

ÍNDICE

GÉNERO Y DIVERSIDAD.....	2
INCLUSIÓN Y DIVERSIDAD.....	9

Anexo de Género y Diversidad

Descripción de la Situación

1. Marco Legal e Institucional

Brasil ha firmado y ratificado los principales instrumentos internacionales para promover la equidad de género incluyendo la Convención sobre la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra la Mujer (CEDAW), la cual fue ratificada en 1984 y en 2002 fue aprobada a nivel nacional.¹ Adicionalmente, en las últimas décadas ha realizado importantes avances en legislación y políticas para promover la igualdad de género y prevenir la violencia en contra de las mujeres.

La Constitución de Brasil contempla la no discriminación por razón de sexo en general y específicamente prohíbe diferencias salariales por motivo de sexo o estado civil. Brasil cuenta con leyes que protegen los derechos de las mujeres en el mercado laboral. Por ejemplo, la Ley Nro. 9.799 enmienda el Decreto Ley del Trabajo de 1943 para evitar cualquier tipo de discriminación de las mujeres en el mercado laboral y fomentar su incorporación al mismo al prohibir la publicación de puestos de trabajo que hagan referencia al sexo, rechazar emplear a alguien por ese motivo, o exigir un examen de embarazo.² También el Decreto 6122/07 (2007) garantiza que las trabajadoras desempleadas obtengas licencia de maternidad y pago de seguro social.³

La violencia en contra de la mujer tiene una alta incidencia en Brasil, por lo que el Estado ha modificado las leyes para proteger a las mujeres y garantizar su integridad. En 2001, Brasil modificó el Decreto Ley 2.848 (Código Penal) para tipificar y castigar los delitos de género, incluyendo el acoso sexual. Brasil aprobó la Ley Maria da Penha en 2006 y se convirtió en un pionero en la protección de las mujeres víctimas de violencia doméstica al permitir detener a los agresores en flagrante o recluirlas en prisión preventiva si amenazan la integridad física de la mujer. Además, esta Ley incluye medidas para proteger la vida de la mujer en riesgo.⁴ Esta ley ha sido modificada varias veces para ampliar la protección a las mujeres víctimas de violencia doméstica.⁵ Otras leyes que protegen a las mujeres son: i) Ley 12.845, la cual establece que los hospitales deben proveer asistencia de emergencia, integral e interdisciplinaria de forma obligatoria a las víctimas de violencia sexual; y ii) Ley 13.104, la cual tipifica el femicidio en el Código Penal.⁶

¹ Kiss, L. et al. (2012). *Brazilian policy responses to violence against women: Government strategy and the help-seeking behaviors of women who experience violence*. Disponible en:

<https://www.hhrjournal.org/2013/08/brazilian-policy-responses-to-violence-against-women-government-strategy-and-the-help-seeking-behaviors-of-women-who-experience-violence/>

² Presidência da República. (1999). *Lei N. 9.799, de 26 de Maio de 1999*. Disponible en: https://oig.cepal.org/sites/default/files/1999_ley9799_bra.pdf

³ CEPAL. (s.f.). *Observatorio de Igualdad de Género de América Latina y el Caribe - Brasil*. Disponible en: <https://oig.cepal.org/es/laws/4/country/brasil-7>

⁴ CEPAL. (s.f.). *Observatorio de Igualdad de Género de América Latina y el Caribe – Brasil – Leyes de Violencia*. Disponible en: <https://oig.cepal.org/es/laws/1/country/brasil-7?page=1>

⁵ Idem.

⁶ Idem.

2. Brechas de Género Identificadas

a. Brechas Educativas

El porcentaje de niñas y mujeres enlistadas en educación primaria, secundaria y terciaria es mayor que el porcentaje de niños y hombres. La brecha es del 1% en escuela primaria, pero aumenta significativamente en escuela secundaria y terciaria (4% y 16%, respectivamente).⁷ La matriculación en escuela terciaria ha aumentado significativamente tanto para hombres como mujeres si se compara la data de 2017 (59% de mujeres y 43% de hombres) con la del 2000 (20% mujeres y 16% hombres).⁸ El 37% de las personas que se gradúa en una carrera STEM son mujeres y en 2012, el 28% de los graduados en ingeniería eran mujeres.^{9 10}

b. Brechas Laborales

En 2017, la participación en el mercado laboral de las mujeres mayores de 15 años es 54%, en comparación con la de los hombres que es 74%.¹¹ La brecha disminuye significativamente en jóvenes (15-24 años de edad), en donde la participación laboral de las mujeres es 49% y de los hombres es 62%. Las condiciones de empleo de las mujeres tienden a ser mejores que las de los hombres: el 74% de las mujeres son empleadas asalariadas, en comparación con el 63% de los hombres; y 31% de los hombres tienen un empleo vulnerable¹², mientras que solo 23% de las mujeres están en esa situación. La tasa de desempleo es ligeramente más alta para las mujeres que para los hombres (14% y 11%, respectivamente). La mayoría de las mujeres se encuentra en el sector servicios (85% de las mujeres y 59% de los hombres), en el sector industrial y agrícola el porcentaje de mujeres empleadas es mucho menos y ha disminuido en la última década (sector industrial: 11% de las mujeres y 28% de los hombres; sector agrícola: 4% de las mujeres y 13% de los hombres).¹³ Según la Organización Internacional del Trabajo (OIT), en el sector construcción el 96% de los empleados son hombres y solo el 4% son mujeres; mientras que en actividades económicas

⁷ World Bank. 2019. *The Little Data Book on Gender*. Capítulo sobre Brasil. Disponible en: <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/31689/LDB-Gender-2019.pdf?sequence=2&isAllowed=y>

⁸ Idem.

⁹ Idem.

¹⁰ Lidia Brito. (2015). *Mujeres en Ciencias e Ingenierías en América Latina y el Caribe (Presentation)*, 4ta Reunion de Ministros y Altas Autoridades de CyT, UNESCO, Guatemala, 2015. Disponible en: <https://slideplayer.es/slide/5493236/>

¹¹ World Bank. 2019. *The Little Data Book on Gender*. Capítulo sobre Brasil. Disponible en: <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/31689/LDB-Gender-2019.pdf?sequence=2&isAllowed=y>

¹² Personas en empleo vulnerable se definen como: "They are less likely to have formal work arrangements, and are therefore more likely to lack decent working conditions, adequate social security and 'voice' through effective representation by trade unions and similar organizations. Vulnerable employment is often characterized by inadequate earnings, low productivity and difficult conditions of work that undermine workers' fundamental rights." Fuente: ILO. (2010). *Vulnerable employment and poverty on the rise, Interview with ILO chief of Employment Trends Unit*. Disponible en: https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/newsroom/features/WCMS_120470/lang-en/index.htm

¹³ World Bank. 2019. *The Little Data Book on Gender*. Capítulo sobre Brasil. Disponible en: <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/31689/LDB-Gender-2019.pdf?sequence=2&isAllowed=y>

que incluyen comercio, transporte, comida y alojamiento, y servicio de negocios y administrativos, las mujeres representan el 40.4% y los hombres el 59.6%.¹⁴

c. Violencia en contra de la mujer

En 2017, en Brasil 193.482 mujeres fueron víctimas de violencia doméstica (lesiones corporales intencionales) y hubo 4.539 femicidios.¹⁵ Durante ese mismo año, 27,4%, es decir, 16 millones de las mujeres brasileñas mayores de 16 años sufrieron algún tipo de violencia en los últimos 12 meses y 4,7 millones sufrieron agresión física.¹⁶ El tipo de agresión más común que sufrieron las mujeres brasileñas fue agresión verbal, como insultos o humillaciones (21,8%), seguido por empujones o patadas (9%) y mujeres que fueron tocadas o agredidas físicamente por motivos sexuales (8,9%).¹⁷ La mayoría de las mujeres que sufrieron violencia afirman que su agresor era alguien conocido (76,4%), esta cifra incrementó en un 25% en comparación con 2016.¹⁸ Las mujeres jóvenes se encuentran en mayor riesgo de ser víctimas de violencia: 42,6% de las mujeres entre 16 y 24 años; 33,5% de las mujeres de 25 a 34 años; 27,1% de las mujeres de 35 a 44 años; 17,8% de las mujeres de 45 a 59 años; y 13,6% de las mujeres de 60 años o más afirman que fueron víctimas de violencia en los últimos 12 meses.¹⁹

La incidencia de acoso es incluso más alta, 22 millones de mujeres mayores de 16 años (37,1%) afirman haber sufrido algún tipo de acoso en los últimos 12 meses.²⁰ El 32,1% de las mujeres reportó haber recibido comentarios irrespetuosos cuando caminaba por la calle; 11,5% de las mujeres ha recibido comentarios ofensivos en el lugar de trabajo; 7,8% fueron acosadas en algún medio de transporte público (metro, autobús); el 6,2% de las mujeres afirma haber sido tocada inapropiadamente mientras bailaba; y 5% fueron agarradas o besadas sin su consentimiento.²¹ La encuesta realizada por los Institutos Patrícia Galvão y Locomotiva, en febrero de 2019, encontró que 97% de las mujeres encuestadas habían sido acosadas en el transporte público en los últimos tres meses y 71% conocía a alguien que también había

¹⁴ ILO. (s.f.). *ILOSTAT. Employment by sex and economic activity. Brasil, 2018*. Disponible en: https://www.ilo.org/ilostat/faces/oracle/webcenter/portalapp/pagehierarchy/Page32.jspx?locale=EN&subject=EMP&indicator=EMP_TEMP_SEX_ECO_NB&datasetCode=A&collectionCode=YI&_afLoop=631473553483525&_afWindowMode=0&_afWindowId=null#!%40%40%3Findicator%3DEMP_TEMP_SEX_ECO_NB%26_afWindowId%3Dnull%26subject%3DEMP%26locale%3DEN%26_afLoop%3D631473553483525%26datasetCode%3DA%26collectionCode%3DYI%26_afWindowMode%3D0%26_adf.ctrl-state%3D14ntkzehta_274

¹⁵ Forum Brasileiro de Seguranca Publica. (2018). *Anuario Brasileiro de Seguranca Publica*. Disponible en: <http://www.forumseguranca.org.br/wp-content/uploads/2019/03/Anuario-Brasileiro-de-Seguran%C3%A7a-P%C3%BAblica-2018.pdf>

¹⁶ Forum Brasileiro de Seguranca Publica. (2018). *Visível e invisível: a vitimizacao de mulheres no brasil -2a edicao*. Disponible en: forumseguranca.org.br/wp-content/uploads/2019/02/Infográfico-visível-e-invisível-2.pdf

¹⁷ Idem.

¹⁸ Idem.

¹⁹ Idem.

²⁰ Idem.

²¹ Idem.

sido acosada.²² Adicionalmente, solo el 26% de las mujeres encuestadas dice sentirse segura utilizando el transporte público y el 51% dijo sentirse insegura.^{23 24}

d. La participación de las mujeres en la Rede Integrada de Transporte (RIT)

Del total de empleados de la RIT, 21% son mujeres y 79% son hombres. La mayoría de las mujeres empleadas son cobradoras y representan 43% del total de los cobradores y solo 2% del total de conductores.²⁵ En junio de 2019, se aprobó la Ley N° 15.463, la cual estipula que todo el sistema de transporte público de la capital de Paraná adoptará boletos electrónicos, lo que significa que ya no existirá la función de cobradores. Con la implementación de esta Ley, 5.334 personas (2.274 mujeres y 3.060 hombres) quedarán sin empleo. Los concesionarios de transporte público acordaron ofrecer cursos de capacitación y oportunidades de recalcificación para que los cobradores puedan ser reubicados en servicios administrativos y operativos dentro de los concesionarios. Hasta ahora solo 641 cobradores se han inscrito en los cursos ofrecidos.

e. Las mujeres como usuarias del transporte público en Curitiba

En Curitiba alrededor del 45% de la población utiliza el transporte público y la gran mayoría de las usuarias son mujeres.²⁶ En 2018, según datos de Urbanização de Curitiba S. A. (URBS), la red de transporte de Curitiba movilizó 1.398.731 pasajeros por día hábil.²⁷ La encuesta Origen-Destino de Curitiba, realizada en 2016/2017, identificó que del total de personas que utilizan el transporte público y el Metropolitano, 61% son mujeres y de los viajes realizados 51% son para trabajo/servicios y 62% de estos viajes son realizados por mujeres.²⁸ La línea Inter 2 brinda servicio a la mayor cantidad de pasajeros y atraviesa 28 vecindarios en donde se concentran 580mil habitantes.²⁹ En todos los vecindarios que son atendidos por la línea Inter 2, la población femenina es superior a 50%.³⁰

En 2013, Sistema de Gestão da Guarda Municipal (SigesGuarda), comenzó a registrar cualquier situación de violencia en contra de las mujeres en los autobuses, terminales o estaciones de metro, a través de denuncias por teléfono. La Guarda Municipal responde a cualquier delito reportado y la persona involucrada es enviada a la estación de policía en donde la mujer afectada presenta un informe policial. Debido al alto índice de mujeres siendo acosadas física y verbalmente en los autobuses en Brasil, la municipalidad de Curitiba, junto con el sindicato de conductores de autobuses, implementó en 2016 una campaña llamada “Autobús sin Abuso” (Busao Sem Abuso).³¹ La campaña buscaba sensibilizar a todos los pasajeros y a los empleados del transporte público a identificar y reportar los casos de acoso sexual a las

²² Municipalidad de Curitiba. (2019). Informe: A questão de gênero em Curitiba e no transporte coletivo de Curitiba.

²³ Agência Patrícia Galvão. (2019). Disponible en: <https://agenciapatriciagalvao.org.br/violencia/violencia-sexual/97-das-mulheres-disseram-ja-ter-sido-vitimas-de-assedio-em-meios-de-transporte/>

²⁴ Tomar en cuenta que esta encuesta recibió apoyo de Uber, para comparar cómo se sentía las mujeres en el transporte público, taxis y transporte por aplicación. La muestra incluyó a 1.081 mujeres.

²⁵ Municipalidad de Curitiba. (2019). Informe: A questão de gênero em Curitiba e no transporte coletivo de Curitiba.

²⁶ Yedav, N. (2016). *Reframing the issues of women's safety in public transport in Brazil and France*. Disponible en: <https://thecityfix.com/blog/reframing-issue-women-safety-public-transport-brazil-france-neha-yadav/>

²⁷ Municipalidad de Curitiba. (2019). Informe: A questão de gênero em Curitiba e no transporte coletivo de Curitiba.

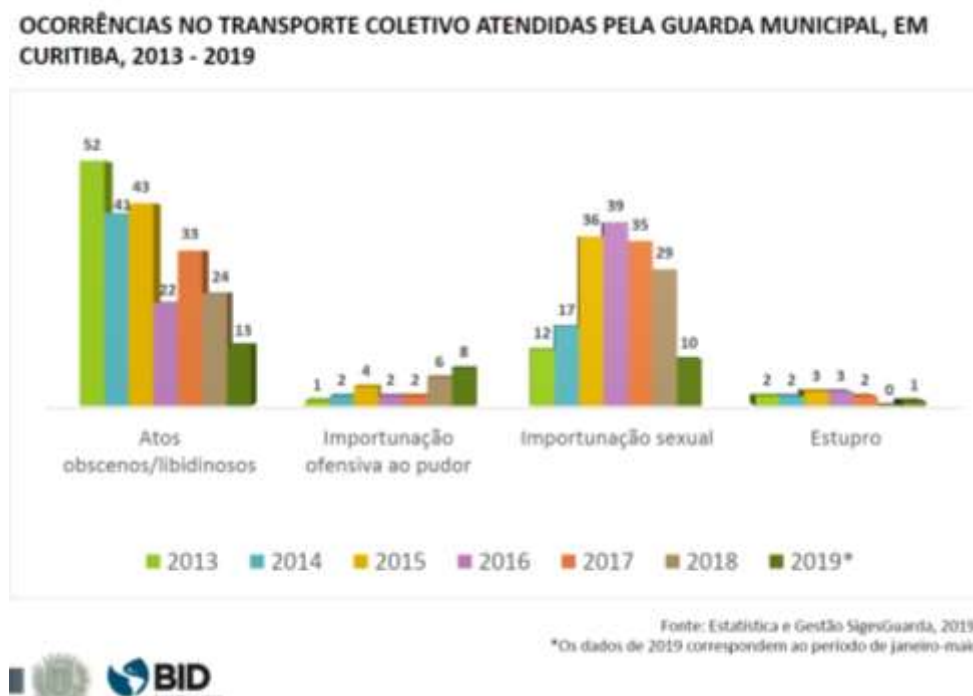
²⁸ Idem.

