

## Capítulo XIII

# **Planificación urbana y del transporte a partir de relaciones de interdependencia y movilidad del cuidado**

*Paola Jirón*<sup>1</sup>

## **Introducción**

Uno de los principales aciertos del enfoque de movilidad es que ha logrado develar aspectos del territorio que otras miradas muchas veces no logran mostrar: el habitar cotidiano, el medio ambiente, la movilidad residencial, las migraciones, la interdependencia, la alimentación, los temas laborales o el uso de tecnologías en la ciudad. El enfoque de movilidad intenta comprender tanto el movimiento como las experiencias y los significados que emergen de la misma, y busca ampliar (e incluso cuestionar) las nociones clásicas sobre el transporte: el viaje cotidiano ya no es percibido como tiempo muerto, sino como una práctica social y cultural. Como objeto de estudio de las ciencias sociales, la movilidad puede permitir avances importantes en términos interdisciplinarios a los estudios de transporte, la planificación urbana o estudios de infraestructuras, especialmente en cuanto a las metodologías que definen sus intervenciones.

---

<sup>1</sup> Directora del Instituto de la Vivienda de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Chile.

La movilidad en este sentido puede ser entendida como medio para analizar fenómenos contemporáneos y servir para cuestionar diversos niveles de las dimensiones sociales. Por ejemplo, el uso de la movilidad para comprender implicancias de género otorga la posibilidad de visibilizar complejidades espaciales de las desigualdades de género que van más allá de la distinción entre espacio público o privado (Jirón y Zunino, 2017). Una demostración de esto se relaciona con el tema del cuidado en las sociedades actuales, de quién se hace cargo del cuidado de los niños, los adultos mayores, la familia extensa y los enfermos. La movilidad revela aquí una gran complejidad de estrategias cotidianas que se enfrentan y la mantención en muchos casos de patrones patriarcales pese al discurso de la igualdad de género (Jirón, 2007).

Este capítulo intenta explicar cómo se llevan a cabo esas relaciones en el territorio y lo que puede observarse desde la movilidad, cómo las relaciones de género se ven exacerbadas, tensionadas y dificultadas a partir las prácticas cotidianas de movilidad, particularmente en cuanto al cuidado de los diversos miembros del hogar. Primero, se explica cómo se han estudiado las relaciones de género y movilidad. Luego, se detalla cómo se relacionan la interdependencia y el cuidado a partir de la movilidad. Finalmente, se explican las estrategias y los desafíos que se presentan en esta temática.

## **A. Género y movilidad**

Las formas en que la movilidad y las relaciones de género se intersectan son sin duda complejas, debido a las disputas en cuanto a la comprensión y los significados de las partes y al poder implícito en cada una de ellas. Según Walsh (2009), los hombres han dominado tradicionalmente las historias y los estudios sobre el transporte y los viajes. Sin embargo, la participación de las mujeres en ambos ha aumentado gradualmente, no solo como usuarias sino también como trabajadoras del transporte e investigadoras en el campo. Al tratarse de un campo interdisciplinario, en el que convergen temas tan variados como transporte y planificación urbana, teoría cultural, filosofía feminista, teoría del desarrollo y teoría poscolonial, la investigación sobre género y movilidad se enriquece cada vez más (Kronlid, 2008). Sin embargo, como declara Sheller (2008), las creencias patriarcales sobre la adecuada movilidad espacial de las mujeres fuera del hogar continúan influyendo en la investigación y planificación en el campo de la movilidad y el transporte.

A partir de la revisión de la literatura sobre movilidad y género, Hanson (2010) distingue dos corrientes en las investigaciones. De acuerdo con la autora, la primera corriente se caracteriza por una visión simplificada del género y por el acento en la medición detallada de la movilidad, principalmente mediante técnicas cuantitativas. En esos estudios se utilizarían dos tipos de datos: grandes bases de datos secundarios a nivel nacional, la mayoría de las

cuales solo contiene información sobre los viajes de las personas al trabajo, y diarios de actividades de viajes, en los que se registran los movimientos fuera de la casa para todos los propósitos, usualmente durante uno o dos días, de una muestra de personas que residen en áreas metropolitanas. En términos generales, en estos estudios (Hanson, 2010; Uteng, 2011) se establece que el rango espacial de movimiento cotidiano de las mujeres es más reducido que el de los hombres, que las mujeres son más proclives a usar el transporte público que los hombres, que realizan más viajes no relacionados con el trabajo, realizan más viajes con paradas múltiples, hacen más trámites desde la casa, viajan acompañadas por más personas y llevan pasajeros. En esta literatura también se han documentado diferencias entre mujeres y entre hombres, por ejemplo, por edad, ingresos y lugar de residencia, entre otras variables (Gómez, 2016).

Es sabido que, en general, las mujeres dedican más tiempo a las funciones reproductivas que los hombres. También tienen una accesibilidad de tiempo-espacio más restrictiva en comparación con los hombres, así como horarios y cadenas de actividades más complejas. En este sentido, las mujeres suelen ajustar sus horarios para conciliar su trabajo y sus diversas funciones. Por ejemplo, las obligaciones de crianza y cuidado obligan a las mujeres a buscar empleo más cerca de casa que los hombres. Del mismo modo, existen diferencias significativas entre las mujeres (residentes en zonas urbanas, de clase media y educadas, en comparación con las residentes en zonas urbanas y sin educación) y entre los medios urbano y rural. En varios países en desarrollo existe una gran dependencia o demanda y escasa disponibilidad de sistemas de transporte público, que da lugar, en muchos casos, a la existencia de sistemas informales de transporte (Uteng, 2011).

