Transporte | Mar 19, 2021

Mujer, no te bajés del bus

por Michelle Soto Méndez

Sin importar el motivo de desplazamiento (compras, trámites, trabajo, estudio, ocio o cuido), las mujeres usan más el bus y en segundo lugar el vehículo privado; los hombres lo hacen al revés. (Foto: Miriet Ábrego).

En un país donde la flota de vehículos privados genera la mayoría de las emisiones de carbono (41% del sector de transporte terrestre), las acciones de descarbonización apuestan por un sistema de transporte público que sea masivo, eficiente, seguro, electrificado y limpio.

La lógica detrás es que **un servicio de transporte público de calidad desalentará el uso del vehículo privado. En este sentido, el objetivo es subir a más personas al bus y al tren.**

En Costa Rica, las mujeres son quienes más utilizan el transporte público, sobre todo el autobús. Lo usan para ir a hacer trámites, trasladarse al trabajo o al centro de estudio. También caminan y recurren a servicios informales para hacer trámites, labores de cuido o regresar a casa tras actividades de ocio.

Según una encuesta realizada por la empresa A01 y el Centro para la Sostenibilidad Urbana (CPSU), comisionada por el programa MiTransporte de la Cooperación Alemana para el Desarrollo – GIZ, el 82% de las mujeres entrevistadas manifestaron ser usuarias de transporte público, en contraste con el 70% de los hombres que también dijeron utilizarlo.

En América Latina, según datos del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), más del 50% de las personas usuarias de transporte público son mujeres. Por esta razón, **un país que busca llegar a cero emisiones en 2050 —como lo es Costa Rica—**

no puede dejar que las mujeres se bajen del bus.

Lamentablemente, el diseño actual del sistema de transporte público no responde a los patrones de movilidad que tienen las mujeres y, en muchos casos, el servicio ha desmejorado e incluso se ha vuelto inseguro. Estas barreras pudieran terminar por desmotivar a las mujeres haciéndolas migrar a otras modalidades, particularmente al vehículo privado.

> *"El gran reto está en fomentar que las mujeres, como los demás segmentos de la población (hombres, niños y niñas, adultos mayores), sigan usando el transporte público y evitar que busquen medios privados más contaminantes para desplazarse", dijo Claus Kruse, director de MiTransporte.*

Una grata experiencia en el transporte público (modalidad buses) incluye aspectos como estado de las unidades (ventilación, limpieza, cantidad y calidad de asientos, número de personas), la distancia entre paradas y la interconexión entre estas (tanto para intermodalidad como conexiones entre rutas), así como condiciones de la infraestructura asociada al servicio, seguridad, iluminación, disponibilidad de información y cumplimiento de horarios. (Foto: Miriet Ábrego).
(Créditos:)

Público versus privado

El tiempo es el principal problema que presenta el transporte público, según lo indicaron las personas encuestadas por A01 y CPSU. El congestionamiento vial causa que los usuarios demoren más de una hora en llegar a su destino.

Esto tiene varias causas, la primera está relacionada con el ordenamiento territorial. La movilidad refleja el modelo de ciudad que el país tiene y repite en las distintas provincias: expansivo horizontalmente, distante y desconectado.

Según el *Informe Estado de la Nación 2019*, en las áreas cercanas a nuevos apartamentos y condominios se registró un aumento en los tiempos de viaje en los últimos cinco años. En promedio, los tiempos de viaje en estas zonas aumentaron en un 31,6%.

Por cuestiones socioeconómicas —como poca área disponible para urbanizar en el centro, altos precios del metro cuadrado y una cultura ajena a la densificación y a habitar en verticalidad—, las personas están viviendo cada vez más lejos de sus trabajos.

"Si consideramos que más de la mitad de las usuarias de transporte público son mujeres, y cada vez están viviendo más alejadas de centros donde hay más oportunidades laborales, educativas y de recreación, sumado a la diferencia de ingresos que existe

entre hombres y mujeres, todo esto hace un cóctel de exclusión", dijo Arturo Steinvorth, coordinador de Movilidad Sostenible y Transporte de CPSU, en el *webinar* titulado: ¿Cómo está la cosa con las mujeres y el transporte?.

