

# GÉNERO Y CIUDADES: UNA JUSTIFICACIÓN ECONÓMICA



## Introducción

Más del 50 % de la población mundial vive en ciudades, y se espera que esa cifra aumente a más del 70 % para 2050<sup>1</sup>. Más del 80 % del producto interno bruto (PIB) mundial ya se genera en las ciudades<sup>2</sup>, que representan centros de oportunidades para el desarrollo internacional con el potencial de ofrecer a los habitantes un acceso mucho más amplio a los servicios de agua, saneamiento, educación y negocios. Las ciudades diseñadas con servicios que ofrecen a todos los habitantes oportunidades para vivir, trabajar y experimentar plenamente todas las facetas de la vida urbana se benefician con el aumento del crecimiento económico y de los ingresos fiscales conexos, la mayor innovación y la mayor resiliencia frente a las crisis financieras, naturales, demográficas y de infraestructura.

Sin embargo, tradicionalmente, las ciudades han sido diseñadas por y para los hombres. Pero las mujeres y los hombres —así como los diversos grupos que se encuentran dentro de estas categorías, incluidos los de diferentes edades, razas, orientaciones sexuales, identidades de género y capacidades mentales y físicas— suelen presentar distintos patrones de movilidad, obligaciones, actividades y prioridades en su vida diaria. Con demasiada frecuencia, se espera que los habitantes urbanos vivan y prosperen en ciudades construidas para un grupo de usuarios específico, y las ciudades modernas a menudo no satisfacen por igual sus diversas necesidades. La desigualdad en el acceso a los servicios puede marginar a los habitantes y exponerlos a mayores riesgos de seguridad, exacerbar la pobreza y alejar aún más las oportunidades, al tiempo que socava las propias oportunidades de crecimiento y resiliencia de las ciudades.



**MÁS DEL  
50 % DE LA POBLACIÓN  
MUNDIAL VIVE EN CIUDADES**  
y se espera que la cifra aumente  
a **más del 70 % para 2050.**

**MÁS DEL  
80 % DEL PIB  
MUNDIAL YA SE GENERA  
EN LAS CIUDADES.**



## RECUADRO 1 | El trabajo de IFC en las ciudades

A través de su Iniciativa para las Ciudades, dotada de USD 10 000 millones, que combina inversiones y asesoría, la Corporación Financiera Internacional (IFC) forja alianzas estratégicas con ciudades de todo el mundo para abordar necesidades urbanas apremiantes con la participación del sector privado. Dicha iniciativa ayuda a las autoridades municipales a construir ciudades sostenibles y resilientes frente al clima. IFC brinda apoyo a las ciudades ayudándolas a movilizar financiamiento comercial, conectarse con los mercados de capital y promover la diversidad de la base de inversionistas. Asimismo, aprovecha los conocimientos especializados del Banco Mundial y del sector privado, y ofrece apoyo para la estructuración de proyectos y la creación de asociaciones público-privadas, así como actividades de extensión comunitaria y fortalecimiento de la capacidad para facilitar la ejecución de proyectos de infraestructura. Desde 2004, ha invertido y movilizado más de USD 10 000 millones en más de 280 proyectos de infraestructura urbana. Para obtener más información, visite el [sitio web de IFC](#).

A lo largo de la pandemia de COVID-19, y en situaciones de conflicto y fragilidad, las disparidades de género —y las diferencias asociadas en los patrones de uso y las necesidades— a menudo se vuelven más extremas, lo que amplía la brecha entre cómo se diseña la ciudad y lo que necesitan sus habitantes para prosperar. En el caso de las mujeres (aunque no son el único grupo que enfrenta estos desafíos), su vulnerabilidad crea mayores riesgos para las familias, y para las ciudades que también dependen de los múltiples roles que cumplen.

En esta justificación económica se pone de relieve la forma en que los municipios pueden abordar estos sesgos a fin de que las ciudades sean más accesibles para un espectro más amplio de la población y, al hacerlo, brindar servicios y espacios más inclusivos y participativos. Se muestran oportunidades para lograr que los proyectos de desarrollo urbano sean más inclusivos con respecto al género, de modo de facilitar mejores resultados de desarrollo, aumentar los ingresos municipales y mejorar el acceso a los servicios que pueden impulsar el empoderamiento social y la participación económica de las mujeres. También se describen los elevados costos a los que se enfrentan las ciudades cuando no se tienen en cuenta las necesidades específicas de género de los usuarios en la administración, la gestión y los servicios públicos a nivel municipal. Por último, se formulan recomendaciones sobre cómo las instituciones financieras multilaterales y los municipios pueden mejorar la equidad de género y el desarrollo municipal.

## 1. El diseño de servicios municipales con perspectiva de género produce beneficios económicos y sociales

En todo el mundo, las mujeres y los hombres aún están sujetos a una división del trabajo por género que afecta sus funciones y responsabilidades diarias, incluidos sus patrones de estilo de vida y sus necesidades de servicios municipales. Los ejemplos de los siguientes sectores muestran cómo el diseño urbano y los servicios municipales que no tienen en cuenta las cuestiones de género pueden contribuir a aislar innecesariamente a las mujeres, dificultándoles el acceso al comercio, al empleo y a los servicios, y haciendo que las tareas domésticas y de cuidado sean más engorrosas. Por el contrario, aumentar la inclusión de la perspectiva de género en el diseño y la

prestación de servicios puede respaldar la participación económica y social de las mujeres, permitiendo que mujeres y hombres participen de manera más equitativa a nivel municipal y compartan las obligaciones y oportunidades económicas y domésticas. Todo esto puede aumentar los ingresos asociados con los servicios e impuestos municipales y atraer eventualmente a una base más amplia de votantes municipales.

**Planificación urbana:** Según la Organización Internacional del Trabajo (OIT), a nivel mundial, las mujeres realizan más del 76 % del trabajo de cuidado, a menudo combinándolo con un empleo formal o informal para generar ingresos y lidiar con problemas específicos de seguridad<sup>3</sup>. La planificación urbana con perspectiva de género puede ayudar a las mujeres a equilibrar sus múltiples roles o crear otros nuevos. La falta de un análisis de género puede dar lugar a problemas que pueden reducir la participación en la fuerza laboral, lo que podría elevar los salarios y reducir la competitividad del sector privado.

**A nivel mundial, las mujeres realizan más del 76 % del trabajo de cuidado, a menudo combinándolo con un empleo formal o informal para generar ingresos y lidiar con problemas específicos de seguridad.**

Las ciudades diseñadas con un modelo más tradicional basado en la idea de que hay un único proveedor de ingresos en el hogar —es decir, zonas comerciales y residenciales bien diferenciadas, a menudo ubicadas a gran distancia entre sí— pueden contribuir a que las mujeres tengan más dificultades para trabajar fuera del hogar mientras cumplen con las responsabilidades de cuidado. En barrios mal planificados o sin planificación (por ejemplo, barrios marginales u otros asentamientos informales), la falta de servicios municipales puede obligar a las mujeres y las niñas, en particular, a compensar la situación. La recolección de agua, la búsqueda de saneamiento alternativo, los métodos insalubres que se utilizan para iluminar, calefaccionar y cocinar en los hogares, y la vida en entornos reducidos pueden aumentar los riesgos para la salud y la seguridad. La falta de planificación de instalaciones de cuidado infantil y de espacios para la organización comunitaria refuerza los modelos tradicionales de cuidado infantil, que normalmente recaen en mayor medida en la mujer, y, al mismo tiempo, niega a las mujeres la oportunidad de organizarse en grupos y asociaciones de intereses comunes, participar en la organización y el activismo políticos o establecer redes de contactos, apoyarse mutuamente, ofrecer información y capacitación, y/o desarrollar actividades en torno a necesidades e intereses comunes.

Esta situación se agrava en los casos en que los conflictos, la fragilidad o los desastres naturales han forzado a las personas a desplazarse, interrumpiendo las redes sociales que de otro modo podrían haber ayudado a lidiar con ambos frentes. La COVID-19 creó una fuerza desestabilizadora adicional, ya que el cierre de guarderías y servicios, la pérdida de empleo y el aumento de la inflexibilidad para trabajadores y trabajadoras esenciales generó una dependencia aún mayor de la atención médica, el comercio y otros servicios accesibles a nivel local.

