo de la investigación

Para el procesamiento de las encuestas se utilizó el programa Excel y para las entrevistas cualitativas, una vez recolectado la información, se procedió con la transcripción de las respuestas con el objetivo de poder analizar las declaraciones. Cabe destacar que cada declaración configura parte de la muestra, la cual fue analizada dentro del contexto nacional en lo que respecta a la violencia de género en los medios de transporte.

CAPÍTULO V: MARCO TEORICO

5.1. Violencia de género en el transporte público

La violencia de género en el transporte público es un problema social que no tienen cuando acaban. Existen diversos estudios que buscan disminuir los niveles de acoso, que es la manifestación más evidente bajo este contexto, pero que solo forman parte de una utopía ya que, si bien proponen nuevos caminos para erradicar el hecho delictivo que denigra la integridad y dignidad humana, solo son eso, propuestas que no tienen un sustento que les permita ostentar la supresión absoluta de dichas manifestaciones degradantes. En vista de ello, diferentes autores describen el contexto en el que se da dicho acto delictivo para poder de esta manera comprender un poco la dinamización en el cual se construye dicho contexto:

Ruvakcaba y López (2019) describen:

La violencia de género en el transporte público es uno de los problemas sociales más agudos que padecen millones de mujeres alrededor del mundo. La aglomeración de extraños en los medios de transporte colectivo se percibe como una situación potencial de riesgo en tanto se convierte en un factor de inseguridad para las mujeres, debido a que facilita algunas formas de violencia debido a la cercanía excesiva entre personas. El miedo a la violencia de género, es uno de los factores que mayor influencia tiene en la movilidad urbana de las mujeres, si bien afecta los patrones de viaje de diferentes grupos sociales, el caso de las mujeres es especialmente sensible, ya que, restringe la movilidad, limita opciones de viaje, influye en decisiones de dónde trabajar y/o estudiar y reduce el uso de determinados servicios derivados de la forma en la que los roles tradicionales de género constituyen las dinámicas de uso tanto del espacio público como del transporte (s.n.).

Es decir, la violencia de género en el transporte público, constituye un hecho además de delictivo, determinante para promover el fracaso de la mujer dentro de la sociedad que lo alberga. Ya que le priva de distintos caminos de superación al abarcar casi todo el espacio de su desenvolvimiento. Ya no existe tiempo en donde pueda sentirse segura, a no ser que sea en su casa. Y esto ya formaría parte de un secuestro orquestado por una sociedad machista y abusadora. Es decir, mediante dicha afirmación se revalida la postura de que la mujer es la principal víctima de la violencia de género en el transporte público.

El Banco Mundial (2018) afirma:

El transporte público es esencial para acceder a empleos y servicios. Sin embargo, muchas mujeres no pueden aprovechar plenamente las oportunidades que ofrece el transporte público, o se abstienen de usarlo por completo, del miedo a experimentar violencia de género en el transporte público, durante su viaje. De hecho, alrededor del 80% de las mujeres temen sufrir hostigamiento en los vehículos de transporte público o en las terminales, y la mayoría dice sentirse más segura en la calle que en el transporte público (s.n.).

Cabe destacar que el acceso al transporte público, además de ser un derecho, es una facilidad universal para poder maximizar los tiempos y así promover un desenvolvimiento adecuado. El hecho de que una mujer se sienta insegura en dicho medio de transporte, siendo su inseguridad justificada por los casos reportados y que siempre van en aumento, no es más que un atentado frontal contra su libre desplazamiento. Claro está, considerando además que su integridad, dignidad y su propia sexualidad se ven violentadas.

Por su parte, Galiano (2016) detalla:

América Latina y el Caribe es la región más insegura del mundo. La violencia y el miedo están en su punto más alto en los últimos diez años, por lo que no sorprende que la inseguridad sea la principal preocupación de los ciudadanos en la región. El crimen y la violencia distorsionan la asignación de recursos de los gobiernos, las decisiones de las firmas y altera las rutinas de los ciudadanos. El crimen y el miedo al crimen tienen también consecuencias en la igualdad de género. En esta oportunidad queremos adelantarles los principales resultados de un estudio realizado para el Banco

Interamericano de Desarrollo (BID), que publicaremos pronto, en el que analizamos cómo la violencia distorsiona las decisiones óptimas de movilidad de las mujeres en la región, limitando su posibilidad de utilizar el transporte público y afectando así sus posibilidades de empleo, entre otras limitaciones (s.n.).

Ahora bien, si bien dicha información va relacionada con la violencia en América Latina, resulta imperativo resaltarla ya que forma parte de una causal primitiva de la violencia de género. Es decir, si se vive en un país violento, y a ello machista, como punto de partida, resulta lógico pensar que la violencia de género en el transporte público, aflorará como parte de una cotidianeidad alienada “sustentada” por el contexto que se experimenta.

García (2019) detalla que:

Las mujeres son más acosadas y violentadas sexual, física y verbalmente en el transporte público. Por si fuera poco, tardan más tiempo en llegar a sus destinos y las que gastan más dinero en sus traslados en comparación con los hombres. Ser víctima de acoso o violencia en alguna unidad del transporte público genera efectos psicológicos importantes, mismos que las mujeres buscarán prevenir con modificaciones en sus rutinas, aunque éstas impliquen tardar más tiempo en llegar a un destino o pagar un medio de transporte que cueste el doble.

Claro está que la violencia de género en el transporte público, promueve cambios en el comportamiento de las víctimas, ya que, para evitar situaciones comprometedoras, en donde no se encuentren vulnerables, con el objetivo de evitarlas, se proponen dichas víctimas nuevos cambios en su desplazamiento. Eso también es un tipo de violencia.

Por otro lado, Zúñiga (2014) afirma:

El encuentro e interacción de hombres y mujeres en los lugares públicos tiene significados y consecuencias diferentes para unos y otras, dependiendo del contexto social e histórico específico que los rodea. Esas variaciones se concretan en la manera en cómo el cuerpo femenino, o más en específico su corporalidad, es presentado y percibido. En un contexto social actual, marcado por la violencia social, ya sea la que genera las desigualdades sociales agudizadas en los últimos tiempos o la que provoca el crimen organizado, sobre todo la guerra de y contra el narcotráfico, las mujeres son

las primeras en experimentar la invasión y agresión de sus cuerpos, lo que pone en cuestión la máxima de que el espacio público es un lugar de y para todos (p.79).

La forma de interacción entre hombres y mujeres varía según la educación que posea cada una. A esto se debe considerar los antecedentes, las experiencias vividas de cada uno para poder determinar cómo va a resultar, en un caso hipotético, un intercambio de palabras. Claro está que bajo ningún motivo resulta incuestionable la configuración de un caso dentro de lo que se le denomina violencia de género. Sin embargo, para poder determinar una posible afrenta.

Banco Mundial (2014) afirma:

Roces, miradas penetrantes, insinuaciones o gestos subidos de tono, y la sensación de impotencia ante los perpetradores. Estas experiencias son el pan de cada día de millones de mujeres que usan el transporte público en Latinoamérica, donde el problema del acoso sexual ha adquirido proporciones descomunales, en algunos casos afectando a más de la mitad de usuarias de autobuses o servicios de metro (s.n.).

Por su parte, Galiani y Jaitman (2016) afirman:

La victimización puede verse afectada por una serie de factores. Utilizando técnicas cuantitativas encontramos que cuanto mayor es el tiempo de viaje y cuanto más joven es la pasajera, mayor es la probabilidad de que una mujer sea víctima o presencie un delito en el transporte público, luego de aislar una serie de factores demográficos. Por otro lado, ciertas características del transporte público, como el espacio disponible para viajar cómodamente y el cumplimiento del horario del recorrido, también inciden en la probabilidad de victimización. Como es de esperar, cuanto mayor es el espacio disponible y mejor se cumple el horario, de forma que las pasajeras esperen menor tiempo la llegada del transporte, menor es la probabilidad de victimización. En línea con lo que muestran otros estudios, tanto la percepción como la victimización condicionan las opciones de transporte de las mujeres y alteran sus rutinas de viaje. En particular, el 35% (53 %) de las mujeres cambió el medio de transporte utilizado para sentirse más segura, y la mayoría optó por el taxi/remise, el 24 % (16%) de las usuarias no viaja más de noche y el 26% (21 %) realiza el viaje

acompañado va acompañada a la estación en Asunción (Lima). Estos cambios afectan la movilidad de las mujeres, probablemente causen una mayor pérdida de tiempo (por ejemplo, al usar otra línea de bus que puede no ser la más rápida o dejar pasar buses relativamente llenos) e incrementan los costos del viaje (al sustituir el bus por el taxi/remise o el automóvil) (p.5).

Ahora bien, el Banco de Desarrollo de América Latina (2019) indica:

“Ella se mueve segura” refleja la vulnerabilidad de las mujeres latinoamericanas en transporte público, y propone medidas concretas para mejorar la situación. En las tres ciudades, más del 70% de las encuestadas respondieron sentirse inseguras en el transporte público versus 52% de los hombres. Para las usuarias, la percepción de inseguridad está presente durante todas las etapas del viaje: la caminata hacia y desde la parada y dentro del bus o vagón, y empeora si hay hacinamiento o mayor presencia de hombres y si viajan solas y/o sin luz del día.

Por tanto, se indica una forma de reclamo ante la sociedad por parte de los colectivos que intentan de alguna u otra manera reprimir acciones delictivas en contra de su integridad.

Rozas y Salazar (2015) refieren:

Finalmente, se ha subrayado que estos actos de violencia en el transporte público se manifiestan en diversos ámbitos de la vida social y política, entre los que se encuentran la familia, los establecimientos educacionales, los lugares de trabajo, establecimientos religiosos y culturales, y los espacios públicos, incluyendo los sistemas de transporte colectivo y los centros de esparcimiento, dado lo cual los hechos de violencia de género se producen tanto en los espacios privados de la interacción social como en los espacios públicos (p.18).

5.2. Violencia contra la mujer

Organización Mundial de la Salud (2020) afirma:

El término ‘violencia de género’ en el transporte público, se utiliza habitualmente para subrayar la violencia contra las mujeres que tienen raíz en la desigualdad de género y que perpetúa el estatus legal, social y/o económico subordinado de las mujeres en la

sociedad. La violencia contra las mujeres adopta muchas formas, incluyendo violencia física, sexual y emocional por la pareja, la violación y la coerción sexual por cualquier agresor, tráfico, feminicidio y formas culturalmente específicas tales como los llamados "asesinatos por honor", la mutilación genital femenina y el matrimonio precoz y forzado. Violencia de pareja es la forma más común de violencia contra las mujeres en todo el mundo (s.n.).

Televisión Sur (2019) refiere: “Sin embargo existen otras prácticas violentas que no son de dominio público, pero que de igual forma hacen estragos en la estabilidad de este vulnerable sector de la sociedad”. A continuación, se expone en la tabla N° 5.1. Prácticas violentas contra la mujer no contempladas previamente:

Tabla N° 5.1. Prácticas violentas contra la mujer no contempladas previamente

Tipo de violencia	Descripción
Violencia Laboral, Patrimonial y Económica	Este tipo de agresión está definido como la discriminación que sufre la mujer en su lugar de trabajo, mediante estrategias violentas que puedan obstaculizar su acceso, desempeño laboral y la sucesiva estabilidad, promoción y oportunidad de ascenso.
Violencia Obstétrica y Esterilización Forzada	El sector salud no escapa de la aplicación de violencia contra la mujer, en un proceso sistemático de vulneración de derechos. Existen múltiples denuncias de la ejecución de la medicina bajo cánones que irrumpen contra la voluntad y autonomía de la mujer en periodo de gestación. En ocasiones la medicina es aplicada como un acto deshumanizador que priva a la mujer de importantes decisiones respecto a su vida biológica, reproductiva actual y futura.
Violencia Mediática	Los medios de comunicación juegan un papel fundamental en la propagación de información y por ende en la transmisión de mensajes masivos que pueden de manera categórica dañar la imagen de la mujer como género. Deshonra, humillación, discriminación, explotación, difamación y exposición indebida son algunas de las situaciones que pueden ser vigorizadas por los medios contra la mujer hoy por hoy.
Violencia Simbólica	Cualquier imagen, mensaje, gráfico o símbolo que es utilizado para tergiversar la integridad de la mujer para generar de manera directa la subordinación, desigualdad y discriminación social está estipulado como una clara agresión

	contra el género femenino en el mundo. Actos intimidatorios en los que los medios de comunicación juegan un papel fundamental.
Infanticidio Femenino	El mundo se enfrenta a una realidad de asesinatos contra la potencial población infantil femenina tras la búsqueda de la propagación masculina, con la imposición del hombre sobre la valoración asociada con el nacimiento de mujeres.

Fuente: Televisión Sur, 2017.

Asimismo, véase en la tabla N° 5.2. Prácticas violentas contra la mujer no contempladas previamente II:

Tabla N° 5.2. Prácticas violentas contra la mujer no contempladas previamente II

Tipo de violencia	Descripción
<ul style="list-style-type: none"> • Violencia y muertes por causas de la brujería y la dote. • Crímenes cometidos por motivos de honor. • Femicidio. • Violencia doméstica. • Prácticas nocivas como el matrimonio infantil o forzado. • La mutilación genital femenina. 	<ul style="list-style-type: none"> • Esterilización forzada. • Desnudez forzada. • Abortos forzados. • Acoso sexual. • Incesto. • Violación. • Violación marital. • Violación grupal.

Fuente: Organización Mundial de la Salud, 2017.

Por otro lado, las Naciones Unidas (s.f.) detallan:

Aunque todas las mujeres, en todas partes del mundo, pueden sufrir violencia de género en el transporte público, algunas mujeres y niñas son particularmente vulnerables, ejemplo de ellas son las niñas y las mujeres más mayores, las mujeres que se identifican como lesbianas, bisexuales, transgénero o intersexual, las migrantes y refugiadas, las de pueblos indígenas o minorías étnicas, o mujeres y niñas que viven con el VIH y discapacidades, y aquellas en crisis humanitarias (s.n.).

Violencia contra la Mujeres y las Niñas (2019) refiere: “Este énfasis es un reconocimiento de la vulnerabilidad agudizada de las mujeres desde la infancia y a lo largo de

toda su vida y de los profundos impactos duraderos que la violencia sexual y física tiene en las vidas de las mujeres y las niñas” (s.n.).

Aliaga, Ahumada y Marfull (2003) afirman: “La VIF atenta contra los Derechos Humanos de las personas y socava las normas difícilmente conseguidas.

Se estima que en el mundo entre un 16 y un 52% de las mujeres experimenta violencia física por parte de sus compañeros” (s.n.).

Finalmente, RPP (2016) concreta: “Perú es el séptimo país en América Latina donde suceden más feminicidios. Las mujeres violentadas presentan síntomas de estrés postraumático, depresión y apatía. El machismo en la sociedad es la causa principal de violencia contra la mujer” (s.n.).

5.3. Acoso sexual en espacio público

En España se señala que las principales consecuencias en víctimas de acoso sexual son las que se puede observar en la siguiente tabla:

Tipo de efecto	Síntomas
Físicos	<ul style="list-style-type: none"> - Problemas de sueños (pesadillas) - Cambios en los hábitos de comida - Pérdida del control de esfínteres
Conductuales	<ul style="list-style-type: none"> - Consumo de drogas y alcohol - Huidas del núcleo familiar - Conductas auto lesivas o suicidas - Hiperactividad - Bajo rendimiento académico
Emocionales	<ul style="list-style-type: none"> - Miedo generalizado - Hostilidad y agresividad - Culpa o vergüenza - Depresión - Ansiedad - Baja autoestima y sentimientos de estigmatización - Rechazo del propio cuerpo - Desconfianza y rencor - Trastorno de estrés postraumático
Sexuales	<ul style="list-style-type: none"> - Conocimiento sexual precoz o inapropiado para su edad - Masturbación excesiva - Excesiva curiosidad sexual - Conductas exhibicionistas - Problemas de identidad sexual
Sociales	<ul style="list-style-type: none"> - Déficit en habilidades sociales

	<ul style="list-style-type: none">- Retraimiento social- Conductas antisociales
--	--

Fuente: Scielo España – 2006.

La Defensoría del Pueblo (2019) en el Perú afirma:

El acoso sexual en espacios públicos está legislado en nuestro país desde marzo de 2015. La ley N° 30314 da responsabilidades a gobiernos regionales y locales para que, a través de ordenanzas, puedan regular un procedimiento administrativo de multas que se aplique a personas naturales (acosadores) y/o personas jurídicas (empresas) que toleren estos actos (s.n.).

Por otro lado, Observatorio de Igualdad de Género de América Latina y el Caribe (2015) afirma:

El disfrute y apropiación del espacio público en las ciudades es un indicativo de la calidad de vida y del ejercicio de la ciudadanía de sus habitantes. En América Latina, la calle y el transporte público no son territorios neutrales y los grados de libertad vividos por hombres y mujeres al transitar la ciudad son distintos. La salida de las mujeres al ámbito público ha sido un avance en su autonomía, sin embargo, viven sus desplazamientos de manera desigual, ya que además del miedo al robo o el asalto, está el temor a la violación o al secuestro, y se encuentran expuestas a una forma de violencia cotidiana que se expresa en palabras, sonidos, frases que las menoscaban, roces o contactos corporales y abuso físico que tiene efectos específicos negativos sobre el modo de vivir la seguridad en la calle.

Este tipo de violencia sexual ha sido enfrentada por diversas organizaciones sociales en los países de la región, lo que ha permitido ir creando conciencia sobre una de las formas más minimizadas y naturalizadas de la violencia contra las mujeres, que afectan el derecho a su seguridad, limitan la ocupación del espacio público e impiden el logro de su autonomía (s.n.).

Ahora bien, Rojas (2018) detalla:

Acoso sexual callejero o acoso sexual en espacios públicos, denominación que se ha dado según corresponda en diferentes países, con la finalidad de prevenir y sancionar estos actos, que muchas veces las víctimas son mujeres adolescentes y que transitan solas en cualquier espacio de acceso al público, como, por ejemplo: medios de transporte masivo, parques, plazuelas, centros comerciales, calles, etc. Lugar en donde una persona debe transitar de manera libre y sin ningún temor, vestida de la manera en la que uno se sienta más cómodo. En ese sentido nuestro país en el año 2015 promulgó la ley N° 30314 Ley para Prevenir y Sancionar el Acoso Sexual en Espacios Públicos, dando facultades a las Municipalidades ya sea Distritales y Provinciales que mediante Ordenanzas Municipales designe a las Gerencias de Seguridad Ciudadana establezca el protocolo de atención a las personas que son víctimas y sancione este tipo de actos.

En donde la sanción impuesta llega hasta 1 UIT dependiendo la gravedad del acoso sexual realizado. Esto no es más que solamente una sanción administrativa que no protege a la víctima y deja impune al autor de estos hechos.

Los derechos constitucionales vulnerados en este tipo de actos realizados son la dignidad de la persona humana, el libre tránsito, su integridad física y moral. Por lo que la protección a estos derechos se debe realizar por las vías correspondientes, siendo el derecho penal el único medio que nos permite erradicar el acoso sexual en espacios públicos, pues porque desde la promulgación de la mencionada ley hasta la actualidad ésta no ha cumplido con su finalidad (s.n.).

RPP (2019) afirma:

De acuerdo con cifras publicadas por el Programa Nacional contra la Violencia Familiar y Sexual, del Ministerio de la Mujer, los Centros de Emergencia Mujer de Perú atendieron entre enero y junio de 2019 hasta 315 denuncias de acoso sexual en espacios públicos. De este total, 301 casos correspondieron a mujeres acosadas y los otros 14, a hombres (s.n.), véase en la figura N° 5.1. Denuncias de acoso sexual en espacios públicos atendidas por los CEM, según género y edad de las víctimas (Enero – Junio, 2019).

Figura N° 5.1. Denuncias de acoso sexual en espacios públicos atendidas por los CEM, según género y edad de las víctimas (Enero – Junio, 2019)



Fuente: CEM,

2019.

Revista Latinoamericana de Estudios de Seguridad (2019) afirma:

Conductas masculinas que no son solicitadas ni recíprocas, que reafirman el rol sexual de la mujer por encima de su función como trabajadora. Estas conductas pueden ser alguna o todas las siguientes: miradas insistentes, comentarios o tocamientos en el cuerpo de una mujer; solicitar el consentimiento de alguien para comprometerse en una conducta sexual; proposiciones de citas que no son bienvenidas; peticiones de tener relaciones sexuales; y violación. Una imposición no deseada de requerimientos sexuales en el contexto de una relación desigual de poder, este último derivado de la posibilidad de dar beneficios e imponer privaciones, además de la carencia de reciprocidad de quien recibe los acercamientos sexuales (s.n.).

Ahora bien, Andina (2017) refiere: “El acoso sexual en espacios públicos está penado con cárcel, este tipo de violencia contra la mujer no debe ser tolerada, por ello es importante sensibilizar a la población en general a respetarse mutuamente” (s.n.).

Wayka (2019) indica:

Solo el 40% de gobiernos regionales han realizado acciones para prevenir el acoso sexual en espacios públicos, según el último informe emitido por la Defensoría del

Pueblo. Entre las regiones que cuentan con medidas para sancionar esta forma de violencia hacia las mujeres se encuentran: Apurímac, Ayacucho, Huancavelica, Madre de Dios, Loreto, Pasco, San Martín y Tacna (s.n.).

Asimismo, como se aprecia en la figura N° 5.2. Municipios que cuentan con mecanismos para combatir el acoso callejero en Lima Metropolitana, 23 cuentan con ordenanzas y 20 no cuentan con ordenanza.

Figura N° 5.2. Municipios que cuentan con mecanismos para combatir el acoso callejero en Lima Metropolitana



Fuente: Defensoría del Pueblo, 2019.

Finalmente, Jesuitas (s.f.) refiere:

Perú es el primer país en promulgar, en marzo de 2015, una Ley para Prevenir y Sancionar el Acoso Sexual en los Espacios Públicos con el objeto de proteger a las mujeres, las niñas y adolescentes del acoso sexual en lugares de uso público que afecten su dignidad, libertad, libre tránsito y el derecho a la integridad física y moral. En Argentina, Chile y Paraguay se encuentran en tramitación parlamentaria leyes para sancionar el acoso callejero y generar cambios culturales en relación a los actos de connotación sexual verbales, la captura de imágenes o videos, abordajes intimidantes y actos sin contacto físico como exhibicionismo, masturbación y persecución (s.n.).

