



INSTITUTO IGARAPÉ
a think and do tank

Uber



Enfrentando la violencia contra las mujeres a través de políticas de movilidad

Index

Enfrentando la violencia contra las mujeres a través de políticas de movilidad	1
La violencia contra las mujeres: comprendiendo los factores de riesgo y de protección	2
Estrategias para poner fin a la violencia contra las mujeres: fundamentos orientadores...	2
La movilidad y la violencia contra las mujeres	5
Notas de Fin	8

Enfrentando la violencia contra las mujeres a través de políticas de movilidad

Con la evolución en el reconocimiento de los derechos de las mujeres, el registro de la violencia también aumentó. Al mismo tiempo, gobiernos, entidades privadas y organizaciones de la sociedad civil han planteado diversos tipos de intervenciones que tienen como objetivo el fin de la violencia contra las mujeres. Sin embargo, según la Plataforma EVA,¹ elaborada con el apoyo de Uber, solamente el 9% de las políticas públicas dedicadas a esta temática en Brasil, Colombia y México fueron evaluadas. Esto significa que se elaboran y se implementan políticas que no sabemos si funcionan.

Con el objetivo de brindar mayores elementos a personas tomadoras de decisión sobre la implementación de políticas públicas con base en evidencias, el Instituto Igarapé, con el apoyo de Uber, analizó 99 evaluaciones² de políticas públicas alrededor del mundo e identificó los fundamentos centrales para prevenir y erradicar las violencias contra las mujeres. Este documento aborda algunos de estos fundamentos con un enfoque en aspectos relacionados a la movilidad, y cómo ésta puede contribuir para fortalecer factores de protección y mitigar los factores de riesgo, actuando directamente en favor de la seguridad y en el empoderamiento de las mujeres.

La violencia contra las mujeres: comprendiendo los factores de riesgo y de protección

Las violencias contra las mujeres tienen su origen en la desigualdad de género y en un sistema de creencias que postula que las mujeres tienen un estatus inferior al de los hombres en la sociedad.³ Estas normas y desigualdades influyen en los roles que las mujeres desempeñan, en las expectativas sociales sobre cómo deben comportarse y, precisamente por eso, también en los riesgos y vulnerabilidades a los que están expuestas.⁴ Asimismo, existen características demográficas individuales que influyen las probabilidades de ser víctimas.⁵ Mujeres pertenecientes a ciertos grupos raciales y étnicos marginalizados históricamente son más susceptibles a las violencias, ya que este mismo sistema de creencias las pone en la base de la pirámide social.⁶

Las violencias contra las mujeres son, por lo tanto, un tipo de violencia basada en el género. Es decir, en razón de las características que son social e históricamente atribuidas a las mujeres, ellas están más vulnerables a la violencia. En otras palabras, el hecho de ser mujeres trae riesgos a su integridad física y emocional. Es importante destacar que hay aun otras identidades superpuestas que pueden traer otros elementos de vulnerabilidad a estas mujeres, ya que son identidades que han sido históricamente marginalizadas y excluidas de las políticas públicas del Estado.⁷ Entre estas identidades citase la raza, la etnia, la edad, la identidad de género, orientación sexual, mujeres con discapacidad, religiones, etc. Así, en muchos países de Latinoamérica, por ejemplo, las mujeres negras e indígenas son aún más vulnerables a la violencia, así como las más jóvenes, incluso niñas, y las de avanzada edad.⁸

Estas observaciones sólo son posibles a través del análisis de datos sobre la incidencia de este tipo de violencia, que nos permite identificar estos patrones de victimización y así aislar los factores individuales de riesgo. Pensar intervenciones para reducir a la violencia contra las mujeres significa atenuar los efectos de estos factores de riesgo, así como de estas creencias que actúan en un nivel societal de forma estructural.

Estrategias para poner fin a la violencia contra las mujeres: fundamentos orientadores

El fenómeno de la violencia contra las mujeres es multicausal y ocurre en diferentes niveles. Desde prácticas culturales patriarcales que refuerzan la desigualdad de género, en entornos públicos que refuerzan factores de riesgo, hasta dentro de sus propios hogares a manos de personas conocidas y queridas. Por esta razón, es imposible determinar un tipo de intervención que sea más efectiva. Pero sabemos que existen elementos que hacen estas estrategias más o menos eficaces.