Una planificación más inclusiva con respecto al género de los servicios municipales, el transporte y la infraestructura de seguridad puede reducir la carga que recae sobre las mujeres, contribuir a que los espacios urbanos sean más seguros y fomentar la participación económica y cívica. Estas actividades

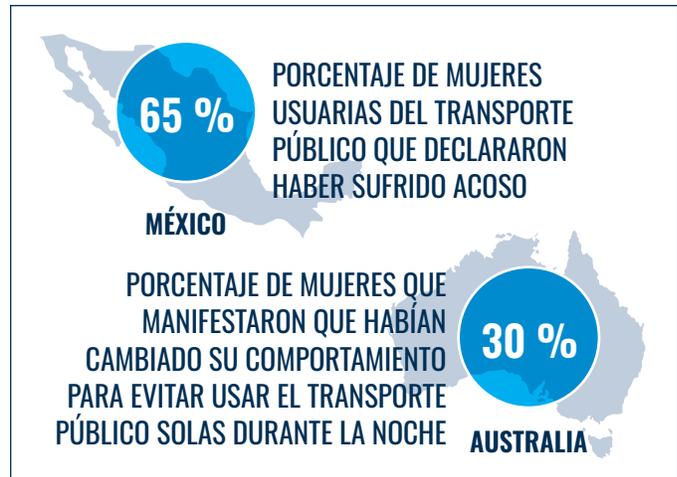
son un factor esencial para incrementar el empoderamiento de las mujeres y su capacidad de contribuir económica y socialmente. Las estructuras comunitarias con perspectiva de género también pueden ayudar a prevenir conflictos violentos, dado que fortalecen la cohesión social y la capacidad de resolver eficazmente los conflictos. El diseño de servicios con perspectiva de género como los que se detallan a continuación, así como de espacios comunitarios y procesos de planificación, puede garantizar que los espacios urbanos beneficien y sirvan de apoyo a la mayor cantidad posible de ciudadanos.

**Fragilidad:** La fragilidad puede ser una fuerza que exacerbe gran parte de lo que se ha descrito anteriormente. Alrededor del 60 % de los 68,5 millones de personas que han sido desplazadas por la fuerza en todo el mundo vive en zonas urbanas<sup>4</sup>. Asimismo, las mujeres son más propensas que los hombres a migrar internamente, y con frecuencia a zonas urbanas, lo que da lugar a una elevada proporción de hogares encabezados por mujeres en dichas zonas<sup>5</sup>. Esto puede conducir a una compleja interacción de creciente presión sobre la vivienda, los servicios urbanos y las oportunidades económicas, lo que en conjunto puede contribuir a aumentar las presiones sociales sobre personas y comunidades que a menudo ya están desgastadas por los conflictos. En este contexto, es probable que las mujeres se enfrenten a una mayor vulnerabilidad en términos de acceso al empleo, la vivienda, los servicios y la seguridad para ellas y sus familias, lo que las pone en una desventaja cada vez mayor a la hora de mantenerse a sí mismas y contribuir económica y socialmente a las ciudades en las que viven.

**Transporte, movilidad y espacios públicos:** En la mayoría de las ciudades, las mujeres y los hombres tienen patrones de movilidad marcadamente distintos. A nivel mundial, es menos probable que las mujeres tengan vehículos o puedan acceder a ellos, y es más probable que caminen y utilicen el transporte público. Dado que normalmente son ellas las encargadas del cuidado de los hijos y de los parientes mayores, suelen hacer más viajes y combinar en mayor medida viajes laborales y personales<sup>6</sup>. En América Latina y el Caribe, más del 50 % de los usuarios del transporte público son mujeres<sup>7</sup>. En Bogotá (Colombia), las mujeres realizan el 60 % de los viajes a pie de más de 15 minutos, ya que a menudo son responsables de las tareas domésticas, mientras que los patrones de transporte de los hombres suelen consistir en ir y volver del trabajo, lo que luego se refleja en la forma en que se desplazan por la ciudad, dónde lo hacen y por cuánto tiempo<sup>8</sup>. En Buenos Aires, más de dos tercios de los viajes que realizan los hombres, y solo la mitad de los que realizan las mujeres, están relacionados con el trabajo. Por otra parte, un tercio de los viajes que realizan las mujeres, y solo una octava parte de los que realizan los hombres, se relacionan con tareas domésticas. Estas necesidades y cargas de transporte afectan los empleos que mujeres y hombres aceptan; por ejemplo, hay estudios que muestran que los hombres están dispuestos a viajar un 14 % más que las mujeres para ir a trabajar, y que las mujeres valoran los viajes más cortos y una mayor flexibilidad<sup>9</sup>.

En Buenos Aires, más de dos tercios de los viajes que realizan los hombres, y solo la mitad de los que realizan las mujeres, están relacionados con el trabajo. **Por otra parte, un tercio de los viajes que realizan las mujeres, y solo una octava parte de los que realizan los hombres, se relacionan con tareas domésticas.**

Sin embargo, muchas ciudades fueron diseñadas teniendo en mente el patrón tradicional del hombre que va y viene del trabajo, a menudo en automóvil. Las ciudades rara vez se diseñan teniendo en mente al usuario que realiza viajes cortos en cadena, ya sea que se trate de viajes más cortos en automóvil o del recorrido de los peatones o los usuarios de transporte público. Por ejemplo, muchos sistemas de transporte público y aceras no están diseñados para que se pueda viajar con cochecitos o en silla de ruedas. Las redes de paradas de transporte público no suelen diseñarse teniendo en cuenta la seguridad personal y, por lo tanto, están ubicadas en lugares aislados o lejos de centros comerciales. Esto obliga a caminar distancias más largas, a menudo por zonas mal iluminadas, lo que aumenta la vulnerabilidad a las agresiones sexuales o el acoso. En México, el 65 % de las usuarias del transporte público declararon haber sufrido acoso; en Australia, el 30 % de las mujeres manifestaron que habían cambiado su comportamiento para evitar usar el transporte público solas durante la noche<sup>10</sup>. Como se señaló anteriormente, en las situaciones de conflicto el transporte puede volverse cada vez más peligroso, lo que exacerba los riesgos para las mujeres, y en una pandemia, donde el transporte público puede ser un foco de transmisión, la mayor dependencia de las mujeres del transporte público puede ponerlas en mayor riesgo.



Cuando las mujeres están más preocupadas por el riesgo de agresión o de acoso, son más propensas a aceptar empleos de menor remuneración más cerca de casa, a programar sus viajes (de ser posible) en los horarios más seguros del día o a no usar medios de transporte que perciben como inseguros, todo lo cual puede reducir los ingresos del transporte público y los ingresos de las propias mujeres (y los ingresos tributarios asociados). En los países en desarrollo, la falta de acceso al transporte y de seguridad en ese ámbito reduce en un 16,5 % la probabilidad de que las mujeres participen en la fuerza laboral<sup>11</sup>. En una encuesta realizada en Lahore (Pakistán), el 45 % de las mujeres encuestadas declaró que el transporte que les proporcionara el empleador sería un factor “muy importante” a la hora de aceptar o no una oportunidad de empleo, y muchas indicaron que habían rechazado el trabajo porque no se les había proporcionado transporte<sup>12</sup>. En Bangladesh, las mujeres que se sentían inseguras fuera del hogar tenían un 10 % menos de probabilidades de participar en el mercado laboral<sup>13</sup>. Y en Deli las mujeres estaban dispuestas a pagar significativamente más que los hombres al año (USD 290) por una ruta que se percibía más segura<sup>14</sup>. En los casos en que los habitantes debieron mudarse de un asentamiento más céntrico a uno más alejado en Deli, otro estudio mostró que el empleo de las mujeres se redujo un 27 %, mientras que el de los hombres solo disminuyó un 5 %, lo que pone de relieve la medida en que las mujeres dependen del acceso fácil al transporte y de las oportunidades económicas en las cercanías<sup>15</sup>. En determinadas circunstancias, cuando es factible, las mujeres pueden pagar servicios de transporte privado más caros para evitar los riesgos asociados con el transporte público, lo que significa que las ciudades pierden ingresos provenientes de dicho sector<sup>16</sup>.

Los proyectos de transporte con perspectiva de género, como el de autobuses de tránsito rápido en Buenos Aires (Argentina), respaldado por IFC, ayudaron a crear nuevas rutas, lo que redujo considerablemente el tiempo de viaje. Una mujer entrevistada señaló que gracias a la iniciativa contaba con una parada más cerca de su casa, por lo que el tiempo de viaje se le había reducido en un tercio, y que esto le permitía pasar menos tiempo viajando y más tiempo con su familia<sup>17</sup>. En el proyecto TransMilenio de Bogotá, también respaldado por IFC, se utilizaron intervenciones con perspectiva de género —como asientos para mujeres y niños, y puertas de entrada separadas para embarazadas y otros pasajeros vulnerables— con el fin de aumentar la cantidad de pasajeros<sup>18</sup>. Sin embargo, algunos estudios muestran que la segregación en el transporte no mejora la situación, y que de hecho puede legitimar el estigma contra las mujeres que no utilizan estas opciones y ser percibida como una aceptación tácita de que “... los hombres no pueden aprender a comportarse, así que tenemos que estar separados”<sup>19</sup>.

**Agua y saneamiento:** Las mujeres y los hombres suelen tener diferentes relaciones con el agua y el saneamiento tanto en las zonas rurales como en las urbanas. A menudo, se pasa por alto a las mujeres cuando se diseña la infraestructura de saneamiento urbano. La falta de baños públicos que sean accesibles, apropiados y dignos para las mujeres y las niñas afecta su capacidad para funcionar en la esfera pública, además de disminuir potencialmente la productividad y el nivel educativo. Como se señaló anteriormente, las mujeres a menudo se desplazan por la ciudad a pie o en transporte público y realizan múltiples diligencias, lo que significa que suelen estar mucho tiempo en espacios públicos. El hecho de no poder contar con instalaciones públicas puede afectar su capacidad para actuar en ese ámbito. En el caso de las niñas, el acceso a instalaciones sanitarias adecuadas y seguras en la escuela puede tener un impacto en la asistencia al establecimiento, sobre todo durante la menstruación.