5.4. Violencia física y psicológica

Asociación Española de Pediatría (2020) detalla en el siguiente cuadro, véase en la tabla N° 5.3. Violencia física y psicológica:

Tabla N° 5.3. Violencia física y psicológica

Violencia física y psicológica	
Violencia física	Incluye todos los castigos físicos, formas de tortura y tratos o penas crueles, inhumanas o degradantes, además de la intimidación y las novatadas por parte de los adultos o de otros niños. El castigo físico se refiere a todo castigo que utilice la fuerza física con el fin de causar dolor o malestar por leve que sea. En la mayoría de los casos, se trata de pegar a los niños (“manotazos”, “bofetadas”, “palizas”) con la mano o con algún objeto (azote, vara, cinturón, zapato, cuchara de madera, etc.). También se incluyen las patadas, zarandeos o empujones a los niños, arañazos, mordiscos, pellizcos, tirones de pelo o de orejas, golpes con un palo, someterles a posturas incómodas, quemaduras u obligarlos a ingerir ciertos productos.
Violencia psicológica	Se describe a menudo como maltrato psicológico, abuso o agresión verbal y maltrato o descuido emocional, y puede

	<p>consistir en: a) Todo tipo de interacción persistente y perjudicial para el niño; b) Sustos, y amenazas; explotarlo y corromperlo; desdeñarlo y rechazarlo; aislarlo, ignorarlo y discriminarlo; c) Desatender sus necesidades afectivas, su salud mental y sus necesidades médicas y educativas; d) Insultarlo, injurarlo, humillarlo, menospreciarlo, ridiculizarlo y herir sus sentimientos; e) Exponerlo a la violencia domestica; f) Someterlo a un régimen de incomunicación o aislamiento o a condiciones de detención humillantes o degradantes, y g) Someterlo a la intimidación y las novatadas por parte de adultos u otros niños por medio de las TIC, como teléfonos móviles o Internet (cyber-bulling).</p>
--	--

Fuente: Asociación Española de Pediatría, 2020.

Ahora bien, Cáceres (2004) afirma lo siguiente, véase en la tabla N° 5.4. Casos de hombres y mujeres respecto a la violencia:

Tabla N° 5.4. Casos de hombres y mujeres respecto a la violencia

	Casos						
	Hombres		Mujeres		Total		
	Nunca	Frecuen	Nunca	Frecuen	Nunca	Frecuen	
Humilla	58,4	41,6	32,2	64,2	44,3	55,7	11,56***
Caprichos	57,1	42,9	61,1	38,9	59,3	40,7	0,27
Bebe	62,3	37,7	75,6	24,4	69,5	30,5	3,41
Fuerza sex	100	0	87,8	12,2	93,4	6,6	10,07***
Comida a tiempo	48,1	51,9	75,6	24,4	62,9	37,1	13,44***
Celos	46,8	53,2	47,2	52,8	47,0	53,0	0,03
Pufetazo	87,0	13,0	88,9	11,1	88,0	12,0	0,01
Fea	81,8	18,2	81,1	18,9	81,4	18,6	0,01
No valerme	68,8	31,2	65,6	34,4	67,1	32,9	0,20
Esclava	76,6	23,4	65,6	34,4	70,7	29,3	2,45
Insulta	71,4	28,6	55,6	44,4	62,9	37,1	4,47*
Enfado desacuerdos	20,8	79,23	32,2	67,8	26,9	73,1	2,76
Amenaza armas	97,4	2,6	93,3	6,7	95,2	4,8	1,5
Dinero insuficiente	84,4	15,6	75,6	24,4	79,6	20,4	2,00
Humilla intelectuale	74,4	26,0	58,9	41,1	65,9	34,1	4,22*
Obliga en casa	80,5	19,5	84,4	15,6	82,6	17,4	0,44
Golpes medico	98,7	1,3	93,3	6,7	95,8	4,2	2,97
Trabajo fuera	72,7	27,3	62,2	37,8	67,1	32,9	2,07
no amable	45,5	54,5	32,2	67,8	38,3	61,7	3,07
salir con amigas	51,9	48,1	57,8	42,2	55,1	44,9	0,57
Exige sex	93,5	6,5	84,4	15,6	88,6	11,4	3,38
Chilla	45,5	54,5	33,3	66,7	38,9	61,1	2,56
Golpes cabeza	96,1	3,9	88,9	11,1	92,2	7,8	3,0
Agresivo alcohol	84,4	15,6	75,6	24,4	79,6	24,4	2,0
Ordenes	39,0	61,0	55,6	44,4	47,9	52,1	4,57*
no sentimientos	48,1	51,9	22,5	77,5	34,3	65,7	11,98***
Cobarde	85,7	14,3	57,8	42,2	70,7	29,3	15,62***
Tengo miedo	74	26	58,9	41,9	65,9	34,1	4,22*
Basura	71,4	28,6	62,2	37,8	65,3	33,5	1,57
Quiere matarme.	96,1	3,9	82,2	17,8	88,6	11,4	7,93**

Fuente: Cáceres, 2004.

Psicopedagogas Tolosa (2012) afirma:

La agresión o violencia es una forma de ejercer poder sobre alguien que está situado en una posición de inferioridad. Dentro del ámbito familiar encontramos a la violencia intrafamiliar o doméstica, en la que se ve afectadas todas las personas, hombres, mujeres, niños, sin distinguir edad, sexo o etnia. La agresión puede ser tanto verbal, psicológica o emocional, sexual y económica. La violencia emocional o psicológica

tiene como intención humillar, hacer sentir mal a una persona e insegura, minimizando su dignidad y valor (p.1).

Universidad Nacional de Lanús (s.f.) afirma:

Las últimas décadas fueron testigos de grandes avances con relación a la consideración de la violencia hacia las mujeres, que ha cobrado gran relevancia en la agenda pública y de investigación. En este contexto, las agresiones físicas son las que han recibido mayor atención por parte de legisladores e investigadores (p.5).

García (2005) refiere que los mitos de la violencia, es:

Mitos	Detalles
1	Características personales del agresor (trastorno mental, adicciones)
2	Características de la víctima (masoquismo, o la propia naturaleza de la mujer, que “lo busca, le provoca, es manipuladora...”)
3	Circunstancias externas (estrés laboral, problemas económicos)
4	Los celos (“crimen pasional”)
5	La incapacidad del agresor para controlar sus impulsos, etc.
6	Además, existe la creencia generalizada de que estas víctimas y sus agresores son parejas mal avenidas (“siempre estaban peleando y discutiendo”), de bajo nivel sociocultural y económico, inmigrantes... Es decir, diferentes a “nosotros”, por lo que “estamos a salvo”

Fuente:

García

2005

Por otro lado, Gobierno de México (s.f.) refiere:

Tipo de violencia	Descripción	Cómo identificarlo
violencia psicológica	Es cualquier acto u omisión que dañe la estabilidad psicológica. Puede consistir en: negligencia, abandono, descuido reiterado, celotipia, insultos, humillaciones, devaluación, marginación, indiferencia, infidelidad, comparaciones destructivas, rechazo, restricción a la autodeterminación y amenazas, las cuales conllevan a la víctima a la depresión, al aislamiento, a la devaluación de su autoestima e incluso al suicidio	<ul style="list-style-type: none"> - Te ignora, no te habla o no te escucha cuando hablas - Te dice que eres inútil y nada de lo que haces está bien - Se muestra celoso(a) sin razón, acusándote de coquetear - Te insulta, te amenaza o te hace sentir estúpida - Se burla y controla tu forma de vestir - Te culpa de su malestar físico o emocional - Te dice que no te quiere y que te va a abandonar - Limita tu vida social y familiar - Te amenaza con hacerte daño si no haces lo que te pide - Te llama frecuentemente para saber ¿qué haces? y ¿dónde estás?
Violencia física	Es el uso de la fuerza física para provocar daño, no accidental; o con algún tipo de arma u objeto que pueda provocar o no lesiones ya sean internas, externas, o ambas	<ul style="list-style-type: none"> - Te empuja o golpea - Te da puntapiés - Te ha tratado de ahorcar o asfixiar - Te ha abofeteado
Violencia patrimonial	Es cualquier acto u omisión que afecta la supervivencia de la víctima. Se manifiesta en: la transformación, sustracción, destrucción, retención o distracción de objetos, documentos personales, bienes y valores,	<ul style="list-style-type: none"> - Rompe objetos que son valiosos para ti - Te despoja de bienes como tu casa, tu auto o herencias

	derechos patrimoniales o recursos económicos destinados a satisfacer necesidades y puede abarcar los daños a los bienes comunes o propios de la víctima	<ul style="list-style-type: none"> - Esconde objetos o materiales que usas en tu trabajo, con el propósito de que no lo realices - Te esconde la tarjeta de crédito, acta de nacimiento o credenciales - Te quita tu salario - Se niega a cubrir la pensión alimenticia asignada a tus hijas o hijos - Despoja a las personas de la tercera edad de sus pensiones
Violencia económica	Es toda acción u omisión del agresor que afecta la supervivencia económica de la víctima. Se manifiesta a través de limitaciones encaminadas a controlar el ingreso de sus percepciones económicas, así como la percepción de un salario menor por igual trabajo, dentro de un mismo centro laboral	<ul style="list-style-type: none"> - Administra el dinero, sin tomar en cuenta tus necesidades - Controla lo que gastas - Maneja tu cuenta de banco - Realiza todas las compras en el supermercado para que, tu no tengas acceso al dinero ni a decidir que comprar
Violencia sexual	Es cualquier acto que degrada o dañan el cuerpo y/o la sexualidad de la víctima y que por tanto atenta contra su libertad, dignidad e integridad física. Es una expresión de abuso de poder que implica la supremacía masculina sobre la mujer, al denigrarla y concebirla como objeto	<ul style="list-style-type: none"> - Te obliga a tener relaciones sexuales a pesar de que tu no quieres - Te manipula o chantajea para realizar prácticas sexuales que no te agradan - Se burla y/o hace comentarios humillantes acerca de tu cuerpo - Te compara con otras personas sobre tu eficiencia en la actividad sexual - Te obliga a tener relaciones sexuales sin el uso de métodos de prevención para embarazos no planeados y/o infecciones de transmisión sexual

		<ul style="list-style-type: none">- Subestima tus necesidades sexuales- Se refiere a ti con términos sexuales denigrantes
--	--	--

Fuente: Tomado de <http://vidasinviolencia.inmujeres.gob.mx/#>.

Elaboración: Equipo de Tesis

CAPÍTULO VI: PROPUESTA DE ESTRATEGIA

6.1. Análisis a partir de los resultados del estudio de Benchmarking, encuestas y entrevistas

En 2017, Lima fue nombrada entre las 5 ciudades más peligrosas del mundo para las mujeres, con el tercer transporte más inseguro para ellas, según el ranking Thomson Reuters Foundation.

La violencia de género en el transporte público es un problema grave que afecta los cimientos de la sociedad, la barbariza y la destruye al desestimar la integridad física, psicológica y moral de sus habitantes. Las más vulnerables son las mujeres, es cierto, aunque también son los niños y adolescentes.

Las leyes no siempre cumplen su rol preventivo, tampoco corrigen. La violencia de género es un delito penado. Sin embargo, los agresores hacen caso omiso a las leyes y continúan ejerciendo sus actitudes delincuenciales pese a que el Gobierno intensifica la rigurosidad de la pena, pero el resultado no es el esperado por el Estado.

Los espacios públicos son el lugar preferido por dichos agresores. Los medios de transporte público no son la excepción y más aún, son los más recurrentes debido a la naturaleza del propio medio de transporte. Esto es a consecuencia que es muy difícil de comprobar si existe o no. Violencia de género en el transporte público, si no existe una grabación o testigos que testifiquen. Hay casos que la víctima pide auxilio, no siempre encuentran la ayuda necesaria ya que el entorno más cercano, cuyo deber es prestar socorro, opta por ignorar el momento. Por dichas actitudes los agresores se sienten empoderados, saben que, ante un hecho punible de carácter sexual, no serán apresados, teniendo oportunidad de escapar, ya que el entorno nunca ayuda a la víctima.

En la investigación se ha, generando información específica sobre el tema, a través de los resultados de las encuestas y entrevistas donde revelan como, la violencia de género está afectando a las mujeres diariamente en el transporte público. Por tal motivo, en el presente trabajo de investigación se realizará el análisis al Benchmarking, las encuestas que se aplicaron y las entrevistas realizadas, lo que permitirá buscar soluciones a fin de revertir los casos de violencia de género que se generan en el transporte público en el Perú.

ANÁLISIS DEL BENCHMARKING

Brasil

El 23% de mujeres han sufrido de algún tipo de acoso dentro del transporte público. Cabe destacar que en Brasil el transporte público resulta un espacio peligroso para las mujeres. Suceden casos en donde los agresores esperan a que sus víctimas desciendan del transporte público, las persiguen, las acorralan en una zona desolada y las violan. Las cifras oficiales dicen que en Brasil cada 11 minutos se viola una mujer, pero partiendo de que en este país se denuncian solamente 30% de los casos, el foro brasileño de seguridad pública estima que la cifra real está cercana a una violación por minuto.

Ahora bien, se resalta que Brasil, consciente de su problemática, toma medidas importantes para la reducción de la violencia de género en el transporte público, en especial la del transporte público. Una de ellas es la implementación de herramientas tecnológicas en sentido de alarma y asistencia telefónica para tratar la problemática en tiempo real. Otra es la implementación de vagones de metro exclusivos para mujeres. Esto con la necesidad imperante de evitar un contacto físico tanto entre hombres y mujeres en horas punta, en donde la cantidad de personas es abrumadora y requieren estar gran cantidad de personas en espacios pequeños, motivando de esta manera las agresiones sexuales que son los delitos más recurrentes.

En Brasil, la medida está implementada en Río de Janeiro desde el 2006, donde de seis vagones, uno está señalizado con carteles rosados para uso exclusivo para mujeres. Oficiales de policía se encargan de controlar que ningún hombre ingrese, aunque, según O Globo, la medida suele fallar por la falta de control dentro de los vagones. Según cifras oficiales, la implementación de este sistema redujo la cantidad de casos de abusos en un 26%. Sin embargo, las críticas también apuntan a la falta de control en todas las estaciones.

A través de esas medidas hubo una disminución considerable de los acosos en el transporte público. Sin embargo, dicha estrategia no resulta del todo positiva, ya que solamente previene un instante, es decir, no soluciona el problema de raíz, ya que dichos vagones no son empleados únicamente por mujeres las 24 horas del día, y es ahí

en donde aparece su más grande desventaja, que no revierte la mentalidad de los agresores, sino que la suspende.

México

Piropos, miradas lascivas, toqueteos, son algunas de las maneras cómo se manifiesta la violencia de género en los medios de transporte público latinoamericanos. El caso de México resulta preocupante, ocupa el primer lugar a nivel mundial en esta problemática. Tan sólo en la Ciudad de México, 9 de cada 10 usuarias han sido víctimas en algún momento de su vida.

En la ciudad de México en donde una gran cantidad de mujeres ya salen a trabajar, a estudiar y sobre todo las más jóvenes, que son las agredidas, pues hay cada vez más mujeres que hacen todas estas actividades que se enfrentan a una idea en donde el cuerpo de la mujer y el espacio público es parte de un dominio masculino.

Las autoridades han identificado el transporte público como el punto más vulnerable para las mujeres. El 60% de los abusos ocurrieron en los vagones del metro donde a pesar de que se solicita la intervención de los policías asignados a las estaciones, el responsable difícilmente es identificado o detenido.

Ante esta problemática en crecimiento se optó por trenes exclusivos para mujeres en determinados horarios. Esto, con la finalidad de garantizar la integridad sexual plena de las mujeres. El programa “Viajemos Seguras” del metro del Distrito Federal de México, iniciado en 2007 y que se mantiene hasta la fecha, estableció vagones exclusivos para mujeres, siendo una respuesta a los altos índices de violencia y acoso sexual en el transporte público.

Malasia

Es uno de los países que tiene altos niveles de agresión sexual contra las mujeres y que suceden en los medios de transporte público. Los acosadores que suben al transporte público, también se encuentran en la calle, es decir, los niveles de acoso en la calle son también proporcionales a los sucedidos dentro de los autobuses, trenes y otros medios de transporte.

A diario miles de personas utilizan el sistema de transporte masivo. El 60% de las personas que usan los metros son mujeres quienes muchas veces deben lidiar con situaciones de acoso sexual en las unidades, especialmente durante las horas en las que se registra mayor número de usuarios.

Por tal motivo, se busca proteger a la población femenina y así lograr que sus derechos no sean vulnerados cuando emplean el sistema de transporte, es por ello que se implementó el uso de vagones exclusivos para las mujeres. Desde el 2010, hay vagones exclusivos para las mujeres en los trenes de todo el país. Ese mismo año se implementó buses exclusivos en la capital Kuala Lumpur, mientras que un año después se creó un servicio exclusivo de taxis manejado por mujeres.

La implementación de trenes exclusivos para las mujeres representó un alivio para las mujeres de Malasia. Esto, principalmente porque redujeron el contacto con los varones y, en consecuencia, el acoso sexual, asimismo, el gobierno de Malasia dispuso una gran cantidad de efectivos policiales para que resguardaran las zonas aledañas, y también emprendió un proceso de capacitación a los trabajadores encargados del correcto desenvolvimiento y dinamización del transporte público.

Japón

El acoso sexual o a la violencia de género en el transporte público, especialmente contra las mujeres, sucede dentro del metro. En el 2015, la policía de Tokio realizó un estudio y de 1900 casos contra las mujeres que hubo ese año, el 72,2% sucedió dentro del metro. Es decir, se está hablando de un número altísimo, un porcentaje elevado en donde lo único que hace es corroborar la susceptibilidad del entorno generado dentro del metro.

Este porcentaje de violencia contra la mujer sucede especialmente dentro de las horas punta, es decir, la hora con mayor cantidad de personas que abordan este servicio. Principalmente el problema sucede al estar todos muy apegados, y en donde el acosador, el pervertido, tiene mayor posibilidad de realizar un tocamiento indebido sin que sea descubierto.

Japón es uno de los países con una mayor tasa de acoso sexual, la creación de vagones para uso exclusivo de mujeres data del 1912, aunque su uso para evitar el acoso

sexual fue posterior. Los metros suelen tener compartimientos exclusivos para mujeres durante las horas punta y durante los días de semana. Existen vagones solo para mujeres para que puedan viajar tranquilas, sin riesgo de ser manoseadas. Sin embargo, su existencia depende en parte de la buena voluntad de los hombres, de su cooperación, pues no hay castigo legal para un hombre que entra a un vagón solo para mujeres.

Japón es uno de los países donde las mujeres más sufren de acoso sexual. Este flagelo se ha convertido en la cotidianidad de miles de jóvenes cuando se desplazan a sus empleos o a sus casas en transporte público. La situación es tan grave para las autoridades, que se han valido de aplicaciones móviles para que las mujeres denuncien el abuso sexual en los metros de las ciudades más pobladas de Japón.

Cabe destacar que lo dicho anteriormente configura una ventaja importante, sin embargo, si es que se parte de la desventaja, se entiende que pesa los esfuerzos todavía existe un ligero aumento de porcentaje de acoso o de violencia de género en el transporte público, del cual la policía simplemente intensifica sus esfuerzos a protocolos ya definidos.

Ante esta situación desafortunada el gobierno de Japón lo que prioriza es el cambiar la mentalidad de sus ciudadanos por medio de la educación. Y la educación parte desde el colegio, es por eso que no se cansa siempre a informar constantemente a los alumnos a que todos son iguales, es decir, no existe ningún sexo más adelantado que el otro, no existe ningún sexo superior.

Japón apela mucho a la educación y es por eso que comprende que más allá de soluciones paliativas el educar y moldear la mentalidad de los ciudadanos jóvenes garantizará un buen futuro libre de acosadores.

Egipto

Desde hace más de dos décadas, el acoso sexual en el transporte público constituye una auténtica epidemia en Egipto, y muy especialmente, en el Cairo. Las cifras confirman los relatos de muchas chicas que afirman que los comentarios soeces, las miradas lascivas e incluso los tocamientos en espacios públicos son un tormento diario. Según una encuesta realizada en 2013 por la agencia de la ONU para los derechos de la mujer, un 99% de las mujeres confiesan haber sido acosadas en la calle.

De acuerdo con datos de Naciones Unidas, 4 de cada 5 mujeres sufren a diario alguna forma de acoso sexual en los taxis y el transporte público de Egipto, un país en el que el 99,3 % de las mujeres han sido acosadas o asaltadas sexualmente en algún momento de sus vidas.

El Gobierno egipcio impulso programas contra el acoso sexual hacia las mujeres, que incluye desde una campaña de concienciación en las estaciones de metro hasta cursos de autodefensa. Asimismo, hay taxis exclusivamente femeninos contra el acoso sexual. Uniforme rosa, logotipo rosa y hasta esmalte de uñas rosa, los cuales son los signos distintivos del primer servicio de taxi exclusivamente femenino en Egipto.

ANÁLISIS DE LAS ENCUESTAS APLICADAS

La recolección de datos cuantitativos se realizará a través de encuesta, cuya muestra fue de 50 mujeres de 18 a 28 años de edad.

De las 50 mujeres encuestadas el 21% usa como medio de transporte el Metropolitano diariamente mientras que el 24% y 22% lo usan mensual y semanal respectivamente. Además, el 60% usan a parte del Metropolitano usan los buses para transportarse de un lugar a otro.

Las horas en donde usan con mayor frecuencia el Metropolitano oscilan en dos turnos: a las 7.00 horas de la mañana y a las 18.00 horas de la tarde y es el horario donde la mayoría de personas salen a trabajar en las mañanas y en la tarde salen de su centro laboral y parten la mayoría con dirección a su casa.