De acuerdo con Hanson (2010), los estudios cuantitativos sobre la manera en que el género da forma a la movilidad sobre la base de datos secundarios revelan poco acerca de los elementos de contexto espaciales y psicosociales. En la mayoría de estos estudios no se profundiza en las relaciones de poder, la formación y transformación de la identidad y los significados de los diversos patrones de movilidad, que son fundamentales en los análisis de género. Otros elementos, como los procesos de toma de decisiones o la espacialidad en movimiento según las relaciones de género, por ejemplo, no se captan con los estudios que se concentran en el movimiento personal e individual.

Hanson (2010) sostiene que la segunda corriente de investigación se concentra en las dimensiones de género en relación con el poder, la agencia, la identidad y la subjetividad vinculadas con la movilidad. Por ejemplo, existen trabajos en los que se examinan el espacio público y privado o la relación entre confinamiento y libertad (McDowell, 1999). Por el contrario, los detalles acerca de los patrones de movimiento o las razones para moverse habrían recibido poca atención en esta corriente. En general, en estas investigaciones

se ve la movilidad de dos maneras: movilidad para el empoderamiento de las mujeres e inmovilidad forzada para mantener a las mujeres en un papel de subordinación y perpetuar las relaciones de género tradicionales. Según Hanson (2010), en esta corriente se trabaja principalmente con estudios de caso cualitativos, se pone el acento en el contexto —con énfasis en la familia, la comunidad o la cultura— y se hace hincapié en la experiencia de vida y en lo que la movilidad —en general— significa para las personas en los diferentes contextos.

De acuerdo con Law (1999), ha habido un avance importante en la explicación de las relaciones entre viaje y desigualdad de género y discapacidad y transporte. Grieco y Mcquaid (2012), por ejemplo, señalan el aporte de las agencias internacionales en cuanto a la relevancia de la incorporación del género como dimensión crucial en la planificación y el transporte. De igual manera, ya en 1999, Law planteaba que la crítica feminista sobre la ceguera de género en la investigación y planificación del transporte había generado un espacio para la investigación sobre “mujeres y transporte”. Si bien la autora celebraba la atención otorgada al sistema de género y a sus contribuciones a la geografía urbana, criticaba la excesiva y exclusiva atención que se daba en estas investigaciones a los recorridos casa-trabajo y sugería que las futuras investigaciones de la temática se basaran en el trato del género como una categoría social y un código simbólico, y lo vincularan a aspectos de la movilidad cotidiana más que a aspectos de patrones de movimiento de género, es decir el viaje al trabajo. Esto significaría vincular la movilidad con aspectos como la división del trabajo y las actividades según el género, el acceso a los recursos diferenciado por género, las identidades de género de los sujetos, el género como código simbólico y el medio ambiente construido según el género (Law, 1999).

Cabe señalar que ambas corrientes se complementan, pues la primera se concentra en la determinación de rangos de movimiento diferenciados entre hombres y mujeres y en la segunda se pone énfasis en la movilidad para la emancipación o subordinación de las mujeres (Gómez, 2016).

## **B. Movilidad interdependiente y movilidad del cuidado**

Las relaciones sociales y cotidianas no son neutras, sino que están cargadas de negociaciones en las que priman distintos papeles asociados a condicionantes de género, ciclo de vida y poder adquisitivo, entre otros elementos (Gómez, 2016). De acuerdo con Jirón y Cortés (2011), estas negociaciones van de la mano con vínculos afectivos y prácticos que pueden generarse entre los miembros de la familia, la comunidad o mediante la contratación de servicios. Es en el desplazamiento cotidiano y en las estrategias de movilidad diaria donde aparecen los vínculos con otros como una necesidad para la realización

de las actividades diarias. Aquí, la movilidad aparece como una red que articula diversas rutinas, recursos, necesidades, intereses, expectativas y papeles productivos y reproductivos de un número variable de personas, relacionadas entre sí por vínculos emocionales y prácticos esenciales para la organización de sus vidas cotidianas. Los papeles y la posición de cada uno en esta no son aspectos estáticos y varían de acuerdo con las etapas del ciclo de vida, las condiciones económicas y los papeles de género, entre otras variables como la etnia y las condiciones físicas (ibíd.).

El concepto de interdependencia resulta adecuado para describir, discutir y comprender las condiciones y consecuencias de las formas de movilidad cotidiana entre los habitantes de una ciudad (ibíd.). Este complejo sistema de prácticas de movilidad no solo requiere la observación de la movilidad de los adultos, sino también la de otros miembros del hogar o de las redes sociales, que se encuentran inherentemente vinculadas a la movilidad individual. En este sentido, las relaciones de los niños con los adultos no son unilaterales, es decir, que no solo los hijos dependen de sus padres para llegar al jardín de infantes o a la escuela, sino que los padres también dependen de ellos para lograr actividades productivas, recreacionales, reproductivas y otras. El cuidado no solo se relaciona con la enfermedad y la alimentación, sino que incluye cumpleaños, visitas a amigos y de estos, clases de ballet y otras actividades. Se reconoce, por ejemplo, la poca autonomía de movilidad que tienen los menores de edad o la necesidad de acompañamiento de los adultos mayores y los enfermos (lo que Hodgson (2012) denomina *escorting economies*) o la dificultad de movilidad de las personas con discapacidad y las mujeres embarazadas.

En consecuencia, resulta más pertinente hablar de interdependencia que de independencia o dependencia (O'Brien, Jones y Sloan, 2000). Para comprender la movilidad de una persona, resulta casi imposible separarla de los desplazamientos de otros miembros del hogar o de sus redes sociales, ya que estos siempre se entrecruzan. En este sentido, las decisiones de movilidad casi nunca son individuales, sino que están determinadas por una serie de decisiones y negociaciones previas, que suceden mucho antes de salir de la casa. La interdependencia se ve afectada de manera particular por el sistema productivo capitalista y las condiciones laborales que emergen de él, con consecuencias particulares en las relaciones de género y generacionales.