Los baños públicos deben diseñarse contemplando las necesidades de las mujeres y los hombres trans, lo que incluye instalaciones que tengan en cuenta la seguridad, el acceso a agua y jabón, contenedores de basura para desechar productos de higiene, e instalaciones acordes con las necesidades de cuidado desproporcionadas de las mujeres que sean lo suficientemente espaciosas como para que puedan entrar los niños u otras personas que estén bajo su cuidado. Además, reconociendo el hecho de que algunos hombres trans menstrúan, y que no solo las mujeres se dedican a las tareas de cuidado, se debe disponer de baños accesibles para mujeres y hombres<sup>20</sup>. En la construcción de infraestructura sanitaria accesible se debe tener en cuenta a las mujeres y los hombres que trabajan en lugares fijos, y reconocer la movilidad de las mujeres, en particular durante el día, como se mencionó anteriormente.

Dadas las estimaciones de que para 2030 la demanda mundial de agua superará en un 40 % el suministro disponible, y de que como consecuencia de ello aproximadamente 2800 millones de personas sufrirán escasez de agua, **los centros urbanos se verán particularmente afectados, lo que generará una carga adicional para las mujeres de las zonas urbanas.**

En lo que respecta al uso del agua, las mujeres son mayormente responsables de su recolección, lo que representa una carga de tiempo significativa para ellas y las niñas<sup>21</sup>. Sin embargo, dadas las estimaciones de que para 2030 la demanda mundial de agua superará en un 40 % el suministro disponible, y de que como consecuencia de ello aproximadamente 2800 millones de personas sufrirán escasez de agua, los centros urbanos se verán particularmente afectados, lo que generará una carga adicional para las mujeres de las zonas urbanas<sup>22</sup>. En muchas sociedades, las mujeres son también las que pagan la factura del agua a pesar de tener ingresos más bajos que sus maridos, lo que perpetúa la desigualdad en el hogar<sup>23</sup>. Los hogares de bajos ingresos a menudo se ven obligados a gastar hasta 15 veces más en agua de fuentes poco confiables<sup>24</sup>, lo que crea posibles problemas de salud y acentúa la pobreza y la desigualdad entre los pobres de las zonas urbanas, de los cuales las mujeres y los hogares encabezados por mujeres representan una gran proporción<sup>25</sup>.

El mayor costo de las fuentes de agua informales no solo agrava la pobreza y la desigualdad de género al obligar a los hogares a destinar una gran parte de sus ingresos a pagar estas alternativas, sino que también refleja los ingresos que podría haber obtenido una empresa de agua. A nivel mundial, los servicios de agua y saneamiento urbanos dependen en gran medida de subsidios gubernamentales para cubrir todos los costos. Cuando las mujeres participan más en el diseño y la ejecución de los proyectos hídricos, es más probable que los servicios satisfagan sus necesidades, lo que se traduce en una mayor satisfacción y una mayor disposición a pagar por los servicios de agua. Esto, a su vez, puede dar como resultado una menor necesidad de subsidios gubernamentales, menos pérdidas de agua no facturada y mayores ingresos, lo que genera más recursos disponibles para otras inversiones<sup>26</sup>.

## RECUADRO 2 | La productividad se va por el desagüe

En un estudio del Banco Mundial en el que se analizó el impacto económico del saneamiento en cuatro países de Asia sudoriental, se concluyó que en Camboya alrededor del 25 % de los lugares de trabajo no tenía baños y que en Filipinas alrededor del 14 % carecía de baños adecuados. En Vietnam, el 3 % de los centros de salud y el 74 % de los mercados no tenían baños, y en el 11 % y el 13 %, respectivamente, de dichos lugares los baños no estaban en condiciones. En el estudio se estimó que, si las empleadas faltaran un día de trabajo al mes durante su período menstrual debido a la falta de instalaciones sanitarias adecuadas, Filipinas y Vietnam sufrirían 13,8 millones y 1,5 millones de ausencias laborales, respectivamente, lo que provocaría una pérdida económica de USD 13 millones y USD 1,28 millones por año<sup>27</sup>.

Una mejor capacidad de respuesta a las necesidades de las mujeres también puede reducir los costos en otras áreas: un estudio realizado en Sudáfrica demostró que en el municipio de Khayelitsha el costo de aumentar la cantidad de baños, incluidos los costos de mantenimiento, era menor que los costos que la ciudad enfrenta actualmente por agresiones sexuales relacionadas con el acceso deficiente a servicios de saneamiento. No solo se reducirían las agresiones y los costos municipales, sino que las mujeres estarían más seguras para participar en la actividad económica y la vida pública<sup>28</sup>.

**Energía eléctrica:** En el caso de las mujeres, el acceso a energía limpia y confiable en el hogar puede reducir la carga de tiempo que representan las responsabilidades domésticas, lo que les permite realizar más actividades generadoras de ingresos y dedicar más tiempo al ocio, la educación, la organización comunitaria y las actividades políticas. Por otra parte, una evaluación cualitativa realizada por el Banco Mundial de más de 100 mujeres propietarias de empresas, emprendedoras y estudiantes de Iraq mostró que la falta de confiabilidad del suministro eléctrico reduce la productividad de las pequeñas y medianas empresas y, de hecho, desalienta a las mujeres de completar sus estudios y/o de realizar cursos de formación profesional, así como de emprender actividades generadoras de ingresos<sup>29</sup>.

En Deli (India), una empresa local de electricidad probó **contratar mujeres locales, en lugar de recurrir a sus empleados habituales, para el cobro de facturas.**



**LOS INGRESOS AUMENTARON UN 183 %**

**LAS CONEXIONES ELÉCTRICAS ACTIVAS SE INCREMENTARON UN 40 %**

Contar con un diseño inclusivo en el sector eléctrico permite a las empresas de servicios públicos enfocarse en nuevos clientes, lo que puede abrir nuevos mercados y consolidar los que ya existen, además de fortalecer el desarrollo económico, el crecimiento y los impuestos locales<sup>30</sup>. En Deli (India), una empresa local de electricidad probó contratar mujeres locales, en lugar de recurrir a sus empleados habituales, para el cobro de facturas. Las mujeres cobraban las facturas, pero también aprovechaban la llegada que tenían con la comunidad para asesorar a otras mujeres sobre la conservación y la seguridad de la energía eléctrica. Como resultado de esta intervención, que empoderó a las mujeres locales y respondió a las necesidades de los usuarios de los servicios, los ingresos aumentaron un 183 % y las conexiones eléctricas activas, un 40 %<sup>31</sup>.

El acceso a energía limpia y confiable en el hogar también puede ayudar a reducir la contaminación que se genera en los espacios cerrados cuando se cocina y se queman combustibles para iluminar, lo que afecta de manera desproporcionada a las mujeres, los niños y los ancianos, que son los más propensos a pasar largos períodos en el interior de la vivienda mientras se prepara la comida. Un mejor acceso a la energía en el hogar puede reducir las cargas para la salud, además de contribuir a la educación y los medios de subsistencia a través de un mejor acceso a la luz durante la noche.

**Resiliencia frente a los desastres:** La incorporación de las necesidades, perspectivas y prioridades de las mujeres en la planificación de los riesgos y la resiliencia puede mejorar los servicios y reducir la pérdida de vidas.

Debido a las diferencias en la manera como las mujeres y los hombres acceden a la información de alerta temprana, y en las habilidades que poseen (por ejemplo, a las niñas se les enseña con menos frecuencia a nadar o trepar árboles), la cantidad de mujeres que murieron en un ciclón que azotó Bangladesh en 1991 fue cinco veces mayor que la de los hombres<sup>32</sup>. Y las mujeres representaron el 70 % de las víctimas fatales del tsunami que se produjo en 2004 en Banda Aceh<sup>33</sup>. Tras los desastres, aún hoy a menudo se espera que las mujeres participen en el cuidado de sus hogares y que en situaciones de escasez de comida alimenten primero a los hombres, lo que significa que con frecuencia sufren crisis nutricionales y su capacidad para buscar ayuda se ve

inhibida por sus responsabilidades de cuidado<sup>34</sup>. En los sistemas de alerta, en el desarrollo de habilidades (como la natación), en la construcción de refugios y en los planes de evacuación se deben tener en cuenta la movilidad y las necesidades específicas de las mujeres en términos de saneamiento y seguridad para minimizar la pérdida de vidas. También es necesario incluirlas en la planificación de la respuesta ante desastres para garantizar que los servicios que se ofrezcan sean adecuados y eficaces; por ejemplo, la información que se obtiene cuando se consulta a las mujeres sobre la comida y la preparación a nivel local se puede utilizar para planificar con mayor eficacia las raciones en casos de desastres<sup>35</sup>. Aumentando la participación de las mujeres en las actividades de preparación para los desastres, Bangladesh logró reducir considerablemente la disparidad de género entre las víctimas de ciclones, que pasó de una proporción entre mujeres y hombres de 14:1 después de un ciclón en 1970 a una proporción de 5:1 tras el ciclón Sidr en 2007<sup>36</sup>.