Asimismo, el 88% de las mujeres encuestadas han dado como respuesta que han sido víctima o testigo presencial de algún tipo de acoso de violencia de género en el transporte público.

El 68% de las mujeres por lo general han reaccionado ante los casos de violencia de género en el transporte público tomando alguna acción o actuar en contra el agresor que podrían haber sido golpe, grito o silbido, sin embargo, cuando ellas han sido víctima de acoso sexual en el Metropolitano y han dado aviso, el 48% no se involucraron.

Tras estos hechos, el 60% de las mujeres prefieren cambiar su modo de transporte que puede ser utilizando el bus, tren, taxi, bicicleta o carro, mientras que el 24% de las mujeres evitan el viajar sola.

Las acciones que se implementaría para mejorar la situación y evitar el acoso sexual en el transporte público son la implementación de equipo de cámaras y monitoreo en buses del Metropolitano, Mejorar iluminación en paradas y Vagones solo para mujeres en horas punta.

Así mismo, es preocupante porque el 66% de las mujeres encuestadas no saben cómo denunciar el acoso en el transporte público.

Por otro lado, unas de las medidas para evitar el acoso en el transporte público serian la implementación de vagones exclusivos para mujeres, en el cual el 80% de las mujeres encuestadas están de acuerdo con la medida, sin embargo, 72% desconocen que se han implementado esta medida en otros países.

Como se menciona en el párrafo anterior, el 80% de las mujeres encuestadas están de acuerdo con la implementación de vagones exclusivos para mujeres por las siguientes razones:

- Mayor seguridad para las mujeres
- Reduciría el acoso por parte de los hombres hacia las mujeres
- Hubiera menos violencia, robos y más seguridad para las mujeres
- Mayor seguridad para las mujeres acompañado del personal capacitado y policías que puedan controlar que los hombres no pasen en los vagones exclusivos para mujeres
- Porque la mayoría de los hombres no respetan a las mujeres y se aprovechan en las horas puntas para manosear y robar
- No sólo se trata de implementar los vagones para mujeres es también considerar la seguridad que te da ese medio de transporte, tal vez un botón en el bus que conecte con la policía y/o autoridades
- Es un caos viajar en el transporte público abarrotado y lleno de personas del sexo masculino en gran parte exponiéndonos a comportamientos indebidos de ellos

No obstante, el 20% de las mujeres encuestadas que no están de acuerdo con la implementación de vagones exclusivos para mujeres por las siguientes razones:

- Sería un tipo de discriminación que sea solo para mujeres. Porque también hay hombres que han sufrido acoso
- Preferiría que haya un mayor control y sanciones más severas
- No creo que la solución sea separar ambos sexos, el acoso y violencia es un problema psicológico de la persona no necesariamente "hombre", porque si bien es cierto el mayor porcentaje de agresión lo reciben las mujeres, existe una menor cifra de agresión hacia los hombres, creo que la solución es que puedan invertir más en salud mental y seguridad en los distritos, para que pueda bajar la cifra de afectados.
- No, ya que no soluciona el problema base, lo cual necesita mejorar la educación.
- Deberíamos concientizar a las personas para convivir todos de manera normal, pienso que la solución no es separarnos unos de otros

ANALISIS DE LAS ENTREVISTAS A EXPERTOS

Las entrevistas realizadas a los expertos, fueron entrevistas semi estructuradas, lo que permitió obtener mayor conocimiento en el tema relacionado al trabajo de investigación. Por el grado de conocimiento de los entrevistados, se buscó la obtención de la mayor cantidad de información que permitiera enfocar mejor el problema, por lo que se plantearon preguntas puntuales con la finalidad de dar respuesta a la problemática materia de análisis.

Entrevistado N° 01.

Especialista: Luis Álvaro Tello Zumaran

Fecha: 08 de abril del 2020

La violencia de género en el transporte público en el Perú, y en específico en Lima es manifiesta, muy vigente, y con la percepción de tener tendencia a empeorar. Además del tema cultural, existen otros factores que también exacerban la violencia de género en el transporte público, como la poca oferta de transporte cómodo, mínimamente aceptable y limpio, la limitada cobertura en zonas alejadas, la gentrificación producto de la migración a Lima que ha generado sobre población.

Sin embargo, para combatir la violencia de género en el transporte público a corto plazo sería con un liderazgo que impulse acciones concretas como estudios de movilidad por género y a mediano plazo sería la educación escolar, media, apoyo psicológico general y reforzamiento del cumplimiento de penas privativas de libertad.

Por otro lado, no conoce sobre la implementación de vagones exclusivos para mujeres en otros países y si existe un estudio ni resultados.

En lo relacionado, a la implementación de vagones exclusivos para mujeres en el Metropolitano, desde el punto de vista logístico, es una alternativa para transporte, pero

requiere evaluar si funciona las rutas, horarios diferenciados, y si la muestra es representativa, no obstante, no soluciona el problema. Desde el punto de vista de acciones de efecto mediático, pudiera generar interés en el tema, por ser controversial, concebida como una acción simbólica. Se puede evaluar como piloto. Pero no debe ser una acción aislada, debe ser parte de una estrategia.

Entrevistado N° 02.

Especialista: Edwar Diaz

Fecha: 16 de abril del 2020

La violencia de género en el transporte público en el Perú es una representación de una realidad que aqueja nuestro país, sabemos por el número de denuncias, y el número de casos en la prensa, que la violencia de género en el transporte público, es una realidad en nuestro país, y por lo tanto esa realidad se traslada a un espacio cerrado que son los medios de transporte, donde es un lugar que gente que no se conoce está viajando con espacios reducidos y de manera aglomerada y esta realidad se puede trasladar a estos espacios reducidos.

Sin embargo, se puede combatir pero primero habría que abordar una política transversal, es decir a nivel de Estado para disminuir la violencia de género, si se combate como estado la violencia de género esto se va trasladar también al transporte público, pero hay como política de transporte se pueden establecer algunos paleativos, por ejemplos la colocación de cámaras de video vigilancia dentro de las unidades de transporte, otra posibilidad es los vagones segregados en los metros y otra posibilidad es brindar información o establecer puestos de denuncias en las estaciones de las unidades de transporte, se puede combatir pero esto pasa por una política general que debe replicarse ya de manera concentrada en el transporte público.

Por otro lado, en Japón se ha implementado vagones exclusivos para mujeres por ejemplo hay un vagón de todo el metro que pueden ingresar solamente las mujeres, pero esto es solamente un vagón donde las mujeres pueden ingresar de manera voluntaria, es decir no existe una regla de que los hombres deben ingresar en un vagón y las mujeres en otro, sino que existe un vagón para aquellas mujeres que no quieren viajar con hombres cerca los usen, pero la mujer es libre de usar el resto de vagones que están libres para todo el público.

En lo relacionado, a la implementación de vagones exclusivos para mujeres en el Metropolitano se considera que los vagones segregados serían más fácil de implementar en el Metro de Lima, debido a que es una unidad con varios vagones, el Metropolitano solamente tiene dos vagones que están unidos en un solo espacios, entonces no cabe la política de que un vagón sea a libre elección para las mujeres y el otro vagón sea común, incluso habría mujeres que subirían al vagón común, y eso por ejemplo ocasionaría más colas en las estaciones porque lamentablemente en este momento no hay suficientes unidades para cubrir toda la demanda, lo otro que se podría hacer por ejemplo en hora punta en el Metropolitano por ejemplo cada días unidades tenga un vagón exclusivo y tenga una cola aparte para las mujeres que quieran hacerlo, por ejemplo de 10 buses que salen uno de ellos tenga un vagón exclusivo para la mujeres que sea de libre elección, algunas mujeres como mencione en Tokio, podrían optar por viajar junto con los hombres, y en este caso si valoran la necesidad de ir más rápido podrían subir en el vagón común, ósea en los buses que sean de uso común, y solamente se ofrecerían como alternativa cada cierto tiempo de partida un bus que tenga un vagón exclusivo para mujeres, pero eso se complica en las horas que no son punta las unidades dejan de ser más seguidas, entonces eso implicaría que las mujeres que quieran viajar solo con mujeres tengan que esperar más tiempo.

6.2. Propuesta para prevención de la Violencia de Género en el transporte público de Lima

Uno de los lugares donde se produce con mayor frecuencia la violencia de género son en los medios de transporte público, porque son espacios en donde dicha vulneración se intensifica a causa de la naturaleza de dicho medio. Es decir, todos apegados de forma irremediable, viajando hacia un destino en el cual no es fácil escabullirse especialmente en horas punta. Cabe destacar que los medios de transporte en donde se registran mayor cantidad de denuncias por violencia de género, acoso y afines, es en el transporte público.

Luego de análisis que se ha realizado en todo este estudio se concluye que unas de las estrategias para combatir la violencia de género en el transporte público es la implementación de un vagón de uso exclusivo para Mujeres en hora punta, lo cual han sido aplicados en otros países como México, Brasil, Malasia, Japón y Egipto, los cuales una vez implementado redujeron las denuncias de acoso sexual dentro del transporte público.

Otras de las medidas, son el uso de APP, asimismo, la implementación de equipo de cámaras y monitoreo en buses, mejorar iluminación en paradas, capacitación a los trabajadores encargados del correcto desenvolvimiento y dinamización del transporte público y mayor control en todas las estaciones.

METROPOLITANO

Metropolitano es un sistema de autobuses de tránsito rápido que opera en Lima, capital del Perú. Se compone por un corredor troncal atendido por itinerarios regulares y expresos, así como una red alimentadora en los terminales.

El único corredor troncal, denominado COSAC I (Corredor Segregado de Alta Capacidad), cuenta con 38 estaciones y una extensión de 36 km. El corredor recorre la ciudad de norte a sur conectando 17 distritos, desde el distrito de Independencia en la estación Naranjal hasta el distrito de Chorrillos en la estación Matellini, superponiéndose una de las rutas que recorría el antiguo sistema ENATRU (1966-1993).

Su demanda se estima en un millón de pasajeros en el corredor troncal, que es atendido por los servicios regulares A, B, C y D y los expresos 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, Súper Expreso y Súper Expreso Norte. Los servicios alimentadores transportan un promedio 600 mil pasajeros al día, convirtiéndose así en el servicio de transporte más utilizado de la ciudad desde 2015.

Por lo expuesto, este grupo propone las siguientes propuestas de corto, mediano y largo plazo para combatir la violencia de género en el transporte público en el Perú tomando en cuenta el benchmarking, las entrevistas a expertos y las encuestas, las cuales se detalla a continuación:

CORTO Y MEDIANO PLAZO:

- Implementación de vagones exclusivos para mujeres en el Metropolitano.
- Implementarlo en los horarios de 6.00 a 7.00 de la mañana y 17.00 a 19.00 de la noche que es la hora de mayor concurrencia en el Metropolitano.
- Usar el vagón de atrás de los 305 buses articulados (18 metros) y 244 buses convencionales (12 metros) para el uso exclusivo de las mujeres en los horarios estipulados.
- Capacitar a los 136 fiscalizadores ATU sobre la implementación de vagones exclusivos para mujeres en el Metropolitano y comunicar a los usuarios sobre las nuevas normas.
- Contratar personal de seguridad que estén dentro de los 305 buses articulados y 244 buses convencionales para que controlen y verifiquen que los hombres no ingresen a los vagones exclusivos para mujeres en el horario estipulado y en el caso de hacerlo a tenerse a las sanciones correspondientes.
- Coordinar con la Municipalidad de Lima para que formule una ordenanza municipal en el que aplique sanciones para los hombres que ingresen a los vagones exclusivos para mujeres en el horario estipulado.

- Implementar cámaras y monitoreo en los 305 buses articulados y 244 buses convencionales buses del Metropolitano, lo que permitirá el registro cuando ocurre un acto de violencia de género dentro del Metropolitano y quede registrado para la denuncia posterior, esto ayudara a reducir que las personas que han sido víctimas de violencia de género en el Metropolitano se queden calladas por falta de pruebas y mejorar la iluminación en las 36 estaciones del Metropolitano y 155 paraderos autorizados.

LARGO PLAZO:

- Incluirlos en dos programas presupuestales, como se detalla a continuación:
 - **Programa presupuestal “0080 Lucha contra la violencia familiar”**, el Programa Presupuestal tiene como resultado específico la reducción de la violencia familiar (hombres, mujeres, niñas, niños y adolescentes, adultos mayores), a través del producto orientado a atender a la población mediante servicios de prevención de la violencia familiar y personas afectadas por hechos de violencia familiar.

Las actividades que se podrían incluir serian:

- Realizar campañas a fin de concientizar a la sociedad del mal que ejercen en contra de las mujeres, niños y adolescentes.
- Educación en la etapa escolar, para que crezca con una mentalidad respetuosa de la sexualidad e igualdad de género.
- Incorporar en su plan operativo institucional la problemática de la violencia de género en el transporte público, incorporarlo a su presupuesto institucional, objetivos institucionales además de tomar acciones concretas en el Plan Nacional contra la violencia hacia la mujer.
- Coordinar con el Ministerio de Educación, para incluir en la malla curricular la enseñanza preventiva contra el acoso sexual en espacios públicos, capacitando a los docentes y administrativos para desarrollar estrategias presenciales y virtuales, además de acciones

institucionales para la prevención y atención de violencia de género en el transporte público.

- Coordinar con el Ministerio de Salud, para difundir y evaluar estrategias para el desarrollo de acciones a favor de la prevención y atención de casos de violencia de género en el transporte público e incorporar como parte de atención en los servicios médicos los casos derivados de la violencia de género en el Metro de Lima y demás transporte público.

- Programa **presupuestal “0148 Reducción del Tiempo, Inseguridad y Costo Ambiental en el transporte Urbano”**, el Programa Presupuestal tiene como resultado específico contribuir a la reducción del costo, tiempo y mejorar la seguridad vial en el desplazamiento de personas y mercancías en el sistema de transporte urbano, a través de productos orientados a la operación y mantenimiento del Servicio de Transporte Masivo, al mantenimiento de la infraestructura urbana, a controlar el parque automotor en vías urbanas, a realizar auditorías de seguridad vial e intervenir puntos negros, así como otorgar habilitaciones de vehículos y realizar fiscalizaciones del servicio de transporte de personas y mercancías, entre otros.

Las actividades que se podrían incluir serían:

- Mejorar la iluminación en las estaciones donde se han producido mayores casos de violencia de género en el Metropolitano.
 - Instalación de botones de pánico en cada estación del Metropolitano.
 - Aumento progresivo de los buses articulados y buses convencionales.
 - Mejorar la infraestructura del sistema de transporte en el Metropolitano pensando en las mujeres.
-
- Coordinar con el Ministerio del Interior, a través de la Policía Nacional, para la creación de un sistema único en el que este registrado las denuncias por acoso sexual, incorporando a las personas que hayan sido sancionadas, esto permitirá que cuando la persona haga la denuncia en cualquier comisaria del

Perú, la policía tome conocimiento que las personas denunciadas son reincidentes y se le aplique una sanción más severa.

- Creación de Apps para la lucha contra la violencia de género en el transporte público, los cuales se incluirían los siguientes puntos:
 - Un Protocolo de atención a las víctimas de acoso sexual en el transporte público.
 - Botón de pánico, el cual, el usuario sólo debe apretar, luego, una alerta llega a la red de contactos predefinida a través de sus celulares, como notificaciones push. Desde ese momento, el celular de la víctima activará el micrófono e irá registrando el sonido ambiente. Esos archivos de audio quedan registrados en una nube, por lo que no pueden ser borrados y pueden ser usados como pruebas legales. En caso de riesgo y tras un simple gesto la mujer en peligro envía una alerta y geolocalización a los contactos de la agenda, previamente seleccionados por la usuaria, y a otras personas que se encuentren en las proximidades.
 - Asimismo, al presionar el botón de pánico, realiza un llamado, a la central del Metropolitano que monitoreará y obtendrá la ayuda "de personal de seguridad (serenazgo o policía)" para la víctima.
 - Mapeo de puntos inseguros, en el que señalara a qué hora y el lugar son de mayor riesgo (poca iluminación o infraestructura en mal estado) y ocurren con mayor frecuencia los casos de violencia de género.
- Envío de un SMS, una alarma y asistencia telefónica, que consiste en que la mujer acosada puede enviar un mensaje de móvil (un SMS que no requiere programa de datos de Internet) reportando el acoso. En ese momento, en la unidad de transporte del Metropolitano en la que viaja enciende una alarma que lanza un mensaje: “Se acaba de generar un caso de acoso, deben estar atentos y respetar a quien está a su lado. Esto es un espacio seguro para mujeres y niñas”. Posteriormente en una media de 60 segundos, un operador llama a la mujer afectada para atenderla y saber si requiere asistencia al llegar a la estación, si desea denunciar.

Con todas estas medidas, se podría reducir en un 60% los casos de acoso sexual que se producen en el Metropolitano, es decir, de los 141 casos de acoso sexual que se produjeron en el 2019 según PRO TRANSPORTE, la meta podría llegar a 57 casos de acoso sexual para el siguiente año y así podría ir disminuyendo.

CAPÍTULO VII: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

7.1. Conclusiones

En base al objetivo específico de “identificar los puntos críticos de la violencia de género en el transporte público: El Metropolitano de Lima”, se concluye:

- Los medios de transporte en donde se registran mayor cantidad de denuncias por violencia de género es el Metropolitano. Según PRO TRANSPORTE en el 2019 en el Metropolitano se registraron 141 casos de acoso sexual. Y, en una población en donde el 51% es de sexo femenino, se deben tomar medidas imperativas para disminuir los atentados.
- De las 50 mujeres encuestadas el 21% usa como medio de transporte el Metropolitano diariamente mientras que el 24% y 22% lo usan mensual y semanal respectivamente. Además, el 60% usan a parte del Metropolitano los buses para transportarse de un lugar a otro. Estas encuestas brindaron un real panorama de que la segregación intencionada de vagones exclusivos para mujeres ayudó a visualizar el problema y otorgó mayor seguridad al momento del desarrollo de esta tesis, dado que la finalidad del presente trabajo de investigación no es afectar la igualdad de género, sino más bien garantizar la seguridad de todos en los servicios de transporte sobre todo si es públicos con empresas privadas brindando el servicio.

- Las horas en donde usan con mayor frecuencia el Metropolitano oscilan en dos turnos: a las 7.00 horas de la mañana y a las 18.00 horas de la tarde y es el horario donde la mayoría de personas salen a trabajar en las mañanas y en la tarde salen de su centro laboral y parten la mayoría con dirección a su casa. Asimismo, el 88% de las mujeres encuestadas han dado como respuesta que han sido víctima o testigo presencial de algún tipo de acoso de violencia de género en el transporte público.
- El 68% de las mujeres por lo general han reaccionado ante los casos de violencia de género en el transporte público tomando alguna acción o actuar en contra el agresor que podrían haber sido golpe, grito o silbido, sin embargo, cuando ellas han sido víctima de acoso sexual en el Metropolitano y han dado aviso, el 48% no se involucraron.
- El 80% de las mujeres encuestadas están de acuerdo con la implementación de vagones exclusivos para mujeres por las siguientes razones: mayor seguridad para las mujeres, reduciría el acoso por parte de los hombres hacia las mujeres, hubiera menos violencia de género en el transporte público, robos y más seguridad para las mujeres,
- El 20% de las mujeres encuestadas que no están de acuerdo con la implementación de vagones exclusivos para mujeres por las siguientes razones: sería un tipo de discriminación que sea solo para mujeres porque también hay hombres que han sufrido acoso, preferiría que haya un mayor control y sanciones más severas y mejorar en la educación y se debería concientizar a las personas para convivir todos de manera normal.

En base al objetivo específico de “identificar las mejores prácticas y/o estrategias que otros países del mundo han aplicado para combatir la violencia de género en el transporte público”, se concluye:

- La implementación de un vagón de uso exclusivo para Mujeres en hora punta, son unas de las estrategias que han sido aplicados en México, Brasil, Malasia, Japón y Egipto para combatir la violencia de género en el transporte público,

- Otras de las medidas, fue la implementación de equipo de cámaras y monitoreo en buses, iluminación en paradas, capacitación a los trabajadores encargados del correcto desenvolvimiento y dinamización del transporte público y mayor control en todas las estaciones, los cuales una vez implementado redujeron las denuncias de acoso sexual dentro del transporte público.

En base al objetivo general que es el proponer una estrategia para combatir la violencia de género en el Transporte Público en el Perú se concluye:

- Las estrategias de corto y mediano plazo para combatir la violencia de género en el transporte público es la implementación de un vagón de uso exclusivo para Mujeres en el Metropolitano en los horarios de 6.00 a 7.00 de la mañana y 17.00 a 19.00 de la noche que es la hora de mayor concurrencia en el Metropolitano, además se usara el vagón de atrás de los 305 buses articulados (18 metros) y 244 buses convencionales (12 metros), lo cual han sido aplicados en otros países como México, Brasil, Malasia, Japón y Egipto, los cuales una vez implementado redujeron las denuncias de acoso sexual dentro del transporte público
- Asimismo, las estrategias a largo plazo para combatir la violencia de género en el transporte público sería incluirlos en los programas presupuestales “0080 Lucha contra la violencia familiar” y “0148 Reducción del Tiempo, Inseguridad y Costo Ambiental en el transporte Urbano”, coordinar con el Ministerio del Interior, a través de la Policía Nacional, para la creación de un sistema único en el que este registrado las denuncias por acoso sexual, incorporando a las personas que hayan sido sancionadas y la creación de Apps para la lucha contra la violencia de género en el transporte público

7.2 Recomendaciones

- Al Ministerio de la Mujer y Poblaciones Vulnerables emprender estrategias en contra de la violencia de género en el transporte público desde dos frentes. El primer frente se relaciona con la continuidad de las campañas a fin de concientizar a la sociedad del mal que ejercen en contra de las

mujeres, niños y adolescentes. Y el segundo frente es mediante la educación de los niños, para que crezca con una mentalidad respetuosa de la sexualidad. De esta manera, se logra el tratamiento del problema, obteniendo resultados favorables a largo plazo.