Antes de enumerar estos aspectos, vale la pena explicar qué tipos de intervenciones existen. De forma simplificada, podemos dividir las intervenciones en dos grandes tipos. Las intervenciones de prevención que tienen como objetivo impactar el sistema de creencias limitantes que aumenta los riesgos y vulnerabilidades de las mujeres, mediante la promoción de la igualdad de género y el empoderamiento de las mujeres, y por otro lado, las intervenciones de protección, que actúan después de la violencia y tienen como objetivo fortalecer las capacidades del

Estado de responder a las necesidades de sobrevivientes de la violencia y de prevenir que agresores repitan actos de violencia.

Intervenciones relacionadas a la movilidad son intervenciones de prevención, e inciden en factores que pueden facilitar la violencia contra las mujeres, así como aspectos más generales directamente relacionados a la igualdad de género. Destacamos aquí elementos centrales para prevenir y poner fin a la violencia contra las mujeres, que sirven como fundamentos orientadores para cualquier tipo de intervención en pos de la erradicación de la violencia contra las mujeres.

1. La violencia contra las mujeres está profundamente arraigada al sistema de creencias limitantes sobre su rol en la sociedad. Iniciativas enfocadas en el empoderamiento son las más exitosas.

La violencia contra las mujeres se relaciona con normas culturales patriarcales que se expresan en el control sobre la vida pública del Estado y de medios de producción. La diseminación de conocimiento y campañas de concientización sobre este sistema de creencias limitantes es fundamental. Sin embargo, deben ser reforzadas periódicamente y acompañadas por cambios efectivos en la sociedad, por ejemplo, a través de la participación y el liderazgo político de mujeres en todos los aspectos de la vida pública y del Estado.

Entre los estudios analizados, por ejemplo, se identificó una campaña muy exitosa que ocurrió en el metro de la Ciudad de México. En esta campaña de comunicación dirigida a los hombres, se buscó generar toma de conciencia (awareness) sobre temas de acoso sexual y otras formas de violencia sexual en contra de las mujeres y las niñas en espacios públicos y el transporte público. La campaña usó imágenes potentes y concretas sobre

el acoso sexual. Aunque se han identificado resultados positivos durante los meses de campaña y en los meses que siguieron, con el tiempo, los efectos disminuyeron, lo que refuerza la necesidad de mantener los esfuerzos de cambios de normas de género.⁹

Asimismo, la presencia de las mujeres en ambientes profesionales privados y la disminución de la brecha salarial, tendrán un impacto significativo en el empoderamiento y en la autonomía financiera de las mujeres. Entre las 29 intervenciones enfocadas en la autonomía financiera, por ejemplo, aquellas que involucran una combinación entre entrenamiento profesional, acceso a crédito y transferencias financieras u oportunidades profesionales mediante sueldos, fueron las más exitosas.¹⁰

Intervenciones realizadas en países donde sistemas patriarcales son más fuertes y están más arraigados que otros tuvieron impactos menores. Por ejemplo, en Pakistán, un programa enfocado en promover espacios públicos más seguros para mujeres se enfrentó desafíos para cambiar normas patriarcales de género.¹¹ Por otro lado, un programa con el objetivo de fomentar el empoderamiento de mujeres afganas a través de su participación en el liderazgo comunitario logró aumentar su participación política local pero no generó cambios en su poder de decisión al interior del hogar.¹²

2 La violencia puede ser normalizada, es contagiosa e intergeneracional.

Intervenciones enfocadas en la niñez y juventud tienen un alto impacto en la violencia contra las mujeres, actuando directamente en la posibilidad de que esta población se torne víctima o agresor, a partir de intervenciones que actúan en la consolidación de núcleos familiares armoniosos. Intervenciones enfocadas en la violencia intrafamiliar, incluso contra jóvenes y niños en el hogar fueron exitosas previniendo la violencia en el futuro.¹³

3. Acciones punitivas contra agresores no tuvieron impacto en la reducción de la violencia, pero sí lo tuvieron intervenciones enfocadas en la formulación de marcos normativos de protección.

