



## **VI Congreso Iberoamericano de Seguridad Vial**

Lima (Perú) – 16, 17 y 18 de Octubre de 2018

---

Título del trabajo: **La violencia de género, nuevo factor de inseguridad vial**

Tema (Pilar del Plan Mundial): Consecución de usuarios más seguros

Autores: Guadalupe Bardelli; Romina Szczyry; Fernando Verdaguer

Empresa / Institución: Universidad Tecnológica Nacional (Argentina), Facultad Regional Avellaneda, Centro de Estudios de Movilidad Sustentable

Cargo: Investigadores

Dirección: Av. Bartolomé Mitre 750, B1870AAU Avellaneda, Buenos Aires, Argentina

Email: ferver2016@gmail.com

Teléfono: +54911-5176-9339

### **RESUMEN:**

La vía pública es un espacio de uso compartido, donde los valores de convivencia y respeto deben guiar en todo momento la conducta de todas las personas. La movilidad es un fenómeno complejo en el que confluyen distintos aspectos: físicos, técnicos, sociales y jurídicos.

La violencia de género es un nuevo emergente social que adquiere dimensiones anteriormente desconocidas y cuya erradicación debe ser un compromiso de toda la sociedad. La violencia de género se transforma entonces en un nuevo factor de inseguridad vial, en tanto ocurre en la vía pública, en ocasiones protagonizada por conductores de vehículos, transformándose en un elemento más de violencia vial, ya sea de forma directa o indirecta. Directa porque es una agresión a otra persona en ocasión de trasladarse en la vía pública e indirecta por la distracción que supone para el conductor.

Teniendo en consideración el incremento de causas por “acoso callejero” iniciadas en la ciudad de Buenos Aires y que buena cantidad de ellas involucraban a conductores profesionales, el



Centro de Estudios de Movilidad Sustentable de la Universidad Tecnológica Nacional en conjunto el Gobierno de la Ciudad de abocó al tratamiento del conflicto.

Se analizó la problemática, y actuó en consecuencia, desarrollando un programa de concientización, formando a los conductores en nuevos valores de convivencia, explicitando el alcance de las nuevas tipificaciones penales, procurando el cambio de conductas.

El programa se inició el 1º de marzo y tiene previsto capacitar a 40.000 conductores de taxi durante el 2018, en el segundo semestre se iniciará la tarea con conductores de auobuses de larga distancia.

La convivencia vial debe alcanzar a todos los aspectos, máxime a los de mayor sensibilidad social, y quienes desarrollan una conducción profesional deben ser ejemplo de ello.

#### **PALABRAS CLAVE (5):**

seguridad vial – violencia de genero – transporte público - capacitación

#### **DESARROLLAR TRABAJO AQUÍ**

La vía pública es un espacio de uso compartido, donde los valores de convivencia y respeto deben guiar en todo momento la conducta de todas las personas. La movilidad es un fenómeno complejo en el que confluyen distintos aspectos: físicos, técnicos, sociales y jurídicos.



El acoso sexual y otras formas de violencia de género son una pandemia mundial cada vez más visible. Es un nuevo emergente social que adquiere dimensiones anteriormente desconocidas y cuya erradicación debe ser un compromiso de la sociedad en su conjunto. Así, la violencia de género se transforma entonces, en un nuevo factor de inseguridad vial, en tanto ocurre en la vía pública, en ocasiones protagonizada por conductores de vehículos, constituyendo un elemento más de violencia vial, ya sea de forma directa o indirecta. Directa porque es una agresión a otra persona en ocasión de trasladarse en la vía pública e indirecta por la distracción que supone para el conductor del vehículo.

El acoso callejero trunca la libertad de movimiento de mujeres y niñas, su acceso a la educación, a la salud, al desarrollo laboral y a participar plenamente en la vía pública. Es por ello que debemos decir que ha nacido una nueva arista de la seguridad del transporte vinculada a la violencia de género que también se debe enfrentar como problema relevante de la gestión reguladora del sector. Específicamente, se trata de conductas que corresponden a prácticas de acoso y abuso sexual ejercidas mayoritariamente (pero no exclusivamente) sobre mujeres y niñas usuarias del transporte público.