- Al Ministerio de la Mujer y Poblaciones Vulnerables, incorporar en su plan operativo institucional la problemática de la violencia de género en el transporte público, incorporarlo a su presupuesto institucional, objetivos institucionales además de tomar acciones concretas en el Plan Nacional contra la violencia hacia la mujer.
- Al Ministerio de Educación, deberá también incluir en la malla curricular la enseñanza preventiva contra el acoso sexual en espacios públicos, capacitando a los docentes y administrativos para desarrollar estrategias presenciales y virtuales, además de acciones institucionales para la prevención y atención de violencia de género en el transporte público.
- Al Ministerio de Salud, deberá difundir y evaluar estrategias para el desarrollo de acciones a favor de la prevención y atención de casos de violencia de género en el transporte público e incorporar como parte de atención en los servicios médicos los casos derivados de la violencia de género en el Metro de Lima y demás transporte público.
- Al Ministerio de Transporte y Comunicaciones, para que establezca medidas de prevención en los servicios de transporte público, especialmente incorporando la tecnología de cámaras de video seguridad en los vagones del Metro de Lima, trabajando de manera articulada con otras instituciones nacionales en favor de la lucha contra la violencia de género en el transporte público. Además de la comunicación con mensajes visuales advirtiendo el procedimiento de denuncia mediante aplicativos móviles con los que contamos todos, las sanciones respectivas si violan las reglas de convivencia dentro del transporte público, el resguardo policial y las grabaciones por seguridad las 24 horas del día y los 7 días de la semana.
- Al Ministerio del Interior que proponga la incorporación en el Código Penal del Perú y en el Código Administrativo de Contravenciones de la Policía

Nacional del Perú, como una contravención específica los actos de violencia de género en el transporte público, asimismo las medidas correctivas y sanciones administrativas y penales que estimen conveniente para estos casos, realizando acciones dirigidas a la prevención de la violencia de género en el transporte del país.

- A la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao capacitar continuamente a los conductores de vehículos de transporte público para que puedan tomar medidas frente a un hecho que configure como violencia de género en el transporte público. a su vez, sensibilizar a los miembros de la sociedad para actuar frente a situaciones complicadas, para que en vez de grabar las situaciones y posteriormente indignarse de forma absurda, puedan actuar mejor en conjunto para que se pueda tomar justicia oportuna.
- A las personas usuarias en el Metropolitano que se percaten de un hecho agravante defiendan a las víctimas. Por lo general las personas que ven un acto de acoso sexual no defienden a las víctimas, porque consideran que la víctima es suficientemente madura para poder defenderse o para buscar la ayuda necesaria, la ayuda requerida, y así poder revalidar su integridad. No obstante, sí existen casos de personas en donde se manifiestan y defienden a las víctimas, en especial si es que son menores de edad.
- A los miembros de la policía nacional del Perú, brindar mayor apoyo a las víctimas de acoso sexual, por lo que, al sentirse desprotegidas por la misma sociedad, y no encontrando a veces solución y justicia, prefiere callar. Colaborar en la identificación, detención y acompañamiento a las comisarías de los hombres que realicen actos de violencia de género en el transporte público con la celeridad del proceso de denuncias adecuado y la imposición de multas determinada.
- A la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callo y la Municipalidad de Lima para que coordinen para la implementación de un vagón de uso exclusivo para Mujeres en hora punta en cada bus del Metropolitano y así poder combatir la violencia de género en el transporte público.

- A la Municipalidad de Lima para que formule una ordenanza municipal en el que aplique sanciones para los hombres que ingresen a los vagones exclusivos para mujeres en el horario estipulado. Además de imponer multas aplicables a personas naturales que violen las reglas de los espacios públicos, la tranquilidad de las mujeres que ocupan el transporte público y los que sobrepasen los límites de la armonía y el respeto dentro del Metro de Lima, enmarcándolos dentro de actos de violencia de género.

ANEXOS

77ª Sesión plenaria. 22 de diciembre de 2003.

Reconoce que la violencia en el hogar se produce en el ámbito privado, generalmente entre personas relacionadas por vínculos de sangre o de intimidad y que es una de las formas más comunes y menos visibles de violencia contra la mujer y sus consecuencias afectan a muchos ámbitos de la vida de las víctimas. “Condena enérgicamente todas las formas de violencia contra la mujer y la niña en el hogar y, a este respecto, pide que se eliminen todas las formas de violencia de género en la familia, incluso cuando sea tolerada por el Estado”.

64ª Sesión plenaria. 16 de diciembre de 2005.

Prorroga el plazo de presentación del informe. El citado Estudio establece que la premisa central del análisis de la violencia contra la mujer en el marco de los derechos humanos es que las causas específicas de dicha violencia y los factores que incrementan el riesgo de que se produzca están arraigadas en el contexto general de la discriminación sistémica por motivos de género contra la mujer y otras formas de subordinación. De la misma manera afirma que la violencia contra la mujer persiste en todos los países del mundo como una violación generalizada de los derechos humanos y uno de los obstáculos principales para lograr la igualdad de género.

81ª Sesión plenaria. 19 de diciembre de 2006.

Subraya que por “violencia contra la mujer” se entiende todo acto de violencia basado en la pertenencia al sexo femenino que tenga o pueda tener como resultado un daño o sufrimiento físico, sexual o psicológico para la mujer, así como las amenazas de tales actos, la coacción o la privación arbitraria de la libertad, tanto si se producen en la vida pública como en la vida privada. Reconoce que la violencia contra la mujer y la niña persiste en todos los países del mundo y constituye una violación generalizada del disfrute de los derechos humanos y uno de los obstáculos principales para lograr la igualdad entre los géneros, el desarrollo y la paz.

65ª Sesión plenaria. 18 de diciembre de 2009.

Indica que “está profundamente preocupada por la proliferación de la violencia contra las mujeres y las niñas en todas sus distintas formas y manifestaciones a escala mundial, y reiterando la necesidad de intensificar los esfuerzos para prevenir y eliminar todas las formas de violencia contra las mujeres y las niñas en el mundo entero. Exhorta a la comunidad internacional, incluido el sistema de las Naciones Unidas y, según corresponda, a las organizaciones regionales y subregionales, a que respalden los esfuerzos nacionales para promover el empoderamiento de la mujer y la igualdad entre los géneros, a fin de mejorar las iniciativas nacionales para eliminar la violencia contra las mujeres y las niñas”

71ª Sesión plenaria. 21 de diciembre de 2010.

Destaca que por “violencia contra la mujer” se entiende todo acto de violencia basada en el género que tenga o pueda tener como resultado un daño o sufrimiento físico, sexual o psicológico para la mujer, así como las amenazas de tales actos, la coacción o la privación arbitraria de la libertad, tanto si se producen en la vida pública como en la vida privada; reconoce que la violencia contra las mujeres y las niñas persiste en todos los países del mundo y constituye una violación generalizada del disfrute de los derechos humanos y uno de los obstáculos principales al logro de la igualdad entre los géneros, el desarrollo, la paz y los objetivos de desarrollo convenidos internacionalmente, en particular los Objetivos de Desarrollo del Milenio.

60ª Sesión plenaria. 20 de diciembre de 2012.

Destaca que por “violencia contra la mujer” se entiende todo acto de violencia por razón de género que tenga o pueda tener como resultado un daño o sufrimiento físico, sexual o psicológico para la mujer, así como las amenazas de tales actos, la coacción o la privación arbitraria de la libertad, tanto si se producen en la vida pública como en la vida privada; reconoce que la violencia por razón de género es una forma de discriminación que constituye un grave impedimento para que la mujer disfrute de los derechos y libertades en pie de igualdad con el hombre; reconoce también que la violencia contra las mujeres y las niñas persiste en todos los países del mundo y constituye una violación generalizada del disfrute de los derechos humanos y uno de los obstáculos principales al logro de la igualdad entre los géneros, el desarrollo, la paz y los objetivos de desarrollo convenidos internacionalmente, en particular los Objetivos de Desarrollo del Milenio.

I Conferencia Mundial sobre la Mujer, 1975 (Ciudad de México)

La importancia de esta primera conferencia se basa tanto en la amplitud de los temas abordados, como en el abanico de aspectos surgidos en el desarrollo de la misma. Se obtuvo como principal resultado la adopción por parte de los Estados del “Plan de Acción de la Ciudad de México” que dio lugar a la proclamación por la Asamblea General de la ONU del “Decenio de las Naciones Unidas para la Mujer” (1975-1985) (2011, p. 10). Tras el impulso por los objetivos planteados en esta Conferencia, la Asamblea General de Naciones Unidas aprobó en 1979 la Convención para la Eliminación de todas las formas de Discriminación contra la Mujer, instrumento jurídico clave en la lucha contra la violencia contra la mujer, pues, aunque no es abordada de modo específico, “muchas de las cláusulas antidiscriminación en él recogidas suponen un instrumento clave en la lucha contra la violencia” (Junta de Andalucía, 2009, p. 13).

II Conferencia Mundial sobre la Mujer, 1980 (Copenhague)

Se evaluó el nivel de cumplimiento del Plan surgido de la I Conferencia (1975) y se aprobó un nuevo Plan de Acción, centrado en las áreas de salud, educación y empleo. Sobre el tema específico de la violencia contra las mujeres, el Programa de Acción identificó como problema “las mujeres maltratadas y la violencia en la familia” y

manifestó la necesidad de mejorar la salud física y mental de las mujeres mediante el desarrollo de programas y políticas “dirigidos a la eliminación de todas las formas de violencia contra las mujeres y niños y la protección de mujeres de todas las edades del abuso mental y físico resultante de la violencia doméstica, el ataque sexual, la explotación sexual y cualquier otra forma de abuso” (Facio, 2011, p. 10). Durante esta década se realizaron varios avances en lo que se refiere a herramientas de promoción de la condición de la mujer, como la creación de nuevos instrumentos normativos y de organismos internacionales específicos para el adelanto de la mujer tales como UNIFEM: Fondo de Naciones Unidas para las Mujeres; INSTRAW: Instituto Internacional para la Investigación y la Formación para el adelanto de la mujer.

III Conferencia Mundial sobre la Mujer, 1985 (Nairobi)

Bajo el título “Para el examen y la evaluación de los logros del decenio de Naciones Unidas para la Mujer: Igualdad, desarrollo y paz”, se constata el retroceso sufrido en buena parte del mundo en desarrollo, con relación a la situación de las mujeres. También se alerta acerca del bajo nivel de cumplimiento de los Planes de Acción anteriormente acordados. Se concluye que los programas llevados a cabo por los Estados en materia de igualdad y de no discriminación eran insuficientes y que debería realizarse un cambio de enfoque en los estudios y en la intervención política: la perspectiva de género (Junta de Andalucía, 2009, p. 47). Por estos motivos, se obtiene un alto consenso sobre la necesidad de adoptar nuevas legislaciones sobre la familia, el derecho civil, el derecho al trabajo y de promover una política más activa en los campos sanitario y educativo, favoreciendo así la equidad desde la perspectiva de género. La Conferencia de Nairobi fue la primera conferencia en la cual la violencia contra las mujeres fue abordada en el contexto de los derechos humanos al caracterizarla como “obstáculo principal para lograr la paz y otros objetivos de la Década”, por lo que las Estrategias pidieron medidas para prevenirla, dar asistencia a sus víctimas y crear mecanismos nacionales para enfrentarla (Facio, 2011, p.10).

IV Conferencia Mundial sobre la Mujer, 1995 (Beijing)

Se comprobó que, a pesar de las medidas adoptadas, persistían los obstáculos para lograr la igualdad de oportunidades y derechos de las mujeres, los Estados

adoptaron la Plataforma de Acción, la misma que contiene una serie de medidas específicas que obligatoriamente debían ser implementadas por los Estados en los quince años posteriores a la Conferencia (Facio, 2011, p. 10). En la Plataforma de Acción de Beijing se determinaron 12 esferas principales para la adopción de medidas urgentes encaminadas a alcanzar los objetivos de igualdad, desarrollo y paz; una de dichas esferas era la relacionada con la violencia contra la mujer. La expresión "violencia contra la mujer" se refiere a todo acto de violencia basado en el género que tiene como resultado posible o real un daño físico, sexual o psicológico, incluidas las amenazas, la coerción o la privación arbitraria de la libertad, ya sea que ocurra en la vida pública o en la privada. Subrayó que la violencia contra la mujer es a la vez una violación de los derechos humanos de las mujeres y un obstáculo para el pleno disfrute de todos los derechos humanos por parte de las mujeres. La esfera principal de preocupación de la Plataforma de Acción de Beijing sobre la violencia contra la mujer comprende tres objetivos estratégicos:

- a) Adoptar medidas integradas para prevenir y eliminar la violencia contra la mujer;
- b) Estudiar las causas y las consecuencias de la violencia contra la mujer y la eficacia de las medidas de prevención;
- c) Eliminar la trata de mujeres y prestar asistencia a las víctimas. En varias otras esferas de particular preocupación también se contemplaba a la violencia contra la mujer. Esta Conferencia desarrolló las medidas en el marco de lo estipulado por la Convención sobre la eliminación de todas las formas de discriminación contra la mujer, por lo que puede decirse que es la Conferencia sobre la mujer que más explícitamente ha planteado sus temas desde un enfoque de género y de derechos humanos (Facio, 2011, p. 10).

Conferencia Mundial de Derechos Humanos (Viena, 1993)

En la Declaración y Programa de Acción de Viena se afirmó la universalidad de los derechos de la mujer como derechos humanos y se hizo un llamamiento a la eliminación de la violencia contra ellas (NNUU, 2006, p. 11). En efecto, se reconoce por primera vez a los derechos de las mujeres y de las niñas como parte integrante de los derechos humanos: "Los derechos humanos de la mujer y de la niña son parte inalienable, integrante e indivisible de los derechos humanos universales." Además, la

Declaración señala en su párrafo 18 que “La violencia y todas las formas de acoso y explotación sexuales, en particular las derivadas de prejuicios culturales y de la trata internacional de personas, son incompatibles con la dignidad y la valía de la persona humana y deben ser eliminadas”. En esta Conferencia, la violencia contra las mujeres quedó en la agenda de derechos humanos como una violación a los mismos dejando de clasificarse como crimen común o acto privado. Es más, la violencia contra las mujeres en conflictos armados se identificaba tanto como violación a los derechos humanos como a la legislación humanitaria, incluyendo el hostigamiento y explotación sexual y la trata de mujeres (Facio, 2011, p. 17). La Conferencia de Viena además significó un impulso importante para que, en ese mismo año, la Asamblea General de Naciones Unidas adoptara la Declaración sobre la Eliminación de la Violencia contra la Mujer (NNUU, 2006, p.11). Con esta Conferencia se obtuvieron logros importantes como que la violencia contra las mujeres ya nunca más se considerara un asunto privado y que el poderoso discurso de los derechos humanos recayera también sobre los asuntos de los derechos de las mujeres; con todo lo cual quedó patente que, para el derecho internacional, el sujeto mujer es un ser humano con sentido y fines propios, autónoma y depositaria de la misma dignidad que se le atribuye al hombre (Facio, 2011, p. 18). Esta Conferencia fue de importancia pues su Declaración y Programa de Acción afirman que: “La violencia y todas las formas de acoso y explotación sexuales, en particular las derivadas de prejuicios culturales y de la trata internacional de personas, son incompatibles con la dignidad y la valía de la persona humana y deben ser eliminadas”. La Conferencia Mundial de Derechos Humanos subraya en especial la importancia de la labor destinada a eliminar la violencia contra la mujer en la vida pública y privada, a eliminar todas las formas de acoso sexual, la explotación y la trata de mujeres, a eliminar los prejuicios sexistas en la administración de la justicia y a erradicar cualesquiera conflictos que puedan surgir entre los derechos de la mujer y las consecuencias perjudiciales de ciertas prácticas tradicionales o costumbres, de prejuicios culturales y del extremismo religioso. También como resultado de la Conferencia de Viena, la Comisión de Derechos Humanos de las Naciones Unidas designó en 1994 una Relatora Especial sobre la violencia contra la mujer, sus causas y consecuencias. Ese mandato creó un mecanismo institucional para hacer periódicamente un examen a fondo sobre la violencia contra la mujer en todo el mundo y presentar el correspondiente informe.

Cumbre del Milenio

En la Cumbre del Milenio, celebrada en el año 2000, los Jefes de Estado y de Gobierno resolvieron luchar contra todas las formas de violencia contra la mujer y aplicar la Convención sobre la eliminación de todas las formas 74 de discriminación contra la mujer. La Cumbre Mundial de 2005 subrayó la urgencia de eliminar todas las formas de discriminación y violencia contra la mujer y la niña y señaló el vínculo entre dicha eliminación y el logro de los Objetivos de Desarrollo del Milenio.

Sistema Universal de protección de Derechos Humanos – Organización Naciones Unidas.

El derecho internacional de los derechos humanos cuenta con un cuerpo jurídico que se encuentra en permanente evolución y es cada vez más sensible a las realidades de las mujeres. Sobre el particular, la Organización de las Naciones Unidas y las organizaciones de mujeres de todo el mundo han cumplido un rol protagónico en resaltar la violencia contra la mujer como objeto de preocupación. Por su parte, la Corte Interamericana de Derechos Humanos sostiene esta idea al decir que “el corpus juris del Derecho Internacional de los Derechos Humanos está formado por un conjunto de instrumentos internacionales de contenido y efectos jurídicos variados (tratados, convenios, 47 resoluciones y declaraciones). (CIDH, 2013)

Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos y Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales.

Ambos son tratados internacionales multilaterales que reconocen derechos humanos. El primero reconoce derechos civiles y políticos mientras que el segundo reconoce derechos económicos, sociales y culturales. Se adoptaron por separado en virtud a una decisión de orden política. Sin embargo, tanto los derechos civiles y políticos como los económicos, sociales y culturales tienen un carácter de indivisible e interdependiente por lo cual no existe jerarquía entre ellos. Estos tratados contienen derechos humanos de carácter general aplicables a todos los seres humanos. En tal virtud, también son aplicables a las personas que sufren violencia basada en género (cuando se vulnera la integridad física, la vida, la salud, entre otros).

Convención sobre la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra la Mujer – CEDAW.

La CEDAW define la discriminación contra la mujer sobre la base de la igualdad del hombre y la mujer, de los derechos humanos y las libertades fundamentales en las esferas política, económica, social, cultural y civil o cualquier otra esfera y especifica que cada Estado debe tomar medidas legislativas y administrativas necesarias para prevenir, investigar y castigar la discriminación hacia las mujeres.

La Convención no hace referencia explícita en su texto a la violencia contra la mujer, aunque en el artículo 6° aborda de manera puntual lo referente a la adopción de medidas para suprimir la problemática de trata de mujeres. En ese contexto, se remarca que el Comité CEDAW ha dejado en claro que la definición de discriminación contra la mujer incluye la violencia dirigida contra la mujer. Por ello, cabe mencionar que el Comité CEDAW, órgano establecido para supervisar la aplicación de este instrumento internacional, en marco a lo dispuesto en el artículo 21° de la CEDAW, puede hacer sugerencias y recomendaciones de carácter general basadas en el examen de los informes y de los datos transmitidos por los Estados Partes. A diferencia de la Convención de CEDAW, las recomendaciones generales no son vinculantes para los Estados partes; sin embargo, tienen carácter de soft law que ayuda con la interpretación del articulado del tratado en cuestión o para el accionar del Estado en materia de derechos de las mujeres o para llenar de contenido los derechos humanos específicos en mujeres. Es importante destacar, asimismo, que el Comité CEDAW sugirió a los “Estados Partes que, al examinar sus leyes y políticas, y al presentar informes de conformidad con la Convención tuviesen en cuenta las siguientes observaciones del Comité con respecto a la violencia contra la mujer”, dada su validez política y ética. Así, la Recomendación General N° 12 “La violencia contra la mujer”, recomienda a los Estados que incluyan en sus informes periódicos, información sobre la legislación vigente para proteger a la mujer de la frecuencia de cualquier tipo de violencia en la vida cotidiana (la violencia sexual, malos tratos en el ámbito familiar, acoso sexual, etc.).

Tres años después, la Recomendación General N° 19 “La violencia contra la mujer”, reconoce que la definición de discriminación contra la mujer incluye “la violencia basada en el sexo, es decir, la violencia dirigida contra la mujer porque es

mujer o que la afecta en forma desproporcionada. Incluye actos que infligen daños o sufrimientos de índole física, mental o sexual, amenazas de cometer esos actos, coacción y otras formas de privación de la 56 libertad”. Esta Recomendación General, además, señala que “la violencia contra la mujer, que menoscaba o anula el goce de sus derechos humanos y sus libertades fundamentales en virtud del derecho internacional o de los diversos convenios de derechos humanos, constituye discriminación, como la define el artículo 1° de la Convención”.

Estatuto de Roma de la Corte Penal Internacional

El Estatuto de Roma tipifica como crímenes de lesa humanidad, crímenes de guerra y componentes del genocidio a diversas formas de violencia sexual: la violación, la esclavitud sexual, la prostitución forzada, el embarazo forzado, la esterilización forzada y otras formas de violencia sexual de gravedad comparable. Es el primer tratado internacional de alcance general que incorpora una mención expresa al término género, aun cuando no llega a tener un significado distinto de sexo. Afirma en el artículo 7 inciso 3 que “A los efectos del presente Estatuto se entenderá que el término "género" se refiere a los dos sexos, masculino y femenino, en el contexto de la sociedad. El término "género" no tendrá más acepción que la que antecede”. Este Estatuto, además, introduce el término “Violencia por razones de género”, para distinguirlo de la violencia sexual y la violencia contra los niños, junto con las cuales constituyen temas considerados especialmente relevantes para la actuación fiscal como lo recoge el artículo 42° numeral 9, que dispone que el Fiscal nombrará asesores jurídicos especialistas en esos temas. Afirma además que el Fiscal adoptará medidas adecuadas para asegurar la eficacia de la investigación y el enjuiciamiento de los crímenes de la competencia de la Corte. A esos efectos, respetará los intereses y las circunstancias personales de víctimas y testigos y tendrá en cuenta la naturaleza de los crímenes, en particular los de violencia sexual, violencia por razones de género y violencia contra los niños (artículo 54).