**Aumentando la participación de las mujeres en las actividades de preparación para los desastres**, Bangladesh logró reducir considerablemente la disparidad de género entre las víctimas de ciclones, que pasó de una proporción entre mujeres y hombres de 14:1 después de un ciclón en 1970 a una proporción de 5:1 tras el ciclón Sidr en 2007.

La pandemia de COVID-19 alteró en cierto modo los patrones de vida cotidianos en las ciudades, generado al mismo tiempo presiones que, en muchos lugares, consolidaron aún más las reglas de género tradicionales —como la ampliación repentina de las responsabilidades del cuidado de hijas e hijos que a menudo han recaído en las mujeres, por ejemplo—. Las mujeres de las zonas urbanas fueron especialmente vulnerables durante la pandemia de COVID-19, que estuvo concentrada en zonas urbanas densamente pobladas. Como cuidadoras, las mujeres se enfrentaron a crecientes responsabilidades, sobre todo debido al cierre de escuelas y guarderías, lo que se tradujo en carga de tiempo y menos oportunidades de obtener ingresos. Por otra parte, estuvieron sobrerrepresentadas en los puestos de trabajo de primera línea, lo que significó que a menudo se encontraron muy expuestas al virus en un contexto de poca flexibilidad laboral, y representaron un alto porcentaje en los tipos de empleos informales y de servicios que se vieron más afectados por los cierres<sup>37</sup>. En 2020, perdieron USD 800 000 millones en ingresos laborales. Y en las situaciones de confinamiento en las zonas urbanas, corrieron un mayor riesgo de sufrir violencia de género dentro del hogar<sup>38</sup>. En las zonas urbanas, las mujeres y las familias pueden tener menos oportunidades de acceder a espacios al aire libre, y es más probable que quienes han abandonado las zonas rurales se hayan alejado de sus familias y otras redes de apoyo. Cuando las mujeres se enferman, tampoco pueden brindar la atención con la que suelen contar las familias. Estos impactos demuestran cómo algunos tipos de desastres pueden tener un efecto desproporcionado en las mujeres, y ponen de manifiesto la importancia de aplicar una perspectiva de género a la hora de planificar la gestión de desastres y la necesidad de considerar un espectro más amplio de tipos de desastres además de los desastres naturales.

**Gestión de los residuos:** La definición misma de la gestión de residuos sólidos, así como la forma óptima de prestación de servicios, pueden variar según el género. En virtud de los distintos roles que cumplen en el hogar, las mujeres y los hombres pueden definir artículos diferentes como residuos y, en función de los roles que cumplen fuera del hogar, pueden tener distintas preferencias en lo que respecta a la gestión de los residuos. Por ejemplo, los hombres suelen preferir los puntos centrales de recolección y las mujeres, la recolección puerta a puerta. Normalmente, las mujeres desempeñan un papel importante como recicladoras en los servicios voluntarios de gestión de residuos, pero son excluidas cuando estos servicios<sup>39</sup> se formalizan e incluso en el sector informal suelen ganar mucho menos que los recicladores<sup>40</sup>. El estigma asociado a la recolección y gestión de residuos puede ser un desafío particularmente difícil para las mujeres; para respaldar una participación más equitativa en el sector y mejorar así los resultados, es necesario promover esfuerzos destinados a reducir dicho estigma y proporcionar beneficios como la atención médica y el cuidado infantil<sup>41</sup>.

## 2. Abordar y reducir el acoso y la violencia de género puede contribuir a que aumente la participación en las actividades económicas y sociales

Los centros urbanos también pueden crear o exacerbar el riesgo de acoso y violencia para las mujeres, lo que puede inhibir su capacidad para trabajar, participar en actividades sociales o satisfacer otras necesidades diarias, con costos significativos tanto para ellas como para las ciudades.

Por ejemplo, en un informe de KPMG publicado en 2014 se concluyó que el acoso y la violencia de género le costaban a la República de Sudáfrica entre el 0,9 % y el 1,3 % del PIB por año<sup>42</sup>. El acoso y la violencia de género pueden intensificarse en entornos frágiles y afectados por conflictos y durante el desplazamiento forzado. Esto puede marginar aún más a las sobrevivientes que carecen de acceso a la atención debida o aumentar los costos municipales para aquellas que pueden acceder a los servicios municipales, y, en cualquier caso, inhibir la capacidad de las sobrevivientes de participar en actividades económicas y sociales, reduciendo su independencia económica y creando una mayor dependencia.

El aumento del riesgo de acoso y violencia de género en las zonas urbanas puede deberse a una serie de factores: la vida urbana acerca más a las personas, a menudo sin las conexiones sociales que pueden funcionar como mecanismo de seguridad en las comunidades más interconectadas. La concentración como parte de las condiciones de vida, la pobreza y las formas en que los habitantes de las zonas urbanas acceden a los servicios pueden crear condiciones que se presten a la violencia: por ejemplo, mientras las mujeres recogen agua, utilizan el transporte público, caminan hacia o desde las paradas de transporte público, van y vienen de la escuela o caminan por parques públicos<sup>43</sup>. La escasa iluminación en los mercados y parques públicos, la falta de baños separados por sexo y el reducido número de espacios públicos seguros para las mujeres pueden exponerlas a mayores riesgos de acoso y violencia de género. En Rabat (Marruecos), el 92 % de las mujeres declaró haber sufrido acoso sexual en espacios públicos. En Quito (Ecuador), la cifra fue del 68 %<sup>44</sup>. En las zonas urbanas, donde suele haber menos conexiones sociales y redes de

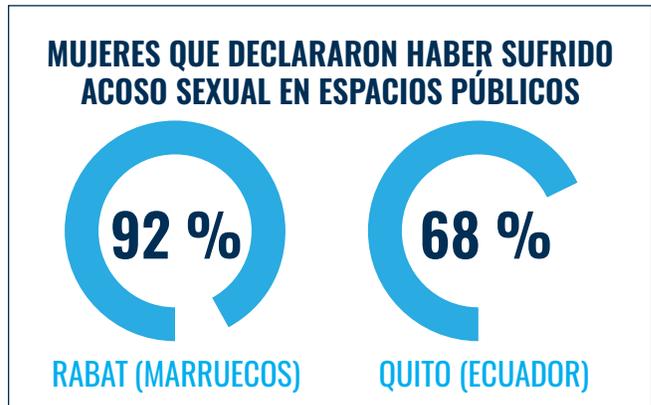
En un informe de KPMG publicado en 2014 se concluyó que el acoso y la violencia de género le costaban a la República de Sudáfrica **entre el 0,9 % y el 1,3 % del PIB por año.**

protección social, las mujeres pueden verse empujadas por la necesidad económica a situaciones de menor seguridad —por ejemplo, permanecer en relaciones poco seguras o viajar en horarios no seguros a trabajos esenciales para la supervivencia— que pueden incrementar el riesgo de violencia. Las trabajadoras domésticas, cuyo número es abrumadoramente más elevado que el de sus contrapartes masculinos, a menudo provienen de zonas rurales (o son inmigrantes) y son explotadas, dado que en general no cuentan con la protección de contratos de trabajo formales. A menudo, también corren riesgo de sufrir acoso y violencia de género debido a que dependen de sus empleadores. En muchas situaciones, si intentan escapar de entornos laborales abusivos, estos últimos pueden invalidarles las visas y exponerlas a un mayor riesgo de revictimización<sup>45</sup>.

Las investigaciones muestran que, en algunos casos, tan solo el riesgo percibido de acoso y violencia de género es suficiente para evitar que las mujeres utilicen el transporte público (y/o puede motivar a sus familias a evitar que lo hagan) u otros servicios municipales que se consideran riesgosos. Esto no solo puede reducir la cantidad de pasajeros o el uso de otros servicios (y los ingresos municipales asociados), sino que también reduce las oportunidades de generar ingresos y los ingresos fiscales asociados. Se

ha demostrado que la dificultad para acceder al transporte reduce la alfabetización de las mujeres y su participación en la fuerza laboral<sup>46</sup>. Abordar estos riesgos podría aumentar los ingresos por impuestos y servicios, y atraer a una cantidad cada vez mayor de votantes mujeres. Por ejemplo, un estudio reveló que durante las elecciones celebradas en India en 2019, en las que se registró una cantidad sin precedentes de votantes mujeres, el 70 % de las madres indias se mostraron especialmente preocupadas por la seguridad de las mujeres<sup>47</sup>.