Estas redes de interdependencia generan relaciones asimétricas, pues los papeles de los miembros de la red generalmente presentan fuertes diferencias en cuanto al peso de las responsabilidades. Los diversos papeles femeninos inciden de esta manera en la movilidad: en sus movimientos diarios, las mujeres tienen que desempeñar tareas productivas y reproductivas, así como ocasionales papeles comunitarios. Pese a que los papeles masculinos resultan afectados por este proceso, su manifestación concreta parece

ser principalmente en la ejecución, mientras que la responsabilidad de planificación, organización y coordinación de la red recae como una carga en las mujeres (Jirón y Cortés, 2011).

Además de estas asimetrías en las relaciones de género, también las diferencias socioeconómicas generan distintas respuestas de movilidad que se cruzan. Los recursos familiares condicionan los tipos de redes de interdependencia que se estructuran. En los casos en que no existe un soporte familiar, las consecuencias dependen en gran medida de las condiciones socioeconómicas. Un resultado recurrente de esta situación en los hogares de bajos ingresos es la inmovilidad de un miembro de la familia, generalmente de la mujer adulta. Las familias con mayores recursos económicos suelen contratar servicios domésticos. Esto deriva en una compleja interacción de clases sociales, particularmente ahora con la creciente incorporación y movilidad de las mujeres migrantes.

Específicamente, el tiempo dedicado al cuidado merece mayor atención, pues tiene graves repercusiones en la movilidad y la interdependencia de las personas (Sánchez de Madariaga, 2009 y 2013; Hernández y Rossel, 2015), que dan lugar al desarrollo de estrategias basadas en el uso eficiente de los recursos. En este contexto, las relaciones sociales devienen en recursos al permitir la accesibilidad y por eso resulta tan importante el papel de las redes sociales para la movilidad, cuando el capital de movilidad es muchas veces reducido. El concepto de “movilidad del cuidado”, acuñado por Sánchez de Madariaga (2009), reconoce la necesidad de evaluar y dar visibilidad a los desplazamientos diarios asociados con el trabajo del cuidado. Por trabajo del cuidado se entiende el trabajo no remunerado realizado por los adultos para los niños u otras personas dependientes, incluido el trabajo relacionado con el mantenimiento del hogar. Este concepto es útil para la resignificación de los viajes y para aportar a la planificación del transporte en términos de redefinición de las variables de desplazamiento (Zucchini, 2015).

Tanto la movilidad interdependiente como la movilidad del cuidado develan nuevas formas de organización de la vida cotidiana, con una redefinición de las categorías sociales —como clase, género y generación— al observarse estas en movimiento. En algunos casos esto se resuelve sobrecargando las redes familiares, en otros por medio de la mercantilización del cuidado y, en otros, complementando la interdependencia con el uso de tecnologías como Internet o telefonía móvil.

## **C. Estrategias de movilidad para enfrentar el cuidado**

Sobre la base de Gómez (2016) se presentan a continuación las estrategias que se adoptan en los hogares para organizar la movilidad de sus miembros y así enfrentar las responsabilidades y tareas de cuidado de los hijos, los enfermos,

las personas mayores y demás miembros cercanos a la familia. Gran parte de la coordinación y planificación que esto conlleva recae en las mujeres.

## **1. Interconexión permanente a distancia**

En el caso de las mujeres, la movilidad no está asegurada. A diferencia de los hombres, para poder salir deben asegurarse de que “todo siga funcionando” en su ausencia, ya que, como se indicó anteriormente, las tareas relacionadas con el cuidado —ya sea de otros miembros de la familia o de la casa— recaen principalmente en ellas. Para enfrentar esta situación se hace relevante el uso de objetos y canales que les permitan mantenerse permanentemente conectadas con la familia y las redes de apoyo en las cuales sustentan su movilidad. A través de la telefonía móvil, Internet y cámaras de control, entre otros dispositivos, las mujeres pueden seguir en forma constante lo que ocurre en la casa y tomar decisiones en tiempo real. Esto remite a una organización de la vida cotidiana contemporánea que no es posible aprehender sin tener en cuenta esos objetos y la posibilidad de copresencia, que aumenta la complejidad de la relación tiempo-espacio en la dinámica familiar.

## **2. Soportes de movilidad y cadena de cuidado**

La principal estrategia de las mujeres —independientemente de su situación socioeconómica— es la búsqueda de soportes que les permitan “asegurar” su movilidad. Si bien esta estrategia trasciende el nivel socioeconómico, esto no significa que se experimente de la misma manera. Cuando se contratan personas o instituciones que puedan hacerse cargo del cuidado de otros miembros de la familia (por ejemplo, asesoras del hogar, servicios de transporte escolar y de atención antes y después del horario escolar) se pone en juego el capital económico, mientras que cuando el apoyo se busca en redes de familiares, amigos o vecinos, también se pone en juego el capital social. En el caso de familias con un menor poder adquisitivo, las redes toman mayor relevancia para apoyar el cuidado de otros.

Al igual que las prácticas de movilidad, este sistema de soporte es interdependiente. Esto significa que, aunque algunos soportes tienen mayor protagonismo que otros, todos están interrelacionados y dependen entre sí, de manera que hasta el que parece más pequeño o irrelevante (como el teléfono móvil) sea importante y su ausencia pueda afectar el funcionamiento del sistema en su totalidad. Además de ser interdependiente, el sistema de soporte está permeado por consideraciones de género. No es casual que en general los soportes involucren a mujeres que de cierta forma “sostienen” a otras mujeres en sus labores asociadas al ámbito familiar y privado.