Posteriormente, señala que la Corte adoptará las medidas adecuadas para proteger la seguridad, el bienestar físico y psicológico, la dignidad y la vida privada de las víctimas y los testigos. Con este fin, la Corte tendrá en cuenta todos los factores pertinentes, incluidos la edad, el género, definido en el párrafo 3 del artículo 2, y la salud, así como la índole del crimen, en particular cuando éste entrañe violencia sexual

o por razones de género o violencia contra niños y niñas (artículo 68). Estas disposiciones son importantes porque es el primer tribunal penal de carácter universal, permanente e independiente para el juzgamiento de los crímenes de guerra, agresión, lesa humanidad y genocidio.

Sistema Interamericano de Protección de Derechos Humanos (OEA) - Convención Americana sobre Derechos Humanos

Esta Convención establece la obligación de los Estados de respetar los derechos y libertades en ellas reconocidos, así como su deber de adoptar las disposiciones de derecho interno que sean necesarios para hacer efectivo el goce de tales derechos y define los derechos y libertades protegidos.

Artículo 4. Numeral 1.

Toda persona tiene derecho a que se respete su vida. Este derecho estará protegido por la ley y, en general, a partir del momento de la concepción. Nadie puede ser privado de la vida arbitrariamente.

Artículo 5. Numeral 1.

Toda persona tiene derecho a que se respete su integridad física, psíquica y moral.

Convención Interamericana para Prevenir, Sancionar y Erradicar la Violencia contra la Mujer (Belem do Para).

Esta Convención reconoce que la violencia contra las mujeres “es una ofensa a la dignidad humana y una manifestación de las relaciones de poder históricamente desiguales entre mujeres y hombres”, y la define como “cualquier acción o conducta, basada en su género, que cause muerte, daño o sufrimiento físico, sexual o psicológico a la mujer, tanto en el ámbito público como en el privado.” (Artículo 1°).

Señala además que constituye violencia contra la mujer tanto la violencia física como la sexual y la psicológica, que se produzca en el ámbito familiar o de las

relaciones interpersonales, en la comunidad o por acción o tolerancia del Estado, como lo señala el artículo 2°:

- a) que tenga lugar dentro de la familia o unidad doméstica o en cualquier otra relación interpersonal, ya sea que el agresor comparta o haya compartido el mismo domicilio que la mujer, y que comprende, entre otros, violación, maltrato y abuso sexual;
- b) que tenga lugar en la comunidad y sea perpetrada por cualquier persona y que comprende, entre otros, violación, abuso sexual, tortura, trata de personas, prostitución forzada, secuestro y acoso sexual en el lugar de trabajo, así como en instituciones educativas, establecimientos de salud o cualquier otro lugar, y
- c) que sea perpetrada o tolerada por el Estado o sus agentes, donde quiera que ocurra.

Otro aspecto a destacar es la referencia directa al derecho de todas las mujeres a una vida libre de violencia, tanto en el ámbito público como en el privado (Artículo 3°), el que incluye el derecho de la mujer a estar libre de toda forma de discriminación y a ser valorada y educada libre de patrones estereotipados de comportamiento y prácticas sociales y culturales basadas en conceptos de inferioridad o subordinación (Artículo 6°).

Señala el Secretario General de las Naciones Unidas que, además de la Convención Belém do Pará, otros tratados regionales abordan la problemática de la violencia contra la mujer como el Protocolo de la Carta Africana de Derechos Humanos y de los Pueblos relativo a los derechos de la mujer en África, y la Convención sobre la prevención y la lucha contra la trata de mujeres y niños con fines de prostitución adoptada por la Asociación del Asia Meridional para la Cooperación Regional. Indica también que las iniciativas regionales recogen los estándares internacionales vigentes y a veces los amplían; como sucede con el instrumento africano, que extendió la definición contenida en la Declaración sobre la eliminación de la violencia contra la mujer al incluir dentro de su ámbito a la violencia o el daño de carácter económico, y en el caso de la Convención Belém do Pará se definió y afirmó el derecho de las mujeres a una vida libre de violencia y se puso de relieve el vínculo entre la violencia y el goce de todos los demás derechos.

Violencia Contra las mujeres en el Transporte Público – Banco Mundial; El transporte público es esencial para acceder a empleos y servicios. Sin embargo, muchas mujeres no pueden aprovechar plenamente las oportunidades que ofrece el transporte público, o se abstienen de usarlo por completo, del miedo a experimentar violencia de género durante su viaje. De hecho, alrededor del 80% de las mujeres temen sufrir hostigamiento en los vehículos de transporte público o en las terminales, y la mayoría dice sentirse más segura en la calle que en el transporte público.

Para crear conciencia, El Banco Mundial y la Asociación Internacional de Transporte Público, han unido fuerzas para lanzar la campaña “Transporte Público para mi” o #PT4ME.

Programa “Ciudad Chévere”, Unión de las Ciudades Capitales de Iberoamérica, el mismo que describe como algunas ciudades de América Latina y más allá están empezando a abordar la violencia de género en sus sistemas de transporte público. Ciudad Chévere, es un programa que busca visibilizar e integrar a toda la comunidad iberoamericana, dando a conocer los aspectos más positivos de las múltiples culturas que conforman dicha comunidad. De ahí su nombre y su objetivo, que es tender puentes y dar a conocer su amplia diversidad social.

GUÍA DE ENCUESTA

I. Datos generales

- Edad
- Distrito donde reside
- Grado de instrucción
- Usa el Metropolitano y con qué frecuencia
- Horario con que usa el Metropolitano con frecuencia
- ¿Usas algún otro medio de transporte público? Especifique

II. Preguntas

1. ¿Has sido víctima o testigo presencial de algún tipo de acoso de violencia de género en el transporte público?
 - Si
 - No
2. ¿En general, cómo reacciona usted ante los casos de violencia de género en el transporte público?
 - No avisa o no hace nada
 - Toma alguna acción o actúa contra el agresor (golpe, grito, silbido)
 - Avisa de lo sucedido a alguna autoridad o al chofer
 - Avisa a otro pasajero
 - Realiza una denuncia
3. ¿En caso de dar aviso, generalmente cual ha sido las reacciones de las personas?
 - Se involucraron acompañando a la víctima
 - Se involucraron actuando frente al agresor
 - No se involucraron (No actuaron)
4. ¿Cómo han influenciado estas experiencias en su comportamiento al viajar?
 - No ha influenciado
 - Ha cambiado de modo de transporte (bus, tren, taxi, bicicleta pública o propia, caminar, carro)
 - Evita viajar sola
 - Lleva un objeto de defensa personal (gas pimienta)
5. Para mejorar la situación ¿Qué acciones deberían implementarse? - (Escoge dos opciones)
 - Equipo de cámaras y monitoreo en buses, estaciones, metros, paraderos, etc.
 - Mejorar iluminación en paradas
 - Mayor control policial o personal de seguridad
 - Vagones y/o buses solo para mujeres en horas puntas
6. ¿Conoce usted como denunciar el acoso en el transporte público?
 - Si
 - No

7. ¿Ha escuchado de los vagones/ buses para mujeres en el transporte público implementados en otros países?
 - Si
 - No
8. ¿Si su respuesta anterior fue si, especifique?
9. ¿Estarías de acuerdo con la implementación de estos vagones/ buses solo para mujeres en horas puntas en el transporte público en el Perú?
 - Si
 - No
10. ¿Especifique su respuesta anterior?

RESUMEN DE ENCUESTAS REALIZADAS

Nº	Género del informante:	¿Cuántos años tiene cumplidos?	Distrito donde reside	¿Cuál es su nivel de estudios?	¿Usa el Metropolitano?	Si la respuesta anterior fue si, ¿Con que frecuencia lo usas?	¿Usas algún otro medio de transporte público? Especifique	Hora en la que más usa el Metropolitano o algún otro transporte público:
1	Femenino	18 años	San Martín de Porres	Pregrado	Sí	Diario	Bus	07:00
2	Femenino	27 años	Rímac	Postgrado	Sí	Ocasional	Bus	18:00
3	Femenino	18 años	San Martín de Porres	Pregrado	Sí	Semanal	Corredor amarillo	08:00
4	Femenino	18 años	San Martín de Porres	Pregrado	Sí	Diario	Taxi	07:00
5	Femenino	18 años	San Martín de Porres	Secundaria completa	Sí	Diario	Taxi	07:00
6	Femenino	19 años	Rímac	Pregrado	Sí	Mensual	Bus	18:00
7	Femenino	19 años	Pueblo Libre	Pregrado	Sí	Mensual	Bus	18:00
8	Femenino	19 años	Rímac	Pregrado	Sí	Diario	Corredor amarillo	07:00
9	Femenino	19 años	San Juan de Miraflores	Pregrado	Sí	Semanal	Taxi	07:00
10	Femenino	26 años	Chorrillos	Postgrado	Sí	Ocasional	Bus	07:00
11	Femenino	27 años	Jesús María	Postgrado	Sí	Mensual	Corredor amarillo	08:00
12	Femenino	21 años	Jesús María	Pregrado	Sí	Mensual	Bus	16:00
13	Femenino	21 años	San Martín de Porres	Pregrado	Sí	Semanal	Bus	12:00
14	Femenino	28 años	Rímac	Postgrado	Sí	Diario	Taxi	18:00
15	Femenino	28 años	Jesús María	Postgrado	Sí	Mensual	Auto	10:00
16	Femenino	22 años	San Martín de Porres	Secundaria completa	Sí	Mensual	Colectivo	06:00
17	Femenino	22 años	Chorrillos	Pregrado	Sí	Diario	Corredor amarillo	18:00
18	Femenino	23 años	Miraflores	Pregrado	Sí	Cada 15 días	Bus	21:00
19	Femenino	28 años	Chorrillos	Postgrado	Sí	Semanal	Bus	12:00
20	Femenino	23 años	Rímac	Pregrado	Sí	Diario	Bus	07:00
21	Femenino	25 años	San Martín de Porres	Postgrado	Sí	Diario	Bus	18:00
22	Femenino	27 años	San Juan de Lurigancho	Postgrado	Sí	Mensual	Tren	18:00

23	Femenino	27 años	Los Olivos	Postgrado	Sí	Diario	Bus	07:00
24	Femenino	26 años	Rímac	Postgrado	Sí	Diario	Corredor azul	08:00
25	Femenino	24 años	Los Olivos	Pregrado	Sí	Diario	Bus	16:00
26	Femenino	27 años	Jesús María	Postgrado	Sí	Mensual	Bus	16:00
27	Femenino	25 años	San Martín de Porres	Pregrado	Sí	Mensual	Bus	19:00
28	Femenino	25 años	Santa Anita	Pregrado	Sí	Ocasional	Bus	09:00
29	Femenino	25 años	San Martín de Porres	Pregrado	Sí	Diario	Bus	07:00
30	Femenino	25 años	Chorrillos	Postgrado	Sí	Diario	Bus	21:00
31	Femenino	25 años	San Luis	Pregrado	Sí	Semanal	Bus	17:00
32	Femenino	26 años	San Martín de Porres	Pregrado	Sí	Diario	Bus	18:00
33	Femenino	26 años	San Martín de Porres	Postgrado	Sí	Semanal	Bus	06:00
34	Femenino	26 años	Ate Vitarte	Pregrado	Sí	Mensual	Corredor azul	18:00
35	Femenino	26 años	Independencia	Postgrado	Sí	Diario	Bus	18:00
36	Femenino	26 años	Jesús María	Postgrado	Sí	Semanal	Colectivo	08:00
37	Femenino	26 años	San Martín de Porres	Secundaria completa	Sí	Diario	Bus	07:00
38	Femenino	26 años	Rímac	Pregrado	Sí	Diario	Bus	08:00
39	Femenino	26 años	Ate Vitarte	Postgrado	Sí	Semanal	Bus	14:00
40	Femenino	27 años	San Martín de Porres	Secundaria completa	Sí	Diario	Taxi	07:00
41	Femenino	27 años	Villa El Salvador	Secundaria completa	Sí	Diario	Colectivo	07:00
42	Femenino	21 años	Chorrillos	Secundaria completa	Sí	Diario	Bus	17:00
43	Femenino	27 años	Lurín	Secundaria completa	Sí	ocasional	Tren	06:00
44	Femenino	27 años	San Juan de Miraflores	Pregrado	Sí	ocasional	Tren	17:00
45	Femenino	28 años	Chorrillos	Secundaria completa	Sí	Mensual	Bus	10:00
46	Femenino	28 años	Chorrillos	Pregrado	Sí	Diario	Bus	18:00
47	Femenino	28 años	Rímac	Secundaria completa	Sí	Semanal	Bus	09:00
48	Femenino	28 años	Villa El Salvador	Postgrado	Sí	Mensual	Tren	07:00
49	Femenino	21 años	Chorrillos	Pregrado	Sí	Semanal	Bus	07:00
50	Femenino	22 años	San Martín de Porres	Secundaria completa	Sí	Semanal	Bus	09:00

Fuente: Trabajo de campo autores de tesis.

Elaboración: Autores de la tesis.

N°	1. ¿Has sido víctima o testigo presencial de algún tipo de acoso de violencia de género en el transporte público?	2. ¿En general, como reacciona usted ante los casos de violencia de género en el transporte público?	3. ¿En caso de dar aviso, generalmente cual ha sido las reacciones de las personas?	4. ¿Como han influenciado estas experiencias en su comportamiento al viajar?	5. ¿Para mejorar la situación ¿Qué acciones deberían implementarse? - (Escoge dos opciones)
1	Sí	Toma alguna acción o actúa contra el agresor (golpe, grito, silbido)	Se involucraron acompañando a la víctima	Ha cambiado de modo de transporte (bus, tren, taxi, bicicleta pública o propia, caminar, carro)	Equipo de cámaras y monitoreo en buses, estaciones, metros, paraderos, etc. y Mejorar iluminación en paradas
2	Sí	Toma alguna acción o actúa contra el agresor (golpe, grito, silbido)	No se involucraron (No actuaron)	Ha cambiado de modo de transporte (bus, tren, taxi, bicicleta pública o propia, caminar, carro)	Equipo de cámaras y monitoreo en buses, estaciones, metros, paraderos, etc. y Mayor control policial o personal de seguridad
3	Sí	Toma alguna acción o actúa contra el agresor (golpe, grito, silbido)	No se involucraron (No actuaron)	Ha cambiado de modo de transporte (bus, tren, taxi, bicicleta pública o propia, caminar, carro)	Equipo de cámaras y monitoreo en buses, estaciones, metros, paraderos, etc. y Mayor control policial o personal de seguridad
4	Sí	Toma alguna acción o actúa contra el agresor (golpe, grito, silbido)	No se involucraron (No actuaron)	Lleva un objeto de defensa personal (gas pimienta)	Equipo de cámaras y monitoreo en buses, estaciones, metros, paraderos, etc. y Mejorar iluminación en paradas
5	Sí	Avisa de lo sucedido a alguna autoridad o al chofer	Se involucraron actuando frente al agresor	Ha cambiado de modo de transporte (bus, tren, taxi, bicicleta pública o propia, caminar, carro)	Equipo de cámaras y monitoreo en buses, estaciones, metros, paraderos, etc. y Mayor control policial o personal de seguridad
6	No	Toma alguna acción o actúa contra el agresor (golpe, grito, silbido)	No se involucraron (No actuaron)	No ha influenciado	Mejorar iluminación en paradas y Mayor control policial o personal de seguridad
7	Sí	Toma alguna acción o actúa contra el agresor (golpe, grito, silbido)	Se involucraron acompañando a la víctima	Ha cambiado de modo de transporte (bus, tren, taxi, bicicleta pública o propia, caminar, carro)	Equipo de cámaras y monitoreo en buses, estaciones, metros, paraderos, etc. y Mayor control policial o personal de seguridad
8	Sí	Toma alguna acción o actúa contra el agresor (golpe, grito, silbido)	No se involucraron (No actuaron)	Ha cambiado de modo de transporte (bus, tren, taxi, bicicleta pública o propia, caminar, carro)	Equipo de cámaras y monitoreo en buses, estaciones, metros, paraderos, etc. y Mejorar iluminación en paradas
9	Sí	Avisa de lo sucedido a alguna autoridad o al chofer	No se involucraron (No actuaron)	No ha influenciado	Equipo de cámaras y monitoreo en buses, estaciones, metros, paraderos, etc. y Mayor control policial o personal de seguridad

10	Sí	Avisa de lo sucedido a alguna autoridad o al chofer	No se involucraron (No actuaron)	No ha influenciado	Equipo de cámaras y monitoreo en buses, estaciones, metros, paraderos, etc. y Mayor control policial o personal de seguridad
11	Sí	Toma alguna acción o actúa contra el agresor (golpe, grito, silbido)	No se involucraron (No actuaron)	Ha cambiado de modo de transporte (bus, tren, taxi, bicicleta pública o propia, caminar, carro)	Equipo de cámaras y monitoreo en buses, estaciones, metros, paraderos, etc. y Vagones y/o buses solo para mujeres en horas punta
12	Sí	Toma alguna acción o actúa contra el agresor (golpe, grito, silbido)	Se involucraron acompañando a la víctima	Ha cambiado de modo de transporte (bus, tren, taxi, bicicleta pública o propia, caminar, carro)	Equipo de cámaras y monitoreo en buses, estaciones, metros, paraderos, etc. y Vagones y/o buses solo para mujeres en horas punta
13	Sí	No avisa o no hace nada	No se involucraron (No actuaron)	No ha influenciado	Mayor control policial o personal de seguridad y Vagones y/o buses solo para mujeres en horas punta
14	Sí	Toma alguna acción o actúa contra el agresor (golpe, grito, silbido)	No se involucraron (No actuaron)	Lleva un objeto de defensa personal (gas pimienta)	Equipo de cámaras y monitoreo en buses, estaciones, metros, paraderos, etc. y Vagones y/o buses solo para mujeres en horas punta
15	Sí	Toma alguna acción o actúa contra el agresor (golpe, grito, silbido)	Se involucraron actuando frente al agresor	Ha cambiado de modo de transporte (bus, tren, taxi, bicicleta pública o propia, caminar, carro)	Equipo de cámaras y monitoreo en buses, estaciones, metros, paraderos, etc. y Mayor control policial o personal de seguridad
16	No	Toma alguna acción o actúa contra el agresor (golpe, grito, silbido)	Se involucraron acompañando a la víctima	Ha cambiado de modo de transporte (bus, tren, taxi, bicicleta pública o propia, caminar, carro)	Equipo de cámaras y monitoreo en buses, estaciones, metros, paraderos, etc. y Mejorar iluminación en paradas
17	Sí	No avisa o no hace nada	No se involucraron (No actuaron)	Ha cambiado de modo de transporte (bus, tren, taxi, bicicleta pública o propia, caminar, carro)	Equipo de cámaras y monitoreo en buses, estaciones, metros, paraderos, etc. y Vagones y/o buses solo para mujeres en horas punta
18	Sí	Toma alguna acción o actúa contra el agresor (golpe, grito, silbido)	Se involucraron actuando frente al agresor	Ha cambiado de modo de transporte (bus, tren, taxi, bicicleta pública o propia, caminar, carro)	Equipo de cámaras y monitoreo en buses, estaciones, metros, paraderos, etc. y Mejorar iluminación en paradas
19	Sí	Avisa de lo sucedido a alguna autoridad o al chofer	No se involucraron (No actuaron)	Ha cambiado de modo de transporte (bus, tren, taxi, bicicleta pública o propia, caminar, carro)	Equipo de cámaras y monitoreo en buses, estaciones, metros, paraderos, etc. y Mejorar iluminación en paradas

20	Sí	Avisa de lo sucedido a alguna autoridad o al chofer	No se involucraron (No actuaron)	Ha cambiado de modo de transporte (bus, tren, taxi, bicicleta pública o propia, caminar, carro)	Equipo de cámaras y monitoreo en buses, estaciones, metros, paraderos, etc. y Vagones y/o buses solo para mujeres en horas puntas
21	Sí	Toma alguna acción o actúa contra el agresor (golpe, grito, silbido)	Se involucraron acompañando a la víctima	Ha cambiado de modo de transporte (bus, tren, taxi, bicicleta pública o propia, caminar, carro)	Equipo de cámaras y monitoreo en buses, estaciones, metros, paraderos, etc. y Mejorar iluminación en paradas
22	No	Toma alguna acción o actúa contra el agresor (golpe, grito, silbido)	No se involucraron (No actuaron)	Evita viajar sola	Equipo de cámaras y monitoreo en buses, estaciones, metros, paraderos, etc. y Mejorar iluminación en paradas
23	No	Toma alguna acción o actúa contra el agresor (golpe, grito, silbido)	No se involucraron (No actuaron)	Ha cambiado de modo de transporte (bus, tren, taxi, bicicleta pública o propia, caminar, carro)	Equipo de cámaras y monitoreo en buses, estaciones, metros, paraderos, etc. y Vagones y/o buses solo para mujeres en horas puntas
24	Sí	Toma alguna acción o actúa contra el agresor (golpe, grito, silbido)	Se involucraron actuando frente al agresor	Evita viajar sola	Equipo de cámaras y monitoreo en buses, estaciones, metros, paraderos, etc. y Mejorar iluminación en paradas
25	Sí	Avisa de lo sucedido a alguna autoridad o al chofer	Se involucraron actuando frente al agresor	Evita viajar sola	Equipo de cámaras y monitoreo en buses, estaciones, metros, paraderos, etc. y Mejorar iluminación en paradas
26	Sí	Toma alguna acción o actúa contra el agresor (golpe, grito, silbido)	Se involucraron actuando frente al agresor	Evita viajar sola	Equipo de cámaras y monitoreo en buses, estaciones, metros, paraderos, etc. y Mejorar iluminación en paradas
27	Sí	Toma alguna acción o actúa contra el agresor (golpe, grito, silbido)	No se involucraron (No actuaron)	Ha cambiado de modo de transporte (bus, tren, taxi, bicicleta pública o propia, caminar, carro)	Equipo de cámaras y monitoreo en buses, estaciones, metros, paraderos, etc. y Mejorar iluminación en paradas
28	Sí	Avisa a otro pasajero	No se involucraron (No actuaron)	Evita viajar sola	Equipo de cámaras y monitoreo en buses, estaciones, metros, paraderos, etc. y Mejorar iluminación en paradas
29	Sí	Toma alguna acción o actúa contra el agresor (golpe, grito, silbido)	No se involucraron (No actuaron)	Ha cambiado de modo de transporte (bus, tren, taxi, bicicleta pública o propia, caminar, carro)	Equipo de cámaras y monitoreo en buses, estaciones, metros, paraderos, etc. y Mayor control policial o personal de seguridad