Constituye una responsabilidad del Estado velar por la integridad física y emocional de las personas durante el empleo de los medios de transporte público o en el acceso a los mismos, así como lo es también, la de controlar el impacto que eventualmente pudiera tener sobre terceros el comportamiento inadecuado por parte de los prestadores del servicio. El transporte público constituye un espacio en donde aún no se aborda el acoso y abuso sexual como expresión de la violencia de género.

A nivel internacional, desde la Declaración de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) sobre Eliminación de la Violencia contra las Mujeres, aprobada el 20 de Diciembre de 1993 por la Asamblea General de las Naciones Unidas, se utiliza el término “Violencia de Género o violencia contra las mujeres”, para referirse a *“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 las mujeres, inclusive las amenazas de tales actos, la coacción o privación arbitraria de la libertad, tanto si se producen en la vida pública o privada” (Asamblea General de las Naciones Unidas, 1995).*

En el año 2006, la Asamblea General de las Naciones Unidas constató y denunció que la violencia contra las mujeres y niñas es una de las violaciones a los derechos humanos más sistemáticas y extendidas. Tal violencia tiende a estar fuertemente arraigada en estructuras sociales construidas sobre la base de relaciones de dominación del género, antes que en acciones individuales o acciones al azar; trasciende los límites de edad, socioeconómicos, educacionales y geográficos; afectando a todas las sociedades, y es un obstáculo importante para eliminar la inequidad de género y la discriminación a nivel global.

En el año 2008, la ONU lanzó el Programa "Ciudades y Espacio Públicos Seguros para Mujeres y Niñas", como una respuesta para prevenir y responder a las situaciones de violencia que viven las mujeres en las ciudades, así como para generar conciencia y buenas prácticas en la prevención del acoso sexual y los diversos tipos de violencia que enfrentan las mujeres y las niñas en todo el mundo en los espacios públicos.

Varias ciudades entre las que podemos citar a Bruselas, Cairo, Ciudad de Cabo, Ciudad de México, Ciudad de Quezon, Dublín, Duchanbé, Kigali, Marrakech, Medellín, Metro Manila, Nueva Delhi, Nueva York, Port Moresby, Puebla, Quito, Rabat, Reykjavik, Río de Janeiro, Sakai, Tegucigalpa, Torreón y Winnipeg se sumaron al programa. En estas ciudades, diferentes organismos gubernamentales, organizaciones de mujeres y jóvenes, ONGs y organizaciones de la sociedad civil, la academia y centros de investigación, el sector privado, los medios de comunicación, la ONU, y cada vez más mujeres y hombres se unen para poner fin a la violencia participando activamente y articulando acciones en forma conjunta.



La violencia no es un problema de las mujeres, sino de la sociedad en su conjunto, es inaceptable y se puede evitar. Esta podría reducirse radicalmente o incluso llegar a eliminarse con la voluntad política y los recursos necesarios y el compromiso de todos los sectores de la sociedad: organismos gubernamentales, entidades privadas, organizaciones sociales, vecinos, etc.

Por todo ello, prevenir y eliminar la violencia contra las mujeres es prioridad de los países en la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible. Entre los objetivos de desarrollo sostenible, se incluyó lograr la igualdad de género y empoderar a todas las mujeres y las niñas y lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles. Es importante comprender que desarrollo, democracia y urbanización no siempre se traducen en seguridad para toda la ciudadanía. Los diferentes tipos de acoso y violencia sexual en espacios públicos, que incluyen desde comentarios sexuales hasta el manoseo, violación, llegando al feminicidio, limita la libertad de movimiento de mujeres y niñas reduciendo su capacidad de estudiar, trabajar y participar plenamente en la vida pública, acceder a servicios esenciales y a disfrutar de oportunidades culturales y de ocio. Asimismo, repercute negativamente en su salud y bienestar.

En América Latina, y en la mayoría de las sociedades, la violencia de género tiene múltiples manifestaciones, incluyendo aquellas puestas de relieve en los medios de transporte y en los espacios públicos relacionados con el sistema de transporte y la movilidad urbana.

En materia de las políticas sectoriales de transporte y de movilidad urbana, un desafío importante es que tanto el transporte público, como los espacios destinados a la movilidad, lleguen a ser seguros para las mujeres y las niñas, lo que implica la necesidad de incorporar la perspectiva de género en todos los niveles y etapas de planificación y diseño de una movilidad segura. Asimismo, sería necesaria y no sólo aconsejable, la aplicación de la perspectiva de género como un elemento transversalizado en las decisiones que se toman con respecto al transporte público y a





la movilidad urbana. Con esta política, también se daría cuenta del cumplimiento de las obligaciones del Estado establecidas en los acuerdos internacionales, además de las demandas y expectativas de la ciudadanía.