La segunda causa yace en la desconexión. Según el *Informe Estado de la Nación 2020*, las construcciones realizadas en el período 2016-2019 se ubican a una distancia promedio de 10,4 kilómetros de colegios y universidades, clínicas y hospitales, servicios financieros y guarderías. Además, estos desarrollos se localizan a una media de tres kilómetros de las rutas de transporte público, específicamente autobuses. Eso obliga a sus habitantes a recurrir a medios de transporte privado para movilizarse y acceder a los servicios.

"La vivienda tiene un vínculo con el transporte y estamos viendo que la tendencia de desarrollo urbano está afectando el acceso de las mujeres a la red de cuido por una falta de acceso al transporte público. Esto les pone, aún más, en una posición de desventaja", explicó Andrea San Gil, fundadora del CPSU, en el mismo *webinar*.

Asimismo, San Gil agregó: "si se tiene una familia en condición de pobreza y, además, se tiene la situación de poco acceso al transporte público, esa familia tiene que invertir cada vez más de su limitado presupuesto en pagar un taxi para llegar a la parada o en buscar otras alternativas".

A lo anterior hay que sumarle una tercera causa: la forma en que está diseñado el sistema de transporte público. "Este sistema de transporte se caracteriza por una red desintegrada, conformada por un conjunto de líneas que funcionan de manera individual y de carácter radial, lo cual genera un elevado número de transbordos. Más del 40% de los viajes son realizados en dos o más etapas", se lee en el estudio de A01 y CPSU.

Una causa más: cada vez hay más carros en la calle y, por ende, más presas. Según la *Encuesta Nacional de Percepción de los Servicios Públicos* (ENPSP) de la Contraloría General de la República el uso del vehículo particular pasó de 28% a 41% entre 2015 y 2018. Los autobuses deben coexistir en la red vial con el 64% de la flota motorizada de carros y buses de servicios especiales.

Esto último se relaciona con el segundo problema identificado por las entrevistas realizadas por A01 y CPSU: hacinamiento provocado por horarios limitados y largos períodos de espera causan que se acumulen más personas en un solo viaje así como la inseguridad tanto en las paradas como dentro de las unidades.

De hecho, la mitad de las personas no usuarias de transporte público argumentó que no utilizan el servicio "porque considera más cómodo viajar en su vehículo privado". Este porcentaje es mayor para las personas que tienen otras personas a su cargo (55%), y dados los roles de género que imperan actualmente muchas de estas personas son mujeres.

> *"Durante el grupo focal con personas que acompañan a otras personas, se expresó que han incluso dejado de usar el transporte público cuando viajan con menores por la inseguridad vial, forma imprudente de manejar de los choferes de autobús (sobre todo los hombres), el ruido en los vehículos (especialmente el tren), la falta de espacio o el hacinamiento", se lee en el estudio.*

Mejorar para sumar

En términos generales, y según la ENPSP, la mayoría de los usuarios califica positivamente el servicio de transporte público, pero también admiten que la calidad ha desmejorado a causa de una deficiente infraestructura, la antigüedad de las unidades, el congestionamiento vial y el aumento de los tiempos de viaje, así como la falta de accesibilidad para personas con discapacidad, adultos mayores y cuidadores con otras personas a cargo.

Ahora bien, y tal como lo detectó el estudio de A01 y CPSU, la percepción respecto de la calidad del servicio tiende a ser más positiva entre las personas con menor poder adquisitivo. Quizá se deba a que estas personas no tienen otra opción. Después de la movilidad activa, el transporte público sigue siendo la alternativa más barata.

Tras realizar la encuesta y los grupos focales, el estudio realizado por A01 y CPSU identificó cinco puntos de mejora para evitar que las mujeres dejen de usar el transporte público y, más bien, sumar a más personas a este.

El primero es mejorar la infraestructura asociada a buses y tren, a saber: aceras, paradas y mobiliario urbano. No solo en cuanto a la calidad sino también hacer esta infraestructura más accesible a todas las personas, incluyendo a poblaciones vulnerables como personas con discapacidad, adultas mayores o personas que viajan con dependientes (en su mayoría mujeres).

Otro punto a mejorar son los tiempos de traslado, los de espera y transbordo. “La reducción de estos mediante medidas operativas, como una red de carriles exclusivos para autobuses o el pago electrónico, tanto como medidas informativas, respecto de horarios y ubicación de paradas, por ejemplo, pueden ayudar significativamente a esta meta”, indicaron los investigadores.