Intervenciones enfocadas en el aumento de penas y prisiones a agresores no tuvieron impacto en la incidencia de la violencia. En efecto, es sabido que aumento de penas de forma general no han generado impacto en la disminución de la criminalidad¹⁴ y los casos de violencia doméstica siguen esta tendencia. Específicamente se analizó un estudio longitudinal en Milwaukee en los Estados Unidos, que comparó los efectos de una intervención que aleatorizó respuestas a casos de violencia doméstica. Las respuestas posibles eran una advertencia y la prisión por un día. Se observó que entre los casos donde los perpetradores fueron detenidos, no se generó impactos en la disminución de la violencia doméstica y en algunos casos, hubo incluso aumentos e incidencia de feminicidio.¹⁵

Sin embargo, las iniciativas que crearon marcos normativos de protección de la mujer, en particular, con relación a la violencia doméstica, tuvieron un impacto positivo en la incidencia de la violencia. Específicamente se analizó un estudio sobre la ratificación de convenciones sobre la protección de las mujeres contra la violencia y no discriminación en diversos países¹⁶ y otro que trató específicamente de la Ley Maria da Penha sobre violencia doméstica en Brasil.¹⁷ Ambos estudios concluyeron que los marcos normativos han contribuido para aumentar la concientización sobre la violencia contra mujeres e impacto en los asesinatos de mujeres por sus parejas, en especial.

4. La violencia contra las mujeres es multicausal y ocurre en diversos niveles. Su solución no es sencilla. Intervenciones de larga duración y que abordan tanto factores de protección como de riesgo con las más exitosas.

Aunque algunas intervenciones de corta duración tengan efectos positivos inmediatos, estos tienden a disminuir hasta desaparecer a lo largo de los años en función del sistema de creencias limitantes. Para que el efecto sea duradero, se necesita abordar el sistema de creencias limitantes y ser de larga duración.¹⁸ En este análisis por lo menos cinco programas multidimensionales implementados por periodo de cinco años o más fueron analizados. Lo que encontramos es que faltan de manera general capacidades para implementar todas las áreas programáticas de forma homogénea y con frecuencia hay cortes en el presupuesto originalmente planteado. Asimismo, estos programas carecen de metodologías de evaluación adecuadas justamente por abordar diversas iniciativas en áreas distintas.¹⁹

La movilidad y la violencia contra las mujeres

Las relaciones desiguales entre hombres y mujeres en la sociedad influyen en sus patrones de movilidad, uso del transporte público o alternativas de modalidad privada, frecuencia y horas del día. Las intervenciones de infraestructura de movilidad que no toman en cuenta estos factores tienen serios riesgos de beneficiar más a los hombres que a las mujeres, e incluso generar efectos adversos no deseados para ellas.

La desigualdad de género se materializa los ámbitos doméstico, político, económico y social, e influye en el acceso, uso y control diferenciado de la infraestructura y los servicios por parte de hombres y mujeres.²⁰ Las mejoras en el equipamiento de la infraestructura no necesariamente benefician a mujeres y hombres por igual. De hecho, la infraestructura de transporte se considera comúnmente, e incorrectamente, neutral en cuanto al género, como si no hubiera diferencias en la forma en que hombres y mujeres acceden y utilizan estos servicios.

En el caso específico de la infraestructura de transporte, existen una serie de factores que influyen en los patrones de viaje de hombres y mujeres y que deben ser considerados al implementar intervenciones en este sector.²¹ Entre ellos, mencionamos los roles y responsabilidades de hombres y mujeres en relación con el trabajo y el cuidado, además de la disponibilidad y variedad de las diferentes formas de transporte público y privado. A pesar de esto, las decisiones sobre los tipos de transporte disponibles, las rutas y las frecuencias las toman mayoritariamente los hombres. No sólo es menos frecuente que las mujeres estén al frente de estas decisiones, sino que no se identifica el impacto de estas decisiones en sus vidas.