En este contexto, los países de la región enfrentan un nuevo desafío que hace necesario recoger el análisis de género, y que se expresa en una arista de la seguridad en el transporte, el resguardo de la libertad de movilidad de las mujeres y las niñas. Algunos países ya han empezado a abordar el problema.

En Ciudad de México, desde el año 2013, distintas organizaciones públicas, privadas y ONGs están trabajando en forma colaborativa para prevenir y atender a la violencia y acoso sexual en el transporte público, y en los recorridos que realizan las mujeres para acceder al mismo. El programa incluye entre otras acciones: una campaña de prevención para lograr un cambio social, involucrando a los hombres y los niños con el objeto de transformar los comportamientos y las actitudes sobre el acoso sexual y la violencia contra las mujeres y niñas; una aplicación móvil que brinda apoyo, información y permite denuncias de incidentes o riesgos, y un nuevo sistema de monitoreo integral para el transporte público.

En Ecuador, en la ciudad de Quito, se sancionó una ordenanza municipal contra el acoso sexual callejero y se adoptaron medidas específicas de intervención en la infraestructura, por ejemplo, rediseñando las paradas de transporte para que sean más seguras, se establecieron cabinas de atención a las víctimas de violencia en estaciones de transporte, se lanzó una aplicación móvil llamada “Bájate del Acoso” que permite que la persona afectada reporte acoso sexual dentro de las unidades de transporte y pueda realizar su denuncia, la que se deriva directamente al sistema judicial, junto a campañas de sensibilización en escuelas.

En la ciudad de Bogotá, Colombia, se creó el Observatorio Distrital de Mujeres y Equidad de Género y un Sistema Integrado de Transporte, que incluye intervenciones como cámaras de vigilancia, un sistema de denuncias, campañas de



concientización, vagones exclusivos para mujeres y una policía especializada en violencia de género para patrullar el transporte.

En Perú, sede del VI Congreso Iberoamericano de Seguridad Vial, se creó el Observatorio del Plan Nacional contra la Violencia de las Mujeres y se sancionó legislación que tipifica el acoso callejero como delito. En la ciudad de Lima, se implementaron campañas de sensibilización en el transporte, cámaras de vigilancia y un protocolo para realizar denuncias que garantiza la integridad de las víctimas.

En el caso de Argentina, el acoso sexual en espacios públicos es una de las manifestaciones de violencia de género más usuales y socialmente naturalizadas, ya que es “aceptada” como una práctica folklórica o tradicional. Amparándose bajo la forma de “piropo” se esconden prácticas socialmente permitidas que ejercen violencia simbólica y psicológica sobre las mujeres.

Si bien la violencia física es la modalidad más conocida en materia de violencia de género, la más usual es aquella denominada como violencia simbólica, es decir, aquella que se manifiesta a través de mensajes, valores o signos que reproducen o legitiman la dominación y discriminación sexista, naturalizando la subordinación de la mujer, así como la violencia psicológica la cual causa daño emocional, disminución de la autoestima, perjudica y perturba el pleno desarrollo personal e incluye la amenaza, acoso, hostigamiento, restricción, humillación, manipulación o aislamiento.

Entre las encuestas que se conocen sobre el acoso callejero se estima que 9 de cada 10 mujeres vivieron algún tipo de acoso. Un ejemplo de ello sería cuando en la vía pública, desconocidos le gritan, le insinúan o le silban.

La impunidad respecto del acoso callejero garantiza la reiteración de hechos sin que las mujeres se animen a contestar o manifestar su desacuerdo y menos aún denunciarlo. En este sentido recientemente, en la Ciudad de Buenos Aires



se sancionó la Ley N° 5.742/2016 que legisla sobre el acoso callejero. La misma resultó una demanda del Movimiento de Mujeres, que desde el Ni Una Menos, se ha hecho más fuerte. Esta ley prevé la aplicación de sanciones a quienes cometan acoso sexual callejero en la Ciudad.