### **3. Viajes multipropósito y estrés del viaje**

En general, como se mencionó anteriormente, los viajes cotidianos no tienen un único propósito, ir solo desde la casa al trabajo, sino que en el trayecto se realizan múltiples tareas, especialmente en el caso de las mujeres. Llevar a los hijos a la escuela, hacer las compras, ir al médico, entre otras, son tareas que realizan diariamente. Estos viajes multipropósito conllevan un nivel relativamente alto de estrés debido a los malabares que supone hacer diversas cosas al mismo tiempo, con las múltiples responsabilidades asociadas a los papeles desempeñados en el hogar y en el trabajo. Al tener hijos, la mayoría de las mujeres deja de hacer las actividades que hacía antes, como trabajar, juntarse con amistades e ir al gimnasio. Esto no se debe necesariamente a que sus parejas no se lo permitan, aunque esto aún sucede, sino porque muchas veces se encuentran demasiado cansadas al final del día. Esto significa que sus necesidades siempre se ponen por debajo de las de la familia, sin cuestionar esa postergación o naturalizándola como parte de su papel. Por el contrario, los hombres pocas veces se limitan en esto.

### **4. Adecuación de los horarios de trabajo en función del cuidado de los hijos**

Otra estrategia corresponde a la adecuación de los horarios de trabajo de las mujeres, no en virtud de sus necesidades, sino en función de sus hijos o su familia. Esta estrategia es posible sobre todo para las mujeres con ingresos mayores, que tienen mayor flexibilidad laboral, de manera que está condicionada por la variable socioeconómica. Las mujeres que no tienen la posibilidad de adecuar sus horarios tienden a limitar su acceso a los trabajos que las distancien de sus funciones de cuidado. Esta estrategia no es fácil de ejecutar, pues si una de las partes que conforman el sistema de soporte que permite la movilidad femenina falla, la movilidad de la mujer se ve comprometida. De esta forma, si bien las mujeres adecúan sus horarios para satisfacer las necesidades familiares, esto es algo que deben realizar día a día, con una importante cuota de estrés diario. Las contingencias pueden ocasionar conflictos en su vida laboral e incidir en su autonomía económica.

### **5. “Falsa independencia”**

Como se indicó anteriormente, si bien existe un discurso por parte de los hombres que apunta a un “apoyo” a las mujeres en las tareas asociadas al cuidado, en la práctica se observa una adaptación de los papeles de género tradicionales a la vida contemporánea. Los hombres manifiestan estar de acuerdo con que sus parejas trabajen y tengan cierta “independencia”, pero esta no va de la mano con una distribución equitativa de las tareas asociadas al cuidado. Las mujeres siguen realizando la mayor parte de estas tareas, en

el marco de una “falsa independencia”: si bien hoy tienen la oportunidad de desarrollarse en el ámbito público, deben hacerse cargo de todas formas del ámbito privado, a costo de una importante carga de estrés permanente. Aun cuando los hombres pasan más tiempo en el hogar, esto no supone necesariamente una redistribución de las tareas domésticas y de cuidado.

## **6. Uso de redes sociales para organizar la movilidad cotidiana**

Las redes sociales son una estrategia relevante pues constituyen un apoyo central a la organización de las prácticas de movilidad, que no involucra un costo económico. El trabajo, el vecindario, la escuela y la familia aparecen como las principales redes presentes en la vida cotidiana. Es necesario precisar que estas redes presentan matices de género pues, en primer lugar, son utilizadas de distintas formas por hombres y mujeres. Mientras los hombres las utilizan principalmente para facilitar su propia movilidad, las mujeres recurren a ellas para sostener su ausencia del hogar, asociándolas principalmente al cuidado de los niños. En segundo lugar, a diferencia de las redes compuestas por hombres que sirven para resolver sus necesidades individuales, las redes que soportan la ausencia de las mujeres del hogar suelen estar formadas por otras mujeres (tías, hermanas, abuelas, entre otras) que están disponibles para dar su apoyo en caso de necesidad.

## **7. Reconocimiento del trayecto de viaje**

A partir de viajes rutinarios, los viajeros reconocen y aprenden rápidamente las distintas formas de llegar a sus destinos, encontrar alternativas y establecer la manera más eficiente de moverse. Así, las personas toman decisiones a medida que avanzan en su camino, muchas veces de manera instintiva, y eligen distintas alternativas según la hora y las circunstancias, en función del conocimiento del espacio en el que se mueven. Si bien estas acciones se ejecutan individualmente, adquieren una dimensión colectiva cuando se comparten. La tecnología desempeña un papel fundamental en ese sentido, pues las acciones no solo se comparten presencialmente, sino también de manera virtual y en “tiempo real”. Por ejemplo, a medida que se enfrentan problemas de tránsito en el día, las personas se comunican vía WhatsApp o Waze para compartir posibles rutas alternativas o utilizan aplicaciones colaborativas para detectar fallas en el sistema.

Para otros, simplemente conocer el territorio donde se mueven es suficiente y, por ejemplo, saben si están atrasados según la fila que espera el autobús. Así, quien reconoce el espacio en movimiento tiene la posibilidad de apropiarse de este, utilizando tácticas que derivan de ese conocimiento y que le permiten articular su trayecto de la manera que más se adecúa a sus necesidades.

### Recuadro XIII.1

#### La movilidad del cuidado y su cadena de soportes

Judith tiene 35 años, está casada hace 10 años con Patricio y tienen dos hijos pequeños de 2 y 7 años. Viven en una comuna de ingresos medios en el norte de Santiago y trabajan relativamente cerca de su lugar de residencia. La comuna tiene todo lo que necesitan como familia (supermercados, centros comerciales, clínicas privadas, entre otros) y existe una amplia oferta de servicios relacionados con la educación, el cuidado y el entretenimiento de los niños. Judith es quien organiza la casa y contrata un “soporte” para el cuidado de su familia. La señora Modesta se hace cargo del aseo, las comidas y el cuidado de los niños, en permanente coordinación con Judith, quien está pendiente de lo que pasa en la casa, aunque no esté ahí. Modesta, por su parte, vive en un sector pericentral poniente de Santiago y debe trasladarse de lunes a viernes a la casa de Judith a cumplir un papel que no puede cumplir en su casa y para el cual también busca un soporte. Está casada y tiene un hijo pequeño, a quien deja con una vecina que cuida niños del barrio. Judith y Modesta buscan soportes que les permitan sobrellevar el día a día, no sin una alta carga de estrés y culpa asociada a su ausencia del hogar. Judith cuenta con una mayor diversidad de soportes que Modesta, a los cuales tiene acceso por su situación socioeconómica.