²⁹ Idem.

³⁰ Idem.

³¹ Yedav, N. (2016). *Reframing the issues of women's safety in public transport in Brazil and France*. Disponible en: <https://thecityfix.com/blog/reframing-issue-women-safety-public-transport-brazil-france-neha-yadav/>

autoridades de la municipalidad.³² Adicionalmente, el Ayuntamiento de Curitiba realiza conferencias de educación y prevención de violencia en contra de las mujeres y brinda asistencia psicológica, legal y social a través de una unidad móvil (Ônibus Lilás) equipada para garantizar la privacidad de quienes buscan ayuda. El Ayuntamiento también tiene otras iniciativas como el sitio web “Vire a Página” con información sobre la violencia en contra de la mujer, plataforma “Curitiba Teu Nome é Mulher” y cursos desarrollados por diferentes sectores.³³



Fuente: Questões de Gênero e Acessibilidade Universal No Transporte Público. (2019). Apresentação preparada por la Municipalidad de Curitiba.

Desde 2013, se han visto algunas mejoras en cuanto actos obscenos en los autobuses atendidos por la guardia municipal, sin embargo, el número de ofensas al pudor ha incrementado y las ofensas sexuales incrementaron hasta 2016 y han disminuido.³⁴ Este tipo de actos puede disminuir con una campaña de sensibilización y con mecanismos para que las mujeres puedan reportar cualquier tipo de incidente.

Un estudio en 2012, sobre la percepción de seguridad en Curitiba, consiguió que el 77% de las personas entrevistadas se sienten inseguras caminando por la calle de noche. El 60% de las mujeres entrevistadas eran mujeres y del total de la muestra, solo el 30% debía caminar durante su viaje diario.³⁵

Diferentes estudios muestran una correlación entre mejorar el alumbrado en las calles y una reducción del crimen y la percepción de inseguridad de los ciudadanos ya que esto reduce la oportunidad de los

³² Idem.

³³ Municipalidad de Curitiba. (2019). Informe: A questão de gênero em Curitiba e no transporte coletivo de Curitiba.

³⁴ Questões de Gênero e Acessibilidade Universal No Transporte Público. (2019). Apresentação preparada por la Municipalidad de Curitiba.

³⁵ Rech, C. et al. (2012). *Neighborhood safety and physical inactivity in adults from Curitiba, Brazil*. Disponible en: <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC3464136/>

delincuentes de actuar. En primer lugar, al aumentar la iluminación en las calles, se reduce la oportunidad de que haya un crimen ya que aumenta el riesgo de los agresores a ser capturados³⁶, esta percepción de riesgo también pudiese incrementar si se instalan cámaras de seguridad en las estaciones y autobuses, lo que facilitaría el reporte de cualquier caso de acoso. Adicionalmente, mejorar el alumbrado puede mejorar la cohesión de la comunidad, ya que los miembros de la comunidad se sienten más cómodos utilizando el espacio y ven la inversión como una oportunidad para utilizar el espacio más a menudo y cuidar el espacio.³⁷

Acciones de Género en la Operación

Las acciones propuestas en este anexo siguen las tres líneas estratégicas de acción de género de la División de Transporte del BID:

- Promover la incorporación de mujeres a empleos no tradicionales en el sector.
- Incorporar las necesidades diferenciadas por género en la infraestructura y servicios de transporte.
- Recolectar datos desagregados en el sector para apoyar el diseño de políticas y proyectos.

a) Mejorar la experiencia de las mujeres como usuarias

Fortalecimiento de la Seguridad de las Mujeres

Para fortalecer la seguridad de las mujeres para acceder al transporte público se implementarán las siguientes acciones:

- i) El diseño del índice de caminabilidad (walkability index) será sensible al género y se obtendrá información desagregada por sexo. La firma consultora incluirá como parte del ejercicio del índice de caminabilidad una breve encuesta sobre la percepción y las sensaciones de los participantes en los lugares identificados para realizar el índice. El informe final debe incluir los resultados de las diferentes categorías desagregado por sexo, especialmente la información obtenida en la encuesta de percepción y sensaciones.
- ii) De acuerdo con los desafíos identificados en el índice de caminabilidad, la operación incluirá mejoras en la infraestructura, tales como apropiada iluminación de las paradas, vías de acceso y estaciones, instalación de cámaras de seguridad dentro de los autobuses, estaciones y terminales, a fin de mejorar la percepción de seguridad de las mujeres en el acceso a y uso de la línea Inter 2.
- iii) Diseñar e implementar una campaña de sensibilización para reducir el acoso a las mujeres en los autobuses y espacios públicos (calles, estaciones y terminales) e informar sobre los mecanismos de denuncia en caso de acoso y las consecuencias de acosar a mujeres. Debido a que la mayoría de las usuarias de la Línea Inter 2 son mujeres, esta campaña, además de incluir mensajes para disminuir el acoso, también proporcionará información para que las mujeres reporten si son

³⁶ Jacobs, J. 1961. *The Death and Life of Great American Cities*. New York, NY: Random House.

³⁷ Clark, Ronald V. 2008. "Improving Street Lighting to Reduce Crime in Residential Areas. Problem-Oriented Guides for Police." Response Guides Series, No. 8. Washington, D.C.: U.S. Department of Justice, Office of Community Oriented Policing Services, Center for Problem-Oriented Policing. Disponible en: <https://popcenter.asu.edu/content/improving-street-lighting-reduce-crime-residential-areas-0>

víctimas de violencia de cualquier tipo en su hogar o lugar de trabajo e incorporará mensajes para cambiar los estereotipos de género.

b) Garantizar la reubicación de las cobradoras en otras áreas y servicios

Para garantizar que las mujeres que ya no podrán ser empleadas como cobradoras tengan acceso a oportunidades de trabajo en similares o mejores condiciones se implementarán las siguientes acciones:

- i) La Municipalidad de Curitiba debe garantizar que los concesionarios de transporte público brinden oportunidades a las mujeres cobradoras que deben ser reubicadas y que al menos el 40% de las personas matriculadas en los cursos ofrecidos sean mujeres.
- ii) Incrementar el número de conductoras mujeres de 2% a al menos 5%, a través de incentivos a mujeres cobradoras que deben ser reubicadas. Los incentivos incluirán: anuncios de trabajo y cursos de capacitación sensibles al género e informar a las mujeres sobre los beneficios de ser conductoras, por ejemplo, igualdad de salario que los conductores hombres.

De acuerdo con las actividades diseñadas se proponen los siguientes indicadores:

Indicador	Unidad	Línea de Base	Meta	Medio de Verificación
Indicadores de producto				
Metodología de Índice de caminabilidad sensible a género aplicada	Consultoría	0	1	Informes semestrales de progreso
Campaña de sensibilización sobre la violencia en contra de las mujeres realizada	Consultoría	0	1	Informes semestrales de progreso
Indicadores de resultado				
Percepción de seguridad de las mujeres en el acceso peatonal a la línea Inter2	Porcentaje	38%	43%	Metodología de Índice de Caminabilidad



REPORTE DE MISIÓN

BRASIL

BR-L1532: Programa de Movilidad Urbana Sostenible de Curitiba

INTRODUCCIÓN

OBJETIVO DEL PROGRAMA

El objetivo general del programa es mejorar la movilidad urbana de Curitiba a través del aumento de la demanda de pasajeros del transporte público colectivo en la ciudad. Los objetivos específicos son: (i) mejorar la integración del sistema con modos de transporte complementarios; (ii) mejorar la eficiencia de la operación de la línea Direta Inter2; y (iii) mejorar la accesibilidad de peatones y personas con movilidad reducida a las estaciones y terminales de la línea Direta Inter2.

ACCESIBILIDAD DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD AL TRANSPORTE PÚBLICO

METODOLOGÍA MAPAS DE VIAJE DEL CLIENTE (MVC)

1. OBJETIVO DE LA MISIÓN

Realizar la toma de información aplicando la metodología de Mapas de Viaje del Cliente (MVC) para evaluar la accesibilidad universal de la línea Inter2 parte del sistema de transporte público de Curitiba.

2. RESUMEN DE LA MISIÓN:

El viernes, 8 de noviembre, previo a la misión, se realizó una capacitación sobre la MVC a miembros del equipo del Departamento de Personas con Discapacidad (DPD) y del Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC), quienes eran los encargados de conducir las entrevistas a los participantes durante la semana del 11 al 14 de noviembre.

La reunión del 11 de noviembre en las instalaciones del DPD tenía por objetivo el alistamiento del primer piloto de viaje y resolver las consultas sobre la MVC. En la tarde se llevó a cabo el primer viaje y los días subsecuentes se completaron los viajes de los seis perfiles restantes. Los detalles de cada viaje/actividad están presentes en el listado a continuación.

El día 14 de noviembre en la tarde se realizó la reunión de cierre con los miembros del equipo BID y del DPD en la cual se discutieron los próximos pasos sobre la actividad y los insumos claves para ser incorporados en el programa BR-L1532 desde la perspectiva de accesibilidad. El día 15 de noviembre, los miembros de los equipos BID de accesibilidad y de género (que estaban presentes en Curitiba atendiendo otro subcomponente del proyecto) trabajaron en el cierre de la misión y realizaron el reporte de la misión.

3. PARTICIPANTES DE LA MISIÓN

Equipo BID:	Equipo Departamento de Personas con Discapacidad
Lauramaría Pedraza (INE/TSP)	Denise de Moraes
Juliana De Moraes Pinheiro (INE/INE)	Sara Viera
Diana Sandoval (consultora externa)	Fernanda Primo
	Flavia Ehalt Neves
	Gabriela Palu da Silva
	Sonia de Paula
	Juliana Duarte da Silva

4. FECHAS DE LA MISIÓN

Comienzo	11 noviembre 2019
Fin	15 noviembre 2019

5. ACTIVIDADES DESARROLLADAS

5.1 SEGUIMIENTO VIAJE 1

Actividad	Toma de información Júnior Ongaro, perfil de Discapacidad física
Fecha y hora	11 de noviembre
Lugar	Curitiba Origem: Xaxim Destino: Praça das Nações Hora: 15:30 a 17:00 Entrevistador: Flavia Ehalt Neves
Participantes:	Lauramaría Pedraza Juliana De Moraes Pinheiro Diana Sandoval Sara Viera Flavia Ehalt Neves

Temas tratados:	Se realizó la encuesta de la matriz de viaje, encuesta de satisfacción encuesta, de emociones, propuesta de mejora y entrevista de cierra sobre accesibilidad al transporte público.
Temas pendientes:	Pasar información y sacar resultados de indicadores de satisfacción sobre el viaje en transporte público para el perfil.



Imagen 1: Recorrido de Junior desde el punto de partida hasta el destino final



Imagen 2: Recorrido previo de Junior para acceder al sistema de transporte.

5.2 SEGUIMIENTO VIAJE 2

Actividad	Toma de información Ana Souza Machado, Perfil adulto mayor
Fecha y hora	12 de noviembre 2019 , 15:00-14:00
Lugar	Curitiba Origem: Hauer Destino: Capão Raso Entrevistador: Sara Viera
Participantes:	Diana Sandoval Sara Viera
Temas tratados:	Se realizó la encuesta de la matriz de viaje, encuesta de satisfacción emociones, propuesta de mejora y entrevista de cierra sobre accesibilidad al transporte público.
Temas pendientes:	Pasar información y sacar resultados de indicadores de satisfacción sobre el viaje en transporte público para el perfil.

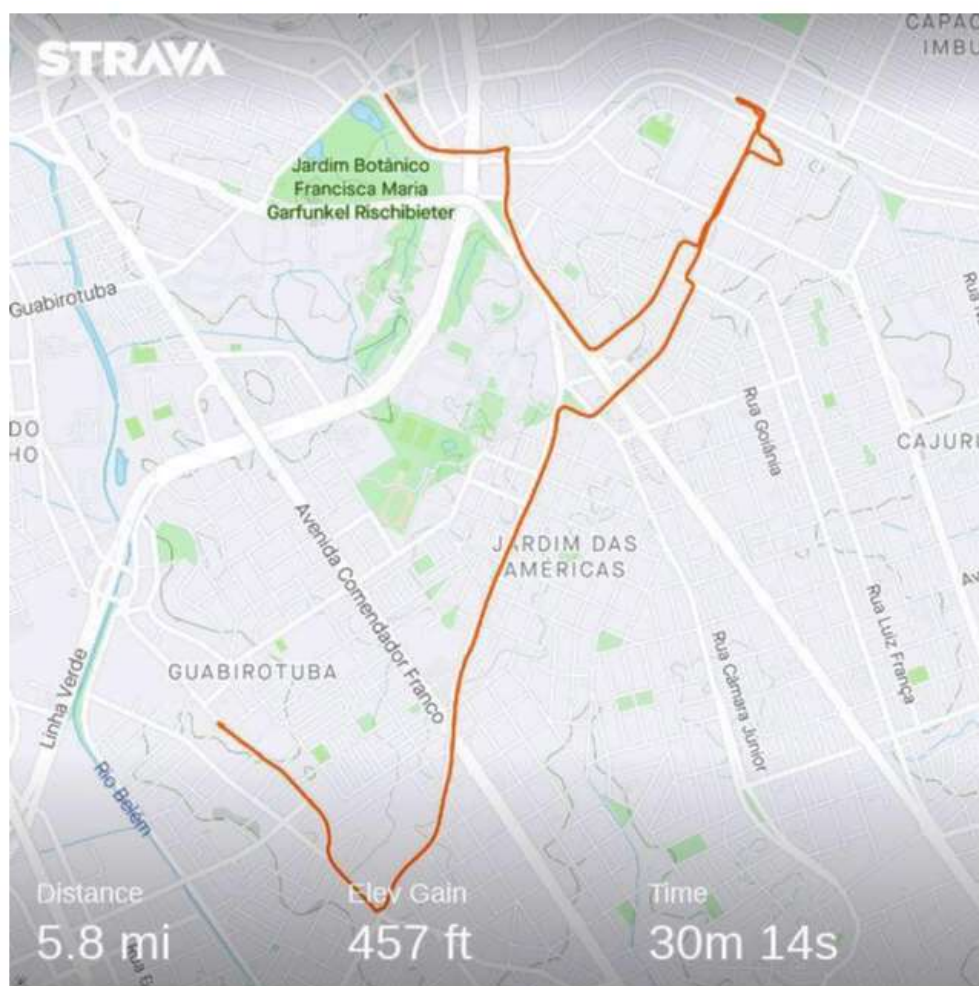


Imagen 3: Recorrido de Ana desde el punto de partida hasta el destino final.



Imagen 4: Ingreso de Ana a la estación tubo.