Hasta la sanción de dicha Ley se encuadraba este tipo de conductas bajo la figura de hostigamiento del Código Contravencional de la Ciudad de Buenos Aires:

Al respecto, podemos citar un caso reconocido mediáticamente que tramitó por ante la Fiscalía Contravencional Penal y de Faltas N° 1 de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, por el cual, una joven denunció a un taxista por seguirla varias cuadras acosándola verbalmente. El conductor fue juzgado por el delito de hostigamiento ordenándosele realizar un curso organizado por la Secretaría de Derechos Humanos de la Nación denominado “Diálogos de Género y Cultura”, en el que se aborda la violencia contra las mujeres.

La aprobación de la Ley N° 5.742/2016 de Prevención y Sanción del Acoso Sexual, en la Ciudad de Buenos Aires tiene por objetivo prevenir y sancionar el acoso sexual, producido en espacios públicos o de acceso público, en los que se hostigue, maltrate o intimide y que afecten en general la dignidad, la libertad, el libre tránsito y el derecho a la integridad física o moral de personas basados en su condición de género, identidad y orientación sexual.

Se entiende por acoso sexual en espacios públicos o de acceso público a las conductas físicas o verbales de naturaleza o connotación sexual, basadas en el género, identidad y/u orientación sexual, realizadas por una o más personas en contra de otra u otras, quienes no desean o rechazan estas conductas en tanto afectan su dignidad, sus derechos fundamentales como la libertad, integridad y libre tránsito, creando en ellas intimidación, hostilidad, degradación, humillación o un ambiente ofensivo en los espacios públicos y en los espacios privados de acceso público.





Se indica que este tipo de acoso callejero puede manifestarse a través de conductas como comentarios sexuales, directos o indirectos al cuerpo; fotografías y grabaciones no consentidas; contacto físico indebido o no consentido; persecución o arrinconamiento, masturbación o exhibicionismo, gestos obscenos u otras expresiones.

De ese modo, se incorpora al Código Contravencional de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, aprobado por la Ley N° 1.472, dentro del Capítulo IV, artículo 65 bis y el inciso 5) del artículo 53, la figura de acoso sexual en espacios públicos o de acceso público, siempre que el hecho no constituya delito, y establece sanciones de 2 a 10 días de trabajo de utilidad pública y multas económicas.

Cabe mencionarse que el acoso callejero es profundamente violento porque es una práctica no deseada, que genera un impacto psicológico negativo y hasta la sanción de la Ley no existía ninguna figura legal que ayudara a denunciar a quienes practican esta conducta negativa, ni que proteja a las víctimas, todos tenemos derecho a transitar libremente y con la confianza de no ser violentados, independiente del contexto, la edad, la hora del día o la vestimenta que llevemos. La presente Ley constituye sin dudas un avance más hacia el compromiso de construir cada día una sociedad más igualitaria.

Teniendo en consideración el incremento de causas por “acoso callejero” iniciadas en la Ciudad de Buenos Aires y que buena cantidad de ellas involucraban a conductores profesionales, el Centro de Estudios de Movilidad Sustentable de la Universidad Tecnológica Nacional en conjunto con el Gobierno de la Ciudad de abocó al tratamiento del conflicto.

El abordaje de la problemática fue desde múltiples enfoques, pero básicamente la principal herramienta fue a través de los cursos de actualización profesional que todos los conductores del sector reciben anualmente. Allí se puso hincapié en el desarrollo del material bibliográfico pertinente con la finalidad de



visualizar la problemática en un sector caracterizado por una presencia muy mayoritaria de varones y poco sensible a la temática. Se decidió también modificar la forma de dictado de los cursos, para realizarlos en la modalidad de talleres participativos donde todos los asistentes pudieran contribuir activamente en el abordaje de la problemática y no fuera esta una verdad impuesta por los capacitadores y pasan a cumplir un rol más orientado a la facilitación de la comunicación, que la de impartir contenidos pre determinados.

El cambio cultural de la sociedad se tradujo en que lo que antes era una norma de carácter social cuya no observación solo merecía reproches de índole moral o social, se transformó en una norma de derecho y en consecuencia su observación puede ser coercitivamente exigida por la autoridad. Este cambio en la legislación no fue suficientemente comprendido por buena parte de la población presentándose la paradoja de tener individuos condenados sin saber que la conducta en la cual habían incurrido se encontraba tipificada penalmente.