En cuanto a la planificación y coordinación del cuidado, Judith realiza una parte importante de esta labor a distancia, por medio de su teléfono móvil, con el cual no solo se comunica con Modesta a lo largo del día para resolver asuntos domésticos y familiares, sino que también coordina otros soportes con los que cuenta para realizar el cuidado: hacer trámites en línea, organizar citas médicas, comprar enseres y productos en Internet, entre otras cosas. Es decir, el cuidado está constantemente presente. El estrés que enfrenta Judith cotidianamente se puede percibir en su viaje en automóvil al trabajo. A lo largo de la ruta, va sorteando obstáculos, que van desde el camino que tiene que tomar para evitar la congestión cuando se dirige a la escuela —que puede incluir la entrada al estacionamiento de un centro comercial para esquivar el tránsito— a la necesidad de maquillarse en el automóvil porque no alcanza a hacerlo en su casa y de encontrar estacionamiento cerca de su trabajo, para finalmente llegar tarde de todas formas a pesar de sus esfuerzos. Debido a la edad de sus hijos, ha tenido que negociar sus horarios de entrada y salida, pero pese a eso, la gestión del tiempo en sus viajes es una complicación importante en su vida.

Fuente: J. Gómez, “La relación entre movilidad y anclajes: análisis de caso en la comuna de Huechuraba”, tesis de Magíster en Hábitat Residencial, Santiago, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Chile, 2016 [en línea] <http://repositorio.uchile.cl/handle/2250/141477>.

## D. Estudios sobre movilidad cotidiana urbana y género en América Latina

Si bien en los últimos años se han realizado estudios en América Latina para abordar esta problemática, la mayoría se encuentra aún en un nivel exploratorio y muy pocos en una fase de diagnóstico, ya que, entre otras cosas, no se cuenta con instrumentos de medición adecuados (Rozas y Salazar, 2015). A pesar de esto, es importante señalar algunos de los avances que se han registrado en esta materia. Recientemente, se observa una tendencia a incorporar la perspectiva de género y cifras sobre el uso del tiempo y

el cuidado en los estudios de movilidad, que ha contribuido a una mayor comprensión de la complejidad de la planificación urbana y el espacio público en relación con las necesidades y demandas de sus usuarios. Por otra parte, en la discusión internacional de las disciplinas de geografía y urbanismo, sobre todo desde una mirada de género, se ha abandonado la idea de espacio público como un escenario neutral o pasivo. Así, este deja de ser un “telón de fondo donde se expresan físicamente las desigualdades socioeconómicas” (Soto, 2012, pág. 148) y pasa a ser una pieza fundamental en la constitución de las relaciones sociales mismas, investido de poder y simbolismo (Rozas y Salazar, 2015). Esto, sobre todo, si se considera que “el diseño y la disposición de la ciudad, internos o externos, simbolizan el poder y la autoridad masculina, lo que legitima la ocupación de esos espacios (...) reflejan y fomentan la idealización de un empleado masculino” (Soto, 2012, pág. 149). En esta sección se revisan algunos estudios y cifras sobre movilidad urbana y género relativos a diversas ciudades latinoamericanas.

## 1. Uso del tiempo y movilidad

El tiempo es un recurso escaso, no acumulable, que se debe distribuir entre las distintas actividades que una persona lleva a cabo, por lo que puede constituir una potencial barrera de acceso a los beneficios y oportunidades de la ciudad (Hernández y Rossel, 2012). De esta forma, el costo temporal supone también un costo de oportunidad, relacionado con las actividades que no se podrían realizar (Hernández y Rossel, 2012), como, por ejemplo, buscar trabajo o mejorar las condiciones laborales. La importancia del estudio del uso del tiempo para reconocer las situaciones de desigualdad en la composición del trabajo (Aguirre y Ferrari, 2014) se reconoce desde fines de los años noventa<sup>2</sup>. Las Encuestas sobre Uso del Tiempo (EUT) contribuyen a enfrentar este desafío. En América Latina y el Caribe las EUT han respondido principalmente a las necesidades de información derivadas del análisis de género, en particular sobre el trabajo doméstico y de cuidado no remunerado. En la región, 19 países han llevado a cabo algún tipo de medición del uso del tiempo (CEPAL, 2017), que arrojaron cifras alarmantes, pero la integración de sus resultados en las políticas públicas es escasa (Marco, 2012).

El tiempo utilizado en transporte y movilidad es un aspecto que recién se está incorporando en algunas EUT. En general, se reconoce la necesidad de abordar esta dimensión (Villamizar, 2011; Araya, 2003; Aguirre y Ferrari, 2014), pero no como un indicador genérico (“tiempo destinado a traslado”) (Milosavljevic y Tacla, 2007), sino como una sección especial en la que se desglosen algunos indicadores con respecto al traslado. Estos incluyen, entre

---

<sup>2</sup> Cuba constituye una excepción, pues sus primeras mediciones del uso del tiempo se realizaron en 1985 y 1988. Esto la convierte en pionera de estos estudios en América Latina y el Caribe (Aguirre y Ferrari, 2014).

otros, “tiempo destinado a los desplazamientos entre el lugar de residencia y el lugar del trabajo remunerado”, “uso de distintos medios de transporte por mujeres y hombres según la finalidad de los desplazamientos”, “tipo de actividad que lo origina” y “traslados necesarios para realizar el trabajo doméstico” (Araya, 2003; Sánchez de Madariaga, 2009; Aguirre y Ferrari, 2014).