5.3 SEGUIMIENTO VIAJE 3

Actividad	Toma de información Grabielle T. S. R. Ribeiro, perfil movilidad reducida (embarazada) Entrevistador: Gabriela Palu da Silva
Fecha y hora	12 de noviembre , 14:00 – 17:00
Lugar	Origem: Sílvia Jardim Destino: Capão Raso
Participantes:	Lauramaria Pedraza Juliana De Moraes Pinheiro Gabriela Palau da Silva
Temas tratados:	Se realizó la encuesta de la matriz de viaje, encuesta de satisfacción emociones, propuesta de mejora y entrevista de cierra sobre accesibilidad al transporte público.
Temas pendientes:	Pasar información y sacar resultados de indicadores de satisfacción sobre el viaje en transporte público para el perfil.

📅 12 de novembro de 2019 às 15:22

Caminhada vespertina

Distância 37,19 km | Ganho de elev. 67 m | Tempo 1h 13min

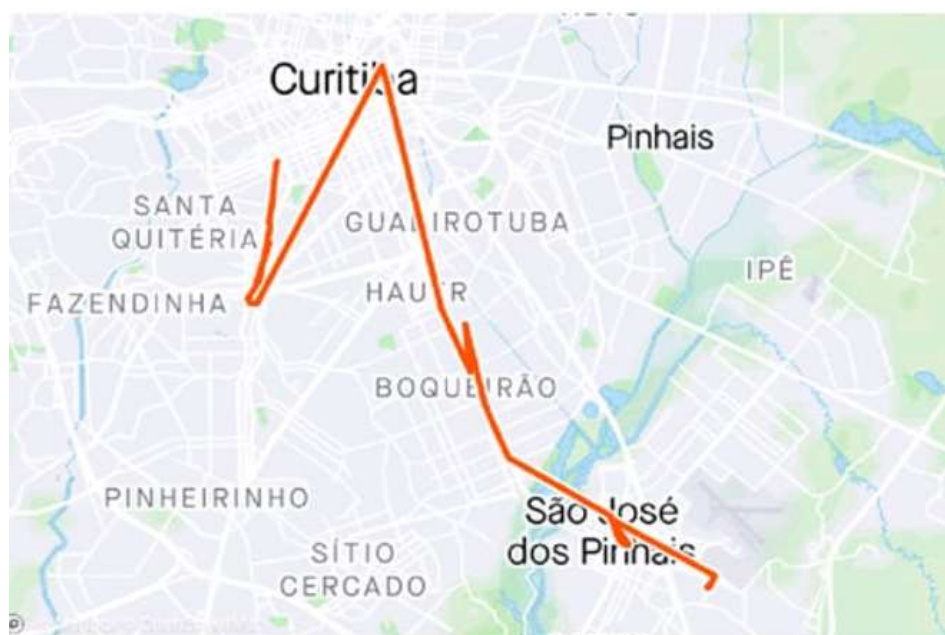


Imagen 5: Recorrido de Gabrielle desde el punto de partida hasta el destino final.



Imagen 6: Posicionamiento de Gabrielle en el vehículo.

5.4 SEGUIMIENTO VIAJE 4

Actividad	Toma de información Bruno Passos Schneider, perfil Deficiente Cognitivo Entrevistador: Flavia Ehalt Neves
Fecha y hora	13 novimebre, 13:00-14:30
Lugar	Origem: Praça das Nações Destino: Detran
Participantes:	Diana Sandoval Sara Viera
Temas tratados:	Se realizó la encuesta de la matriz de viaje, encuesta de satisfacción emociones, propuesta de mejora y entrevista de cierra sobre accesibilidad al transporte público.
Temas pendientes:	Pasar información y sacar resultados de indicadores de satisfacción sobre el viaaje en transporte público para el perfil.

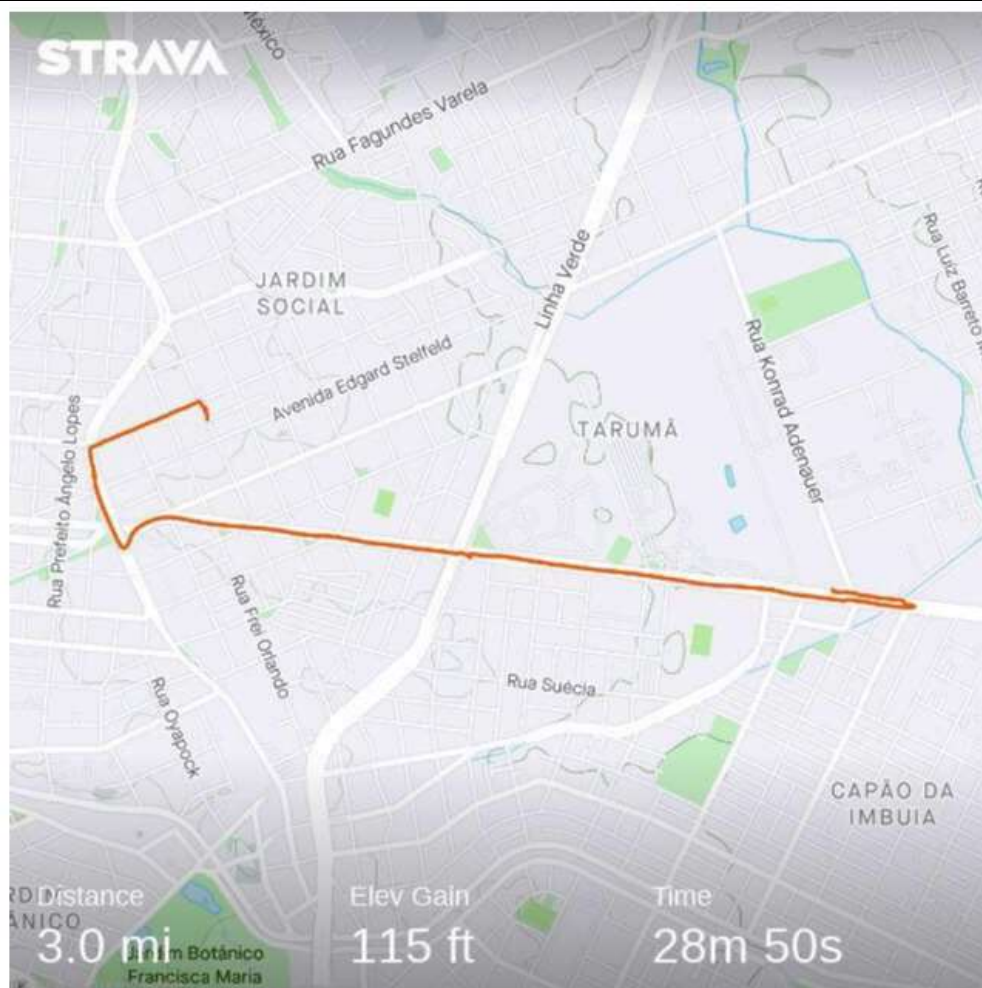


Imagen 7: Recorrido de Bruno desde el punto de partida hasta el destino final.



Imagen 8: Recorrido de Bruno para llegar a la estación.

5.5 SEGUIMIENTO VIAJE 5

Actividad	Nome: Karoline de Carvalho, Perfil, Deficiente Auditivo Entrevistador: Fernanda Primo Interprete: Sonia
Fecha y hora	13 de noviembre, 22:00-23:00
Lugar	Origem: Tubo Praça Osório Destino: Terminal Capão Raso
Participantes:	Lauramaría Pedraza Juliana De Moraes Pinheira Fernanda Primo Sonia
Temas tratados:	Se realizó la encuesta de la matriz de viaje, encuesta de satisfacción emociones, propuesta de mejora y entrevista de cierra sobre accesibilidad al transporte público.
Temas pendientes:	Pasar información y sacar resultados de indicadores de satisfacción sobre el viaje en transporte público para el perfil.

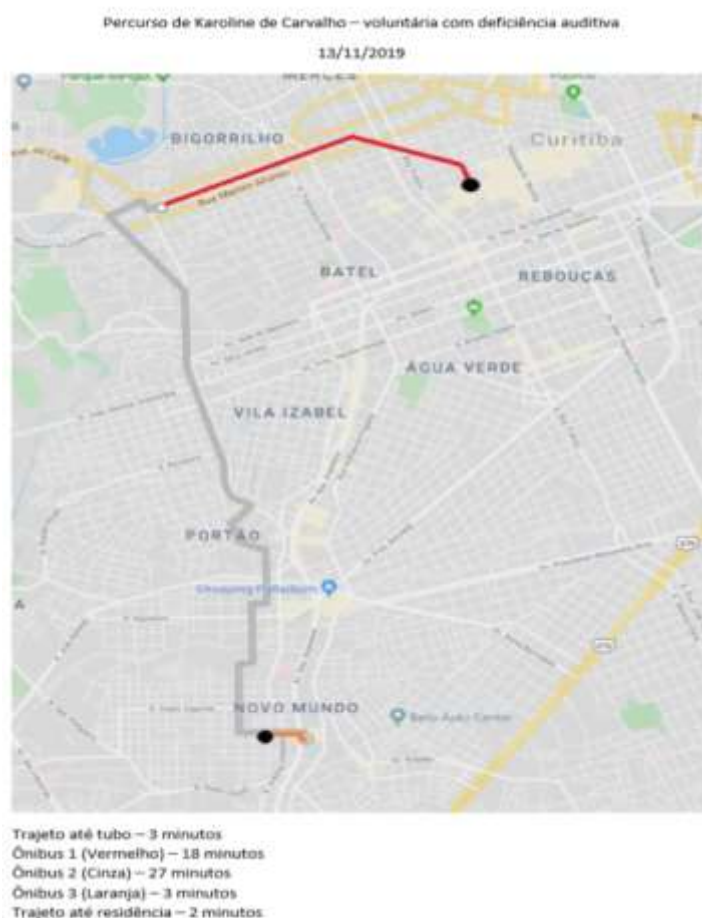


Imagen 9: Recorrido de Karoline desde el punto de partido hasta el destino final – 53 minutos.



Imagen 10: Karoline esperando el próximo transbordo de su recorrido.

5.6 SEGUIMIENTO VIAJE 6

Actividad	Toma de información, Antônio Nunes Soares, Perfil: Discapacidad Visual Entrevistador: Juliana Duarte da Silva
Fecha y hora	14 de noviembre , 9:00-11:00
Lugar	Origem: Terminal Sítio Cercado Destino: Portão
Participantes:	Lauramaría Pedraza Juliana De Moraes Pinheiro Sara Viera Juliana Duarte da Silva
Temas tratados:	Se realizó la encuesta de la matriz de viaje, encuesta de satisfacción emociones, propuesta de mejora y entrevista de cierra sobre accesibilidad al transporte público.
Temas pendientes:	Pasar información y sacar resultados de indicadores de satisfacción sobre el viaje en transporte público para cada perfil.

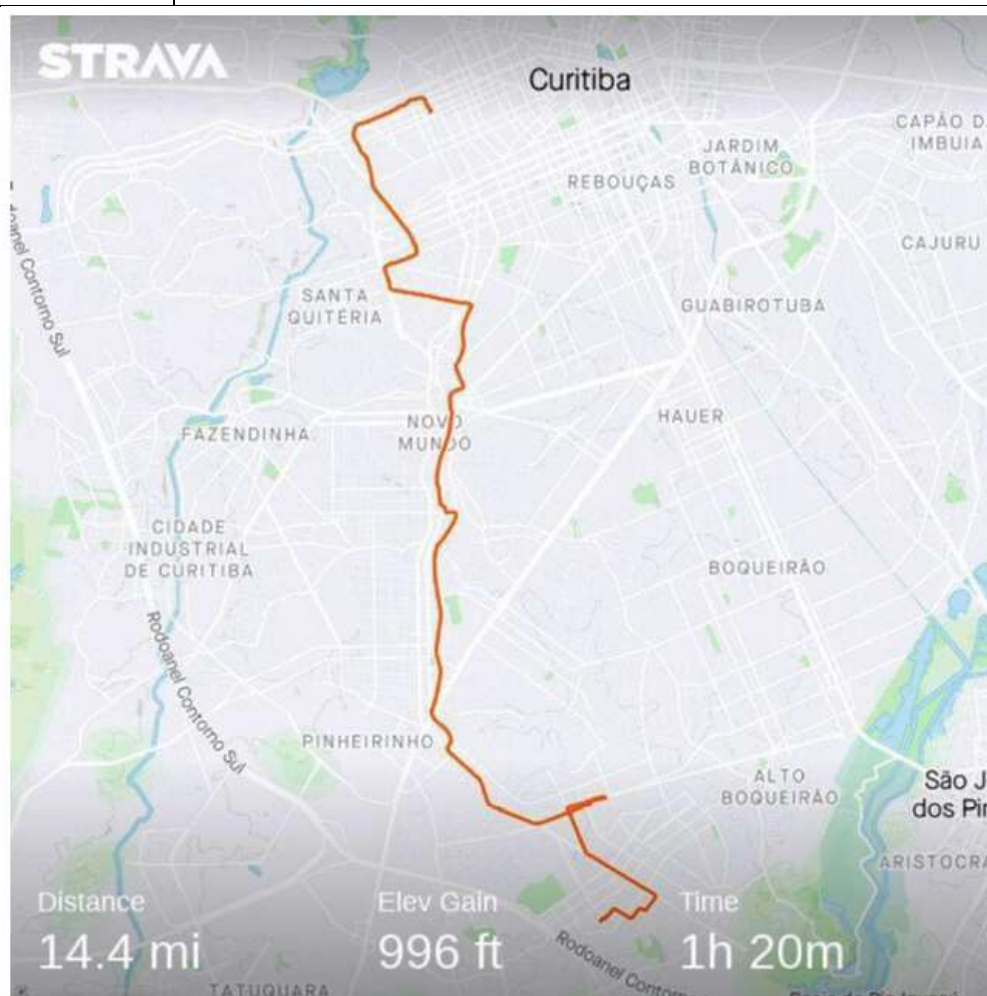


Imagen 11: Recorrido de Antônio desde el punto de partida hasta el destino final.



Imagen 12: Antônio caminando del terminal a la próxima para de bus.

5.7 SEGUIMIENTO VIAJE 7

Actividad	Toma de información, Fabiula Gutz Perfil: Cuidador Entrevistador: Flavia Ehalt Neves
Fecha y hora	14 de noviembre , 14:00-16:00
Lugar	Origem: Cabral Destino: Detran
Participantes:	Lauramaría Pedraza Sara Viera Flavia Ehalt Neves
Temas tratados:	Se realizó la encuesta de la matriz de viaje, encuesta de satisfacción emociones, propuesta de mejora y entrevista de cierra sobre accesibilidad al transporte público.
Temas pendientes:	Pasar información y sacar resultados de indicadores de satisfacción sobre el viaje en transporte público para el perfil.