Frente a esa problemática se actualizaron los contenidos curriculares que se imparten anualmente a los conductores profesionales de taxi, adaptando los mismos al nuevo contexto social y a la normativa vigente, en un enfoque fundamentalmente orientado al respeto por la diversidad y los valores de convivencia, priorizando valores, antes que en una mirada represiva propia de la legislación penal.

En muchas ocasiones se ha expresado que la Educación Vial no es otra cosa que una manifestación más de la educación cívica o ciudadana, y seguramente así sea. El hecho cierto es que, en general, los problemas del tránsito vienen dados, aparte de por aspectos técnicos, por la necesidad de compartir un espacio, por lo tanto nuestros derechos a ocupar y usar ese espacio están condicionados por los derechos de los demás para utilizar el mismo espacio.

Las normas de tránsito no son más que los acuerdos que hemos adoptado para que el uso de las vías públicas (espacio compartido) sea posible sin conflictos. Cuando alguien incumple las normas se produce la confrontación de los derechos de



unos y otros. Este aparentemente sencillo esquema es la base fundamental de la intervención en Educación Vial. Que los ciudadanos sientan la necesidad de cumplir las normas de tránsito es el paso definitivo para la modificación de su conducta y posiblemente de su actitud con respecto a sus conciudadanos y el tránsito.

Pero para conseguir el uso seguro de las vías públicas no sólo es necesario estar convencidos de la necesidad de cumplir las normas y señales que regulan su uso compartido y cumplirlas, sino que tenemos que adoptar valores y principios que superen las múltiples y cambiantes situaciones del tránsito para las cuales, en muchas ocasiones, no hay normas y señales que las regulen. Nos estamos refiriendo a valores como: tolerancia, respeto a los demás, responsabilidad, comprensión, prudencia, etc. o principios básicos que se abordan en las capacitaciones.

No están exentos de las cuestiones de convivencia y cambio cultural que se presentan en la ciudad los temas relativos a la violencia de género y actos de hostigamiento que acontecen en la sociedad. Por ese motivo, y asumiendo la responsabilidad que todos tenemos en la materia, es que el Manual de Profesionalización de los Conductores de Taxi de la Ciudad de Buenos Aires en su ciclo 2018 se ha decidido abordar el tema, tratándolo con la responsabilidad necesaria y procurando contribuir a revertir este fenómeno concientizando a todos los conductores de sus alcances, de los falsos preconceptos, de los efectos sobre la salud de las víctimas y las consecuencias penales que estas conductas pueden importar.

El flagelo de la violencia contra la mujer toma en los feminicidios su forma más extrema. Pero a modo de punta de iceberg, los asesinatos por género son el extremo visible de un conjunto mucho más amplio y muchas veces oculto de situaciones de violencia doméstica. Antes de la muerte hay lesiones, y previo a ellas, agresiones de tipo verbal o físicas. En la justicia porteña causas contravencionales por hostigar, maltratar, intimidar, o penales por amenazar se inician por miles, y cada año incrementan su número.



De acuerdo al “Segundo Informe Estadístico de Causas de Violencia de Género” presentado por la presidenta de la Cámara de Apelaciones en lo Penal Contravencional y de Faltas, Marta Paz, en el año 2014, y para las causas contravencionales por hostigamiento, intimidación o maltrato, “el cuarenta y tres por ciento (43 %) de los casos encuadrarían en hechos de violencia de género”. Mientras que en números totales las causas contravencionales ingresadas al Fuero Penal, Contravencional y de Faltas han ido decreciendo (en 2010 se iniciaron 41.155 causas contravencionales, llegando a 2014 a 29.593 causas), los casos por hostigar, intimidar y maltratar fueron en aumento.

Habida cuenta de ello, resulta necesario y oportuno producir una reflexión respecto de la importancia de estos comportamientos y el esfuerzo de todos en su conjunto por favorecer una mejor convivencia en la vía pública desterrando cualquier atisbo de violencia de género.

Este tipo de acoso tiene su origen en motivos de género y está compuesto por toda una serie de acciones que en muchas ocasiones son socialmente aceptadas y que sitúan a las víctimas en la posición de "objeto público". En este tipo de acoso, el acosador se siente con el derecho de interpelar a las víctimas en la calle sin haber recibido previamente su consentimiento y entendiendo que sus comentarios y acciones hacia las víctimas están justificadas, son halagos o son socialmente aceptadas.