Si bien parte de esta demanda fue recientemente considerada en la elaboración de la Clasificación de Actividades de Uso del Tiempo para América Latina y el Caribe (CAUTAL), el uso de esta herramienta aún no se ha extendido en América Latina (CEPAL, 2016), por lo que los datos son muy escasos<sup>3</sup>. El documento elaborado para la División de Asuntos de Género de la CEPAL “Las encuestas sobre el uso del tiempo y trabajo no remunerado en América Latina y el Caribe. Caminos recorridos y desafíos hacia el futuro”, de Rosario Aguirre y Fernanda Ferrari (2014), incluye información sobre las actividades consideradas en las últimas mediciones del uso del tiempo, más allá del instrumento base utilizado. De acuerdo con esta nueva síntesis, solo en el Brasil, Costa Rica, México, el Uruguay y la República Bolivariana de Venezuela se incorporó efectivamente algún tipo de indicador de traslado. Entre ellos, solo en el Uruguay se diferencia entre el traslado por labores de cuidado (en este caso, llevar y recoger hijos o hijas) y otros (trabajo y gestiones) y en México entre el traslado al mercado y por trabajo o educación.

## 2. Patrones de movilidad

Según datos del Observatorio de Movilidad Urbana de la Corporación Andina de Fomento (CAF), expuestos en el documento “Violencia de género en el transporte público: una regulación pendiente” de Patricio Rozas y Liliana Salazar (2015), la cantidad de viajes por día en el sistema de transporte público de varias ciudades latinoamericanas duplica con creces la cantidad de viajes por día realizados por las personas que emplean algún medio de transporte individual motorizado y refleja la importancia que tiene el sistema de transporte público en la región.

### a) Modos de traslado

Si bien no hay diferencias muy significativas en lo que se refiere al sexo de las personas que utilizan el transporte público, es importante señalar que generalmente las mujeres representan más del 50% de los usuarios, una situación particularmente evidente en Santiago y Ciudad de México (Rozas y Salazar, 2015). Esto refleja su mayor dependencia del transporte público, que también se observa en Europa y los Estados Unidos (Zucchini, 2015).

---

<sup>3</sup> Cabe señalar que en la Clasificación de Actividades de Uso del Tiempo para América Latina y el Caribe (CAUTAL) el traslado no aparece como una sección especial, sino que forma parte de las secciones trabajo, compras y cuidado de dependientes (CEPAL, 2016).

Asimismo, los desplazamientos femeninos se apoyan mucho más en el uso de la bicicleta o en la circulación peatonal que en el uso de vehículos personales.

Los datos relativos a los hombres, por el contrario, expresan una realidad diferente. Cuando hay un automóvil en el hogar, es utilizado principalmente por los hombres, que adquieren una mayor independencia al contar en más ocasiones con un medio de transporte personal. En el caso de las mujeres se registra un acceso dispar, pues la presencia de un automóvil en el hogar no afecta su tiempo de viaje (Peralta, Mehndiratta y Ochoa, 2014). En otros estudios se muestra que las mujeres suelen ir como acompañantes en viajes de baja frecuencia (Estela, 2012) o bien lo utilizan ocasionalmente para trasladar a personas dependientes, en particular niños y niñas o personas enfermas. En este sentido, la presencia de un automóvil en el hogar no alivia la sobrecarga de tareas de las mujeres ni mejora su tiempo de viaje, pues no necesariamente se utiliza para los desplazamientos por cuidados. Un estudio realizado en Buenos Aires (Peralta, Mehndiratta y Ochoa, 2014) revela que las tasas de velocidad de las mujeres se vuelven más comparables a las de los hombres solo con la adquisición de un segundo automóvil.

Por otra parte, dada la multiplicidad de obligaciones y responsabilidades con las que tienen que lidiar las mujeres, sus recorridos y combinaciones son más complejos que los efectuados por los hombres, quienes suelen realizar desplazamientos directos (hogar-lugar de trabajo) y de mayor extensión (destinos alejados del hogar) (BID, 2013). Las mujeres realizan recorridos combinados porque aprovechan el viaje para la concreción de otras actividades, como ir al supermercado, comprar medicamentos, realizar trámites y pasar a buscar a los hijos, entre otras tareas asociadas al papel de madres y esposas (Estela, 2012). Su movilidad es mucho más compleja, en tanto tienen menos acceso a vehículos particulares, encadenan más viajes, se trasladan por motivos diferentes, recorren distancias más cortas —generalmente con compras o coches de bebés— y hacen muchos viajes acompañadas de otras personas que carecen de autonomía personal (Segovia, 2016). Sus desplazamientos no alcanzan una gran extensión, lo que refleja una cierta constricción espacial en torno al hogar. Cabe señalar que estos hallazgos no son exclusivos para la región, sino que concuerdan con los patrones de movilidad observados en Europa y los Estados Unidos (Zucchini, 2015). Esta diferenciación no ocurre exclusivamente en las grandes ciudades latinoamericanas, sino que es una realidad que se ajusta a distintas escalas, como se puede apreciar en el estudio de Estela (2012) sobre el Municipio de General Pueyrredón (Buenos Aires, Argentina).

Este patrón de movilidad influye directamente en la relación con el transporte público, porque de este depende la concreción de una serie de objetivos que apuntan tanto al bienestar de las mujeres como del hogar. Por otra parte, esta forma de trasladarse incide negativamente en la autonomía de las mujeres, pues su movilidad está constreñida por su interdependencia

con las diversas necesidades del hogar, los horarios de los servicios públicos, los recorridos del transporte público y por su menor acceso al transporte privado (Segovia, 2016).

### **b) Tiempos de traslado**

Según la Encuesta de Movilidad Domiciliaria realizada en Buenos Aires en 2009, los tiempos de traslado no presentan una gran variación según el sexo: las mujeres demoran en promedio 33,23 minutos por viaje, mientras que los hombres 36,91 (Peralta, Mehndiratta y Ochoa, 2014). No obstante, los resultados varían notablemente si se consideran los medios de transporte utilizados, las distancias recorridas y la velocidad de traslado.