30	No	Toma alguna acción o actúa contra el agresor (golpe, grito, silbido)	No se involucraron (No actuaron)	Ha cambiado de modo de transporte (bus, tren, taxi, bicicleta pública o propia, caminar, carro)	Equipo de cámaras y monitoreo en buses, estaciones, metros, paraderos, etc. y Vagones y/o buses solo para mujeres en horas puntas
31	Sí	Toma alguna acción o actúa contra el agresor (golpe, grito, silbido)	Se involucraron actuando frente al agresor	Ha cambiado de modo de transporte (bus, tren, taxi, bicicleta pública o propia, caminar, carro)	Equipo de cámaras y monitoreo en buses, estaciones, metros, paraderos, etc. y Mayor control policial o personal de seguridad
32	Sí	Toma alguna acción o actúa contra el agresor (golpe, grito, silbido)	Se involucraron actuando frente al agresor	Ha cambiado de modo de transporte (bus, tren, taxi, bicicleta pública o propia, caminar, carro)	Equipo de cámaras y monitoreo en buses, estaciones, metros, paraderos, etc. y Mayor control policial o personal de seguridad
33	Sí	Avisa de lo sucedido a alguna autoridad o al chofer	Se involucraron actuando frente al agresor	Evita viajar sola	Equipo de cámaras y monitoreo en buses, estaciones, metros, paraderos, etc. y Mayor control policial o personal de seguridad
34	Sí	Realiza una denuncia	Se involucraron actuando frente al agresor	Ha cambiado de modo de transporte (bus, tren, taxi, bicicleta pública o propia, caminar, carro)	Equipo de cámaras y monitoreo en buses, estaciones, metros, paraderos, etc. y Mayor control policial o personal de seguridad
35	Sí	Toma alguna acción o actúa contra el agresor (golpe, grito, silbido)	Se involucraron actuando frente al agresor	Evita viajar sola	Equipo de cámaras y monitoreo en buses, estaciones, metros, paraderos, etc. y Mayor control policial o personal de seguridad
36	Sí	Avisa de lo sucedido a alguna autoridad o al chofer	Se involucraron actuando frente al agresor	Ha cambiado de modo de transporte (bus, tren, taxi, bicicleta pública o propia, caminar, carro)	Equipo de cámaras y monitoreo en buses, estaciones, metros, paraderos, etc. y Vagones y/o buses solo para mujeres en horas puntas
37	Sí	Toma alguna acción o actúa contra el agresor (golpe, grito, silbido)	No se involucraron (No actuaron)	Ha cambiado de modo de transporte (bus, tren, taxi, bicicleta pública o propia, caminar, carro)	Equipo de cámaras y monitoreo en buses, estaciones, metros, paraderos, etc. y Mayor control policial o personal de seguridad
38	Sí	Avisa de lo sucedido a alguna autoridad o al chofer	No se involucraron (No actuaron)	Evita viajar sola	Equipo de cámaras y monitoreo en buses, estaciones, metros, paraderos, etc. y Mayor control policial o personal de seguridad
39	Sí	Toma alguna acción o actúa contra el agresor (golpe, grito, silbido)	Se involucraron acompañando a la víctima	Evita viajar sola	Equipo de cámaras y monitoreo en buses, estaciones, metros, paraderos, etc. y Vagones y/o buses solo para mujeres en horas puntas

40	Sí	Avisa de lo sucedido a alguna autoridad o al chofer	Se involucraron acompañando a la víctima	Evita viajar sola	Equipo de cámaras y monitoreo en buses, estaciones, metros, paraderos, etc. y Mayor control policial o personal de seguridad
41	Sí	Toma alguna acción o actúa contra el agresor (golpe, grito, silbido)	No se involucraron (No actuaron)	No ha influenciado	Equipo de cámaras y monitoreo en buses, estaciones, metros, paraderos, etc. y Vagones y/o buses solo para mujeres en horas punta
42	Sí	Toma alguna acción o actúa contra el agresor (golpe, grito, silbido)	Se involucraron actuando frente al agresor	Ha cambiado de modo de transporte (bus, tren, taxi, bicicleta pública o propia, caminar, carro)	Mejorar iluminación en paradas y Vagones y/o buses solo para mujeres en horas punta
43	Sí	Toma alguna acción o actúa contra el agresor (golpe, grito, silbido)	Se involucraron actuando frente al agresor	Ha cambiado de modo de transporte (bus, tren, taxi, bicicleta pública o propia, caminar, carro)	Equipo de cámaras y monitoreo en buses, estaciones, metros, paraderos, etc. y Vagones y/o buses solo para mujeres en horas punta
44	Sí	Toma alguna acción o actúa contra el agresor (golpe, grito, silbido)	No se involucraron (No actuaron)	No ha influenciado	Equipo de cámaras y monitoreo en buses, estaciones, metros, paraderos, etc. y Vagones y/o buses solo para mujeres en horas punta
45	Sí	No avisa o no hace nada	No se involucraron (No actuaron)	Ha cambiado de modo de transporte (bus, tren, taxi, bicicleta pública o propia, caminar, carro)	Mayor control policial o personal de seguridad y Vagones y/o buses solo para mujeres en horas punta
46	Sí	Toma alguna acción o actúa contra el agresor (golpe, grito, silbido)	Se involucraron actuando frente al agresor	Ha cambiado de modo de transporte (bus, tren, taxi, bicicleta pública o propia, caminar, carro)	Equipo de cámaras y monitoreo en buses, estaciones, metros, paraderos, etc. y Vagones y/o buses solo para mujeres en horas punta
47	Sí	Toma alguna acción o actúa contra el agresor (golpe, grito, silbido)	Se involucraron actuando frente al agresor	Ha cambiado de modo de transporte (bus, tren, taxi, bicicleta pública o propia, caminar, carro)	Equipo de cámaras y monitoreo en buses, estaciones, metros, paraderos, etc. y Mayor control policial o personal de seguridad
48	No	Avisa de lo sucedido a alguna autoridad o al chofer	Se involucraron acompañando a la víctima	Evita viajar sola	Equipo de cámaras y monitoreo en buses, estaciones, metros, paraderos, etc. y Vagones y/o buses solo para mujeres en horas punta
49	Sí	Toma alguna acción o actúa contra el agresor (golpe, grito, silbido)	Se involucraron acompañando a la víctima	Evita viajar sola	Equipo de cámaras y monitoreo en buses, estaciones, metros, paraderos, etc. y Vagones y/o buses solo para mujeres en horas punta
50	Sí	Toma alguna acción o actúa contra el agresor (golpe, grito, silbido)	Se involucraron acompañando a la víctima	Ha cambiado de modo de transporte (bus, tren, taxi, bicicleta pública o propia, caminar, carro)	Equipo de cámaras y monitoreo en buses, estaciones, metros, paraderos, etc. y Mayor control policial o personal de seguridad

Fuente: Trabajo de campo autores de tesis.

Elaboración: Autores de la tesis.

N°	6. ¿Conoce usted como denunciar el acoso en el transporte público?	7. ¿Ha escuchado de los vagones/ buses para mujeres en el transporte público implementados en otros países?	8. ¿Si su respuesta anterior fue si, especifique?	9. ¿Estarías de acuerdo con la implementación de estos vagones/ buses solo para mujeres en horas puntas en el transporte público en el Perú?	10. ¿Especifique su respuesta anterior?
1	Sí	No		Sí	mayor seguridad para las mujeres
2	No	No		Sí	Debería haber también personal capacitados que pueda controlarlo
3	Sí	No		Sí	Porque en hora punta los hombres no respetan a las mujeres y suben sin importarle nada
4	No	No		Sí	Reduciría el acoso por parte de los hombres hacia las mujeres
5	Sí	No		Sí	Sentirse segura
6	No	No		Sí	Porque la mayoría de los hombres no respetan a las mujeres y se aprovechan en las horas puntas para manosear y robar
7	No	No		Sí	
8	No	No		Sí	Claro q estaría de acuerdo, tanto acoso que se ve en transporte público del Perú, sobre todo a la hora punta.
9	Sí	No		Sí	
10	No	No		Sí	Mas seguridad para las mujeres acompañado del personal capacitado y policías que puedan controlar que los hombres no pasen en los vagones exclusivos para mujeres
11	No	Sí	Japón	Sí	Por seguridad
12	No	Sí	México	Sí	Tranquilidad para las mujeres
13	Sí	No		Sí	Mayor seguridad y confianza
14	No	Sí	México DF	Sí	Como en México al implementarlo bajaron los casos de acoso hacia las mujeres, por lo tanto, si funciono en México también lo hará en el Perú
15	Sí	No		Sí	Sentimos más seguras ante tanto acoso
16	Sí	No		No	Debería haber leyes más severas
17	No	No		Sí	.
18	No	No		No	Podría incrementar los tiempos de espera.
19	Sí	No		No	Sería un tipo de discriminación que sea solo para mujeres. Porque también hay hombres que han sufrido acoso

20	No	No		Sí	No sólo se trata de implementar los vagones para mujeres es también considerar la seguridad que te da ese medio de transporte, tal vez un botón en el bus que conecte con la policía y/o autoridades
21	No	No		Sí	No habría el acoso y agresiones.
22	No	No		No	Preferiría que haya un mayor control y sanciones más severas
23	Sí	Sí		Sí	Es más seguro
24	No	No		Sí	Así habría más seguridad al viajar
25	No	No		Sí	Para tener más protección
26	No	No		Sí	Genera mayor seguridad para las mujeres, sin embargo, también debería generarse vagones para hombres, considerando el enfoque de igualdad, todo ello, hasta generar conciencia en la sociedad y romper poco a poco las barreras de la inseguridad.
27	No	No		No	No creo que la solución sea separar ambos sexos, el acoso y violencia es un problema psicológico de la persona no necesariamente "hombre", porque si bien es cierto el mayor porcentaje de agresión lo reciben las mujeres, existe una menor cifra de agresión hacia los hombres, creo que la solución es que puedan invertir más en salud mental y seguridad en los distritos, para que pueda bajar la cifra de afectados.
28	Sí	No		Sí	No habría el acoso, bajaría el nivel de insultos, agresiones.
29	No	No		Sí	Evitar exponerse
30	No	Sí		No	No, ya que no soluciona el problema base, lo cual necesita mejorar la educación.
31	Sí	No		Sí	Evitamos ser acosadas
32	No	No		No	Deberíamos concientizar a las personas para convivir todos de manera normal, pienso que la solución no es separarnos unos de otros
33	Sí	Sí		No	No podemos estar aisladas, la población debe aprender a respetarnos

34	Sí	No		Sí	Es un caos viajar en el transporte público abarrotado y lleno de personas del sexo masculino en gran parte exponiéndonos a comportamientos indebidos de ellos
35	Sí	No		No	Por qué se estaría discriminando a los hombres buenos que quieren llegar a su destino
36	No	Sí	Se que en otros países utilizan este tipo de vagones para evitar este tipo de acosos	Sí	Se evitaría este tipo de acosos
37	Sí	No		Sí	Para evitar más acosos en los vehículos.
38	No	No		No	La solución no es implementar un vagón es potenciar la seguridad para que no susciten actos delictivos o violencia o lo que fuere. El tema no es apartar a un número de mujeres sino educar a las personas, influenciar en la cultura para que no ocurran dichas situaciones.
39	No	Sí		Sí	Viajaremos más tranquilas
40	No	No		Sí	Me encantaría hubiera menos violencia robos y más seguridad para nosotras las mujeres
41	Sí	No		Sí	Me encantaría que hubiera más seguridad para nosotras las mujeres
42	No	No		Sí	Serían muy útiles porque podríamos viajar tranquilas y con la confianza suficiente de que no pasaremos por ningún tipo de acoso.
43	No	Sí	En otros países	Sí	Ya que tendríamos más seguridad
44	No	Sí	En varios países del exterior	Sí	Mayor seguridad y confianza
45	No	Sí	En el exterior	Sí	Seguridad para más mujeres
46	No	Sí	En varios países	Sí	Para mayor seguridad
47	No	No		Sí	Porque como mujer deberíamos tener más protección
48	Sí	Sí	Colombia	Sí	Para brindar mayor seguridad a las personas en especial a las mujeres
49	No	No		Sí	Si porque de esa manera nos sentiríamos más seguras
50	No	Sí	En varios países	Sí	Mas seguridad para las mujeres

Fuente: Trabajo de campo autores de tesis.

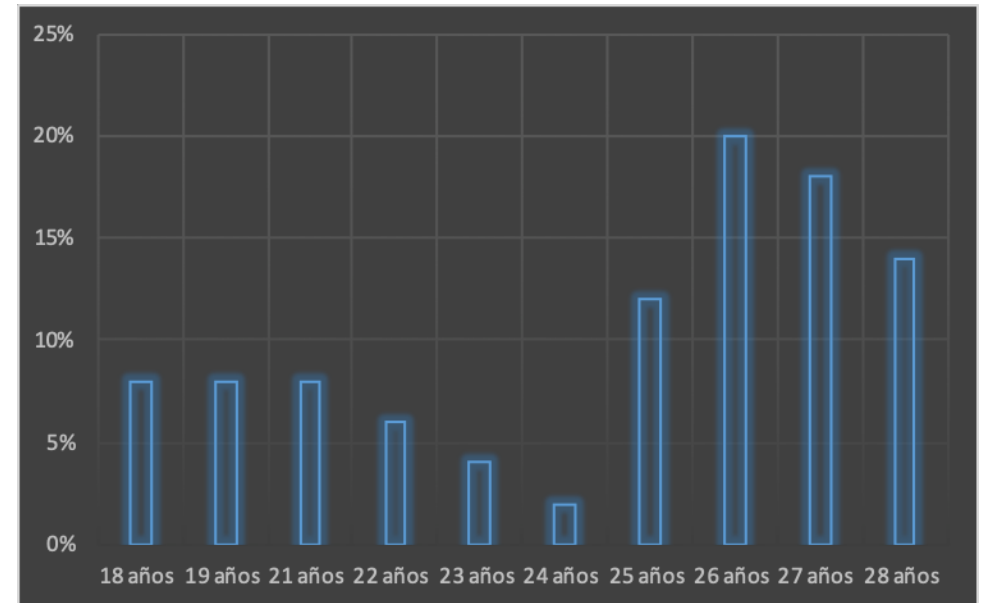
Elaboración: Autores de la tesis.

TABULACIÓN DE ENCUESTA REALIZADAS

¿Distrito donde reside?

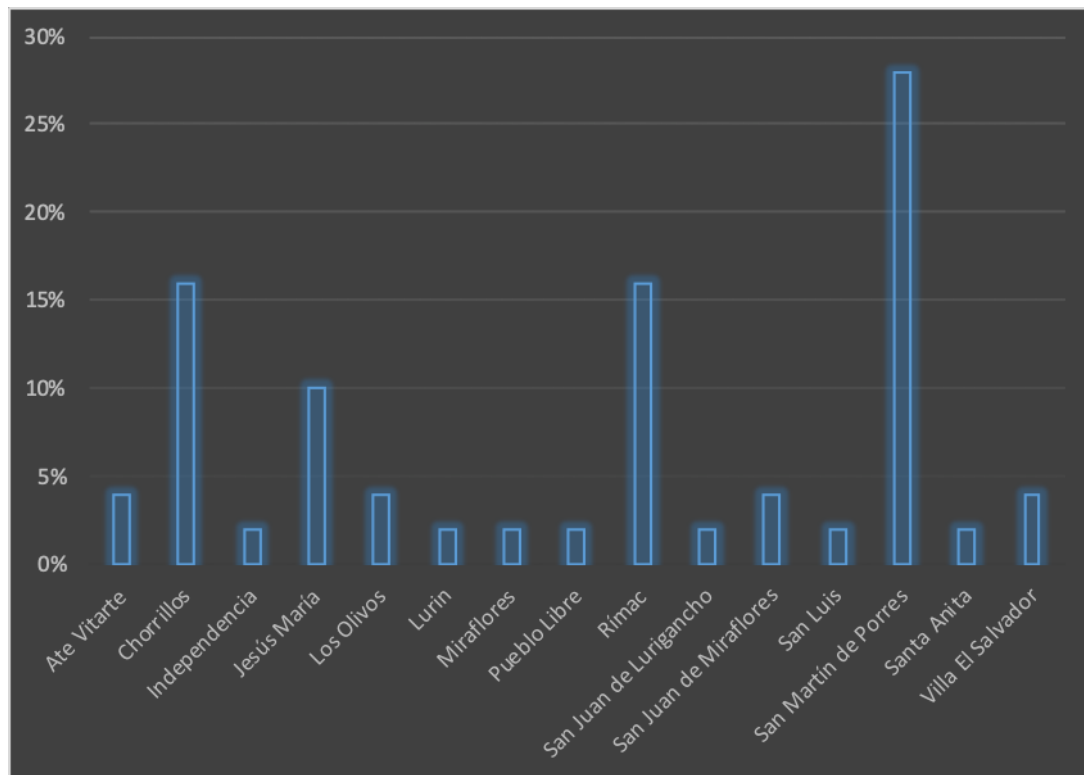
¿Cuántos años tiene cumplidos?

18 años	4	8%
19 años	4	8%
21 años	4	8%
22 años	3	6%
23 años	2	4%
24 años	1	2%
25 años	6	12%
26 años	10	20%
27 años	9	18%
28 años	7	14%

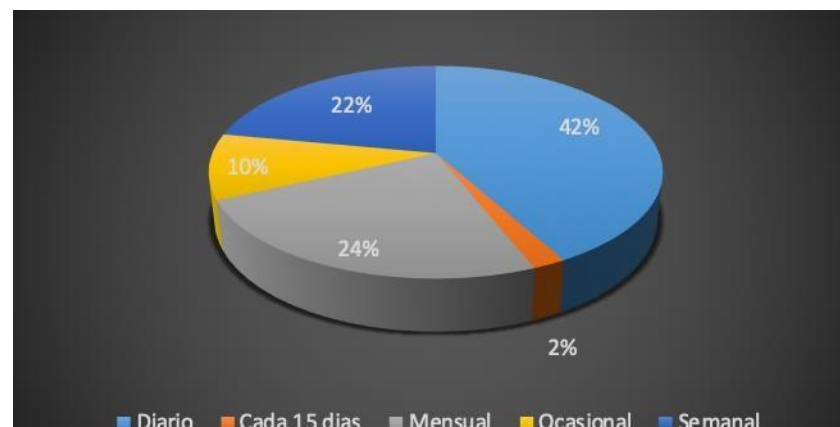


Fuente: Trabajo de campo autores de tesis.
Elaboración: Autores de la tesis.

Ate Vitarte	2	4%
Chorrillos	8	16%
Independencia	1	2%
Jesús María	5	10%
Los Olivos	2	4%
Lurín	1	2%
Miraflores	1	2%
Pueblo Libre	1	2%
Rímac	8	16%
San Juan de Lurigancho	1	2%
San Juan de Miraflores	2	4%
San Luis	1	2%
San Martín de Porres	14	28%
Santa Anita	1	2%
Villa El Salvador	2	4%



Fuente: Trabajo de campo autores de tesis.
Elaboración: Autores de la tesis.



¿Con que frecuencia usas el Metropolitano?

Diario	21	42%
Cada 15 días	1	2%
Fuente: Trabajo de campo autores de tesis.		24%
Elaboración: Autores de la tesis.		10%
Semanal	11	22%

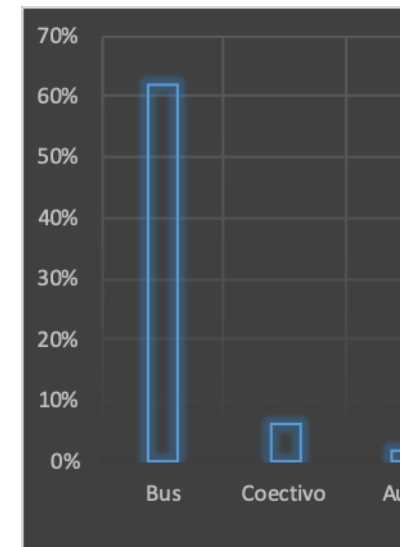
¿Usas algún otro medio de transporte público?

Bus	31	62%
Colectivo	3	6%
Auto	1	2%
Corredor amarillo	4	8%
Corredor azul	2	4%
Taxi	5	10%
Tren	4	8%

Fuente: Trabajo de campo autores de tesis.

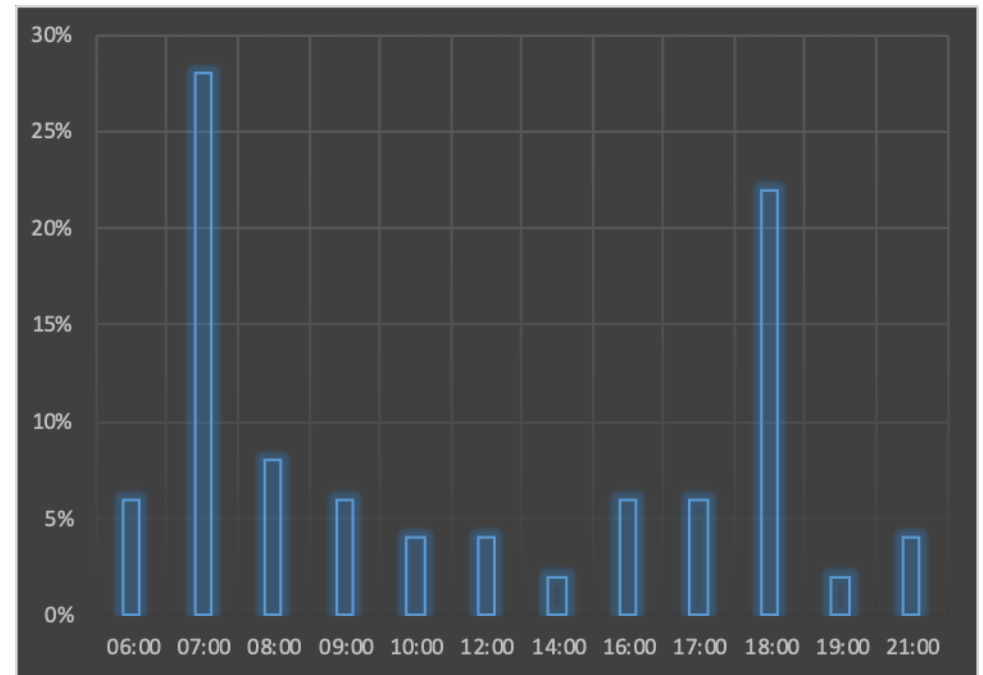
Elaboración: Autores de la tesis.