Durante la pandemia de COVID-19, el riesgo de acoso y violencia basada en género se vio exacerbado. Los confinamientos, particularmente en las zonas urbanas donde la movilidad es muy limitada, aumentó el riesgo en el entorno doméstico<sup>48</sup>. En algunas partes del mundo, la COVID-19 incluso dificultó el acceso a la justicia para las sobrevivientes del acoso y la violencia de género: en Ghana, por ejemplo, para presentar una denuncia policial de tales delitos se requiere un informe médico, que puede costar más de lo que muchas mujeres ganan en un mes. Durante la pandemia, muchas mujeres perdieron sus empleos, pero también corrieron un mayor riesgo de sufrir acoso y violencia de género, y no podían acceder al sistema judicial<sup>49</sup>. En el caso de las trabajadoras domésticas, el riesgo fue particularmente grave, sobre todo al estar lejos de su familia o al ser inmigrantes con pocas opciones debido a las restricciones de viaje y la falta de contratos de empleo formales. Durante las cuarentenas, las trabajadoras domésticas pudieron haberse enfrentado a cargas laborales mucho mayores (por ejemplo, el cuidado de niños que no iban a la escuela), un mayor confinamiento, la falta de licencia, la falta de capacidad para autoaislarse o aislarse de empleadores enfermos, y una mayor exposición producto de los roles de cuidado<sup>50</sup>. La falta de voz y de autodeterminación pudo exponer a estas mujeres a un mayor riesgo de contraer la enfermedad y obstaculizar los esfuerzos de las ciudades por controlar el virus.



### 3. Una mayor participación de las mujeres en la gestión y administración municipal puede fortalecer la resiliencia urbana

Además de estar subrepresentadas en los procesos de diseño e implementación de los servicios municipales, las mujeres —al igual que otros grupos marginados— también lo están en los Gobiernos y las empresas de servicios municipales como titulares de cargos electivos, administradoras y empleadas. Como ciudadanas, las mujeres que participan en los procesos de planificación tienen más probabilidades de apoyar las iniciativas en las que estuvieron involucradas, lo que puede crear una mayor cohesión social y, en última instancia, contribuir a prevenir conflictos y a disminuir los riesgos u oportunidades de acoso y violencia de género. Una participación más diversa e inclusiva es fundamental para garantizar que la administración y las empresas de servicios municipales comprendan y satisfagan las diferentes necesidades de la ciudadanía en toda su diversidad. Sin embargo, la representación diversa —incluida la de las mujeres— en el puesto de alcalde y en altos cargos municipales sigue siendo baja; a nivel mundial, menos del 5 % de los alcaldes son mujeres<sup>51</sup>. Las mujeres también están subrepresentadas en la fuerza laboral de los Gobiernos y las empresas de servicios públicos municipales. En el sector del agua, por ejemplo, representan apenas el 17 % de la fuerza laboral del sector de agua y saneamiento a nivel mundial<sup>52</sup>; y en el sector del transporte urbano en Europa, solo el 17,5 % de los empleados<sup>53</sup>.

#### RECUADRO 3 | Diseño de viviendas centrado en el ser humano

En 1997 se concluyó en Aspern (Viena, Austria) el proyecto *Frauen-Werk-Stadt* (Ciudad de las Mujeres Trabajadoras). El complejo de viviendas fue diseñado por arquitectas e incluyó las perspectivas de las mujeres en todos los elementos de diseño, a saber, el almacenamiento de cochecitos en cada piso, diseños de apartamentos flexibles, escaleras anchas para fomentar la socialización y edificios bajos para facilitar la visualización de lo que estaba sucediendo en la calle. A medida que el experimento se extendió por Viena, se mejoró el alumbrado público y se adaptaron los cruces peatonales, se ensancharon las aceras, se eliminaron las barreras y se agregaron bancos para sentarse. Si bien la recopilación de datos sobre las consecuencias económicas del experimento de Viena ha sido limitada, los principios del proyecto se han adoptado en otras ciudades, y Naciones Unidas ha reconocido el enfoque de Viena como una práctica óptima<sup>54</sup>.

Una mayor incorporación de diversas perspectivas en la prestación de servicios municipales da lugar a proyectos que contemplan puntos de vista más diversos (incluidos prioridades y patrones de estilo de vida y movilidad) que pueden ayudar a garantizar que las mujeres y otros grupos tengan un acceso equitativo a los servicios, lo que aumenta los niveles de uso y, por lo tanto, la rentabilidad y la tasa de rendimiento<sup>55</sup>. Varios estudios apoyan la premisa de que una participación más heterogénea en la gestión municipal conduce a diferentes estilos de gestión y resultados. En India, por ejemplo, la cantidad de proyectos de agua potable en zonas donde los consejos estaban dirigidos por mujeres fue un 62 % mayor que en aquellas donde dichos consejos estaban dirigidos por hombres, lo que pone de relieve que los resultados de la gestión de gobierno y la toma de decisiones pueden ser diferentes si existe una mayor igualdad de género<sup>56</sup>.

Cerrar la brecha de género en la participación en la administración municipal, la planificación de políticas y la toma de decisiones puede contribuir a que las ciudades estén mejor preparadas para

responder a desafíos como la emigración, las fallas de infraestructura, las crisis financieras, los desastres naturales y las crisis climáticas. En la investigación realizada en el marco del proyecto 100 Ciudades Resilientes se destaca que “se toman decisiones más inteligentes cuando hay más mujeres en la mesa de toma de decisiones, lo que las convierte en actores fundamentales para garantizar un futuro resiliente para... las ciudades”<sup>57</sup>.

#### 4. Estrategias para abordar las brechas de género

Teniendo en cuenta los desafíos y las oportunidades detallados anteriormente, ¿cómo pueden las ciudades integrar mejor las necesidades, las perspectivas y las voces de las mujeres en la planificación y la prestación de servicios? Las siguientes estrategias pueden ayudar a abordar los desafíos particulares de la equidad de género:

##### 1. Aumentar la representación de las mujeres en la gestión y la fuerza laboral municipales:

- Para comprender por qué las mujeres están mejor representadas o no en la gestión municipal, las ciudades pueden encargar **evaluaciones periódicas sobre cuestiones de género** (tanto del propio entorno de trabajo municipal como de los diversos servicios y actividades propuestos) para garantizar que las voces femeninas sean alentadas y bien recibidas. Esto puede incluir la evaluación del entorno laboral, las políticas y prácticas de contratación, las políticas de recursos humanos, los uniformes, etc., para determinar en qué medida alientan y respaldan el empleo de las mujeres. Las evaluaciones deben realizarse a intervalos regulares para garantizar el análisis y la comprensión permanente de las cuestiones. (**Herramientas pertinentes:** véanse **HERRAMIENTA 1.2: Formular la justificación económica de la diversidad de género**; **HERRAMIENTA 1.3: Auditoría de género: Introducción, proceso y herramientas**; **HERRAMIENTA 1.4: Términos de referencia para la auditoría de género**, y **HERRAMIENTA 1.6: Orientaciones y términos de referencia para la encuesta sobre brecha salarial**).
- A partir de los resultados de la evaluación sobre cuestiones de género, las ciudades pueden **elaborar o revisar políticas** para respaldar la contratación de mujeres, su retención y sus ascensos como empleadas. El enfoque en las políticas puede incluir la revisión de las políticas de recursos humanos con el objeto de apoyar la contratación activa de mujeres, la retención equitativa de mujeres y hombres, y los ascensos equitativos, así como el respaldo de políticas laborales favorables a la familia, como la licencia familiar equitativa. (**Herramientas pertinentes:** véanse **HERRAMIENTA 1.8: Orientaciones sobre la política de género y modelo de política de género**; **HERRAMIENTA 1.9: Establecer una estrategia de equidad de género**; **HERRAMIENTA 1.11: Elaborar políticas y programas de recursos humanos para apoyar una fuerza laboral inclusiva en cuanto al género**, y **HERRAMIENTA 1.12: Establecer metas de contratación con perspectiva de género**).
- Formulación y difusión de políticas relacionadas con el acoso y la agresión sexuales, y capacitación sobre dichas políticas, incluida la formulación de políticas y códigos de conducta claros, que todos los empleados, así como los contratistas y las empresas de servicios públicos de la ciudad, deberán firmar. (**Herramientas pertinentes:** véanse **HERRAMIENTA 4.12: Directrices y modelo de política sobre acoso y violencia de género, y respeto laboral**, y **HERRAMIENTA 4.13: Concientizar y comunicar acerca de los compromisos y los enfoques relativos al acoso y la violencia de género**).