Según ese mismo estudio, en un tiempo de viaje similar, los hombres recorren una distancia más amplia que las mujeres (6,72 km y 4,77 km, respectivamente), a una velocidad un 26,8% mayor (10,93 km/h en comparación con 8,62 km/h, respectivamente). Estas diferencias se mantienen al considerar la presencia de niños o niñas. Con respecto al horario de los viajes, las mujeres desocupadas son las que registran una mayor movilidad durante el día, particularmente a mediodía, que es cuando se realiza la mayoría de los desplazamientos relacionados con el cuidado (compra de artículos para el hogar, ir a buscar a los niños, visitas sociales, entre otros). Paradójicamente, es también a esas horas cuando hay una frecuencia limitada de transporte público (Peralta, Mehndiratta y Ochoa, 2014).

Esto es algo crítico porque cuando las mujeres tienen acceso a un automóvil, lo que raramente ocurre, su velocidad de viaje aumenta en 5,76 km/h, lo que indica que en la misma cantidad de tiempo podrían acceder a más oportunidades de empleo (Peralta, Mehndiratta y Ochoa, 2014, pág. 5). Estos datos muestran que una movilidad más extendida y compleja supone necesariamente una mayor inversión de tiempo, dado que no solo se recorren mayores distancias y se destina una mayor cantidad de tiempo a la ejecución de cada actividad, sino que muchas de las secuencias de actividades no son lineales ni están ordenadas en el espacio (Hernández y Rossel, 2012). Una mala planificación puede tener un elevado costo temporal, además del costo de oportunidad que implica.

### **c) Actividades y propósitos**

En general, las investigaciones muestran que quienes más ocupan el transporte público son empleados y estudiantes, predominantemente mujeres. Para las mujeres y los hombres ocupados el principal motivo de desplazamiento es el trabajo. En la composición del resto de los motivos se observa una aparente gran diversidad, en la cual —de manera coherente con la caracterización de los usuarios— prima el estudio. Sin embargo, al analizar esos motivos con más detalle, resulta evidente que gran parte de ellos se vincula con las actividades de cuidado.

Los estudios realizados en España por Sánchez de Madariaga (2009) son clarificadores al respecto. En un primer análisis, se muestra que el principal motivo es el trabajo, seguido por el estudio. Sin embargo, al agrupar todos los motivos que están relacionados con el cuidado dentro de cada categoría, estos corresponden al 25% de los viajes en transporte público, un porcentaje que supera con creces a los viajes por estudio. Uno de los aspectos innovadores de este estudio es que muestra la poca pertinencia de ciertas encuestas para evaluar el peso real de los desplazamientos realizados por motivos de cuidado, al no contar con una categoría especial para esto. A simple vista, el tercer motivo más recurrente son las compras, pero resulta que dos tercios de estas se realizan por motivos de cuidado.

En consecuencia, al aplicar un modelo de encuesta origen-destino tradicional se vuelve invisible esta labor, lo que coincide con el escaso reconocimiento que la sociedad otorga a las actividades de cuidado (Comas-d'Argemir, 2016). Un ejemplo de esto es la encuesta realizada en diciembre de 2016 por el Observatorio del Transporte Público de Santiago de Libertad y Desarrollo, que entre los motivos del traslado distingue solo "trabajo", "estudio", "diligencias" y "otros". En otra encuesta, también sobre los motivos de viaje en Santiago (CADEM, 2013, en Rozas y Salazar 2015), se diversifican los motivos, pero no se evalúa el peso del cuidado en ellos ("ir al trabajo", "estudiar", "trámites", "esparcimiento", "hijos al colegio", "otros"). Esto cobra aún más importancia si se considera que más de la mitad de los usuarios del transporte público son mujeres.

### **3. Limitaciones a la movilidad cotidiana urbana**

La accesibilidad es uno de los principales aspectos de la exclusión social en la ciudad. Cuando se reconocen problemas de acceso, las intervenciones urbanas apuntan a aumentar la frecuencia del transporte público como una forma de solucionar el problema, pero no se considera otro tipo de barreras que pueden estar actuando como obstáculos (Jirón y Mansilla, 2013). A continuación, se detallan las principales barreras que emergieron de los estudios analizados, sobre la base del sistema de clasificación propuesto por Jirón y Mansilla (2013).

#### **a) Financieras**

Este tipo de limitaciones se relaciona con los costos asociados a los distintos medios de transporte (pasaje, peaje, estacionamiento, entre otros). La tenencia de un automóvil es un claro ejemplo, pues su adquisición, mantenimiento y funcionamiento requieren bastante dinero. El costo de las tarifas de pasajes es otro ejemplo clave. En Santiago, el gasto en que incurren las personas por pasaje ha aumentado casi un 70% desde 2006, lo que se relaciona directamente con el progresivo aumento en el valor de las tarifas (Libertad y Desarrollo, 2016). Frente a esto, el sistema de transporte

ha optado por no cobrar los dos primeros trasbordos realizados dentro de los primeros 120 minutos del cobro inicial, medida que sin duda ha reducido en parte la barrera financiera. Muchos usuarios han optado por la evasión del pago, situación cuyas razones requieren un análisis más profundo. Sin duda, que los medios de transporte sean costosos o no depende en gran medida de la situación económica de los usuarios.