Mujeres y hombres -así como niños y niñas- utilizan diferentes tipos de transporte para diferentes propósitos y estos están relacionados con los roles de género y las relaciones productivas y culturales de las comunidades y centros urbanos en que viven.²² Su estatus económico y social, por ejemplo, influye en las diferentes necesidades de servicios de transporte, públicos o privados, y en cómo se utilizan. Para que las intervenciones de movilidad sean sensibles al género e inclusivas, se deben tener en cuenta estos factores. Solo observando las diferentes formas de movilidad para diferentes propósitos y necesidades, los proyectos de infraestructura de transporte beneficiarán efectivamente a todos.

En este contexto, sabemos que la mayoría de las veces, las mujeres realizan la mayor parte del trabajo doméstico y de cuidado, por ejemplo, siendo responsables de llevar a los niños a la escuela, entre otras obligaciones sociales y laborales.²³ Con la pandemia de la Covid 19 esta recarga se intensificó. En Latinoamérica, por ejemplo, en el año 2022, hubo retrocesos en el índice de paridad de género del Banco Interamericano de Desarrollo (BID). Las mujeres perdieron puestos de trabajos o debieron dejarlos por las cargas aumentadas de responsabilidades relacionadas al cuidado.²⁴ Los hombres, en cambio, suelen tener menos responsabilidades de este tipo, centrándose en el uso del transporte para ir al lugar de trabajo y volver a casa. Por lo tanto, los patrones de movilidad de las mujeres son más complejos. Precisamente por este rol de cuidado, además de las obligaciones domésticas, como ir a mercados, las mujeres realizan más viajes y/o combinan varios propósitos en un solo viaje. Por ello, conocer los patrones de movilidad y los roles de género de hombres y mujeres en los lugares donde se desarrollan proyectos de infraestructura de transporte es fundamental para que estos sean efectivamente inclusivos.

Otro tema importante es que el acceso a los diferentes medios de transporte es diferente para hombres y mujeres. En las sociedades más tradicionales, los hombres tienen el control de los vehículos motorizados, o más posibilidades financieras de utilizar medios privados como los taxis, y otros medios de transporte privado intermediados a través de plataformas digitales, como Uber.²⁵ En los centros urbanos, las mujeres son las principales usuarias de los transportes públicos, e incluso son las que desarrollan los recorridos más variados, pues además de ir al trabajo también se desplazan para llevar los hijos a la escuela, y otras actividades, o para hacer compras, entre otros.²⁶ Son ellas también las que tienden a desplazarse caminando con más frecuencia también, en especial en las zonas rurales, lo que trae una capa extra de vulnerabilidad.²⁷ En el campo, por ejemplo, los hábitos de hombres y mujeres suelen ser diferentes, y las mujeres suelen realizar también tareas asociadas a la agricultura, recolectar agua, comprar alimentos, entre otras. Estas funciones suelen realizarse a pie.

Este contexto, combinado con el hecho de que las mujeres tienden a realizar diferentes tareas, implica que se vean obligadas a moverse con mayor frecuencia. La posibilidad de que disfruten de medios privados de transporte y que no incurran extras que pueden figurar en gastos perjudiciales a su autonomía financiera, permite que realicen sus tareas con eficiencia, y que puedan disfrutar de posibilidades profesionales y formativas más lejanas. Una investigación en India,²⁸ por ejemplo, mostró que mujeres optan no cursar la universidad o inscribirse en otras universidades que no son su primera opción por miedo de sufrir violencia a camino de la universidad. Esto tiene un impacto directo en el empoderamiento de las mujeres.

Cabe destacar que los índices de violencia cometidos dentro del transporte son bastante elevados. Por tanto, la percepción de las mujeres sobre la seguridad de los medios de transporte debe considerar no sólo su integridad física, por la seguridad de estos medios o de las vías y calles por las que circulan, sino también el riesgo de sufrir acoso u otras formas de violencia sexual.