## 2. Diseñar servicios municipales para responder mejor a las necesidades de las mujeres:

- **Recopilar datos periódicamente para comprender las necesidades y los desafíos de los usuarios relacionados específicamente con el género**
  - Garantizar la integración de las mujeres en todas las etapas de planificación, consultas y comentarios en relación con los servicios municipales (por ejemplo, evaluaciones de línea de base del impacto social y en la comunidad, consultas a la comunidad, seguimiento participativo y mecanismos de atención de reclamos). Exigir la participación de las mujeres en los foros comunitarios o realizar consultas diferenciadas por género.
  - Incluir un examen de género referido al acoso y la violencia de género en todos los proyectos nuevos y en las actividades de seguimiento y evaluación de los proyectos. Exigir que se elaboren estrategias de promoción de la equidad de género y de mitigación del acoso y la violencia de género.
- **Diseñar espacios públicos con perspectiva de género**
  - Garantizar que todos los equipos encargados del diseño de espacios y servicios públicos cuenten con expertos en cuestiones de género. Realizar consultas públicas para comprender mejor los patrones de movilidad y las sensibilidades específicas de los habitantes, y diseñar programas de gestión municipal dirigidos a abordar las inquietudes de forma más adecuada. Considerar las experiencias de los peatones y la visibilidad en espacios públicos y paradas de autobús o tranvía; observar cómo el crecimiento excesivo, los grandes contenedores de basura/reciclaje y el crecimiento de los árboles pueden bloquear la iluminación o generar barreras que crean zonas oscuras y de baja visibilidad. Por ejemplo, la ciudad de Barcelona aprobó ordenanzas municipales que regulan la construcción de nuevos edificios para garantizar que las entradas no creen posibles "escondites" para los agresores<sup>58</sup>.
- **Intervenciones específicas para cada sector que se deben tener en cuenta**

### Transporte:

- Integrar actividades de capacitación y sensibilización para los conductores de autobuses y los empleados del sector del transporte público, incluidos los hombres, sobre el papel que desempeñan para poner fin al acoso y alentar la intervención de las personas que presencian situaciones problemáticas.
- Examinar los modelos de precios, crear un espacio más adecuado para los cochecitos y reconsiderar la ubicación y la iluminación de las paradas de transporte.
- Realizar campañas educativas, comenzando en las escuelas, para combatir el acoso y la violencia de género, incluso en la esfera pública, a fin de prevenirlos antes de que ocurran.
- Considerar la posibilidad de instalar cámaras en las paradas y en los medios de transporte; utilizar aplicaciones y sistemas digitales para proporcionar información en tiempo real sobre los horarios; diseñar aplicaciones que faciliten las denuncias de violencia y acoso realizadas a través de fuentes de participación colaborativa<sup>59</sup>.

- Exigir mecanismos de seguridad, como cámaras en el tablero, para proteger a las pasajeras y conductoras, o aplicaciones que ayuden a los pasajeros a transmitir información sobre su cabina y su ruta.
- Considerar la posibilidad de implementar rutas que no estén diseñadas para aumentar la eficiencia, sino para brindar acceso. Dichas rutas tienden a satisfacer las necesidades de los usuarios más vulnerables (mujeres, personas mayores) en los viajes no relacionados con el desplazamiento al lugar de trabajo.

#### **Agua:**

- Intensificar la comunicación con las mujeres para que participen en la gestión municipal de los servicios de abastecimiento de agua a nivel local.
- Aumentar las consultas a las mujeres en la planificación e implementación de los servicios de abastecimiento de agua con el objeto de reducir los casos de violencia.

#### **Energía eléctrica:**

- Ampliar los contactos con las mujeres que se encargan de cobrar facturas.
- Consultar a las mujeres sobre las opciones de precios y servicios de electricidad a fin de garantizar que los servicios satisfagan la mayor cantidad posible de necesidades de los usuarios.
- **Reducir el acoso sexual y la violencia de género**
  - Crear innovaciones específicas para reducir el riesgo de acoso y violencia de género en los espacios públicos y el transporte, por ejemplo, sistemas de transporte público que permitan múltiples viajes en un período corto o que los autobuses se detengan entre paradas designadas durante las horas de oscuridad (como el programa Entre dos Paradas de Montreal)<sup>60</sup>; instalar cámaras; capacitar a los conductores y pasajeros para que promuevan la seguridad; evaluar e implementar la instalación de luminarias para reducir los delitos contra las mujeres y brindar seguridad en lugares públicos (calles, baños públicos, paradas de autobús y metro, etc.).

### **RECUADRO 4 | El intento de Ecuador de “poner fin al acoso”**

En respuesta a las tasas excepcionalmente altas de violencia de género registradas en el transporte público de Quito (Ecuador) (en 2014, el 81 % de las mujeres que lo utilizaban declararon haber sufrido violencia de género), la ciudad implementó el [programa Bájale al acoso](#), que actualmente se aplica en casi todas las rutas de transporte público de la ciudad. A través del programa se creó una línea de mensajes de texto gratuita, donde las sobrevivientes de agresiones pueden reportar incidentes. El incidente se comunica inmediatamente al conductor del autobús, quien anuncia a los pasajeros que se ha producido un incidente y les pide que estén alerta. Luego, la sobreviviente recibe una llamada de un psicólogo que la ayuda a definir los próximos pasos por seguir, incluida la manera de presentar una denuncia formal. Entre su implementación en 2017 y junio de 2018, el programa recibió más de 1200 quejas. Si bien ha dado lugar a 11 condenas de entre 12 y 18 meses, las autoridades municipales consideran que uno de los resultados más importantes es la desnaturalización de las agresiones, lo que incluye el aumento de las “sanciones sociales” por parte de los observadores<sup>61</sup>.

- Crear y poner en práctica innovaciones para lograr que el transporte público sea más accesible para las mujeres; por ejemplo, actualizar la infraestructura de transporte público para que los cochecitos tengan más espacio; evaluar y reconsiderar la ubicación de las paradas y las rutas del transporte público para alinearlas mejor con las necesidades de hombres y mujeres; crear centros de transporte infantil (como los que existen, por ejemplo, en Nagareyama [Japón]<sup>62</sup>) que se encarguen de llevar a los niños a las guarderías para reducir la carga de tiempo de los padres.
- Construir plataformas tecnológicas y basadas en datos (por ejemplo, información de horarios en tiempo real, intercambio de información sobre viajes y recopilación colaborativa de información sobre seguridad) para aumentar la seguridad, a través de aplicaciones como Safetipin (véase el recuadro 5)<sup>63</sup>.
- Analizar de qué manera los sistemas jurídicos pueden o no respaldar los derechos de la mujer en los contextos urbanos (por ejemplo, el de propiedad), y considerar la posibilidad de establecer asociaciones para crear un entorno más propicio.
- Analizar de qué manera el sector privado puede apoyar los derechos y las oportunidades de las mujeres para trabajar, viajar y participar en contextos urbanos (por ejemplo, aumentando el acceso al financiamiento para reducir la dependencia o mejorando las opciones de transporte), y apoyar las asociaciones.

## Conclusión

Las ciudades prosperan cuando todos los habitantes cuentan con los servicios, la infraestructura y el apoyo necesarios para tener éxito, y las autoridades municipales son responsables de brindar apoyo a las diversas partes interesadas. A medida que las instituciones financieras aumentan su colaboración e inversión en los municipios, las cuestiones de género deben ser un aspecto clave a la hora de garantizar que todos los habitantes (y las ciudades en las que viven) tengan todas las oportunidades de crecimiento posibles. Garantizar a mujeres y hombres la posibilidad de acceder por igual a los servicios puede ser una fuerza catalizadora de la participación económica, social y política que constituye el núcleo de la vida y el crecimiento urbanos.

### RECUADRO 5 | Seguridad de la colaboración abierta

Safetipin es una aplicación desarrollada originalmente en India que permite a los usuarios calificar las calles y áreas públicas según diferentes criterios de seguridad pública. También les permite alertar a amigos y familiares sobre su paradero y riesgos potenciales, y evaluar el peligro específicamente durante la noche. A partir de 2018, cuenta con 85 000 usuarios en 50 ciudades de todo el mundo, y los creadores de la aplicación están trabajando activamente con 12 ciudades. Asimismo, ha generado mejoras en más del 70 % de las zonas identificadas como “mal iluminadas” de Deli. Los datos se han utilizado para aumentar las patrullas policiales en zonas percibidas como inseguras, y la aplicación fue fundamental para mejorar la seguridad en el principal mercado de Nairobi al proporcionar datos que llevaron a mejorar la iluminación, las aceras y los puestos de los vendedores. En Bogotá, se han utilizado datos de Safetipin para mejorar la seguridad de las bicisendas y determinar dónde ubicar los puestos para bicicletas. Para obtener más información, visite el [sitio web de Safetipin](#)<sup>64</sup>.

## NORMAS DE DESEMPEÑO APLICABLES

En sus Normas de Desempeño sobre Sostenibilidad Ambiental y Social, IFC define las responsabilidades de sus clientes en la gestión de los riesgos ambientales y sociales. Las siguientes Normas de Desempeño (ND) se aplican en particular (aunque no exclusivamente) a los proyectos de desarrollo urbano.

### NORMA DE DESEMPEÑO 1: Evaluación y Gestión de los Riesgos e Impactos Ambientales y Sociales

La responsabilidad ambiental y social reviste vital importancia en la economía mundial actual. La ND 1 exige que en las evaluaciones del impacto ambiental y social se incluya una evaluación de cuestiones de género, y que en el diseño, la elaboración y la gestión de los proyectos se consideren e integren los riesgos e impactos diferenciados por género. También exige que durante todas las etapas de elaboración de los proyectos se consulte tanto a mujeres como a hombres. Asimismo, todos los proyectos deben contar con mecanismos de atención de quejas y reclamos que permitan a TODAS las personas formular sus reclamos de forma anónima y sin temor a sufrir represalias.