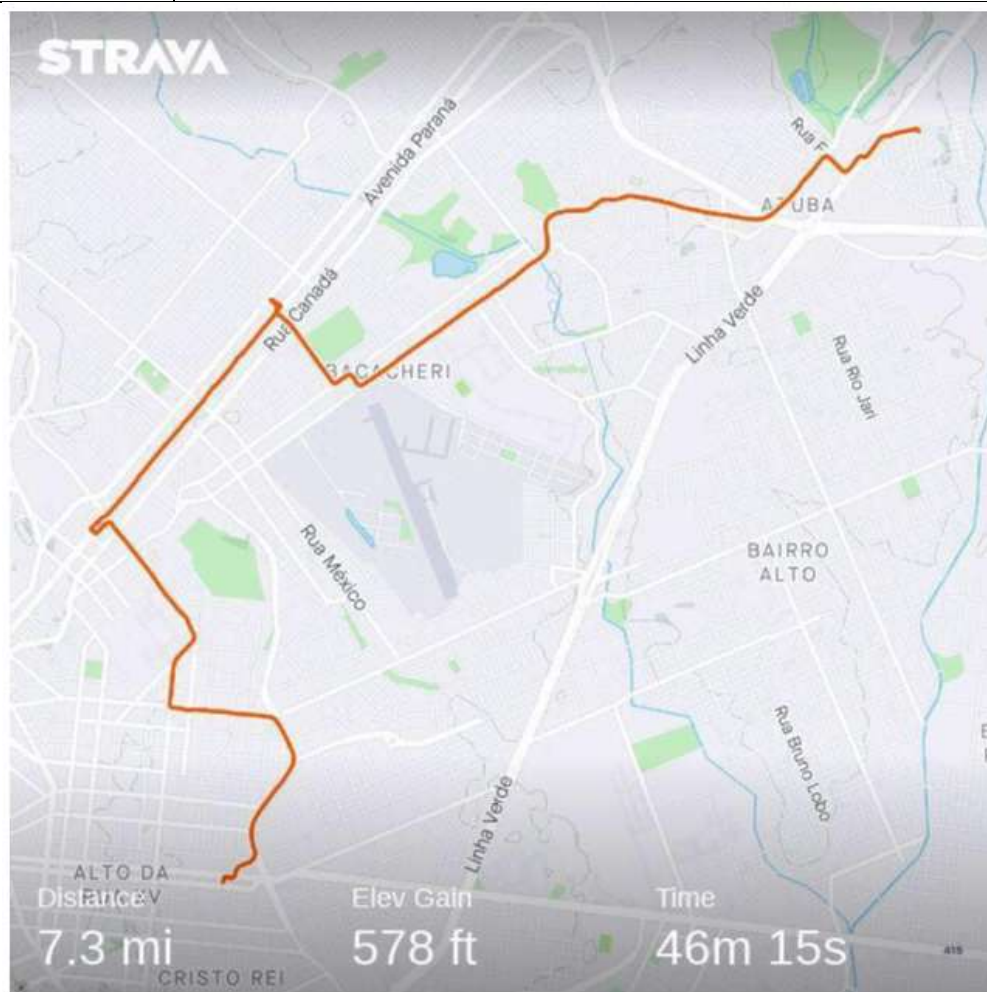


Imagen 13: Recorrido de Fabiola desde el punto de partida hasta el destino final.



Imagen 14: Recorrido de Fabiola desde el punto de partida hasta el destino final.

5.8 REUNIÓN CON EL IPPUC

Actividad	Reunión en el Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC) con Edival Vilar
Fecha y hora	14 de noviembre Hora: 14:30-16:00
Lugar	IPPUC - Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba
Participantes:	Diana Saldoval Juliana de Moraes Pinheiro Edival Vilar
Temas tratados:	La reunión fue solicitada por el BID para discutir y comprender mejor el tema de normativas en el ámbito de las aceras. Se discutió los temas acerca de la propiedad pública y de la responsabilidad privada de aceras en los barrios residenciales, el mantenimiento, accesibilidad y conexión entre aceras y paradas de bus (los tubos y otras paradas con menos infraestructura). Se discutió las normativas de accesibilidad de Brasil (ABNT-NBR 9050) actualizada en 2015, la ley de movilidad urbana aprobada a nivel federal en 2012 (12.857/12), y otras normativas para el entorno urbano. Asimismo, se discutió estrategias de la alcaldía de hacer solicitudes a residentes para el mantenimiento de sus aceras, los costos, y posibles incentivos públicos acerca del tema. Más allá de las normativas, se discutió acerca del trabajo de renovación del Centro Histórico que viene haciendo IPPUC en las aceras.
Temas pendientes:	Incluir normativas en los cuadernos de viaje.

6. PASOS SIGUIENTES: Hallazgos preliminares

A continuación se presentan las barreras encontradas a nivel físico, operacional, comunicacional y actitudinal con respecto a la accesibilidad al transporte público:

FÍSICO:

- Dentro de las barreras encontradas se observa principalmente, que no hay accesibilidad universal en las aceras debido a que la superficie no es homogénea. El material de las aceras se caracteriza por piedras irregulares que no proporcionan accesibilidad ni seguridad en el desplazamiento. Una superficie irregular está por fuera de los estándares mínimos de accesibilidad, confort, calidad y seguridad, además de no cumplir estándares de diseño universal ni la normativa local ABNT- NBR 9050 (2015).
- Los corredores de aceras hacia el BRT no tienen aceras con superficies homogéneas, se encuentran con grietas, desniveles que generan gran inestabilidad en la marcha peatonal,

adicionalmente una persona en silla de ruedas no puede transitar por ellos y debe transitar por la vía poniendo en riesgo su vida.

- Falta de continuidad en la ubicación de las rampas de las aceras en las trayectorias peatonales.
- Aceras discontinuas por diferencia de materiales de pavimento en la acera. No se garantiza la franja mínima de desplazamiento de 1.20 mts libres, por presencia de obstáculos como, árboles, grama, postes, señales y carros parqueados sobre la acera.
- Falta de cruces señalizados (cebra, semaforización donde sea necesario, etc.) y seguros para acceso al tubo, especialmente sobre el corredor de la línea Inter2, de acuerdo a la ley federal 12.587/12 de 2012, ley de movilidad urbana.
- Semaforos peatonales no sincronizados.
- No se identificó semaforización auditiva en los recorridos realizados sobre la línea Inter2.
- Se identificaron altas velocidades de los automóviles en los puntos de cruces no señalizados para acceso de la línea Inter2.
- Discontinuidad en el piso podotáctil en las aceras. Así mismo en las terminales y puntos estratégicos el piso podotáctil no se vincula con la arquitectura, un ejemplo es que la zona demarcada con losa podotáctil no está protegida por la cubierta de la estación, por tanto la persona con discapacidad visual se moja por la lluvia al utilizar esta guía.
- El carril de Ciclo ruta ubicado sobre la acera se cruza con el acceso y descenso de pasajeros de buses, generando un conflicto entre peatones y ciclistas.

OPERACIONAL:

- Se observan bastantes trasbordos para los viajes, una de las razones puede ser que para que no haya doble cobro del Viaje se debe pasar por terminales, esto hace que el viaje sea más largo e inconveniente.
- No se cumplen los horarios de las rutas
- Debido al incumplimiento de horarios, se percibe que el operario del bus acelera el embarque y desembarque de pasajeros, lo que genera estrés en pasajeros con discapacidad.
- Verificar tiempo de ascenso y descenso del bus para Personas con Discapacidad (PcD).
- Falta de mantenimiento, el elevador del bus deja de funcionar en el trayecto
- Hay un tope muy alto de la rampa de bus y la persona en silla de ruedas debe pedir ayuda para acceder al bus.
- El área disponible para la localización de pasajeros en silla de ruedas dentro del bus, es reducida, solo cabe un pasajero. En caso de que llegue otro usuario en coche o silla de ruedas no cabe en dicho espacio.
- Mayor problema de discapacidad física y las señoras con coche de bebé

- El torniquete localizado en el punto de entrada y salida, es muy angosto y de difícil tracción.

COMUNICACIONAL

- No hay señalización en acceso a estaciones, ni dentro de las estaciones que facilite identificar las puertas de acceso al bus.
- En algunas estaciones las pantallas no funcionan por tanto no se sabe el tiempo de espera del bus.
- Se observó que las pantallas digitales de información en las estaciones no funcionan, en algunas estaciones no hay señalización.
- Comunicación visual Señal para PcD en el acceso de la puerta del bus
- No hay un mapa del sistema dentro de las estaciones
- Aparece información digital pero sin auditiva
- Dentro del bus no se informan las estaciones de parada

ACTITUDINAL

- Falta de cultura ciudadana al entrar y salir del bus
- Falta empatía de los viajeros hacia usuarios con discapacidad..
- La utilización de rampas del bus, es extremadamente rápida, lo que puede perjudicar a la persona con discapacidad que toma el servicio.
- El perfil de la puerta de la estación sobresale demasiado sobre el suelo lo que puede generar caídas.
- Falta de empatía por parte de los operadores al tratar con PcD.
- Falta de conocimiento por parte de los operarios del sistema hacia las personas con discapacidad no visible.
- Cuando los conductores tienen un horario que cumplir operan las rampas de manera muy rápida y eso hace que el ascenso y descenso para personas con discapacidad sea muy rápido y por tanto peligroso.

IDENTIFICACIÓN DE ACCIONES PRELIMINARES:

- Garantizar que las aceras paralelas a las intervenciones de la línea Inter2 sean accesibles y con diseño universal.
- Garantizar la implementación de cruces seguros, accesibles y en general seguridad vial para todo el corredor.
- Garantizar utilización de estándares de diseño universal para las aceras del corredor de la línea Inter2 (especial énfasis en la continuidad de las rampas y utilización de superficies lisas y homogéneas).

- Incluir piso podotáctil según estándares garantizando las necesidades del peatón y mejorar los existentes dando continuidad al recorrido.
- Incluir semaforización auditiva en los cruces.
- Incluir señalización para acceso a la estación y dentro de las estaciones.
- En las estaciones identificar las puertas con los servicios que paran en cada una de ellas.
- Generar un sistema de señalización adecuado que claramente permita entender el sistema de transporte y transferencia (para todos los usuarios).
- Mantenimiento a todos los dispositivos de información, señalización, rampas, elevadores de los buses.
- Incluir elementos de asistencia de navegación y way finding como mapas del sistema en las estaciones y terminales. Que incluyan iconos y símbolos legibles por todos.
- Se requieren campañas de seguridad vial y prioridad peatonal para la ciudad de Curitiba.
- Se requiere una verificación de cronogramas de tiempo con las empresas operadoras para dar mayor flexibilidad en el horario con el fin de que incluyan el tiempo necesario para el abordaje y descenso de pasajeros con discapacidad.
- Se observa que el sistema de transporte comunica el derecho de PcD mediante señalización de accesos, sin embargo se requiere mayor énfasis en la capacitación de operadores y la población civil con respecto al trato de las PcD en el uso del transporte público.

El reporte anterior hace parte de unos hallazgos y recomendaciones preliminares, los cuales serán descritos en detalle una vez se haya procesado la información tomada durante la misión.

La información resultante de esta misión y pertinente al objeto del programa BR-L1532 será traducida en mejoras del diseño del proyecto. Así mismo, se publicará un documento (booklet de los Mapas del Viaje del Cliente: Curitiba) que contenga los resultados de esta misión y el cual será socializado con las autoridades y participantes de la ciudad de Curitiba durante el primer trimestre de 2020.

7. ANEXOS:

ANEXO 1: Contexto de las personas con discapacidad en Brasil

ANEXO 2: Agenda de la misión

ANEXO 3: Manual metodológico

ANEXO 4: Cuestionario

ANEXO 1: Contexto de las personas con discapacidad en Brasil

La Declaración Universal de Derechos Humanos, establece la circulación de personas como un derecho, no como un privilegio. Desde esta perspectiva, y reconociendo la brecha en los servicios de transporte a las personas con discapacidad, se aborda la temática de movilidad universal.

Así mismo en los objetivos de desarrollo sostenible (ODS) de las Naciones Unidas, se presenta la inclusión en el objetivo 10, “propender por **reducir la desigualdad** en y entre todos los países” y el objetivo 11 “lograr que las ciudades y los asentamientos **humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles**”. Teniendo en cuenta lo anterior es primordial la inclusión de las personas con discapacidad en los proyectos de infraestructura de transporte. Esta inclusión se da desde varios aspectos; el físico-espacial, el sociocultural y el político-económico.

A continuación, se describirá un contexto general de la población con discapacidad en Brasil, y posteriormente se realizarán algunas recomendaciones para incluir este tema en el Programa de Movilidad Sostenible de Curitiba.

Contexto general de la situación de las personas con discapacidad en Brasil

Contexto Normativo

La Constitución Nacional de 1988, en el artículo 227 y 244 establece los derechos de las personas con discapacidad, así como la adaptación de lugares públicos, edificios públicos y vehículos de transporte colectivo para garantizar el acceso adecuado de las personas con discapacidad. Así mismo el Decreto Legislativo No. 186 de 2008, aprueba el texto de la Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad y su Protocolo Facultativo. En Brasil hay diversidad de Leyes Federales y Decretos en los cuales se trata el tema de la discapacidad, para el presente documento se describirán los más relevantes asociados a la movilidad y el transporte:

Ley No. 4.169 de 1962, autoriza las convenciones de Braille para su uso en la redacción y lectura de ciegos y el código de contrataciones y abreviaturas de Braille.

Ley No.7.070 de 1982: Proporciona pensión especial para discapacitados físicos.

Ley 7.853 de 1989: proporciona el apoyo a las personas con discapacidad, su integración social en la coordinación nacional para la integración de personas con discapacidad, (CORDE). Establece la protección judicial de los intereses colectivos de las personas con discapacidad. El Ministerio Público, define los delitos y establece otras disposiciones.

Ley 8.213 de 1991, creada para garantizar que las personas con discapacidad que son beneficiarias del programa de rehabilitación profesional por el Instituto Nacional de seguridad social (INS) puedan ejercer alguna actividad laboral.

Ley 8.899 de 1994: otorga el pase gratuito personas con discapacidad en el sistema de transporte colectivo interestatal.

Ley 8.989 de 1995: establece la exención del impuesto IPI sobre compra de automóviles para uso en el transporte porte autónomo de pasajeros, así como para personas con discapacidad física.

Ley 13.146 de 2015, Ley para la inclusión de las personas con discapacidad. Incluye los derechos fundamentales, el derecho a la salud, el derecho a la educación, el derecho a la vivienda, el derecho al trabajo, derecho a la seguridad social, a la cultura, al deporte, turismo y ocio, accesibilidad, tecnología asistente, derecho a la política y vida pública, acceso a la justicia e igual reconocimiento ante la ley.

Ley 10.098 del año 2000, establece normas generales y criterios básicos para la promoción de la accesibilidad de las personas con discapacidad o con movilidad reducida.

Ley 10.845, de 2004, establece el Programa de Complementación para la Asistencia Educativa Especializada para Personas con Discapacidad.

Ley 5.296 de 2004, aprobación de un proyecto de carácter arquitectónico y urbano, de comunicación e información, de transporte colectivo, así como la ejecución de cualquier tipo de trabajo, cuando sean destino público o colectivo. El Consejo Nacional de los Derechos de las Personas con Discapacidad, los Consejos de Distrito Estatales, Municipales y Federales, y las organizaciones que representan a las personas con discapacidad tendrán la legitimidad de seguir y sugerir medidas para cumplir con los requisitos establecidos en este Decreto.

Ley 12.587, de 2012 - Establece los lineamientos de la Política Nacional de Movilidad Urbana, entre otros.

Decreto No. 914, de 1993 - Política nacional para la integración de las personas con discapacidad.

Decreto No. 3.298, de 1999 - Regula la Ley N ° 7.853, de 24 de octubre de 1989, establece la Política Nacional para la Integración de las Personas con Discapacidad, consolida las normas de protección y proporciona otras medidas.

Decreto No. 3.691, de 19 de diciembre de 2000 - Regula la Ley No. 8,899, de 29 de junio de 1994, que prevé el transporte de personas con discapacidad en el sistema de transporte colectivo interestatal.

Decreto No. 5.296, de 2 de diciembre de 2004 - Regula las Leyes No. 10.048, de 8 de noviembre de 2000, que da prioridad a la asistencia a las personas que especifica, y que establece normas generales y criterios básicos para promover la accesibilidad de las personas con discapacidad o con movilidad reducida, y otras medidas.

Decreto 5.904, de 2006 - Regula la Ley No. 11.126, de 27 de junio de 2005, que establece el derecho de las personas con discapacidad visual a ingresar y permanecer en entornos de uso colectivo acompañados por perros guía.

Decreto No. 6.214, de 2007 - Regula el beneficio de la prestación continua de asistencia social a la persona con discapacidad.