¿Hora en la que más usa el Metropolitano o algún otro transporte público?



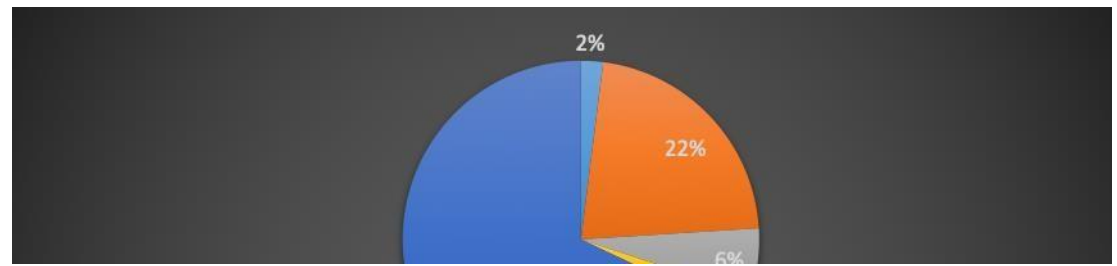
06:00	3	6%
07:00	14	28%
08:00	4	8%
09:00	3	6%
10:00	2	4%
12:00	2	4%
14:00	1	2%
16:00	3	6%
17:00	3	6%
18:00	11	22%
19:00	1	2%
21:00	2	4%

Fuente: Trabajo de campo autores de tesis.
Elaboración: Autores de la tesis.



1. ¿Has sido víctima o testigo presencial de algún tipo de acoso de violencia de género en el transporte público?		
Si	44	88%
No	6	12%

Fuente: Trabajo de campo autores de tesis.
Elaboración: Autores de la tesis.



2. ¿En general, como reacciona usted ante los casos de violencia de género en el transporte público?

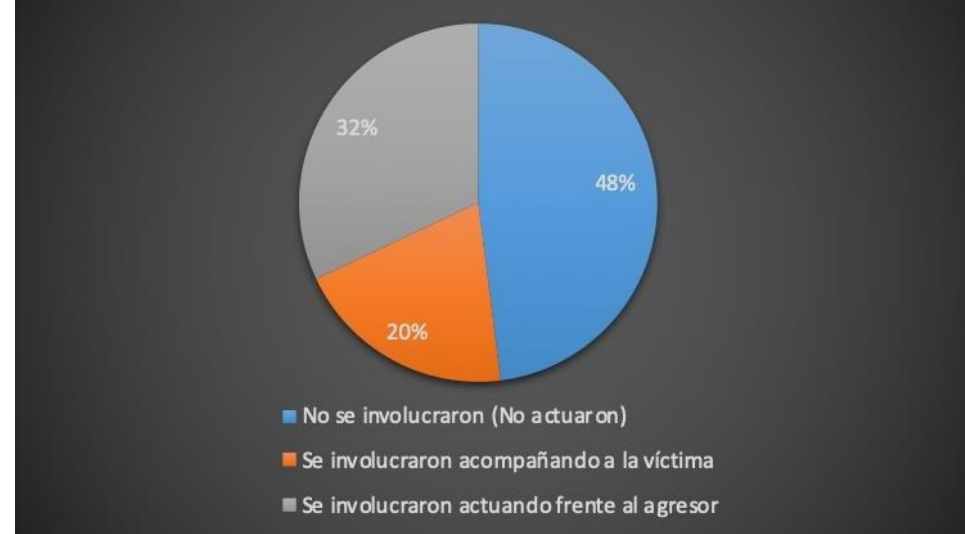
Avisa a otro pasajero	1	2%
Avisa de lo sucedido a alguna autoridad o al chofer	11	22%
No avisa o no hace nada	3	6%
Realiza una denuncia	1	2%
Toma alguna acción o actúa contra el agresor (golpe, grito, silbido)	34	68%

Fuente: Trabajo de campo autores de tesis.
Elaboración: Autores de la tesis.

3. ¿En caso de dar aviso, generalmente cual ha sido las reacciones de las personas?

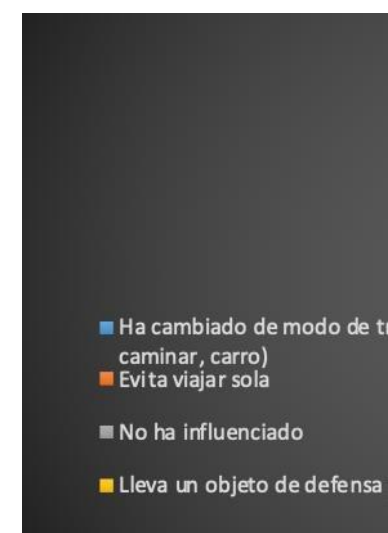
No se involucraron (No actuaron)	24	48%
Se involucraron acompañando a la víctima	10	20%
Se involucraron actuando frente al agresor	16	32%

Fuente: Trabajo de campo autores de tesis.
Elaboración: Autores de la tesis.



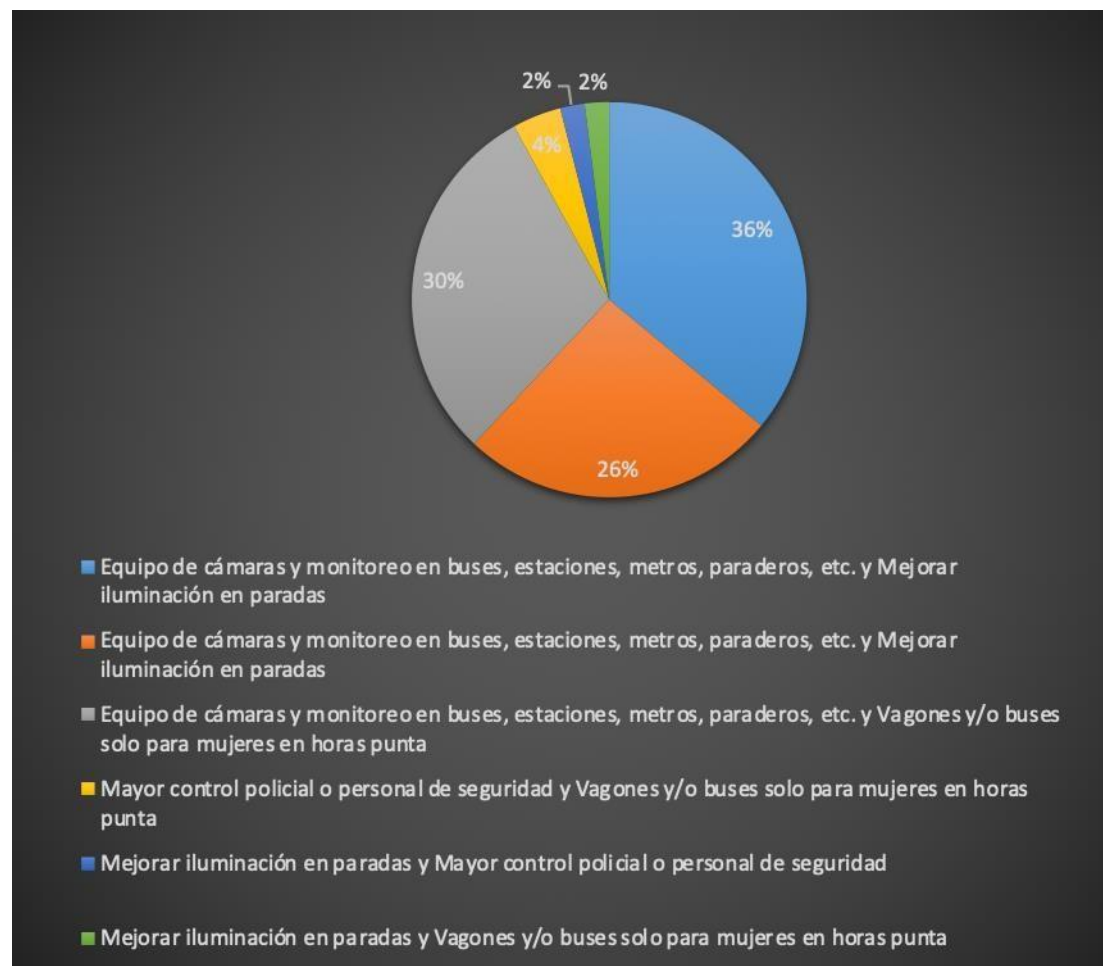
4. ¿Como han influenciado estas experiencias en su comportamiento al viajar?		
Ha cambiado de modo de transporte (bus, tren, taxi, bicicleta pública o propia, caminar, carro)	30	60%
Evita viajar sola	12	24%
No ha influenciado	6	12%
Lleva un objeto de defensa personal (gas pimienta)	2	4%

Fuente: Trabajo de campo autores de tesis.
Elaboración: Autores de la tesis.



5. ¿Para mejorar la situación ¿Qué acciones deberían implementarse? - (Escoge dos opciones)
--

Equipo de cámaras y monitoreo en buses, estaciones, metros, paraderos, etc. y Mejorar iluminación en paradas	18	36%
Equipo de cámaras y monitoreo en buses, estaciones, metros, paraderos, etc. y Mejorar iluminación en paradas	13	26%
Equipo de cámaras y monitoreo en buses, estaciones, metros, paraderos, etc. y Vagones y/o buses solo para mujeres en horas punta	15	30%
Mayor control policial o personal de seguridad y Vagones y/o buses solo para mujeres en horas punta	2	4%
Mejorar iluminación en paradas y Mayor control policial o personal de seguridad	1	2%
Mejorar iluminación en paradas y Vagones y/o buses solo para mujeres en horas punta	1	2%

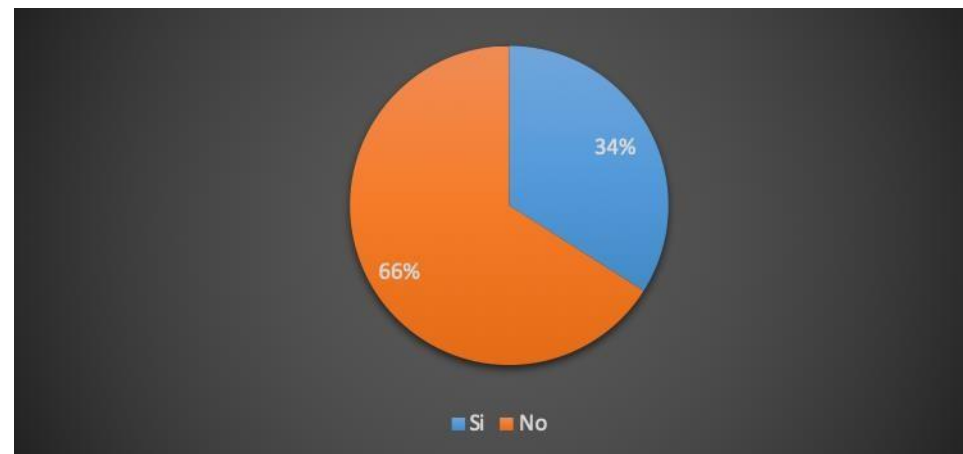


Fuente: Trabajo de campo autores de tesis.
Elaboración: Autores de la tesis.

6. ¿Conoce usted como denunciar el acoso en el transporte público?

Si	17	34%
No	33	66%

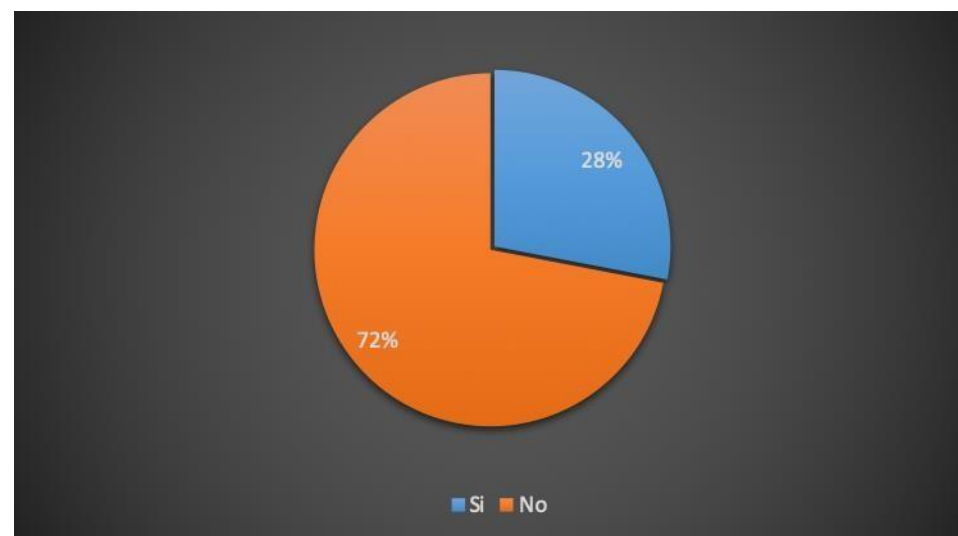
Fuente: Trabajo de campo autores de tesis.
Elaboración: Autores de la tesis.



7. ¿Ha escuchado de los vagones/ buses para mujeres en el transporte público implementados en otros países?

Si	14	28%
No	36	72%

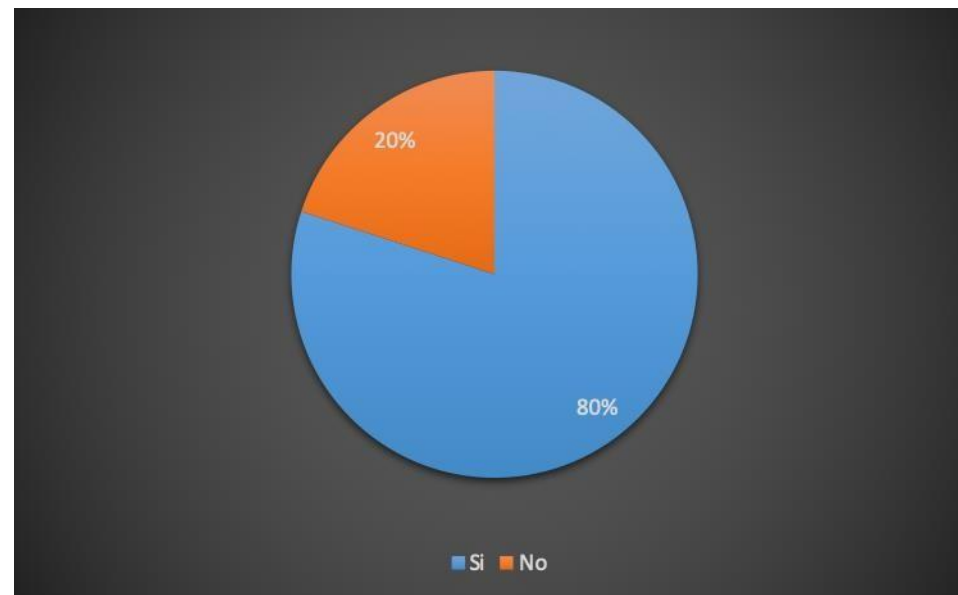
Fuente: Trabajo de campo autores de tesis.
Elaboración: Autores de la tesis.



9. ¿Estarías de acuerdo con la implementación de estos vagones/ buses solo para mujeres en horas puntas en el transporte público en el Perú?

Si	40	80%
No	10	20%

Fuente: Trabajo de campo autores de tesis.
Elaboración: Autores de la tesis.



GUÍA DE ENTREVISTA

Tesis para optar el grado de Maestro en Gestión pública

Estrategia para Combatir la Violencia de Género en el Transporte Público en el Perú

Objetivo General

- Proponer una estrategia para combatir la violencia de género en el Transporte Público en el Perú.

Finalidad:

- Se han formulado 04 preguntas puntuales que nos permitirá obtener mayor conocimiento en el tema relacionado al trabajo de investigación con la finalidad de dar respuesta a la problemática materia de análisis.

Nombre del Especialista:

Cargo:

Preguntas:

1. ¿Qué opina sobre la violencia de género en el Transporte público en el Perú?
2. ¿Cómo cree que se podría solucionar?
3. ¿Conoce sobre la implementación de vagones exclusivos para mujeres en otros países?
4. ¿Cree que se podría implementar en el Metropolitano?

RESUMEN DE LAS ENTREVISTAS REALIZADAS

Nombre del Especialista: Luis Álvaro Tello Zumaran

Cargo: Director de la Dirección Social y Ambiental de AATE

Fecha: 08 de abril del 2020

Preguntas:

1. ¿Qué opina sobre la violencia de género en el Transporte público en el Perú?

La violencia de género en el transporte público en el Perú, y en específico en Lima es manifiesta, muy vigente, y con la percepción de tener tendencia a empeorar. Además del tema cultural, existen otros factores que también exacerbaban la violencia de género en el transporte público, como la poca oferta de transporte cómodo, mínimamente aceptable y limpio, la limitada cobertura en zonas alejadas, la gentrificación producto de la migración a Lima que ha generado sobre población. Además, no existen políticas articuladas que traten el problema cultural como un tema de salud pública como correspondería, así como políticas de mejora en calidad de vida, como la flexibilidad en aspectos laborales para distancias largas, como horarios diferenciados, o facilidades para trabajo a distancia, mejores trabajos y más cerca de las viviendas, entre otros aspectos de articulación. La falta de atención adecuada al problema de salud que genera la violencia de género. La falta de acciones articuladas genera vacíos y mantiene la población vulnerable a la violencia de género en el transporte público.

2. ¿Cómo cree que se podría solucionar?

A corto plazo, con un liderazgo que impulse acciones concretas como estudios de movilidad por género (con celulares, por ejemplo), y con medición de cumplimiento de hitos definidos de avance de políticas, con resultados que se puedan medir. A mediano plazo, educación escolar, media, apoyo psicológico general, reforzamiento del cumplimiento de penas privativas de libertad, articulación con grupos e interés para apalancar el esfuerzo y reducir la tasa de violencia de género registrada.

3. ¿Conoce sobre la implementación de vagones exclusivos para mujeres en otros países?

No conozco ningún caso de vagón exclusivo, creo que en DF existe uno. No he visto si existe un estudio ni resultados.

4. ¿Cree que se podría implementar en el Metropolitano?

Desde el punto de vista logístico, es una alternativa para transporte, pero requiere evaluar si funciona las rutas, horarios diferenciados, y si la muestra es representativa, no obstante, no soluciona el problema. Desde el punto de vista de acciones de efecto mediático, pudiera generar interés en el tema, por ser controversial, concebida como una acción simbólica. La simbología puede ser más potente que la separación física, y puede ser parte de una campaña de crear conciencia. Se puede evaluar como piloto. Pero no debe ser una acción aislada, debe ser parte de una estrategia.

Nombre del Especialista: Edwar Diaz

Cargo: Regidor de Lima

Fecha: 16 de abril del 2020

Preguntas:

1. ¿Qué opina sobre la violencia de género en el Transporte público en el Perú?

Es una representación de una realidad que aqueja nuestro país, sabemos por el número de denuncias, y el número de casos en la prensa muestra que la violencia de género en el transporte público, principalmente a la mujer es una realidad en nuestro país, y por lo tanto esa realidad se traslada a un espacio cerrado que son los medios de transporte, donde es un lugar que gente que no se conoce está viajando con espacios reducidos y de manera aglomerada y esta realidad se puede trasladar a estos espacios reducidos. Entonces opino que esta si es una realidad que ocurre, y que debe combatirse, y que incluso ha habido medios de comunicación que han denunciado situaciones de violencia de género en el transporte público, entonces sí, mi opinión es que el transporte público refleja una realidad del país.

2. ¿Cómo cree que se podría solucionar?

La violencia de género en el transporte público si se puede combatir pero primero habría que abordar una política transversal, es decir a nivel de Estado para disminuir la violencia de género a nivel general, si se combate como estado la violencia de género esto se va trasladar también al transporte público, pero hay como política de transporte se pueden establecer algunos paleativos, por ejemplos la colocación de cámaras de video vigilancia dentro de las unidades de transporte, otra posibilidad es los vagones segregados en los metros y otra posibilidad es brindar información o establecer puestos de denuncias en las estaciones de las unidades de transporte, se puede combatir pero esto pasa por una política general que debe replicarse ya de manera concentrada en el transporte público.

3. ¿Conoce sobre la implementación de vagones exclusivos para mujeres en otros países?

Sí, conozco los vagones segregados que existe por ejemplo en Japón, lo he visitado en Tokio, hay un vagón de todo el metro que pueden ingresar solamente las mujeres, pero esto es solamente un vagón donde las mujeres pueden ingresar de manera voluntaria, es decir no existe una regla de que los hombres deben ingresar en un vagón y las mujeres en otro, sino que existe un vagón para aquellas mujeres que no quieren viajar con hombres cerca los usen, pero la mujer es libre de usar el resto de vagones que están libres para todo el público, y en efecto en el metro de Tokio por ejemplo hay el vagón exclusivos para mujeres hay muchas mujeres, pero en vagones comunes también hay mujeres, entonces más que todo es una política que se establece como alternativa para el usuario, no es una segregación obligatoria, es una alternativa que se da.

4. ¿Cree que se podría implementar en el Metropolitano?