Por ello, las iniciativas de movilidad deben, desde un principio, entender estos patrones de comportamiento y movilidad de hombres y mujeres, para que realmente beneficien a ambos. Es necesario asegurar que estas intervenciones favorezcan, por ejemplo, su acceso a una mayor diversidad de oportunidades económicas, educación, servicios de salud, etc. Y al mismo tiempo, no incurrir en un abuso económico para ellas. Una investigación realizada en los trenes de la ciudad de Río de Janeiro²⁹ mostró que las mujeres están dispuestas a pagar más para tener un transporte más seguro, por ejemplo, en un vagón exclusivo para mujeres. Sin embargo, la investigación también mostró que los niveles de violencia contra mujeres fuera de estos espacios exclusivos tienden a aumentar y la percepción de hombres sobre mujeres que no utilizan espacios exclusivos es bastante negativa, con implicaciones que se describen más adelante. Una investigación similar realizada en la Ciudad de México mostró que mientras las usuarias efectivamente aprueban las medidas y que los niveles de violencia experimentado entre usuarias en los trenes exclusivos son mejores, se observó un aumento de la violencia en los mixtos y en los horarios cuando no hay trenes exclusivos también.³⁰

A partir de estas observaciones iniciales y del análisis de evaluaciones sobre intervenciones en el transporte, identificamos las siguientes lecciones:

1. Son pocas las evaluaciones sobre intervenciones enfocadas en la movilidad y la violencia contra las mujeres.

Evaluaciones e intervenciones relacionadas con la movilidad en la prevención de la violencia contra las mujeres son aún escasas. De las 99 evaluaciones identificadas por el Instituto Igarapé solamente tres se referían a medios de transporte y dos de estas sobre el uso de espacios exclusivos para mujeres en los transportes públicos como forma de prevenir la violencia.

2. La separación de hombres y mujeres en espacios públicos puede generar más violencia.

Las evaluaciones mostraron que, aunque el nivel de violencia contra mujeres en espacios exclusivos disminuya, la violencia en los otros espacios aumenta y refuerza la creencia entre hombres de que mujeres que no utilizan espacios exclusivos están dispuestas a acosos y abusos sexuales.

3. Las mujeres están dispuestas a pagar más para tener un transporte más seguro, pero esto en sí es una forma de violencia patrimonial contra ellas.

Es necesario promover medios seguros de movilidad a las mujeres que no impacten su autonomía financiera y les genera costos extras si se compara a los hombres. Esto porque ni todas las mujeres podrán acceder a estos medios, y los costos extras refuerzan la desigualdad.

4. Proyectos de movilidad pueden influenciar positivamente la igualdad de género y el empoderamiento de las mujeres, actuando en el sistema de creencias limitantes y prevenir de forma efectiva la violencia.

La posibilidad de que las mujeres lleguen a lugares donde puedan perfeccionar sus habilidades y competencias de forma segura es fundamental para su empoderamiento. De la misma manera, la utilización de medios seguros para acceder a servicios básicos como salud, influyen la posibilidad de que disfruten de la misma forma que los hombres de sus derechos como ciudadanas de un Estado.³¹

Notas de fin

1 - Plataforma EVA: eva.igarape.org.br

2 - En una primera etapa, se mapearon 69 evaluaciones de impacto de iniciativas enfocadas en combatir la violencia contra las mujeres a partir de conversaciones con organizaciones dedicadas a incidir en políticas públicas basadas en evidencia, particularmente JPAL. Esta primera muestra, sin embargo, presenta sesgos importantes: 1) concentración regional, con sólo 4 de las 69 evaluaciones centradas en América Latina; 2) Tipo de violencia abordada, casi el 40% fue violencia doméstica; y 3) tipo de intervención, centrada principalmente en la autonomía financiera y la ausencia de iniciativas que abordan, por ejemplo, el espacio público. Como resultado, se realizó una búsqueda con el objetivo de identificar evaluaciones con mayor representación regional en América Latina, que abordaran otros tipos de violencia contra las mujeres y que también abordaran la violencia en los espacios públicos. Con estos tres enfoques en mente, la búsqueda de evaluaciones se realizó a través de la recientemente lanzada plataforma de evidencia del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), basada en evaluaciones del Banco Mundial, en particular del sector de infraestructura y más específicamente de transporte, y finalmente sobre la base de proyectos y evaluaciones de ONU Mujeres, centrándose en iniciativas relacionadas con el diseño urbano y especialmente en América Latina. Como resultado, la muestra de evaluaciones pasó de 69 a 99.