Decreto No. 7.613, de 2011 - Altera el Decreto No. 5.992, de 19 de diciembre de 2006, que prevé el otorgamiento de subsidios diarios bajo la administración federal directa. (Presidencia de la República de Brasil, 2019)

Contexto general de las personas con discapacidad en Brasil

El 23.9% de la población brasileña está compuesta por personas que tienen algún tipo de discapacidad. Según el censo de 2010 realizado por el Instituto Brasileño de Geografía y Estadística (IBGE), Brasil tiene 45.606.048 de personas con algún tipo de discapacidad visual, auditiva, motora, mental o intelectual (Ministerio de Salud, 2017). La deficiencia visual tuvo la mayor incidencia afectando al 18.8 % de la población brasileña, la segunda es la deficiencia motora que se presenta en el 7% de la población, seguida de la pérdida de audición con el 5.10% y la discapacidad mental o intelectual con el 1.40% (IBGE-Instituto Brasileño de Geografía Estadística, 2018). De la población con discapacidad el 63,4% son personas de más de 60 años, el 40,3% de 40 a 59 años, el 17.0% de 30 a 39 años, el 12% de 15 a 29 años y el 7.5% de 0 a 14 años. (IBGE-Instituto Brasileño de Geografía Estadística, 2018).

De acuerdo a los datos publicados por el informe del Ministerio del Trabajo 403.000 personas con discapacidad trabajan en el mercado laboral, lo que corresponde al 0.84% del empleo total en 2017. Esto ha demostrado un aumento de la tasa de empleo de personas con discapacidad debido a que en el año 2013 era de 0.73% y en 2014 paso a ser de 0.77% (Ministerio del Trabajo, 2017). De acuerdo a la legislación nacional, las empresas con más de 100 empleados deben reservar entre el 2% y 5% de las plazas laborales para personas con discapacidad.

Con respecto al numero de personas con discapacidad en Curitiba en total hay 354.964, 268.196 con discapacidad visual, 79.184 con discapacidad auditiva, 95.335 con discapacidad física o motora, 21.880 con discapacidad mental o intelectual y 443 sin declarar. (IBGE, 2010).

Contexto de la accesibilidad en el Sector Transporte en Brasil

La Ley 10.098 del 2000, establece normas generales y criterios básicos para la promoción de la accesibilidad de las personas con discapacidad o con movilidad reducida, así mismo el Decreto 5.296, en el artículo 38 estableció que para 2014 la flota de vehículos de transporte colectivo por carretera y la infraestructura de servicios de transporte deberían ser accesibles. A pesar de esto, según el estudio del perfil de los municipios brasileños en 2017, solo los 197 municipios correspondientes al 11.7% tienen la flota de buses de los servicios del transporte adaptada. Otros 820 municipios (48.8%) tienen la flota parcialmente adaptada y 662 municipios (39.4%) no tienen la flota adaptada (IBGE-Instituto Brasileño de Geografía y Estadística, 2017). Actualmente Curitiba tiene el 92% de la flota de buses accesible y planea en el 2025 tener el 100% de la flota de buses accesible. (Prefectura de Curitiba, 2019).

Con respecto a la accesibilidad en el espacio público, la cual es muy importante para las personas con movilidad reducida, un estudio sobre rampas en vecindarios muestra que las aceras con rampas se ubican en Campo Grande (Estado Mato Grosso del Sur) con el 24.7%, seguido de Porto Alegre (Estado Río Grande del Sur) con el 23.2%, en tercer lugar Brasilia (Estado Goiás) con

el 16.4% y cuarto lugar Curitiba (Estado de Paraná) con el 12,5% (IBGE-Instituto Brasileño de Geografía Estadística, 2018).

Con respecto a la accesibilidad a nivel de tecnología de la información y comunicación, 792 páginas (79.39%) del Gobierno son accesibles, incluida la del Ministerio de Infraestructura (Diario de la inclusión, 2018).

Dentro de la evaluación de transporte accesible la ciudad de Curitiba se encuentra entre los primeros puestos, y se evidencia un trabajo complementario a la accesibilidad física al transporte. A través de la Dirección de Derechos de Personas con Discapacidad realiza programas de inclusión laboral, desarrollo de capacidades, y mediante el SINE (Sistema Nacional de Empleo para Asesoramiento sobre Discapacidad) 431 personas con discapacidad han encontrado empleo.

Recomendaciones de accesibilidad universal para el sistema de transporte BRT

A continuación, se presentan algunas recomendaciones o lineamientos de accesibilidad para sistemas de BRT, así mismo se presentan recomendaciones a nivel socio cultural.

Estándares de diseño universal para BRT

Planificación de viaje:

Generación de un planificador de viaje o información disponible en la web sobre la accesibilidad de las estaciones y si la persona con discapacidad requiere de alguna asistencia.

Información sobre intercambios de transporte local (paradas de autobús)

Aceras alrededor de las estaciones:

Mantenimiento y limpieza, superficies homogéneas con un ancho efectivo mínimo de 1.10 mts y sin obstáculos (vendedores ambulantes, barreras físicas o mobiliario que impida tender una circulación efectiva).

En la franja de circulación peatonal del andén se debe disponer una guía de diferente textura del material de la superficie (baldosa táctil) que oriente el desplazamiento de las personas con limitaciones visuales.

En vados vehiculares para entrada y salida de vehículos la franja de circulación no debe ser afectada por una pendiente superior a 12%, la franja de circulación debe mantenerse libre de obstáculos mínimo en 0.9 mt por 2.10 mt de altura. En caso de que el acceso vehicular sea de alto tráfico se debe señalar el inicio del riesgo con pavimento táctil de alerta demarcando la acera para señalar la preferencia peatonal sobre la vehicular.

Rampas: ancho mínimo 1.20 mt, ancho mínimo de descanso: 1.50 mt, pendiente entre 6% y 10%, dependiendo del largo del tramo. La pendiente transversal debe ser máximo del 2%.

Utilizar vados o rampas, puentes o túneles que garanticen la continuidad de los andenes. Los puentes peatonales deben contar con un sistema de acceso por rampa.



En los cruces peatonales los vados deben conectar con la cebra para el paso peatonal. La rampa o vado en un cruce debe ser antecedida por una franja táctil de advertencia y de un color llamativo con el fin de advertir sobre el cruce.

Intersecciones: las intersecciones son un punto focal de actividad y decisión. El diseño de una intersección debe ser claro, visible y previsible para todos los modos. Se deben utilizar semáforos audibles que indican el paso en verde para peatones con limitación visual.

En los cruces peatonales de cebra se puede nivelar el paso de los separadores al nivel de la calzada.

Disminuir la velocidad vehicular en los alrededores de las estaciones e intersecciones cercanas.

Al integrar el andén con la calzada incluir una franja de diferente textura, así como elementos de protección para peatones, para delimitar la circulación peatonal de la vehicular.

Se deben eliminar obstáculos y barreras que impidan la continuidad en la franja de circulación peatonal.

Contraste de color en el espacio público (entre las zonas de cruce, entre las rampas y el andén etc.)

Señalización visual con contraste de color, letra grande. (incluir señalización horizontal y vertical, en la vía y las intersecciones)

Iluminación a lo largo del corredor vial y las aceras, los cruces también deben ser iluminados.

Estaciones:

Incluir baranda a los dos lados de la escalera de acceso a la estación.

Incluir elevadores de acceso a las estaciones.

Taquilla o maquina expendedora de tiquetes accesible.

Incluir mobiliario de espera en las estaciones.

Accesibilidad universal al validador de tarjeta de pago.

Ayudas de acceso al bus por parte del personal de la estación para PcD en caso de ser necesario.

Incluir pantallas con información de horario de llegada de buses.

Piso antideslizante en la estación.

Incluir baldosa podotáctil en las estaciones de BRT.

Señalizar los bordes de la estación con un color de contraste.

Puertas del acceso salida de la estación hacia el bus sonoras y con luces.



Señalización: Las fuentes, símbolos y pictogramas utilizados para información visual deben tener contraste para ser legibles.

Iluminación.

Bus:

Activación de información de parada auditiva y visual dentro del bus.

Operación:

Opciones de recarga de tarjeta alternas fuera de las estaciones de BRT, puede ser recarga por internet, o en supermercados.

Generar un protocolo de asistencia a persona con discapacidad en la estación de BRT por parte del personal operador de la estación.

Implementación de nuevas tecnologías

Los sistemas ITS (Intelligent Transportation System) mejoran la seguridad de peatones y conductores, “al instalar tecnología infrarroja en los dispositivos de control de tránsito, como postes y señalética, es posible transmitir señales auditivas que avisen a las personas con visión reducida cuándo pueden cruzar. También existen detectores de personas que aumentan el tiempo de verde peatonal en beneficio de personas mayores y con alguna discapacidad. De igual forma se han desarrollado luces tintineantes que alertan a los conductores cuando alguien cruza”. (BID, 2018).

Recomendaciones a nivel social

Capacitación a los operarios de la vía: Es importante que las personas que trabajan como operarios tengan conocimiento de cómo ayudar a una persona con discapacidad, las personas puedan dar atención en los sitios de servicios y en los puntos de llamada de emergencia. Generar un protocolo de atención a la persona con discapacidad en el sistema.

Capacitación a conductores sobre las necesidades que puede tener una persona con discapacidad a lo largo de un viaje para poder proveerle la ayuda requerida en el acceso y descenso del bus.

Publicidad a toda la sociedad sobre los derechos de las personas con discapacidad.

Inclusión de personas con discapacidad

El programa de movilidad urbana sostenible de Curitiba ofrece la oportunidad de inclusión desde los aspectos de planificación, diseño, construcción, monitoreo y evaluación, así como con una estrategia de comunicación:

A nivel de planificación y diseño se propone que dentro de la contratación al menos se incluya el 5% de los trabajadores con diferentes tipos de discapacidad en la etapa de diseño arquitectónico, dibujo de planos, tareas administrativas y demás empleos que puedan realizarse en armonía con las capacidades particulares y competencias solicitadas.

A nivel de diseño y construcción incorporar los lineamientos descritos en las recomendaciones de accesibilidad para BRT y las normas propias de accesibilidad de Brasil. En aquellos vacíos de información o mejores prácticas de la normativa, se recurrirá a normas internacionales reconocidas, citando fuente y anexando el manual o guía correspondiente.

A nivel de supervisión y construcción de los trabajos, se incentivará la contratación de personas con discapacidad de acuerdo a las competencias requeridas para los cargos en igualdad de condiciones y oportunidades. Se fomentará en este aspecto los aspectos de género con enfoque similar.

A nivel social y cultural apoyar con comunicación visual, auditiva y campañas para informar sobre los estándares de accesibilidad que tendrán las vías, así como el derecho de inclusión de personas con discapacidad. La interacción con los colectivos locales representando a la sociedad civil es clave.

Información y capacitación a operadores, trabajadores y conductores de buses sobre el derecho de acceso e inclusión de personas con todo tipo de discapacidad.

Evaluación durante los diseños y la obra por personas con discapacidad, y monitoreo continuo de las obras de aceras y estaciones.

Desarrollo Metodología Mapa de Viaje de Cliente (MVC)

La metodología propuesta se fundamenta en la recopilación de información cualitativa basada en la experiencia del usuario y observación del entrevistador que realiza el acompañamiento a siete perfiles de usuario. Los siete perfiles de usuario se determinaron mediante la Clasificación Internacional del Funcionamiento de la Discapacidad y de la Salud (CIF) de la Organización Mundial de la Salud (OMS). Estos son: usuarios con discapacidad física, discapacidad sensorial visual, discapacidad sensorial auditiva y discapacidad cognitiva; los perfiles restantes corresponden a personas mayores de setenta años, usuarios con movilidad reducida y personas dedicadas a las labores de cuidado o asistencia.

La construcción de la metodología fue un proceso de co-creación con personas con discapacidad y expertos e investigadores en temas de accesibilidad universal, a través de talleres, grupos focales y entrevistas. Este proceso de co-creación permitió (i) la identificación y definición de 12 momentos que componen el viaje de cualquier usuario en el transporte público; (ii) la Identificación de acciones relevantes dentro del viaje, es decir actuaciones y procesos de toma de decisiones de los usuarios y su interacción directa con los elementos físicos del sistema de transporte (como los vehículos, la infraestructura de las estaciones, entre otros), como los componentes intangibles (sistemas de información al usuario y actitudes del personal del sistema de transporte); (iii) la identificación de las principales reflexiones y sentimientos expresados por la experiencia del viaje y (iv) la definición de los siete perfiles de usuarios de los participantes en el estudio: cuatro de ellos de personas con discapacidad y tres de usuarios que experimentan limitaciones en su movilidad y accesibilidad a los sistemas de transporte.



Esta información se utiliza luego para construir un Mapa de Viaje de Cliente (MVC). La sistematización de información contenida en estos mapas permitirá identificar las brechas en el diseño de los sistemas de transporte público que dificultan la accesibilidad universal.

Las brechas identificadas se analizan desde 4 ámbitos: las barreras físicas, las barreras de comunicación, las barreras operacionales y las barreras actitudinales. El procesamiento de la información produce una matriz de resultados, y de propuestas y acciones de mejora. Estas se distribuyen en corto, mediano y largo plazo de acuerdo a la universalidad de la medida.

Las fases de la metodología para realizar el Mapa de Viaje del Cliente (MVC) son:

Planificación de la toma de información en la cual se hace la identificación de voluntarios, recopilación de información, capacitación de entrevistadores.

Toma de datos o trabajo de campo (en el cual se identifican las etapas de viaje

Procesamiento de información

Generación del MVC y resultados

A continuación, se presenta la entrevista de cierre con el voluntario:

¿Por qué elije el transporte público?

¿Qué espera del transporte público cada vez que lo usa?

Si no es en transporte público ¿De qué otra manera puede hacer el viaje?

En la preparación de su viaje, ¿cómo sabe la ruta?

Pregunta a un familiar o conocido.

Usa aplicaciones móviles.

Usa la información del sistema de transporte o auxiliares en estaciones.

Se la sabe con anterioridad (producto de repetición, ensayo y error).

Cuando prepara su viaje, ¿le ha servido la información que entrega el sistema de transporte público?

¿Cuáles fueron los tres elementos más fáciles durante el viaje?

¿Cuáles fueron los tres elementos más difíciles durante el viaje?

¿Tiene alguna precaución al usar el transporte público relacionada con su seguridad?

¿Ha utilizado Uber o servicios similares para hacer este u otros viajes en vez de transporte público?

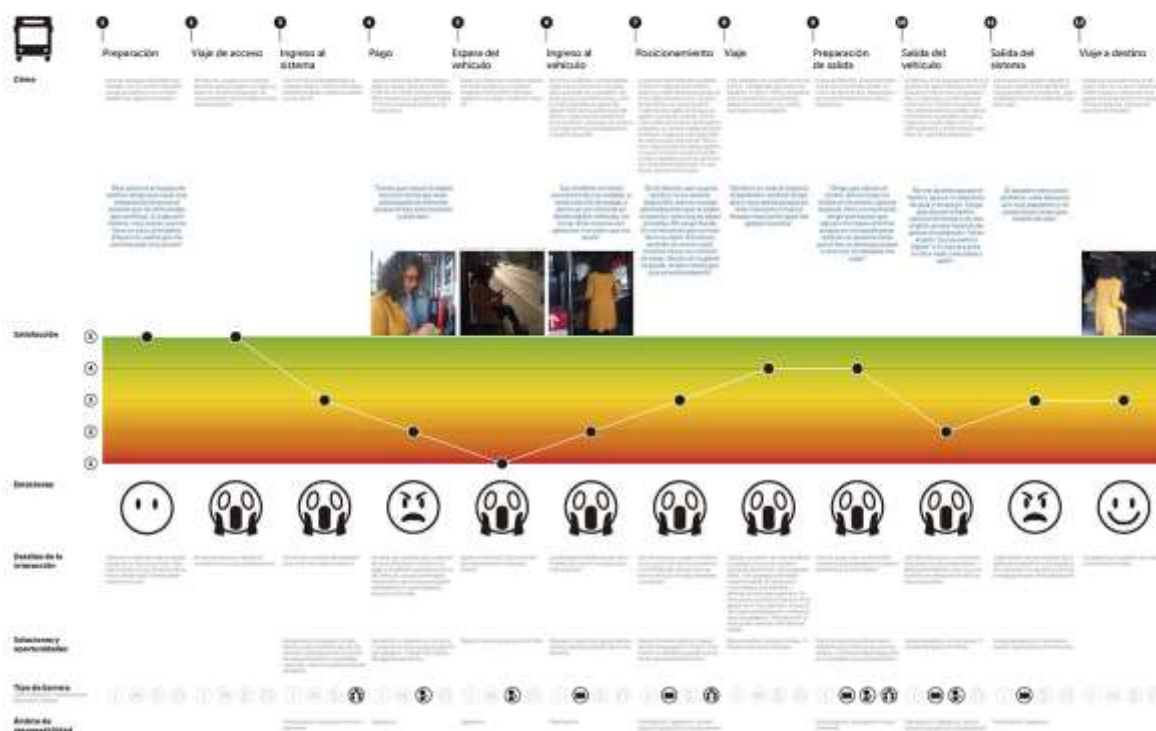
Nombre la o las mejoras que Ud. considera, harían más agradable su experiencia de viaje.