El tercer punto de mejora es la seguridad. Esto implica medidas para evitar acoso, asaltos y otros tipos de violencia. “Requiere mejoras en aspectos como la iluminación y ubicación de las paradas en lugares que le brinden mayor seguridad (percibida y real) a las personas”, se lee en el estudio.

Aparte de la prevención, se debe trabajar en mecanismos de denuncia que sean centralizados y ágiles además de accesibles a todos los grupos poblacionales. “Esto es de particular importancia para el tema de acoso, ya que actualmente existen iniciativas dispersas que podrían beneficiarse de una labor conjunta entre instituciones”, destacaron los autores.

Por seguridad también se entiende el salvaguardar la integridad física de las personas. Se relaciona a las condiciones de infraestructura para evitar accidentes: capacitación a los choferes en conducción, evitar el hacinamiento, mejorar las condiciones de accesibilidad y respeto a estos espacios, implementar carriles exclusivos para buses, unidades en buen estado, entre otros.

El cuarto punto a mejorar es la calidad del servicio. Esto incluye renovar la flota de autobuses, mejorar las condiciones internas de las unidades (ventilación, más espacio y mejor ubicación de los asientos), ampliar horarios y frecuencia para evitar largas esperas.

Por último, todas estas mejoras deben contar con el respaldo de políticas públicas para darles sostenibilidad en el tiempo y también seguridad a la inversión.

La buena noticia es que **la gente está dispuesta a pagar más por un servicio de calidad**. Según la encuesta realizada por A01 y CPSU, ese porcentaje sería 42% (25,5% de los hombres y 16,6% de las mujeres). “Esto es un dato importante ya que muestra que hay potencial de obtener un mayor ingreso mediante los pasajes para hacer mejoras en las unidades y el servicio de transporte público en general”, se destaca en el estudio.

La accesibilidad para las distintas personas usuarias es uno de los puntos a mejorar por el transporte público. No solo se trata de reservar unos cuantos asientos, sino de que estos cuenten con suficiente espacio, estén bien ubicados y sean respetados por los otros usuarios. También tiene que ver con rampas, elevadores en las unidades y sensibilización de los choferes, entre otros. (Foto: Miriet Ábrego).
(Créditos:)

¿En qué mejorar?

Las personas que participaron en el estudio comisionado por MiTransporte, identificaron las siguientes áreas prioritarias para mejorar el transporte público en el área metropolitana:

1. Calidad de los autobuses: modernización, comodidad, seguridad, accesibilidad y tecnología.
2. Implementar carriles exclusivos o sistema BRT (Bus de Tránsito Rápido).
3. Mejorar las paradas en términos de seguridad, clima y comodidad.
4. Contar con un sistema de información con rutas y tiempos de llegada.
5. Capacitar operadores del transporte público sobre el servicio al cliente y conducción.
6. Mejorar la accesibilidad a las paradas de los autobuses tanto a pie, en bicicleta, mediante *car pooling* o en vehículo propio (lo cual requiere el acceso a parqueos públicos).
7. Tener sistemas de transporte público que complementen los existentes como un tranvía o tren eléctrico, así como mejorar el acceso al tren urbano actual.

FUENTE: A01 y CPSU. Encuesta sobre percepciones de la población sobre el servicio del transporte público del Área Metropolitana de San José. MiTransporte-GIZ (2018).

Recientes | Popular

Inseguridad alimentaria estaría detrás del adelanto de la primera menstruación
septiembre 19, 2023

La equidad menstrual: una variable más a contemplar en la gestión de riesgo
septiembre 19, 2023

Más de 1500 organizaciones, empresas e individuos dicen NO a la exploración de gas natural...
septiembre 12, 2023

El cangrejo azul pone a prueba la resiliencia de comunidades costeras en El Salvador
septiembre 12, 2023

Un alarmante número de aves están en peligro
septiembre 12, 2023

Siguiente »

Búsqueda

Texto | Autor

Buscar ... | Todos los autores | Buscar

Preguntas Frecuentes

Suscríbase a nuestro boletín!

Únase a nuestro boletín informativo para obtener las noticias y actualizaciones más recientes de Ojo al Clima.

Nombre

Correo

Suscríbase!

Publicado bajo una licencia libre. Usted es bienvenido a utilizar nuestro material para fines no comerciales, acreditando a "Ojo al Clima" con un link al artículo citado. Por favor consúltenos para utilizar el material para fines comerciales.