3 - LOMAZZI, V. (2023). "The Cultural Roots of Violence against Women: Individual and Institutional Gender Norms in 12 Countries". *Social Sciences*, 12, n.º 3: 117. <https://doi.org/10.3390/socsci12030117>. HEISE, L. L. (1998). *Violence Against Women: An Integrated, Ecological Framework*. *Violence Against Women*, 4 (3), pp. 262-290. <https://doi.org/10.1177/1077801298004003002>.

4 - Ibid.

5 - FLURY, M., & NYBERG, E. (2010). "Domestic violence against women: definitions, epidemiology, risk factors and consequences." *Swiss Medical Weekly*, 140 (3536), w13099. <https://doi.org/10.4414/smw.2010.13099>

6 - Ibid.

7 - BARBOSA, J.P.M et al. (2021) Interseccionalidade e violência contra mulheres em tempos de pandemia de covid-19. diálogos e possibilidades. *Saúde e sociedade*, 30 (2). <https://doi.org/10.1590/S0104-12902021200367>

8 - GIANNINI, R.; COELHO, T. (2020). "Evidencias sobre violencia contra mujeres en Brasil, Colombia y México". Artículo Estratégico, n.º 45. *Instituto Igarapé*. <https://igarape.org.br/evidencias-sobre-violencia-contra-mulheres-no-brasil-na-colombia-e-no-mexico/>.

9 - ONU MUJERES (2018). Evaluación de la campana #NoEsdeHombres. <https://gate.unwomen.org/Evaluation/Details?evaluationId=11259>.

10 - HOLVOET, N. (2005). *The Impact of Microfinance on Decision-Making Agency: Evidence from South India*. https://www.researchgate.net/publication/44838420_The_Impact_of_Microfinance_on_Decision-Making_Agency_Evidence_from_South_India. 36. 10.1111/j.0012-155X.2005.00403.x. Adobo, F. et al. (2014). The impact of an Adolescent Girl Employment Program: The EPAG Project in Liberia. The World Bank. <https://documents1.worldbank.org/curated/en/610391468299085610/pdf/WPS6832.pdf>. BLATTMAN, C. et al. (2013). Building Women's Economic and Social Empowerment through Enterprise. An experimental assessment of the Women's income Generating Support (WINGS) Program in Uganda. LOGICA Study Series n.º 1. The World Bank. <https://documents1.worldbank.org/curated/en/610391468299085610/pdf/WPS6832.pdf>. PRONYK, P.M., HARGREAVES, J.R., KIM, J.C., MORISON, L.A., PHETLA, G., WATTS, C., BUSZA, J., PORTER, J.D. (2006). "Effect of a structural intervention for the prevention of intimate-partner violence and HIV in rural South Africa: a cluster randomised trial". *Lancet*. Diciembre 2; 368 (9551): 1973-83. <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/17141704/>

11 - ONU MUJERES (2020). End-Term Evaluation Report "Prevention and Protection of Women from Violence Through Access to Justice, Services and Safe Spaces". <https://gate.unwomen.org/Evaluation/Details?evaluationId=11532>

12 - BEATH, A., CHRISTIA, F., ENIKOLOPOV, R. (2012) Empowering Women: Evidence from a Field Experiment in Afghanistan. Policy Research Working Paper, n.º 6269. <http://hdl.handle.net/10986/12116>.