### NORMA DE DESEMPEÑO 2: Trabajo y Condiciones Laborales

Para cualquier empresa, la fuerza laboral es su activo más valioso, por lo que una relación sólida entre los trabajadores y la dirección es clave para lograr el éxito. La ND 2 exige que todos los proyectos se rijan por una política de igualdad de oportunidades y no discriminación; esto debe estar respaldado por la posibilidad de recurrir a un mecanismo de atención de quejas y reclamos que permita a los trabajadores denunciar incidentes sin temor a sufrir represalias. Asimismo, exige que los empleadores respeten las leyes laborales locales en lo que respecta a las disposiciones específicas sobre licencia por maternidad, horas de trabajo y remuneración justa, y superen los estándares mínimos, por ejemplo, disponiendo salas de lactancia, estableciendo sistemas de rotación de trabajo para las empleadas embarazadas, etc.

### NORMA DE DESEMPEÑO 3: Eficiencia en el Uso de los Recursos y Prevención de la Contaminación

En la ND 3 se reconocen la contaminación potencial y el uso de recursos que acompañan a la urbanización y la actividad industrial, y se brinda orientación a las empresas para evitar o mitigar estos efectos. Si bien no se hace referencia a las mujeres, estas suelen encontrarse en una posición que las hace especialmente vulnerables a la contaminación y el uso de recursos, o las convierte en candidatas para beneficiarse con la introducción de mejoras en el uso de los recursos. Por ejemplo, en sus funciones de recolectoras de agua y lavanderas, son particularmente vulnerables a los contaminantes del agua, pero como recolectoras de combustible y cocineras pueden beneficiarse con las mejoras en el acceso a la energía limpia. Por otra parte, la reducción de contaminantes a través de la ND 3 también puede beneficiar específicamente a las mujeres mediante la reducción de productos químicos que se asocian a problemas médicos relacionados, por ejemplo, con los abortos espontáneos y el cáncer de mama<sup>65</sup>.

## NORMA DE DESEMPEÑO 4: Salud y Seguridad de la Comunidad

Las actividades comerciales y los proyectos de infraestructura pueden exponer a las comunidades locales a mayores riesgos e impactos adversos relacionados con accidentes en el lugar de trabajo, materiales peligrosos, la propagación de enfermedades o interacciones con personal de seguridad privada. La ND 4 exige a las empresas que consideren los riesgos e impactos diferenciados por género y adopten prácticas responsables para reducir dichos riesgos, lo que incluye la preparación y respuesta ante emergencias, la gestión de las fuerzas de seguridad y el diseño de medidas de seguridad.

## NORMA DE DESEMPEÑO 5: Adquisición de Tierras y Reasentamiento Involuntario

Cuando las empresas buscan adquirir tierras para sus actividades comerciales, es posible que el proceso tenga como resultado la reubicación y la pérdida de viviendas o medios de subsistencia de comunidades enteras o de familias individuales. El reasentamiento involuntario se produce cuando las personas afectadas no tienen derecho a negarse a la adquisición de tierras y son desplazadas, lo que puede generar penurias y empobrecimiento a largo plazo, así como tensión social. En la ND 5 se aconseja a las empresas realizar un censo, un análisis de hogares y una evaluación de las cuestiones de género para identificar necesidades diferenciadas por género en el proceso de reasentamiento, evitar el reasentamiento involuntario siempre que sea posible y minimizar su impacto en las personas desplazadas a través de medidas de mitigación, como una compensación justa y mejoras en las condiciones de vida. La participación activa de la comunidad durante todo el proceso es esencial.

## NORMA DE DESEMPEÑO 6: Conservación de la Biodiversidad y Gestión Sostenible de Recursos Naturales Vivos

En la ND 6 se aborda la preservación de la biodiversidad y los recursos naturales vivos, que pueden verse amenazados por la urbanización. En vista del papel que desempeñan las mujeres como recolectoras de alimentos y agua, y custodias de los conocimientos locales tradicionales, la conservación de la biodiversidad y la preservación del medio ambiente revisten importancia crítica para ellas, y su participación activa resulta imprescindible para una preservación eficaz.

## Notas:

- 1 Banco de Desarrollo de América Latina (CAF), Banco Interamericano de Desarrollo (BID), ONU-Hábitat (2018), [Gender Inequalities in Cities. Urban 20 White Paper](#) (Las desigualdades de género en las ciudades. Documento blanco del Urban 20), CAF, BID, ONU-Hábitat.
- 2 IFC (2018), [IFC: A Solutions Provider for Cities and Mayors](#) (Un proveedor de soluciones para ciudades y alcaldes), IFC.
- 3 Organización Internacional del Trabajo (OIT) (2018), [Care Work and Care Jobs for the Future of Decent Work](#) (La labor de cuidado y los empleos de cuidado para el futuro del trabajo decente), OIT, pág. xxix.
- 4 Centro de Enseñanza sobre el Desarrollo de Tokio (TDLC) (2019), [TDLC Annual Report 2019/2020](#) (Informe anual del TDLC), TDLC, pág. 18.
- 5 Organización Internacional para las Migraciones (OIM) (2015), [Women on the Move: A Look at Migration, Women and Cities](#) (Mujeres en movimiento: Una mirada a la migración, las mujeres y las ciudades), OIM.
- 6 CAF, BID, ONU-Hábitat (2018), [Gender Inequalities in Cities. Urban 20 White Paper](#), CAF, BID, ONU-Hábitat, pág. 13.
- 7 BID (2016), [El porqué de la relación entre género y transporte](#), BID, pág. 1.
- 8 Secretaría Distrital de la Mujer en Bogotá (11 de mayo de 2022).
- 9 Sina Zhen (2021), ["Rethinking Public Transportation for Women's Safety and Security"](#) (Repensar el transporte público para promover la seguridad de las mujeres), ICLEI-Gobiernos Locales por la Sostenibilidad.
- 10 CAF, BID, ONU-Hábitat (2018), [Gender Inequalities in Cities. Urban 20 White Paper](#), CAF, BID, ONU-Hábitat, pág. 14.
- 11 OIT, [World Employment Social Outlook: Trends for Women 2017](#) (Perspectivas sociales y del empleo en el mundo: Tendencias del empleo femenino 2017), OIT, pág. 27.
- 12 Fizzah Sajjad y otros (2017), [Gender Equity in Transport Planning](#) (Equidad de género en la planificación del transporte), Centro Internacional de Crecimiento.
- 13 Banco Mundial (2019), [What Works for Working Women? Understanding Female Labor Force Participation in Urban Bangladesh](#) (¿Qué funciona para las mujeres trabajadoras? Comprender la participación femenina en la fuerza laboral en las zonas urbanas de Bangladesh), pág. 48.
- 14 Girija Borker (6 de diciembre de 2017), [Avoiding #MeToo: Harassment Risk and Women's College Choice](#) (Evitando el #MeToo: La relación entre el riesgo de acoso y las universidades que eligen las mujeres), Banco Mundial.
- 15 Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP) y WEDO (2018), [Access for All Series: Policies for Inclusive TOD](#) (Serie sobre acceso para todos: Políticas para un desarrollo orientado al transporte inclusivo), WEDO, pág. 1.
- 16 Fizzah Sajjad y otros (2017), [Gender Equity in Transport Planning](#), Centro Internacional de Crecimiento.
- 17 IFC (2018), "Sustainable Transportation Drives Latin American Cities' Future" (El transporte sostenible impulsa el futuro de las ciudades latinoamericanas), Washington, DC, IFC.
- 18 ITDP y WEDO (2018), [Access for All Series: Policies for Inclusive TOD](#), WEDO, pág. 14.
- 19 Lina Quiñones (julio de 2020), ["Sexual Harassment in Public Transport in Bogota"](#) (Acoso sexual en el transporte público en Bogotá), *Transportation Research Part A: Policy and Practice*.
- 20 Emily Vaughn (20 de septiembre de 2019), ["How to Design a Female-Friendly Toilet"](#) (Cómo diseñar un baño cómodo para las mujeres), NPR.
- 21 Solo tres quintas partes de los habitantes de zonas urbanas en todo el mundo tienen acceso a agua potable limpia y disponible de manera inmediata, y solo una cuarta parte de la población urbana del mundo tiene acceso a instalaciones sanitarias en el lugar donde vive (CAF, BID, ONU-Hábitat, pág. 4).
- 22 Kate Thompson y otros (2017), ["Thirsty for Change: The Untapped Potential of Women in Urban Water Management"](#) (Sed de cambio: El potencial desaprovechado de las mujeres en la gestión del agua en zonas urbanas), Deloitte.
- 23 Cap-Net (Red Internacional para el Fortalecimiento de la Capacidad en la Gestión Integrada de los Recursos Hídricos) y Alianza de Género y Agua (2014), [Why Gender Matters in IWRM: Tutorial for water managers](#) (Por qué es importante el género en la gestión integrada de los recursos hídricos: Guía para los administradores de recursos hídricos), Cap-Net, Alianza de Género y Agua.
- 24 Consulte el [sitio web de CityTaps](#).
- 25 Cecilia Tacoli (2012), [Urbanization, Gender and Poverty](#) (Urbanización, género y pobreza), Fondo de Población de las Naciones Unidas (UNFPA), Instituto Internacional para el Medio Ambiente y el Desarrollo (IIED).
- 26 Kate Thompson y otros (2017), ["Thirsty for Change: The Untapped Potential of Women in Urban Water Management"](#), Deloitte.
- 27 Banco Mundial (2008), [Economic Impacts of Sanitation in Southeast Asia: A four-country study conducted in Cambodia, Indonesia, the Philippines and Vietnam under the Economics of Sanitation Initiative \(ESI\)](#) (Los impactos económicos del saneamiento en Asia sudoriental: Estudio de cuatro países realizado en Camboya, Filipinas, Indonesia y Vietnam en el marco de la Iniciativa de la Economía del Saneamiento).
- 28 Gregg Gonsalves, Edward Kaplan y A. David Paltiel (2015), ["Reducing Sexual Violence by Increasing the Supply of Toilets in Khayelitsha, South Africa: A Mathematical Model"](#) (Reducir la violencia sexual aumentando el suministro de baños en Khayelitsha, África meridional: Un modelo matemático), *PLOS ONE*, 10(4).
- 29 Ezgi Canpolat y Elisabeth Maier (2019), ["Powering Women in Iraq"](#) (Dotar de electricidad a las mujeres en Iraq), Banco Mundial.
- 30 Banco Mundial (2017), [Why Measuring Energy Access for Women Makes Smart Business: The Case of Lao PDR](#) (Por qué medir el acceso de las mujeres a la energía es una estrategia económica inteligente: El caso de la República Democrática Popular Lao).
- 31 Bhuma Shrivastava (4 de octubre de 2017), ["Army of Women Tackle Electricity Thieves in Indian Slums"](#) (Un ejército de mujeres se encarga de lidiar con los ladrones de electricidad en los barrios marginales de India), *Bloomberg Businessweek*.
- 32 Federación Internacional de Sociedades de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja, [Gender and Diversity for Urban Resilience: An Analysis](#) (La incidencia del género y la diversidad en la resiliencia urbana: Un análisis), pág. 4.
- 33 Banco Mundial (2012), [Making Women's Voices Count](#) (Hacer que la voz de las mujeres cuente), pág. 2.