Y un ejemplo del Mapa de Viaje De Cliente:

MVC: Movilidad reducida

Elemento de asistencia: Bastón

Modo: Bus



Fuente: Despacio

Por último se producirá un listado de indicadores a nivel físico, comunicacional, operacional y actitudinal para hacer seguimiento a las mejoras en accesibilidad por parte del municipio.

Adjunto se anexa una tabla Excel con la entrevista de cierre en los 12 momentos del viaje, realizada al voluntario.

Proyectos similares desarrollado por el BID

Dentro de los proyectos financiados por el BID en los cuales se contempló la accesibilidad universal en un proyecto vial se encuentra:

AR-L1307: Infraestructura vial provincial para la competitividad regional en Argentina.

El objetivo específico es mejorar la calidad de servicio de la Red Vial Provincial y la Red Vial Municipal. (Provincias de Catamarca, Entre Ríos y Río Negro). En este proyecto se incluyeron recomendaciones para la inclusión de personas con discapacidad y la utilización de estándares de accesibilidad universal que se describen a continuación:

Inclusión en el empleo: Es posible emplear al menos el 1% de personas con discapacidad a lo largo del diseño, gestión y construcción del proyecto. (Los empleos pueden ser administrativos, de diseño y operativos).

Inclusión mediante señalética vial e información por diferentes canales de comunicación: Incluir información señalética (horizontal y vertical) que cuente con información para personas con discapacidad sobre emergencias y posibles puntos de parada, parqueo, baños y acceso a servicios a lo largo de la vía.

Inclusión de estándares de accesibilidad universal en el espacio público: Inclusión de estándares y elementos de accesibilidad universal en el proyecto de la circunvalación vial de Gualaguaychú. Este proyecto incluye dos carriles por sentido con un bulevar central el cual tendrá bicisendas, veredas, obras de desagüe pluvial, nuevas intersecciones con rutas transversales (RP 42, RP 16 y Acceso de la avenida General Urquiza) con dársenas de giro y tránsito regulado por semáforos audibles.

Otros proyectos financiados por el BID asociados a la inclusión laboral de personas con discapacidad son:

AR-T1212: Programa de entrenamiento para jóvenes Mujeres y Personas con Discapacidades para Promover la inclusión al trabajo: Este proyecto desarrollado en Argentina en 2018, promovió la inclusión en el mercado laboral para hombres y mujeres jóvenes, y Personas con Discapacidad que vivían en zonas vulnerables del Gran Buenos Aires (GBA) a través de la formación profesional centrada en el desarrollo de habilidades técnicas y blandas en áreas de alta demanda. Todos los países miembros del BID cuentan con un marco legislativo que promueve la inclusión laboral de personas con discapacidad, a pesar de esto aún los porcentajes de inclusión son bajos¹. Mediante el proyecto en mención se apoyó la inclusión y el acceso de personas con discapacidad en el trabajo.

CO-T1425: Modelo de inclusión social para personas con discapacidad: El objetivo de este proyecto desarrollado en Colombia en 2017, fue apoyar el desarrollo de un modelo de inclusión productivo que proporcionara formación técnica, habilidades blandas, así como servicios de empleo, para incrementar el empleo de personas con discapacidad (PcD), adicionalmente promover y facilitar el emprendimiento de personas con discapacidad (PcD). Este modelo de inclusión productiva incorporó actividades de divulgación, identificación de barreras para su inclusión, fortalecimiento institucional y conciencia sobre la discapacidad.

“La inclusión laboral no es solamente un tema de equidad, sino también de productividad. Incluir otras perspectivas en la cultura organizacional puede mejorar el ambiente de trabajo, la productividad de la organización y la calidad de los productos y servicios” (BID, Urquidí Manuel, 2019).

Referencias:

¹ En Brasil el porcentaje de las personas con discapacidad que trabajan corresponde al 0.84% del empleo total en 2017. (Ministerio del Trabajo, 2017)



BID. (2018). Sistemas inteligentes de transporte para la movilidad universal. 7.

BID, Urquidí Manuel. (21 de 03 de 2019). <https://blogs.iadb.org/trabajo>. Obtenido de <https://blogs.iadb.org/trabajo/es/como-promover-la-inclusion-laboral-de-personas-con-discapacidad/>

Diário de la inclusão. (06 de 08 de 2018). <https://diariodainclusaosocial.com>. Obtenido de <https://diariodainclusaosocial.com/2018/08/06/promocao-da-acessibilidade-no-transporte-em-predios-e-construcoes-e-em-tecnologias-da-informacao-e-comunicacao/>

IBGE. (2010). Censo. Brasília.

IBGE-Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. (01 de 2018). <https://ww2.ibge.gov.br/home>. Obtenido de <https://ww2.ibge.gov.br/home>

IBGE-Instituto Brasileiro de Geografia y Estadística. (2017). Perfil de Municípios Brasileños. Obtenido de <https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv101595.pdf>

Ministerio de Salud. (23 de 12 de 2017). <http://www.brasil.gov.br>. Obtenido de <http://www.brasil.gov.br/noticias/saude/2012/04/tipos-de-deficiencia>

Ministerio del Trabajo. (23 de 12 de 2017). <http://www.brasil.gov.br>. Obtenido de <http://www.brasil.gov.br/economia-e-emprego/2016/09/cresce-numero-de-pessoas-com-deficiencia-no-mercado-de-trabalho-formal>

Prefeitura de Curitiba. (2019). <https://www.curitiba.pr.gov.br>. Obtenido de <https://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/curitiba-tem-92-da-frota-do-transporte-com-acessibilidade/25509>

Presidência de la República de Brasil. (08 de 07 de 2019). <http://www4.planalto.gov.br>. Obtenido de <http://www4.planalto.gov.br/ipcd/assuntos/legislacao>



REPORTE DE MISIÓN

BRASIL

BR-L1532: Programa de Movilidad Urbana Sostenible de Curitiba

INTRODUCCIÓN

OBJETIVO DEL PROGRAMA

El objetivo general del programa es mejorar la movilidad urbana de Curitiba a través del aumento de la demanda de pasajeros del transporte público colectivo en la ciudad.

Los objetivos específicos son: (i) mejorar la integración del sistema con modos de transporte complementarios; (ii) mejorar la eficiencia de la operación de la línea Direta Inter2; y (iii) mejorar la accesibilidad de peatones y personas con movilidad reducida a las estaciones y terminales de la línea Direta Inter2.

ACCESO DE LAS MUJERES AL TRANSPORTE PÚBLICO Y CALIDAD DEL SERVICIO

METODOLOGÍA MAPAS DE VIAJE DEL CLIENTE (MVC) ADAPTADA A GÉNERO

1. OBJETIVO DE LA MISIÓN

Realizar el levantamiento de información aplicando la metodología de Mapas de Viaje del Cliente (MVC) para identificar y evaluar las principales barreras que enfrentan las mujeres para acceder al transporte público y los problemas que tienen dentro del sistema de transporte, específicamente en la línea Inter2 de Curitiba.

2. RESUMEN DE LAS ACTIVIDADES Y DE LA MISIÓN:

En la fase preparatoria de la misión se revisó la metodología de Mapas de Viaje del Cliente (MVC), la cual se enfoca en evaluar la accesibilidad personas con discapacidad al transporte público. Esta metodología acompaña durante las diferentes etapas de viaje, incluyendo la preparación, acceso y uso del transporte público a personas con diferentes perfiles (persona con discapacidades físicas, cognitivas, auditivas y visuales, adultos mayores y personas con movilidad reducida temporalmente). Finalizado el acompañamiento y al llegar al lugar de destino se realiza una breve entrevista a las personas sobre su experiencia general en el acceso y uso del transporte público y recomendaciones para mejorar el servicio. Tomando esta metodología como referencia, se adaptó la actividad para identificar diferentes perfiles de mujeres, usuarias de la línea Inter2. Se organizó un ejercicio de observación participativa a usuarias de la línea Inter2 y se modificó el cuestionario para identificar los problemas que enfrentan las mujeres y las áreas para mejorar del sistema.



El martes, 12 de noviembre se realizó un viaje piloto de acompañamiento junto al equipo de MVC para personas con discapacidad del BID y del Departamento de Personas con Discapacidad (DPD). Para realizar cualquier consulta sobre la implementación de la metodología y proceder a realizar el ejercicio con la metodología con enfoque de género. Ese día también se realizó el primer viaje con enfoque de género junto con una representante del Movimiento SampaPé.

Entre el 12 y 14 de noviembre se realizaron 4 ejercicios de observación participativa y entrevista a usuarias de la línea Inter2, de los diferentes perfiles identificados. Se tenía programado un quinto viaje, sin embargo, la persona canceló el día que se realizaría la actividad.

El día 14 de noviembre se realizó una reunión con Edival Vilar del Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC), sobre los hallazgos preliminares de la actividad y las conclusiones que serán incorporados en el programa BR-L1532. Finalmente, el 15 de noviembre, los miembros de los equipos BID de accesibilidad y de género tuvieron una reunión para trabajar en el reporte de la misión.

3. PARTICIPANTES DE LA MISION

Equipo BID: Amanda Beaujon Marin (INE/INE)	SampaPé: Leticia Sabino
--	-----------------------------------

4. FECHAS DE LA MISIÓN

Comienzo	12 noviembre 2019
Fin	15 noviembre 2019

5. ACTIVIDADES DESARROLLADAS

5.1 ACTIVIDAD DE OBSERVACIÓN PARTICIPATIVA - VIAJE 1

Actividad	Toma de información estudiante, noche
Caracterización	Edad: 20 años Ocupación: Estudiante universitaria
Fecha	12 de noviembre
Información	Inicio: 19:29 Lugar de inicio: UFPR - R. Evaristo F. Ferreira da Costa, 369-377 - Jardim das Américas, Curitiba - PR, 82590-300 Fin: 20:10 Lugar final: Esquina Alferes Poli, Av. Sete de Setembro, 3385 - Centro, Curitiba - PR, 80230-010
Participantes	Amanda Beaujon Marin Leticia Sabino
Etapas del Viaje	A pie - 4 min Espera en la estación Tubo Jardim das Américas - 3 min

	Autobús Inter 2 - 023 (1 parada) - 6 min Transferencia terminal Capão da Imbuia - 3 min Autobús Centenário/Campo Comprido - 303 (9 paradas) - 19 min Desembarque Praça Eufrásio Correia (tubo) A pie - 5 min
Temas pendientes	Evaluar los resultados de indicadores de satisfacción sobre el viaje en transporte público para calcular el índice.



Imagen 1: Recorrido de estudiante viaje nocturno punto de partida hasta el destino final



Imagen 2: Espera en la estación Tubo Jardim das Américas

5.2 ACTIVIDAD DE OBSERVACIÓN PARTICIPATIVA - VIAJE 2

Actividad	Toma de información estudiante, mañana
Caracterización	Edad: 23 años Ocupación: Estudiante universitaria y pasante
Fecha	13 de noviembre
Información	Inicio: 7:08 Lugar de inicio: Casa - Rua Odith Mallmann dos Santos, 51 - Maria Antonieta, Pinhais - PR 83331-120 Fin: 9:00 Lugar final: IPPUC - R. Bom Jesus, 669 - Cabral, Curitiba - PR, 80035-010
Participantes	Amanda Beaujon Marin Leticia Sabino
Etapas del Viaje	A pie - 3 min Espera del autobús - 7 min

	<p>Autobús</p> <p>Transferencia en terminal</p> <p>Autobús</p> <p>Transferencia en terminal</p> <p>Autobús Inter 2</p> <p>Transferencia en terminal</p> <p>Autobús</p> <p>A pie - 3 min</p>
Temas pendientes:	<p>Evaluar los resultados de indicadores de satisfacción sobre el viaje en transporte público para calcular el índice.</p> <p>Completar la información detallada sobre el tiempo de viaje.</p>

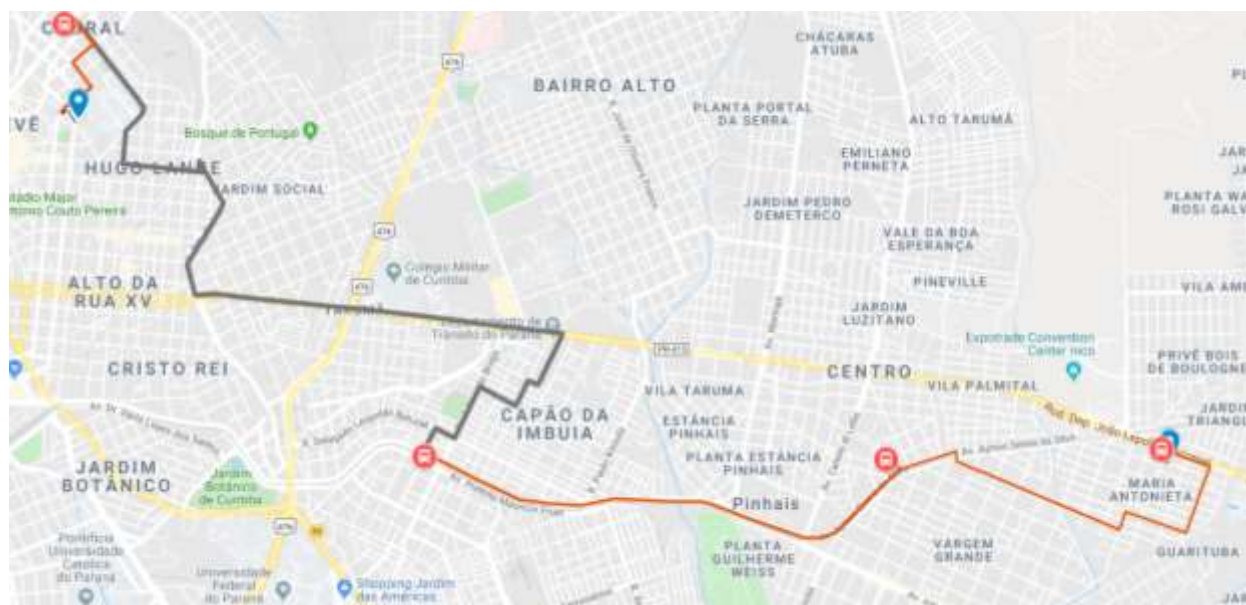


Imagen 3: Recorrido de estudiante viaje diurno punto de partida hasta el destino final



Imagen 4: Tomando el autobús Cabral/Portao

5.3 ACTIVIDAD DE OBSERVACIÓN PARTICIPATIVA - VIAJE 3

Actividad	Toma de información mujer adulta (entre 26-59 años) con ingresos de hasta un salario mínimo, final de la tarde
Caracterización	Edad: 57 años Ocupación: Asistente de cocina
Fecha	13 de noviembre
Información	Inicio: 16:40 Lugar de inicio: IPPUC - R. Bom Jesus, 669 - Cabral, Curitiba - PR, 80035-010 Fin: 18:50 Lugar final: Casa - Rua Dr. Manoel Magalhães Abreu, 584 - Uberaba, Curitiba - PR, 81570-280
Participantes	Amanda Beaujon Marin Leticia Sabino
Etapas del Viaje	A pie - 1 min Espera del autobús - 1 min Autobús a Cabral

	<p>Transferencia en terminal Cabral – 1 minuto</p> <p>Autobús Inter 2</p> <p>Transferencia en terminal Hauer</p> <p>Autobús 516</p> <p>A pie - 1 min</p>
Temas pendientes:	<p>Evaluar los resultados de indicadores de satisfacción sobre el viaje en transporte público para calcular el índice.</p> <p>Completar la información detallada sobre el tiempo de viaje.</p>



Imagen 5: Recorrido de mujer adulta (final de la tarde) punto de partida hasta el destino final



Imagen 6: Tomando el autobús Inter2

5.4 ACTIVIDAD DE OBSERVACIÓN PARTICIPATIVA - VIAJE 4

Actividad	Toma de información mujer adulta (entre 26-59 años) con ingresos de hasta un salario mínimo, mañana
Caracterización	Edad: 57 años Ocupación: Asistente de cocina
Fecha	14 de noviembre
Información	Inicio: 5:40 Lugar de inicio: Casa – Rua Generoso do Nascimento Filho, 294 - Cajuru Fin: 7:00 Lugar final: IPPUC - R. Bom Jesus, 669 - Cabral, Curitiba - PR, 80035-010
Participantes	Amanda Beaujon Marin Leticia Sabino

Etapas del Viaje	A pie - 2 min Espera del autobús - 1 min Autobús a Trindade Transferencia en terminal – 1 minuto Autobús Centenário/Campo Comprido Transferencia en terminal Capão da Imbuia Autobús Interbairros 2 Transferencia en terminal Cabral Autobús A pie - 3 min
Temas pendientes:	Evaluar los resultados de indicadores de satisfacción sobre el viaje en transporte público para calcular el índice. Completar la información detallada sobre el tiempo de viaje.