- 13 - MALTI, T., RIBEAUD, D., & EISNER, M. (2012). Effectiveness of a Universal School-Based Social Competence Program: The Role of Child Characteristics and Economic Factors. *International Journal of Conflict and Violence (IJCV)*, 6 (2), pp. 249-259. <https://doi.org/10.4119/ijcv-2916>. BARRERA, M. Jr., BIGLAN, A., TAYLOR, TK., GUNN BK., SMOLKOWSKI, K., BLACK, C., ARY, D.V., FOWLER, R.C. (2002). Early elementary school intervention to reduce conduct problems: a randomized trial with Hispanic and non-Hispanic children. *Prev Sci. Junio*, 3 (2): pp. 83-94. <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/12088139/>
- 14 - STEMEN, D. (2017). The prison paradox: more incarceration will not make us safer. *Vera Evidence Brief*. Vera Institute of Justice. https://www.vera.org/downloads/publications/for-the-record-prison-paradox_02.pdf. Dhondt, G. L. (2012) "The Relationship Between Mass Incarceration and Crime in the Neoliberal Period in the United States". *Open Access Dissertations*. 636. <https://doi.org/10.7275/4xa6-js81>
- 15 - W. SHERMAN, L., D. SCHMIDT, J., P. ROGAN, D., A. SMITH, D. "The Variable Effects of Arrest on Criminal Careers: The Milwaukee Domestic Violence Experiment", 83 *J. Crim. L. & Criminology*, 137 (1992-1993). Increased death rates of domestic violence victims from arresting vs. warning suspects in the Milwaukee Domestic Violence Experiment (MILDVE). https://www.cam.ac.uk/sites/www.cam.ac.uk/files/mildve_victim_mortality_v_21_2.pdf
- 16 - AMIN, M. et al. (2021). "Absent laws and missing women: can domestic violence legislation reduce female mortality?" *Review of Development Economics*. <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/abs/10.1111/rode.12799>
- 17 - FERRAZ, C. & SCHIAVON, L. (2022) Crime, Punishment, and Prevention: The Effect of a Legal Reform on Violence Against Women (Mayo 2022). <https://ssrn.com/abstract=4354206>.
- 18 - La determinación de lo que constituye larga duración en este estudio es subjetiva. La mayoría de las intervenciones analizadas tienen menos de seis meses de duración (43%) y la minoría más de 5 años (5%). Sin embargo, es notorio que la mayoría de los estudios longitudinales muestran que los efectos de estas intervenciones a lo largo de los años tienden a disminuir si no hay repetidas intervenciones a lo largo del tiempo.
- 19 - ONU MUJERES (2020). Evaluación final del proyecto "Mujeres y Políticas Municipales a favor de la igualdad y erradicación de la violencia". <https://gate.unwomen.org/Evaluation/Details?evaluationId=11477>. ONU Mujeres (2020). Evaluación independiente: Proyecto PBF/IRF194: Haciendo una realidad el efecto transformador de la sentencia de reparación de Sepur Zarco para romper el continuo de la violencia sexual y otras formas de violencia contra las mujeres en situaciones de conflicto y postconflicto del Fondo para la Consolidación de la Paz. <https://gate.unwomen.org/Evaluation/Details?evaluationId=11448>. ONU Mujeres (2018). Final Evaluation SWEDEN Project: Women's citizenship for peace, justice and development. <https://gate.unwomen.org/Evaluation/Details?evaluationId=11242>. ONU Mujeres (2021). Final qualitative evaluation USAID project: End GBV (Overcoming Gender-based Violence to Ensure Women's Full Enjoyment of Rights). <https://gate.unwomen.org/Evaluation/Details?evaluationId=11441>. ONU Mujeres (2020). End-Term Evaluation Report "Prevention and Protection of Women from Violence Through Access to Justice, Services and Safe Spaces". <https://gate.unwomen.org/Evaluation/Details?evaluationId=11532>.
- 20 - African Development Bank Group. Checklist for gender mainstreaming in the infrastructure sector. Enero, 2009. <https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Policy-Documents/Checklist%20for%20Gender%20Mainstreaming%20in%20the%20Infrastructure%20Sector.pdf>.
- 21 - SIDA. Gender, urban infrastructure and IFIs. Gender Toolbox Brief. Mayo, 2017. <https://www.sida.se/contentassets/8a8c569ad46243d29fda0785302239e1/brief-gender-urban-infrastructure-and-ifis-final.pdf>.
- 22 - Asian Development Bank. "Gender tool kit: Transport: Maximizing the benefits of improved mobility for all". Mandaluyong City, Filipinas, 2013. <https://www.adb.org/sites/default/files/institutional-document/33901/files/gender-tool-kit-transport.pdf>.
- 23 - ONU MUJERES (2022). Preguntas y respuestas: cuidados, sistemas integrales y financiamiento. <https://lac.unwomen.org/es/stories/noticia/2022/10/cuidados-sistemas-integrales-y-financiamiento-preguntas-y-respuestas>
- 24 - BID (2022). ¿Qué pistas nos da el Global Gender Gap Report sobre las brechas de género? <https://blogs.iadb.org/igualdad/es/que-pistas-nos-da-el-global-gender-gap-report-sobre-las-brechas-de-genero/#:~:text=Sin%20embargo%2C%20en%20la%20C3%BA%20ultima,y%20el%2076.6%25%20de%20Europa>.