- <sup>34</sup> Philippa Ross (8 de septiembre de 2014), [“When Gender Disaster Data Matters: ‘In Some Villages, All the Dead were Women’”](#) (Cuando los datos de género sobre desastres importan: “En algunas aldeas, todos los muertos eran mujeres”), *The Guardian*.
- <sup>35</sup> *Ibidem*.
- <sup>36</sup> Alianza de las Ciudades (2019), [Realizing Gender Equality in Cities: A Guidance Note for Development Practitioners](#) (Hacer realidad la igualdad de género en las ciudades: Nota de orientación para profesionales del desarrollo), pág. 14.
- <sup>37</sup> Sally Kneeshaw y Jaimie Just (2020), [“Exploring the Gendered Impacts of Covid-19”](#) (Explorando los impactos de la COVID-19 en función del género), URBACT; Technoserve (18 de febrero de 2021), [“5 Ways COVID-19 Impacts Women in Developing Countries in 2021”](#) (Cinco maneras en que la COVID-19 afecta a las mujeres en los países en desarrollo en 2021).
- <sup>38</sup> Rowan Harvey (2021), [The Ignored Pandemic: The Dual Crises of Gender-Based Violence and COVID-19](#) (La pandemia ignorada: La crisis dual de la violencia de género y la COVID-19), Oxfam, pág. 3.
- <sup>39</sup> Centro Internacional de Tecnología Ambiental, [Gender and Waste Management: Did You Know...?](#) (El género y la gestión de los residuos: ¿Sabía usted...?).
- <sup>40</sup> Women for Climate Justice, [Waste, Gender, and Climate Change](#) (Residuos, género y cambio climático), citado en junio de 2022.
- <sup>41</sup> Ocean Conservancy (2019), [The Role of Gender in Waste Management](#) (El papel del género en la gestión de residuos), pág. 7.
- <sup>42</sup> Servicios Humanos y Sociales de KPMG (2014), [Too Costly to Ignore: The Economic Impact of Gender-Based Violence in South Africa](#) (Demasiado costoso para ignorar: El impacto económico de la violencia de género en Sudáfrica), pág. 1.
- <sup>43</sup> Cathy McIlwaine (2013), [“Urbanization and Gender-Based Violence: Exploring the Paradoxes in the Global South”](#) (Urbanización y violencia de género: Análisis de las paradojas en el sur global), IIED.
- <sup>44</sup> CAF, BID, ONU-Hábitat (2018), [Gender Inequalities in Cities, Urban 20 White Paper](#), CAF, BID, ONU-Hábitat, pág. 16.
- <sup>45</sup> Rana Aoun (2020), [COVID-19 Impact on Female Migrant Domestic Workers in the Middle East](#) (Impacto de la COVID-19 en las trabajadoras domésticas migrantes en Oriente Medio), Área de Responsabilidad de Violencia de Género, UNFPA, págs. 1 y 2.
- <sup>46</sup> Alianza de las Ciudades (2019), [Realizing Gender Equality in Cities: A Guidance Note for Development Practitioners](#), pág. 10.
- <sup>47</sup> *The Week* (24 de abril de 2019), [“70% of Indian Moms Concerned over Education, Women’s Safety: Study”](#) (El 70 % de las madres en India están preocupadas por la educación y la seguridad de las mujeres: Análisis del tema).
- <sup>48</sup> Instituto Europeo de la Igualdad de Género, [“COVID-19 and Gender-Based Violence”](#) (La COVID-19 y la violencia de género), citado el 16 de junio de 2022; [Guidelines for Integrating Gender-Based Violence Interventions in Humanitarian Action](#) (Orientaciones para integrar las intervenciones relacionadas con la violencia de género en la acción humanitaria), [COVID-19: Resources to Address Gender-Based Violence Risks](#) (COVID-19: Recursos para abordar los riesgos de violencia de género), citado el 16 de junio.
- <sup>49</sup> Harvey, pág. 11.
- <sup>50</sup> Aoun, págs. 3 y 4.
- <sup>51</sup> National Democratic Institute, [The Women Mayors’ Network \(WoMN\)](#) (La Red de Alcaldesas [WoMN]), citado el 30 de junio de 2021.
- <sup>52</sup> Water and Sanitation for the Urban Poor (2019), [Gender Balance in the Water and Sanitation Workforce](#) (Equilibrio de género en la fuerza laboral del sector de agua y saneamiento).
- <sup>53</sup> WEDO (2018), pág. 12.
- <sup>54</sup> Elle Hunt (14 de mayo de 2019), [“City with a Female Face: How Modern Vienna was shaped by Women”](#) (Ciudad con rostro femenino: Cómo las mujeres dieron forma a la Viena moderna), *The Guardian*.
- <sup>55</sup> 100 Resilient Cities (2016), [Empower Women, Build Resilience](#) (Empoderar a las mujeres para fortalecer la resiliencia), Nueva York, 100 Resilient Cities.
- <sup>56</sup> ONU Mujeres (2011), [In Brief: Women’s Leadership and Political Participation](#) (En resumen: El liderazgo y la participación política de las mujeres), Nueva York, ONU Mujeres, pág. 2.
- <sup>57</sup> 100 Resilient Cities (2018), [The Power of Women’s Leadership in Building Urban Resilience](#) (El poder del liderazgo de las mujeres a la hora de fortalecer la resiliencia urbana), Nueva York, 100 Resilient Cities.
- <sup>58</sup> Amy Fleming (13 de diciembre de 2018), [“What Would a City that Is Safe for Women Look Like?”](#) (¿Cómo sería una ciudad segura para las mujeres?), *The Guardian*.
- <sup>59</sup> Quiñones (2020).
- <sup>60</sup> Alianza de las Ciudades (2019), [Realizing Gender Equality in Cities: A Guidance Note for Development Practitioners](#), Bruselas, Alianza de las Ciudades, pág. 10.
- <sup>61</sup> BID (2018), [“The Fight Against Sexual Harassment runs Smoothly in Ecuador”](#) (La lucha contra el acoso sexual marcha sobre ruedas en Ecuador).
- <sup>62</sup> CAF, BID, ONU-Hábitat, pág. 17.
- <sup>63</sup> Alianza de las Ciudades (julio de 2018), [“Award-winning Safetipin Continues to Scale Up Activities and Make Women Around the World Safer”](#) (La galardonada plataforma Safetipin sigue ampliando sus actividades y contribuyendo a que las mujeres de todo el mundo estén más seguras).
- <sup>64</sup> Alianza de las Ciudades (2018).
- <sup>65</sup> Ergon Associates y CDC (julio de 2020), [Mapping Gender Risks and Opportunities for Investors in Africa and South Asia](#) (Mapeo de los riesgos y las oportunidades en relación con las cuestiones de género para los inversionistas en África y Asia meridional).

Para obtener más información, póngase en contacto con Adriana Eftimie ([aefitimie@ifc.org](mailto:aefitimie@ifc.org)) o Katherine Heller ([kheller@ifc.org](mailto:kheller@ifc.org)), o visite [commdev.org/infra-gender-toolkit](http://commdev.org/infra-gender-toolkit).