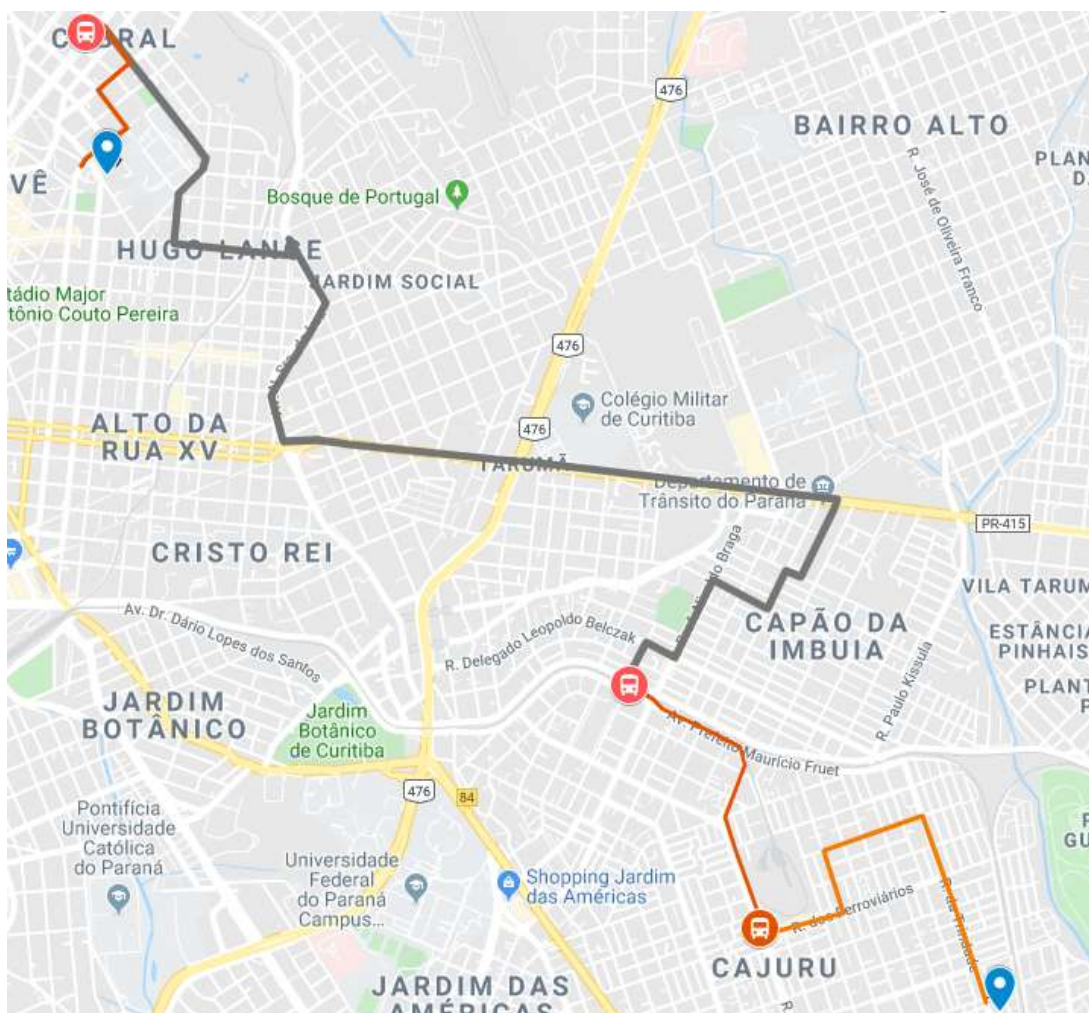


Imagen 6: Recorrido de mujer adulta (mañana) punto de partida hasta el destino final



Imagen 7: Viaje en Autobús Centenário/Campo Comprido

5.5 REUNIÓN CON EL IPPUC

Actividad	Reunión con Edival Vilar del Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC) con Edival Vilar
Fecha y hora	14 de noviembre Hora: 12:30 – 13:30
Participantes:	Amanda Beaujon Marin Leticia Sabino Edival Vilar
Temas tratados:	La reunión fue solicitada por el BID para agradecer el apoyo durante la planificación de la actividad y la identificación de tres de los perfiles de mujeres para realizar los viajes. Adicionalmente, se compartieron las impresiones iniciales y los resultados preliminares obtenidos durante la actividad.

6. PASOS SIGUIENTES: Hallazgos preliminares

Luego de un análisis preliminar de los viajes realizados, se identificaron las principales barreras que enfrentan las mujeres para el acceso y uso del servicio de transporte por parte de las mujeres. Se presentará un informe detallado con los resultados de las encuestas y un análisis sobre los problemas señalados por las mujeres durante los viajes, el cual será socializado con las autoridades y participantes de la ciudad de Curitiba durante el primer trimestre de 2020.

Las barreras encontradas se dividen en físicas, operacionales, comunicacionales y de seguridad.

FÍSICO:

- No todas las calles, especialmente en las zonas residenciales fuera del área metropolitana tenían aceras, por lo que los peatones debían caminar por el calle.
- Las aceras no son homogéneas, lo que crea dificultades para llevar carritos de bebé o de compras y hace el desplazamiento incómodo.
- Los escalones de acceso de algunos autobuses son muy altos dificultando el acceso.
- Estructura del baño y otras instalaciones terminales. Se observó un bajo número de mujeres y hombres con niños o bebés en el transporte público, lo que demuestra que no es una buena alternativa para los desplazamientos con infantes.

OPERACIONAL:

- El sistema de integración de terminales limita los viajes e incrementa el número de transferencias de las mujeres.
- El modelo de facturación del sistema no incluye viajes poligonales y encadenados, ni mejores conexiones y transferencias. Dado que el sistema no está conectado por el tiempo de uso, las personas no pueden bajarse en una parada de autobús para realizar tareas de cuidado o tarea y regresar al sistema a la misma velocidad. Así como no necesariamente hacen la ruta más directa, ya que pueden tener que pagar otras tarifas. Esto no solo genera viajes más largos e ineficientes, sino que también sobrecarga algunas líneas.
- Se observaron algunos retrasos menores en algunas rutas.
- La velocidad de algunos autobuses parecía por encima del límite prudente, especialmente cuando muchos pasajeros debían viajar de pie.
- No hay una línea de autobús exclusiva para eficiencia y calidad.
- La ausencia de un carril exclusivo para autobuses en muchas secciones de la línea Inter 2 y otras líneas de autobuses en la ciudad deja en claro que el transporte público no tiene prioridad sobre el transporte motorizado individual.
- Otro factor determinante en la elección del autobús es cómo se realizan las transferencias en las terminales, es preferible que las transferencias no requieran bajar escaleras, pasar por el espacio confinado de los pasos subterráneos y volver a subir una escalera. A pesar de que el autobús es más lento o se detiene por más tiempo, a veces dificulta las conexiones.

COMUNICACIONAL

- Hay una falta de conexión informativa del transporte público metropolitano.
- El sistema de transporte público metropolitano no está integrado con el municipal. La información no aparece en aplicaciones como GoogleMaps y es difícil acceder y consultar rutas que requieran trasbordos a zonas no metropolitanas.
- En las estaciones no hay mapas con información relevante sobre en dónde está el peatón y cómo llegar a otros lugares.
- La señalización de acceso puede ser confusa.
- En algunas estaciones, las pantallas se encontraban apagadas y no es posible saber a qué hora va a estar el bus en esa estación.
- En la mayoría de los autobuses no se informa sobre las paradas siguientes, dificultando la salida del vehículo.

SEGURIDAD

- Falta de iluminación en algunas áreas cercanas a las estaciones.
- El hacinamiento en ciertas rutas hace a las mujeres más vulnerables a acoso.

7. ANEXOS:

7.1 ANEXO 1: Situación de las mujeres en Brasil

Contexto Normativo

Brasil ha firmado y ratificado los principales instrumentos internacionales para promover la equidad de género incluyendo la Convención sobre la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra la Mujer (CEDAW), la cual fue ratificada en 1984 y en 2002 fue aprobada a nivel nacional.¹ Adicionalmente, en las últimas décadas ha realizado importantes avances en legislación y políticas para promover la igualdad de género y prevenir la violencia en contra de las mujeres.

La Constitución de Brasil contempla la no discriminación por razón de sexo en general y específicamente prohíbe diferencias salariales por motivo de sexo o estado civil. Brasil cuenta con leyes que protegen los derechos de las mujeres en el mercado laboral. Por ejemplo, la Ley Nro. 9.799 enmienda el Decreto Ley del Trabajo de 1943 para evitar cualquier tipo de discriminación de las mujeres en el mercado laboral y fomentar su incorporación al mismo al prohibir la publicación de puestos de trabajo que hagan referencia al sexo, rechazar emplear a alguien por ese motivo, o exigir

¹ Kiss, L. et al. (2012). *Brazilian policy responses to violence against women: Government strategy and the help-seeking behaviors of women who experience violence*. Disponible en: <https://www.hhrjournal.org/2013/08/brazilian-policy-responses-to-violence-against-women-government-strategy-and-the-help-seeking-behaviors-of-women-who-experience-violence/>

un examen de embarazo.² También el Decreto 6122/07 (2007) garantiza que las trabajadoras desempleadas obtengan licencia de maternidad y pago de seguro social.³

La violencia en contra de la mujer tiene una alta incidencia en Brasil, por lo que el Estado ha modificado las leyes para proteger a las mujeres y garantizar su integridad. En 2001, Brasil modificó el Decreto Ley 2.848 (Código Penal) para tipificar y castigar los delitos de género, incluyendo el acoso sexual. Brasil aprobó la Ley Maria da Penha en 2006 y se convirtió en un pionero en la protección de las mujeres víctimas de violencia doméstica al permitir detener a los agresores en flagrante o recluirlas en prisión preventiva si amenazan la integridad física de la mujer. Además, esta Ley incluye medidas para proteger la vida de la mujer en riesgo.⁴ Esta ley ha sido modificada varias veces para ampliar la protección a las mujeres víctimas de violencia doméstica.⁵ Otras leyes que protegen a las mujeres son: i) Ley 12.845, la cual establece que los hospitales deben proveer asistencia de emergencia, integral e interdisciplinaria de forma obligatoria a las víctimas de violencia sexual; y ii) Ley 13.104, la cual tipifica el femicidio en el Código Penal.⁶

Brechas de Género Identificadas

a. Brechas Educativas

El porcentaje de niñas y mujeres enlistadas en educación primaria, secundaria y terciaria es mayor que el porcentaje de niños y hombres. La brecha es del 1% en escuela primaria, pero aumenta significativamente en escuela secundaria y terciaria (4% y 16%, respectivamente).⁷ La matriculación en escuela terciaria ha aumentado significativamente tanto para hombres como mujeres si se compara la data de 2017 (59% de mujeres y 43% de hombres) con la del 2000 (20% mujeres y 16% hombres).⁸ El 37% de las personas que se gradúa en una carrera STEM son mujeres y en 2012, el 28% de los graduados en ingeniería eran mujeres.^{9 10}

b. Brechas Laborales

² Presidência da República. (1999). *Lei N. 9.799, de 26 de Maio de 1999*. Disponible en: https://oig.cepal.org/sites/default/files/1999_ley9799_bra.pdf

³ CEPAL. (s.f.). *Observatorio de Igualdad de Género de América Latina y el Caribe - Brasil*. Disponible en: <https://oig.cepal.org/es/laws/4/country/brasil-7>

⁴ CEPAL. (s.f.). *Observatorio de Igualdad de Género de América Latina y el Caribe – Brasil – Leyes de Violencia*. Disponible en: <https://oig.cepal.org/es/laws/1/country/brasil-7?page=1>

⁵ Idem.

⁶ Idem.

⁷ World Bank. 2019. *The Little Data Book on Gender*. Capítulo sobre Brasil. Disponible en: <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/31689/LDB-Gender-2019.pdf?sequence=2&isAllowed=y>

⁸ Idem.

⁹ Idem.