Por sus características, el acoso puede considerarse un acto violento, si viola la intimidad de la víctima, teniendo que aceptar “expresiones” sobre ella/él, ya sea físicas, como en el caso de “manoseos”, “agarrones” o encerronas; psicológicas, como es el caso de piropos y silbidos; en el caso del exhibicionismo. Asimismo, como señalan diversos estudios (Fairchild & Rudman, 2008; Ilahi, 2010; Macmillan, Nierobiz & Welsh, 2000), este tipo de prácticas parecen conllevar diversos tipos de consecuencias, en términos emocionales, de uso de los espacios y de percepción de





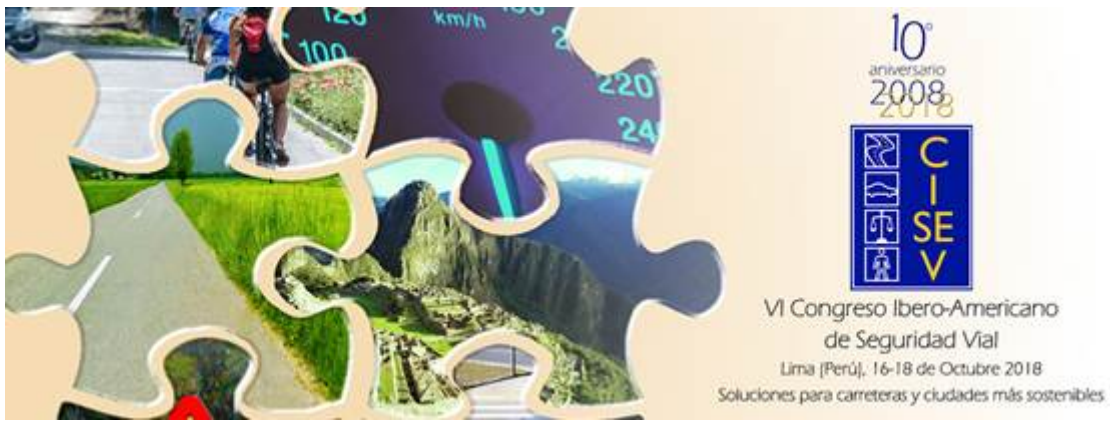
seguridad. Es la forma de agresión sexual cotidiana menos visible para las autoridades.

Todo lo expuesto tuvo como corolario el inicio de un programa de sensibilización y capacitación, que se inició en marzo de 2018 y tiene previsto alcanzar a 40.000 conductores de taxi durante el transcurso del presente año. En tanto que en el segundo semestre se iniciará idéntica tarea con conductores de autobuses de larga distancia pertenecientes a la Cámara Empresaria de Larga Distancia (CELADI) bajo el auspicio de la Fundación Flechabus.

Como vimos, las normas de conducta y convivencia van variando a lo largo de los años, y aquellas conductas que en algunas épocas eran admitidas hoy son motivo de reproche social. Muchas veces resulta difícil distinguir un piropo bien intencionado, tal vez halagador, de aquel que resulta ofensivo, sobre todo porque la valoración no debe hacerla quien lo profiere sino quien lo recibe. Por lo tanto, en la duda debemos abstenernos de efectuar comentarios que puedan resultar ofensivos y hasta lesivos para quien los recibe, con independencia de que en la actualidad constituyan figuras contravencionales o penales. Lamentablemente las causas de violencia de género no dejan de aumentar y desde el humilde rol del conductor profesional debemos todos aportar nuestro granito de arena en pos de detener este flagelo que afecta a la sociedad en su conjunto.

La Seguridad Vial, o mejor dicho la Movilidad Segura es un valor universal perseguido por todas las sociedades, La violencia de género expresada en los ámbitos en los cuales la movilidad se desarrolla debe ser considerada además un factor de inseguridad vial. Consecuentemente no atender a esta problemática en el análisis de los factores de riesgo y en las necesarias medidas que han de adoptarse en su solución es no asumir el desafío que como sociedad tenemos por delante. El presente trabajo pretende resumir la filosofía, el espíritu y la determinación con que la Universidad y la Administración en la Ciudad de Buenos Aires se abocaron a la problemática, no pretendiendo con ese solo esfuerzo erradicarla, pero sí exteriorizarla,





sin procurar ocultarla o minimizarla y proponiendo caminos que supongan un cambio de conducta en pos de una sociedad con nuevos valores más justa e igualitaria en la dirección de garantizar más derechos a todos los ciudadanos.