- 25 - SSATP. "Why gender matters in infrastructure". <https://www.ssatp.org/sites/ssatp/files/publications/HTML/Gender-RG/Source%20%20documents/Issue%20and%20Strategy%20Papers/G&T%20Rationale/ISGT10%20Why%20Gender%20matters%20in%20infrastructure%20OECD%20DAC%202004.pdf>
- 26 - GENPORT. Checklist for gender mainstreaming in the infrastructure sector. <https://www.genderportal.eu/resources/checklist-gender-mainstreaming-infrastructure-sector>.
- 27 - UNOPS. Infrastructure for gender equality and the empowerment of women. 2020. <https://content.unops.org/publications/UNOPS-Infrastructure-for-Gender-Equality-and-the-Empowerment-of-women.pdf>.
- 28 - BORKER, G. (2021). Safety First: perceived risk of street harassment and educational choices of women." Policy research working paper. The World Bank Group. <https://openknowledge.worldbank.org/server/api/core/bitstreams/b7f26a93-6bb1-5e38-bdce-5b235eb7c602/content>
- 29 - KONDYLIS, F., LEGOVINI, A., VYBORNY, K., ZWAGER, A., ANDRADE, L. (2020). Demand for 'Safe Spaces': Avoiding Harassment and Stigma. Policy Research Working Paper, n° 9269. World Bank, Washington, DC. <http://hdl.handle.net/10986/33853>
- 30 - VILLAGRAN, P. S. et al. (2017). Evaluación de impacto del programa "Viajemos seguras en el transporte público en la Ciudad de México". Nota Técnica n° 5. Banco Interamericano de Desarrollo. <https://publications.iadb.org/publications/spanish/viewer/Evaluaci%C3%B3n-de-impacto-del-programa-%E2%80%9CViajemos-Seguras-en-el-Transporte-P%C3%ABlico-en-la-Ciudad-de-M%C3%A9xico%E2%80%9D-Aportes-al-dise%C3%B1o-e-implementaci%C3%B3n-de-pol%C3%ADticas-de-prevenci%C3%B3n-de-la-violencia-de-g%C3%A9nero-en-espacios-p%C3%ABlicos.pdf>
- 31 - International Labor Office. World Employment Social Outlook. Trends for women 2017: https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---dgreports/---inst/documents/publication/wcms_557245.pdf

Ficha técnica

Autora

Renata Avelar Giannini
Investigadora

Revisión de contenido

Melina Risso
Directora de Investigación

Katherine Aguirre
Investigadora

Edición y revisión de texto

Melina Risso
Directora de Investigación

Debora Chaves
Editora

Diseño gráfico

Raphael Durão
Coordinador Creativo

Chantal James
Diseñadora gráfica externa



INSTITUTO IGARAPÉ

a think and do tank

El Instituto Igarapé es un think tank independiente, que realiza investigaciones, desarrolla soluciones y establece alianzas con el objetivo de impactar en las políticas y prácticas públicas y corporativas para abordar los principales desafíos globales. Su misión es contribuir a la seguridad pública, digital y climática en Brasil y en el mundo. Igarapé es una institución sin fines de lucro y apartidista, con sede en Río de Janeiro y con presencia a nivel local y global.

Instituto Igarapé

Rio de Janeiro - RJ - Brasil
Tel/Fax: +55 (21) 3496-2114
contato@igarape.org.br
facebook.com/institutoigarape
twitter.com/igarape_org
instagram.com/igarape_org

igarape.org.br

igarape.org.br



INSTITUTO IGARAPÉ
a think and do tank

Uber