¹⁰ Lidia Brito. (2015). *Mujeres en Ciencias e Ingenierías en América Latina y el Caribe (Presentation), 4ta Reunion de Ministros y Altas Autoridades de CyT, UNESCO, Guatemala, 2015*. Disponible en: <https://slideplayer.es/slide/5493236/>

En 2017, la participación en el mercado laboral de las mujeres mayores de 15 años en 54%, en comparación con la de los hombres que es 74%.¹¹ La brecha disminuye significativamente en jóvenes (15-24 años), en donde la participación laboral de las mujeres es 49% y de los hombres es 62%. Las condiciones de empleo de las mujeres tienden a ser mejores que las de los hombres: el 74% de las mujeres son empleadas asalariadas, en comparación con el 63% de los hombres; y 31% de los hombres tienen un empleo vulnerable¹², mientras que solo 23% de las mujeres están en esa situación. La tasa de desempleo es ligeramente más alta para las mujeres que para los hombres (14% y 11%, respectivamente). La mayoría de las mujeres se encuentra en el sector servicios (85% de las mujeres y 59% de los hombres), en el sector industrial y agrícola el porcentaje de mujeres empleadas es mucho menos y ha disminuido en la última década (sector industrial: 11% de las mujeres y 28% de los hombres; sector agrícola: 4% de las mujeres y 13% de los hombres).¹³ Según la Organización Internacional del Trabajo (OIT), en el sector construcción el 96% de los empleados son hombres y solo el 4% son mujeres; mientras que en actividades económicas que incluyen comercio, transporte, comida y alojamiento, y servicio de negocios y administrativos, las mujeres representan el 40.4% y los hombres el 59.6%.¹⁴

c. Violencia en contra de la mujer

En 2017, en Brasil 193.482 mujeres fueron víctimas de violencia doméstica (lesiones corporales intencionales) y hubo 4.539 femicidios.¹⁵ Durante ese mismo año, 27,4%, es decir, 16 millones de las mujeres brasileñas mayores de 16 años sufrieron algún tipo de violencia en los últimos 12 meses y 4,7 millones sufrieron agresión física.¹⁶ El tipo de agresión más común que sufrieron las mujeres brasileñas fue agresión verbal, como insultos o humillaciones (21,8%), seguido por empujones o

¹¹ World Bank. 2019. *The Little Data Book on Gender*. Capítulo sobre Brasil. Disponible en: <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/31689/LDB-Gender-2019.pdf?sequence=2&isAllowed=y>

¹² Personas en empleo vulnerable se definen como: “They are less likely to have formal work arrangements, and are therefore more likely to lack decent working conditions, adequate social security and ‘voice’ through effective representation by trade unions and similar organizations. Vulnerable employment is often characterized by inadequate earnings, low productivity and difficult conditions of work that undermine workers’ fundamental rights.” Fuente: ILO. (2010). *Vulnerable employment and poverty on the rise, Interview with ILO chief of Employment Trends Unit*. Disponible en: https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/newsroom/features/WCMS_120470/lang-en/index.htm

¹³ World Bank. 2019. *The Little Data Book on Gender*. Capítulo sobre Brasil. Disponible en: <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/31689/LDB-Gender-2019.pdf?sequence=2&isAllowed=y>

¹⁴ ILO. (s.f.). *ILOSTAT. Employment by sex and economic activity. Brasil, 2018*. Disponible en: https://www.ilo.org/ilostat/faces/oracle/webcenter/portalapp/pagehierarchy/Page32.jspx?_afLoop=631473553483525&_afWindowMode=0&_afWindowId=null#!%40%40%3Findicator%3DEMP_TEMP_SEX_ECO_NB%26_afWindowId%3Dnull%26subject%3DEMP%26locale%3DEN%26_afLoop%3D631473553483525%26datasetCode%3DA%26collectionCode%3DYI%26_afWindowMode%3D0%26_adf.ctrl-state%3D14ntkzehta_274

¹⁵ Forum Brasileiro de Seguranca Publica. (2018). *Anuario Brasileiro de Seguranca Publica*. Disponible en: <http://www.forumseguranca.org.br/wp-content/uploads/2019/03/Anuario-Brasileiro-de-Seguran%C3%A7a-P%C3%BAblica-2018.pdf>

¹⁶ Forum Brasileiro de Seguranca Publica. (2018). *Visível e invisível: a vitimizacao de mulheres no brasil -2a edicao*. Disponible en: forumseguranca.org.br/wp-content/uploads/2019/02/Infográfico-visível-e-invisível-2.pdf

patadas (9%) y mujeres que fueron tocadas o agredidas físicamente por motivos sexuales (8,9%).¹⁷ La mayoría de las mujeres que sufrieron violencia afirman que su agresor era alguien conocido (76,4%), esta cifra incrementó en un 25% en comparación con 2016.¹⁸ Las mujeres jóvenes se encuentran en mayor riesgo de ser víctimas de violencia: 42,6% de las mujeres entre 16 y 24 años; 33,5% de las mujeres de 25 a 34 años; 27,1% de las mujeres de 35 a 44 años; 17,8% de las mujeres de 45 a 59 años; y 13,6% de las mujeres de 60 años o más afirman que fueron víctimas de violencia en los últimos 12 meses.¹⁹

La incidencia de acoso es incluso más alta, 22 millones de mujeres mayores de 16 años (37,1%) afirman haber sufrido algún tipo de acoso en los últimos 12 meses.²⁰ El 32,1% de las mujeres reportó haber recibido comentarios irrespetuosos cuando caminaba por la calle; 11,5% de las mujeres ha recibido comentarios ofensivos en el lugar de trabajo; 7,8% fueron acosadas en algún medio de transporte público (metro, autobús); el 6,2% de las mujeres afirma haber sido tocada inapropiadamente mientras bailaba; y 5% fueron agarradas o besadas sin su consentimiento.²¹ La encuesta realizada por los Institutos Patrícia Galvão y Locomotiva, en febrero de 2019, encontró que 97% de las mujeres encuestadas habían sido acosadas en el transporte público en los últimos tres meses y 71% conocía a alguien que también había sido acosada.²² Adicionalmente, solo el 26% de las mujeres encuestadas dice sentirse segura utilizando el transporte público y el 51% dijo sentirse insegura.^{23 24}

La participación de las mujeres en la Rede Integrada de Transporte (RIT)

Del total de empleados de la RIT, 21% son mujeres y 79% son hombres. La mayoría de las mujeres empleadas son cobradoras y representan 43% del total de los cobradores y solo 2% del total de conductores.²⁵ En junio de 2019, se aprobó la Ley N° 15.463, la cual estipula que todo el sistema de transporte público de la capital de Paraná adoptará boletos electrónicos, lo que significa que ya no existirá la función de cobradores. Con la implementación de esta Ley, 5.334 personas (2.274 mujeres y 3.060 hombres) quedarán sin empleo. Los concesionarios de transporte público acordaron ofrecer cursos de capacitación y oportunidades de recalcificación para que los cobradores puedan ser reubicados en servicios administrativos y operativos dentro de los concesionarios. Hasta ahora solo 641 cobradores se han inscrito en los cursos ofrecidos.

Las mujeres como usuarias del transporte público en Curitiba

¹⁷ Idem.

¹⁸ Idem.

¹⁹ Idem.

²⁰ Idem.

²¹ Idem.

²² Municipalidad de Curitiba. (2019). Informe: A questão de gênero em Curitiba e no transporte coletivo de Curitiba.

²³ Agencia Patrícia Galvão. (2019). Disponible en: <https://agenciapatriciagalvao.org.br/violencia/violencia-sexual/97-das-mulheres-disseram-ja-ter-sido-vitimas-de-assedio-em-meios-de-transporte/>

²⁴ Tomar en cuenta que esta encuesta recibió apoyo de Uber, para comparar cómo se sentía las mujeres en el transporte público, taxis y transporte por aplicación. La muestra incluyó a 1.081 mujeres.

²⁵ Municipalidad de Curitiba. (2019). Informe: A questão de gênero em Curitiba e no transporte coletivo de Curitiba.

En Curitiba alrededor del 45% de la población utiliza el transporte público y la gran mayoría de las usuarias son mujeres.²⁶ En 2018, según datos de Urbanização de Curitiba S. A. (URBS), la red de transporte de Curitiba movilizó 1.398.731 pasajeros por día hábil.²⁷ La encuesta Origen-Destino de Curitiba, realizada en 2016/2017, identificó que del total de personas que utilizan el transporte público y el Metropolitano, 61% son mujeres y de los viajes realizados 51% son para trabajo/servicios y 62% de estos viajes son realizados por mujeres.²⁸ La línea Inter 2 brinda servicio a la mayor cantidad de pasajeros y atraviesa 28 vecindarios en donde se concentran 580mil habitantes.²⁹ En todos los vecindarios que son atendidos por la línea Inter 2, la población femenina es superior a 50%.³⁰

En 2013, Sistema de Gestão da Guarda Municipal (SigesGuarda), comenzó a registrar cualquier situación de violencia en contra de las mujeres en los autobuses, terminales o estaciones de metro, a través de denuncias por teléfono. La Guarda Municipal responde a cualquier delito reportado y la persona involucrada es enviada a la estación de policía en donde la mujer afectada presenta un informe policial. Debido al alto índice de mujeres siendo acosadas física y verbalmente en los autobuses en Brasil, la municipalidad de Curitiba, junto con el sindicato de conductores de autobuses, implementó en 2016 una campaña llamada “Autobús sin Abuso” (Busao Sem Abuso).³¹ La campaña buscaba sensibilizar a todos los pasajeros y a los empleados del transporte público a identificar y reportar los casos de acoso sexual a las autoridades de la municipalidad.³² Adicionalmente, el Ayuntamiento de Curitiba realiza conferencias de educación y prevención de violencia en contra de las mujeres y brinda asistencia psicológica, legal y social a través de una unidad móvil (Ônibus Lilás) equipada para garantizar la privacidad de quienes buscan ayuda. El Ayuntamiento también tiene otras iniciativas como el sitio web “Vire a Página” con información sobre la violencia en contra de la mujer, plataforma “Curitiba Teu Nome é Mulher” y cursos desarrollados por diferentes sectores.³³

²⁶ Yedav, N. (2016). *Reframing the issues of women's safety in public transport in Brazil and France*. Disponible en: <https://thecityfix.com/blog/reframing-issue-women-safety-public-transport-brazil-france-neha-yadav/>

²⁷ Municipalidad de Curitiba. (2019). Informe: A questão de gênero em Curitiba e no transporte coletivo de Curitiba.

²⁸ Idem.

²⁹ Idem.

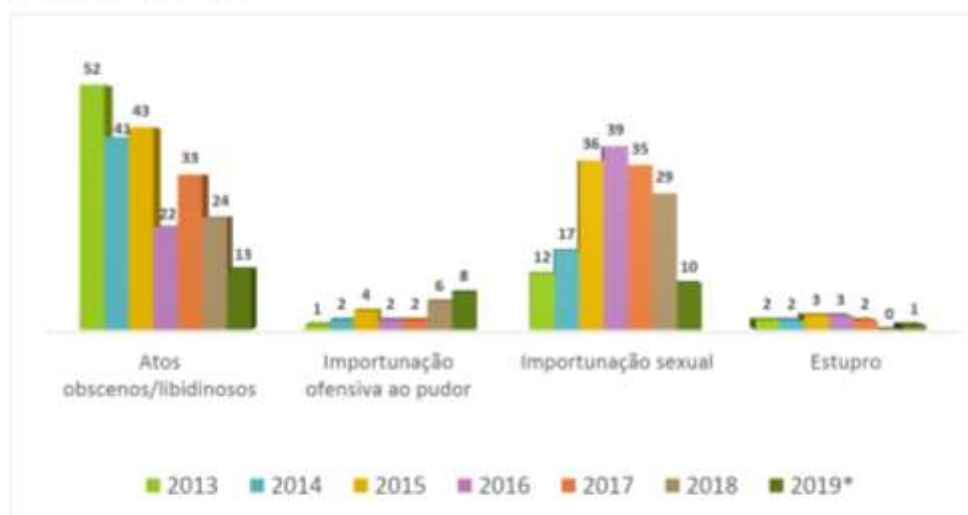
³⁰ Idem.

³¹ Yedav, N. (2016). *Reframing the issues of women's safety in public transport in Brazil and France*. Disponible en: <https://thecityfix.com/blog/reframing-issue-women-safety-public-transport-brazil-france-neha-yadav/>

³² Idem.

³³ Municipalidad de Curitiba. (2019). Informe: A questão de gênero em Curitiba e no transporte coletivo de Curitiba.

OCORRÊNCIAS NO TRANSPORTE COLETIVO ATENDIDAS PELA GUARDA MUNICIPAL, EM CURITIBA, 2013 - 2019



Fonte: Estatística e Gestão SigaGuarda, 2019.
*Os dados de 2019 correspondem ao período de janeiro-maio.



Fuente: Questões de Gênero e Acessibilidade Universal No Transporte Público. (2019). Apresentação preparada por la Municipalidad de Curitiba.

Desde 2013, se han visto algunas mejoras en cuanto actos obscenos en los autobuses atendidos por la guardia municipal, sin embargo, el número de ofensas al pudor ha incrementado y las ofensas sexuales incrementaron hasta 2016 y han disminuido.³⁴ Este tipo de actos puede disminuir con una campaña de sensibilización y con mecanismos para que las mujeres puedan reportar cualquier tipo de incidente.

Un estudio en 2012, sobre la percepción de seguridad en Curitiba, consiguió que el 77% de las personas entrevistadas se sienten inseguras caminando por la calle de noche. El 60% de las mujeres entrevistas eran mujeres y del total de la muestra, solo el 30% debía caminar durante su viaje diario.³⁵

Diferentes estudios muestran una correlación entre mejorar el alumbrado en las calles y una reducción del crimen y la percepción de inseguridad de los ciudadanos ya que esto reduce la oportunidad de los delincuentes de actuar. En primer lugar, al aumentar la iluminación en las calles, se reduce la oportunidad de que haya un crimen ya que aumenta el riesgo de los agresores a ser capturados³⁶, esta percepción de riesgo también pudiese incrementar si se instalan cámaras de seguridad en las estaciones y autobuses, lo que facilitaría el reporte de cualquier caso de acoso. Adicionalmente, mejorar el alumbrado puede mejorar la cohesión de la comunidad, ya que los

³⁴ Questões de Gênero e Acessibilidade Universal No Transporte Público. (2019). Apresentação preparada por la Municipalidad de Curitiba.

³⁵ Rech, C. et al. (2012). *Neighborhood safety and physical inactivity in adults from Curitiba, Brazil*. Disponible en: <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC3464136/>

³⁶ Jacobs, J. 1961. *The Death and Life of Great American Cities*. New York, NY: Random House.

miembros de la comunidad se sienten más cómodos utilizando el espacio y ven la inversión como una oportunidad para utilizar el espacio más a menudo y cuidar el espacio.³⁷

7.2 ANEXO 2: Cuestionario

Entrevista de encerramento (final)									
1	Por que você usa o transporte público?	Comodidade	Barato		Eficiente	Não tenho outra alternativa	Outra		
2	Ao utilizá-lo, o que você espera do transporte público?	Eficiente (cumpre com os horários e bom custo-benefício)	Respeito e bom trato (sem assédio sexual)		Fácil de acessar e usar se eu levar malas ou carrinho de bebê	Financeiramente acessível	Não espero nada	Outra	
3	Caso não use o transporte público, qual é sua alternativa de transporte?	A pé	Bicicleta		Carro	Transporte particular (taxi-Uber)	Não há outra alternativa		
4	Em sua preparação de viagem, como você decide o trajeto?	Pergunta a alguém da família ou amigos	Uso aplicativos móveis		Informações do próprio sistema de transporte ou pessoas que trabalham nos terminais	Conhecimento próprio (usuário frequente da rota)			

³⁷ Clark, Ronald V. 2008. "Improving Street Lighting to Reduce Crime in Residential Areas. Problem-Oriented Guides for Police." Response Guides Series, No. 8. Washington, D.C.: U.S. Department of Justice, Office of Community Oriented Policing Services, Center for Problem-Oriented Policing. Disponible en: <https://popcenter.asu.edu/content/improving-street-lighting-reduce-crime-residential-areas-0>

5	Voce vivenciou ou presenciou alguns destes tipos de violencia de genero no trajeto? Descreva	Assédio sexual verbal (comentários ofensivos , assobios, olhares)		Assédio sexual físico (envolvendo contato físico)		Violencia simbólica (propagandas machistas, mensagens ofensivas a mulheres e meninas, objetificação de corpos de mulheres)	
6	Durante a sua viagem, como parte da jornada, você se sente mais inseguro? (risco de assédio)						
7	Durante a sua viagem, como parte da jornada, você se sente mais seguro? (menor risco de assédio)						
8	Ao utilizar o transporte público, você tem precauções em relação a sua segurança? Quais?	Sim		Não		Quais	
9	Você já usou Uber (ou similar) para este ou outros	Sim		Não		Porque	

	trajetos, substituindo o transporte público?					
10	Na sua opinião, quais são as melhorias mais importantes para aprimorar sua experiência com o transporte público? (Infraestrutura, comunicação, Operação, respeito, segurança)					
11	O que faria você se sentir mais segura/o?					
12	Você realiza alguma atividade de cuidado (como levar familiares ao médico/crianças à escola, entre outras)?					
13	Como você se desloca para atividades					



de
cuidado?