Considero que los vagones segregados serían más fácil de implementar en el Metro de Lima, debido a que es una unidad con varios vagones, el Metropolitano solamente tiene dos vagones que están unidos en un solo espacios, entonces no cabe la política de que un vagón sea a libre elección para las mujeres y el otro vagón sea común, incluso habría mujeres que subirían al vagón común, y eso por ejemplo ocasionaría más colas en las estaciones porque lamentablemente en este momento no hay suficientes unidades para cubrir toda la demanda, lo otro que se podría hacer por ejemplo en hora punta en el Metropolitano por ejemplo cada días unidades tenga un vagón exclusivo y tenga una cola aparte para las mujeres que quieran hacerlo, por ejemplo de 10 buses que salen uno de ellos tenga un vagón exclusivo para la mujeres que sea de libre elección, algunas mujeres como mencione en Tokio, podrían optar por viajar junto con los hombres, y en este caso si valoran la necesidad de ir más rápido podrían subir en el vagón común, ósea en los buses que sean de uso común, y solamente se ofrecerían como alternativa cada cierto tiempo de partida un bus que tenga un vagón exclusivo para mujeres, pero eso se complica en las horas que no son punta las unidades dejan de ser mas seguidas, entonces eso implicaría que las mujeres que quieran viajar solo con mujeres tengan que esperar más tiempo.

BIBLIOGRAFÍA

- Alfredo, A. (2018) El mito del anti-racismo en Brasil. En *NUSO*. Consulta: 25 de noviembre de 2019. Recuperado de https://nuso.org/media/articles/downloads/2513_1.pdf
- Aliaga, P.; Ahumada, S; Marisol, M. (2003). VIOLENCIA HACIA LA MUJER: UN PROBLEMA DE TODOS. En Scielo. Consulta: 1 de enero de 2020. Recuperado de https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0717-75262003000100015
- AM. (2018) Acoso contra mujeres crece en calles. En *AM*. Consulta: 25 de noviembre de 2019. Recuperado de <https://www.am.com.mx/hidalgo/noticias/Acoso-contra-mujeres-crece-en-calles--20180316-0027.html>
- Amnistía (2013) Legisladores egipcios culpan a las mujeres de la violencia sexual. En *Amnistía*. Consulta: 25 de noviembre de 2019. Recuperado de <https://www.amnesty.org/download/Documents/MDE120102013SPANISH.pdf>
- Andina (2017). MIMP: acoso sexual en espacios públicos está penado con cárcel. En *Andina*. Consulta: 1 de enero de 2020. Recuperado de <https://andina.pe/agencia/noticia-mimp-acoso-sexual-espacios-p%C3%BAblicos-esta-penado-carcel-749253.aspx>
- Asociación para el Progreso de las Comunicaciones. (s.f.) El uso de la tecnología para perpetrar la violencia hacia las mujeres – Y para combatirla. En *APC*. Consulta: 25 de noviembre de 2019. Recuperado de https://www.apc.org/sites/default/files/FactSheetVAWICTs_ES_0_1.pdf
- Avelar, R. De Moraes, C. y Díaz, M. (2018) Género, justicia y seguridad en Brasil y en Colombia: ¿Cómo prevenir y tratar la violencia contra las mujeres? En *IGARAPE*. Consulta: 25 de noviembre de 2019. Recuperado de <https://igarape.org.br/wp-content/uploads/2018/05/Ge%CC%81nero-justicia-y-seguridad-en-Brasil-y-en-Colombia.pdf>
- Banco de Desarrollo de América Latina. (2019). Hacia un transporte público que garantice la seguridad de las mujeres latinoamericanas. En *CAF*. Consulta: 1 de enero de 2019. Recuperado de <https://www.caf.com/es/conocimiento/visiones/2019/03/hacia-un-transporte-p%C3%BAblico-que-garantice-la-seguridad-de-las-mujeres-latinoamericanas/>
- Banco Mundial (2014). Acoso sexual: el alto costo de ser mujer en un autobús. En Banco Mundial. Consulta: 1 de enero de 2019. Recuperado de <https://www.bancomundial.org/es/news/feature/2014/09/08/gender-violence-public-transportation>
- Banco Mundial (2018). Violencia contra las mujeres en el transporte público: ¡rompamos el silencio! En Banco Mundial. Consulta: 1 de enero de 2020. Recuperado de

<https://www.bancomundial.org/es/news/video/2018/03/30/violencia-contra-las-mujeres-en-el-transporte-público-rompamos-el-silencio>

Banco Mundial (2014) Acoso sexual: el alto costo de ser mujer en un autobús. En Banco Mundial. Consulta: 25 de noviembre de 2019. Recuperado de <https://www.bancomundial.org/es/news/feature/2014/09/08/gender-violence-public-transportation>

BCN (2011) Japón y su política pública contra el acoso sexual en el metro. En *BCN*. Consulta: 25 de noviembre de 2019. Recuperado de <https://www.bcn.cl/observatorio/asiapacifico/noticias/japon-politica-pública-contra-acoso-sexual-en-metro>

Boza, E. (2017) Acoso sexual: el alto costo de ser mujer en un autobús. Consulta: 25 de noviembre de 2019. En *Banco Mundial*. Recuperado de <https://www.bancomundial.org/es/news/feature/2014/09/08/gender-violence-public-transportation>

CAF - Banco de Desarrollo de América Latina (2019) Hacia un transporte público que garantice la seguridad de las mujeres latinoamericanas. Recuperado de <https://www.caf.com/es/conocimiento/visiones/2019/03/hacia-un-transporte-público-que-garantice-la-seguridad-de-las-mujeres-latinoamericanas/>

Comisión Permanente del Congreso (2003). Ley N° 27942, Ley de Prevención y Sanción del Hostigamiento Sexual.

Congreso de la República (2007). Ley N° 28983. Ley de Igualdad de Oportunidades entre mujeres y hombres.

Congreso de la República (2015). Ley N° 30364, Ley para prevenir, sancionar y erradicar la violencia contra las mujeres y los integrantes del grupo familiar.

Congreso de la República (2016). La Ley N° 30364, Ley para prevenir, sancionar y erradicar la violencia contra las mujeres y los integrantes del grupo familiar.

Defensoría del Pueblo (2019). El acoso sexual en espacios públicos es un tipo de violencia sancionado. En *DP*. Consulta: 1 de enero de 2020. Recuperado de <https://www.defensoria.gob.pe/deunavezportodas/infografias/el-acoso-sexual-en-espacios-públicos-es-un-tipo-de-violencia-sancionado/>

DW (2019) Japón: las mujeres se organizan contra el acoso. En *DW*. Consulta: 25 de noviembre de 2019. Recuperado de <https://www.dw.com/es/jap%C3%B3n-las-mujeres-se-organizan-contra-el-acoso/av-51370836>

El Herald. (2018) Aumenta el acoso sexual 42%. En *El Herald*. Consulta: 25 de noviembre de 2019. Recuperado de <https://heraldodemexico.com.mx/cdmx/aumenta-el-acoso-sexual-42/>

El Comercio (2019) El servicio de taxi femenino para combatir el acoso y desempleo en Egipto. En *El Comercio*. Consulta: 25 de noviembre de 2019. Recuperado de <https://mag.elcomercio.pe/historias/egipto-servicio-taxi-femenino-combatir-acoso-desempleo-fotos-video-noticia-nnda-nnrt-620359-noticia/>

- El País (2017) Siete ideas para acabar con el acoso a las mujeres en el transporte público. En El País. Consulta: 25 de noviembre de 2019. Recuperado de https://elpais.com/elpais/2017/03/23/planeta_futuro/1490299636_090317.html
- El Periódico, <https://www.elperiodico.com/es/sociedad/20090807/valencia-pone-la-primera-pulsera-con-gps-para-maltratadores-159146>
- El Universal (2019) Acoso contra mujeres crece en calles de la CDMX. En *El Universal*. Consulta: 25 de noviembre de 2019. Recuperado de <https://www.eluniversal.com.mx/metropoli/cdmx/acoso-contra-mujeres-crece-en-calles-de-la-cdmx>
- EuroNews. (2015) Egipto: taxis exclusivamente femeninos contra el acoso sexual. En *EuroNews*. Consulta: 25 de noviembre de 2019. Recuperado de <https://es.euronews.com/2015/09/09/egipto-taxis-exclusivamente-femeninos-contra-el-acoso-sexual>
- Etcétera (2018) Aumentan 433% las denuncias por acoso sexual en apenas tres años: PGJCDMX. En *Etcétera*. Consulta: 25 de noviembre de 2019. Recuperado de <https://www.etcetera.com.mx/nacional/aumentan-433-denuncias-por-acoso-sexual-en-solo-tres-anos-pgicdmx/>
- Galiani, S. (2016). La violencia de género en el transporte público: la experiencia de América Latina. En *Foco Económico*. Consulta: 1 de enero de 2019. Recuperado de <http://focoeconomico.org/2016/04/30/la-violencia-de-genero-en-el-transporte-publico-la-experiencia-de-america-latina/>
- García, A. (2019). Transporte público acentúa la violencia contra las mujeres. En *Gestión*. Consulta: 1 de enero de 2019. Recuperado de <https://www.economista.com.mx/politica/Transporte-publico-acentua-la-violencia-contra-las-mujeres-20190908-0003.html>
- García, C. (2005). Violencia de género. En *Psicoterapeutas*. Consulta: 1 de enero de 2020. Recuperado de http://www.psicoterapeutas.com/violencia_de_genero.html
- Gobierno del Perú. (1993). Ley N° 26260, Ley de Protección frente a la Violencia Familiar.
- Gonzales, R. (2017) Egipto se pone serio con el acoso sexual. En *El País*. Consulta: 25 de noviembre de 2019. Recuperado de https://elpais.com/internacional/2017/01/18/mundo_global/1484732222_758749.html
- Héctor Ledesma (2016) Los pros y contras de los vagones para mujeres en #HistoriasDelMetro. En *Héctor Ledesma*. Consulta: 25 de noviembre de 2019. Recuperado de <https://hectorledesma.com/historias-del-metro/los-pros-y-contras-de-los-vagones-para-mujeres-en-historiasdelmetro/>
- HRW (2014) Egipto debe adoptar medidas concretas para acabar con el acoso y las agresiones sexuales. En *HRW*. Consulta: 25 de noviembre de 2019. Recuperado de <https://www.hrw.org/es/news/2014/06/13/egipto-debe-adoptar-medidas-concretas-para-acabar-con-el-acoso-y-las-agresiones>

- INEI. (2016). Encuesta Demográfica y de Salud Familiar-*ENDES*, 539 pp.; Lima.
- International Labour Organization. (2013). Women in the Transport Sector - Promoting employment by preventing violence against women transport workers. Geneva. Retrieved from http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_dialogue/sector/documents/briefingnote/wcms_234882.pdf
- Internacional Press. (2018) Aumentan en Japón discusiones por vagones solo para mujeres, hombres dicen que hay “discriminación”. En *Internacional Press*. Consulta: 25 de noviembre de 2019. Recuperado de <https://internacionalpress.jp/2018/04/26/aumentan-en-japon-discusiones-por-vagones-solo-para-mujeres-hombres-dicen-que-hay-discriminacion/>
- Jesuitas (s.f.). Acoso sexual en el espacio público: la ciudad en deuda con los derechos de las mujeres. En *Jesuitas*. Consulta: 1 de enero de 2020. Recuperado de <https://cpalsocial.org/1039.html>
- La FM. (2019) Mujeres japonesas sufren abusos sexuales en los metros. En *La FM*. Consulta: 25 de noviembre de 2019. Recuperado de <https://www.lafm.com.co/internacional/mujeres-japonesas-sufren-abusos-sexuales-en-los-metros>
- La Nación. (2016). Vagones exclusivos para mujeres: qué países cuentan con el sistema y qué resultados obtuvieron. En *La Nación*. Consulta: 25 de noviembre de 2019. Recuperado de <https://www.lanacion.com.ar/buenos-aires/subte-vagones-exclusivos-mujeres-paises-como-funciona-nid1906900>
- La Prensa. (2014). ¿Qué países cuentan con transportes exclusivos para mujeres? En *La Prensa*. Consulta: 25 de noviembre de 2019. Recuperado de <https://laprensa.peru.com/actualidad/noticia-acoso-sexual-transporte-exclusivo-mujeres-26830>
- La Voz de Galicia. (2010). El servicio de trenes de Malasia pondrá vagones de tren solo para mujeres. En *La Voz de Galicia*. Consulta: 25 de noviembre de 2019. Recuperado de <https://www.lavozdeg Galicia.es/noticia/sociedad/2010/04/28/servicio-trenes-malasia-pondra-vagones-tren-solo-mujeres/00031272440413573973971.htm>
- Montilla, E. (2017). El acoso sexual en el transporte público como una vulneración de derechos humanos de las mujeres. En *Amnistía*. Consulta: 25 de noviembre de 2019. Recuperado de <https://www.amnistia.org/ve/blog/2017/07/3071/el-acoso-sexual-en-el-transporte-público>
- Ministerio de Justicia (2007). El Decreto Supremo N° 027-2007-PCM, que establece las políticas nacionales de obligatorio cumplimiento entre las que se encuentra la “Igualdad de hombres y mujeres”.
- Ministerio de la Mujer y Poblaciones Vulnerables. Plan Nacional de Igualdad de Género (2012-2017).

- Ministerio de la Mujer y Poblaciones Vulnerables (2016). Decreto Supremo N° 008-2016-MIMP que aprueba El Plan Nacional Contra la Violencia de Género 2016-2021.
- Ministerio de la Mujer y Poblaciones Vulnerables (2018). Decreto Supremo N° 006-2018-MIMP, que aprueba el Protocolo de actuación conjunta de los centros emergencia Mujer y Comisarias o comisarias especializadas en materia de protección contra la violencia familiar de la Policía Nacional del Perú.
- Ministerio de la Mujer y Poblaciones Vulnerables (2018). Decreto Supremo N° 008-2019-MIMP, Decreto Supremo que aprueba el “Plan Nacional Contra la Violencia de Género 2016- 2021”
- Ministerio de Justicia y Derechos Humanos (2016). Decreto Legislativo N° 635 que aprueba El Código Penal – Decimo Segunda Edición Oficial.
- Ministerio Público (2018). Resolución de la fiscalía de la Nación N° 002420-2018-MP-FN, Aprueban el “Reglamento del Registro Único de Víctimas y Personas Agresoras”.
- Municipalidad de Lima (2018). Ordenanza N° 2154. “Se encuentra prohibido el acoso sexual en contra de las personas, en especial mujeres, niñas, niños y adolescentes que se encuentren en este sistema de transporte”
- Naciones Unidas. (s.f.). Día Internacional de la Eliminación de la Violencia contra la Mujer, 25 de noviembre. En NU. Consulta: 1 de enero de 2020. Recuperado de <https://www.un.org/es/events/endviolenceday/>
- Notiamerica. (2014) El acoso a mujeres en el transporte público, un problema en Latinoamérica. En *Natiamerica*. Consulta: 25 de noviembre de 2019. Recuperado de <https://www.notimerica.com/sociedad/noticia-acoso-mujeres-transporte-público-problema-lationamerica-20140929114540.html>
- No Tienes Mi Permiso. (2017) ¿Separar a hombres y mujeres es la solución? En *No Tienes Mi Permiso*. Consulta: 25 de noviembre de 2019. Recuperado de <http://notienesmipermiso.org/2017/07/18/separar-hombres-mujeres-solucion-acoso/>
- Observatorio contra el acoso en Chile (2015) La falsa solución del transporte público “solo para mujeres”. En *OCAC*. Consulta: 25 de noviembre de 2019. Recuperado de <https://www.ocac.cl/la-falsa-solucion-del-transporte-público-solo-para-mujeres/>
- Observatorio de Igualdad de Género de América Latina y el Caribe (2015). Acoso sexual en el espacio público: la ciudad en deuda con los derechos de las mujeres. En *CEPAL*. Consulta: 1 de enero de 2020. Recuperado de https://oig.cepal.org/sites/default/files/acoso_callejero_nov_2015.pdf
- Okuda, M. & Gómez, C. (2005). Métodos en investigación cualitativa: triangulación. En *Scielo*. Consulta: 1 de enero de 2020. Recuperado de http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-74502005000100008

- ONU (1993). Déclaration sur l'élimination de la violence à l'égard des femmes. Résolution 48/104 de l'Assemblée Générale de l'ONU, 6 pp.; New York.
- ONU MUJERES (2018). Encuesta sobre la Violencia Sexual en el transporte y otros espacios públicos en la Ciudad de México. Recuperado de <https://www2.unwomen.org//media/field%20office%20mexico/documentos/publicaciones/2018/safe%20cities/analisisresultadosencuesta%20cdmx%20f.pdf?la=es&vs=2419>
- Organización Mundial de la Salud (1998) Violencia contra la mujer. En *OMS*. Consulta: 25 de noviembre de 2019. Recuperado de https://www.who.int/gender/violence/violencia_infopack1.pdf
- Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura. (2018). Buenas Políticas y prácticas en Educación para la Salud. Respuestas del sector de la educación frente al consumo de alcohol, tabaco y drogas. Recuperado de: <http://www.codajic.org/sites/www.codajic.org/files/Respuestas%20del%20sector%20de%20la%20educaci%C3%B3n%20frente.pdf>.
- Organización Internacional del Trabajo (2019) La industria del sexo adquiere proporciones enormes en el Sudeste Asiático. En *OIT*. Consulta: 25 de noviembre de 2019. Recuperado de https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/newsroom/news/WCMS_008503/lang--es/index.htm
- Pikara Magazine. (2014) Vagones para mujeres: ¿solución o parche al acoso sexual en el transporte público? En *Pikara Magazine*. Consulta: 25 de noviembre de 2019. Recuperado de <https://www.pikaramagazine.com/2014/09/vagones-solo-mujeres-acoso-sexual-tailandia-mexico-japon/>
- Revista Latinoamericana de Estudios de Seguridad (2016). Acoso sexual en lugares públicos de Quito: retos para una “ciudad segura”. En *URVIO*. Consulta: 1 de enero de 2020. Recuperado de <https://revistas.flacsoandes.edu.ec/urvio/article/view/2425/2134>
- Reyes, A. (2018) Atención y prevención del acoso sexual en el Sistema de Transporte Colectivo Metro (STCM). En *Biblioteca Digital*. Consulta: 25 de noviembre de 2019. Recuperado de http://bibliodigitalibd.senado.gob.mx/bitstream/handle/123456789/4206/CI_54.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Rojas, W. (2018). Penalizar el acoso sexual en espacios públicos en el marco de la Ley N° 30314 y su agravante cuando la víctima es menor de 14 años [Tesis de suficiencia profesional]. Cajamarca: UNIVERSIDAD SAN PEDRO. Consulta: 1 de enero de 2020. Recuperado de http://repositorio.usanpedro.edu.pe/bitstream/handle/USANPEDRO/9833/Tesis_58230.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Rozas, P. & Salazar, L. (2015). Violencia de género en el transporte público Una regulación pendiente. En *CEPAL*. Consulta: 1 de enero de 2019. Recuperado de https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/38862/1/S1500626_es.pdf

- Ruvalcaba, L. & López, A. (2019). VIOLENCIA DE GÉNERO EN EL ESPACIO Y TRANSPORTE PÚBLICOS. En *LJA*. Consulta: 1 de enero de 2020. Recuperado de <https://www.lja.mx/2019/03/violencia-de-género-en-el-espacio-y-transporte-públicos/>
- Sabolgal, J. (2019) Mujeres japonesas viven una pesadilla en los metros por los acosadores. En *RCN Radio*. Consulta: 25 de noviembre de 2019. Recuperado de <https://www.rcnradio.com/internacional/mujeres-japonesas-viven-una-pesadilla-en-los-metros-por-los-acosadores>
- Santibáñez, L. (2017) Vagones exclusivos para mujeres: La medida contra el acoso en el Metro que genera controversia. En *El Mostrador*. Consulta: 25 de noviembre de 2019. Recuperado de <https://m.elmostrador.cl/braga/2017/10/24/vagones-exclusivos-para-mujeres-la-medida-contra-el-acoso-en-el-metro-que-genera-controversia/>
- Soto, P. (2017) Diferencias de género en la movilidad urbana. Las experiencias de viaje de mujeres en el Metro de la Ciudad de México. En *Redalyc*. Consulta: 25 de noviembre de 2019. Recuperado de <https://www.redalyc.org/pdf/3330/333051591007.pdf>
- Televisión del Sur (2019). La violencia contra la mujer una cuestión más allá de lo físico. En *TeleSur*. Consulta: 1 de enero de 2020. Recuperado de <https://www.telesurtv.net/news/dia-internacional-eliminacion-violencia-mujer-actos-intimidantes--20191125-0021.html>
- Toronto. (n.d.). Toronto Transit Commission. Retrieved July 25, 2018, from <https://secure.toronto.ca/pa/decisionBody/24.do>
- Universidad de Chile. (2019) Vagones de metro exclusivos para mujeres: una medida discutida pero necesaria. En *UCH*. Consulta: 25 de noviembre de 2019. Recuperado de <https://www.uchile.cl/noticias/157588/vagones-exclusivos-para-mujeres-una-medida-discutida-pero-necesaria>
- Wayka (2019). Acoso sexual: 40% de gobiernos regionales sancionan el acoso en espacios públicos. En *Wayka*. Consulta: 1 de enero de 2020. Recuperado de <https://wayka.pe/acoso-sexual-40-de-gobiernos-regionales-sancionan-el-acoso-en-espacios-públicos/>
- WEFERING, F., RUPPRECHT, S., BUHRMANN, S., & BOHLER-BAEDECKER, S. (2013). Guidelines – Developing and implementing a sustainable urban mobility plan. Eltisplus. Brussels. Retrieved from http://www.eltis.org/sites/eltis/files/sump_guidelines_en.pdf
- Zermeño y otros. (2018) La violencia sexual hacia las mujeres en el Sistema de Transporte Público de la Ciudad de México, 2009. En *EPADEQ*. Consulta: 25 de noviembre de 2019. Recuperado de http://epadeq.com.mx/wp-content/uploads/2014/05/ViolenciaSexualSTP_GDF.pdf
- Zúñiga, M. (2014). Las mujeres en los espacios públicos: entre la violencia y la búsqueda de libertad. En *Scielo*. Consulta: 1 de enero de 2020. Recuperado de <http://www.scielo.org.mx/pdf/regsoc/v26nespecial4/v26nespecial4a4.pdf>