### **b) Físico-espaciales**

Las barreras físicas pueden estar relacionadas con la distancia recorrida, la localización de las actividades, las características físicas de los espacios con los que se interactúa (calles, aceras, paradas de autobuses, autobuses, metros, andenes, caminos para bicicletas o parques) o con la facilidad de orientación que ofrece el espacio, entre otros. Algunos ejemplos de este tipo de barreras son las calles en mal estado, la falta de veredas, los anegamientos, las ciclovías sobre espacios peatonales, los pasillos muy angostos del transporte público, la ausencia de rampas en los autobuses públicos, las estaciones de metro sin escaleras mecánicas o ascensores, la falta de iluminación, el exceso de follaje, y las calles estrechas y sin salida. Sin duda, este tipo de situaciones puede afectar a todas las personas, pero hay que recalcar que son las mujeres las que más dependen del transporte público y de medios no motorizados (bicicleta y caminata) y que generalmente se movilizan con bultos, compras, coches y niños y niñas, de manera que los efectos negativos de estas barreras son más notorios para ellas. Las personas dependientes también se encuentran entre los principales afectados.

### **c) Organizacionales**

Estas limitaciones están relacionadas con las múltiples actividades que se llevan a cabo regularmente para coordinar la vida diaria (compras, asistencia a lugares de provisión de servicios básicos como salud y educación, pago de cuentas, acceso al lugar de trabajo, entre otras), que suponen un costo de oportunidad y requieren una adecuada gestión del tiempo. En la mayoría de las grandes ciudades de la región, los sistemas de transporte están pensados en función de un usuario medio, que es el trabajador que realiza viajes de ida al trabajo y vuelta al hogar, y prevén horas de máxima frecuencia sobre la base de los horarios laborales (Segovia, 2016; Peralta, Mehndiratta y Ochoa, 2014). Esta planificación afecta a las mujeres y sus desplazamientos de manera significativa, pues ellas representan más de la mitad de los usuarios y dependen mucho más del transporte público, debido a la mayor cantidad de viajes que realizan en distintos momentos del día hacia destinos que no siempre coinciden con sus lugares de trabajo. Por otra parte, la mera existencia de infraestructura de servicios no necesariamente satisface las necesidades de las personas, que tienen que poder acceder a ellos de forma oportuna (Hernández y Rossel, 2012; Gutiérrez 2009 y 2010).

En este contexto, es necesario considerar la flexibilidad temporal diferencial que existe entre las mismas mujeres. Las mujeres con más ingresos cuentan con un margen mayor para ausentarse de sus trabajos, sin que eso perjudique su situación laboral ni su seguridad económica. En cambio, estos márgenes son muchos más reducidos en la categoría socioocupacional de las mujeres de los sectores más populares (sector de servicios, servicios domésticos o personales) (Hernández y Rossel, 2012).

#### **d) Temporales**

Las barreras temporales se refieren a la forma en que el día, la noche, las estaciones, los horarios de los servicios y la duración de los viajes afectan las decisiones sobre la movilidad. Como se observó anteriormente, la duración de los viajes es una importante barrera que restringe la accesibilidad de las mujeres (Peralta, Mehndiratta y Ochoa, 2014). Las ventanas temporales en que se ofrecen los servicios no siempre están en sintonía con la disponibilidad temporal de las personas. Al requerir tiempo para la realización de las actividades, muchas mujeres optan por asistir a infraestructuras más cercanas a su hogar, pero claramente se sustituyen unos costos por otros, pues la opción más cercana no siempre reúne las condiciones óptimas. Por lo general, la realización de estos trámites lleva todo un día, lo que resulta más complejo para las mujeres de bajos ingresos que no cuentan con flexibilidad laboral (Hernández y Rossel, 2012).

#### **e) De habilidad**

Las limitaciones relacionadas con la habilidad hacen referencia a las capacidades que tienen las personas para desplazarse en formas específicas, por ejemplo, saber conducir o poseer una licencia de conducir, ser capaz de cambiar neumáticos, saber cómo conducir una bicicleta, ser capaz de reparar una bicicleta o sentirse cómodo conduciendo una motocicleta. En Santiago, los estudios indican que las mujeres declaran un mayor grado de dificultad para desplazarse (independientemente de los medios de transporte), en particular si se trata de trasladarse fuera de la comuna (Segovia, 2016). Una situación parecida se observa en la Argentina, donde se registra una mayor movilidad de las mujeres hacia las oficinas centrales, mientras que los hombres aprovechan más las oficinas localizadas en áreas más periféricas. En este sentido, el conocimiento constituye un capital clave para la mayor eficiencia en la realización de tareas (Estela, 2012).

#### **f) Tecnológicas**

Las barreras de tipo tecnológico se relacionan con la posibilidad y capacidad de utilizar la tecnología, así como la disponibilidad de esta para ampliar o facilitar los viajes o sustituir la necesidad de realizar viajes físicos mediante el uso de Internet o teléfonos móviles, entre otros. El acceso a las

tecnologías de la información y las comunicaciones (TIC) es una de las barreras más importantes a nivel de estrato socioeconómico. En primer lugar, no todos cuentan con computadoras, acceso a Internet, teléfonos móviles inteligentes u otros medios similares. Asimismo, la disponibilidad de estas tecnologías no es suficiente para su uso efectivo, pues los usuarios deben apropiarse de ellas. Dicha apropiación se refiere tanto al dominio de las herramientas como al conocimiento de la información que se puede obtener a través de ellas. Como puede suponerse, en ambas variables se observan niveles más altos para los sectores con mayores ingresos (Hernández y Rossel, 2012). Esta situación es de particular importancia al estudiar la movilidad del cuidado, ya que la telefonía móvil en particular permite la copresencia y la supervisión de tareas de cuidado delegadas a terceros, especialmente importante en el caso de las mujeres migrantes.

### **g) Corporales y emocionales: inseguridad, violencia y acoso**

Otra barrera importante tiene que ver con situaciones de peligro e inseguridad, que se construyen, en principio, por la confrontación entre lo vivido y lo que se experimenta a diario (Estela, 2012). En esto existe una gran diferencia entre hombres y mujeres, pues la violencia y el miedo que cada uno experimenta son claramente distinguibles (Soto, 2012) y son estas últimas las que manifiestan en mayor medida sensaciones de peligro o inseguridad en el espacio público, principalmente derivadas de experiencias de acoso y abuso sexual.

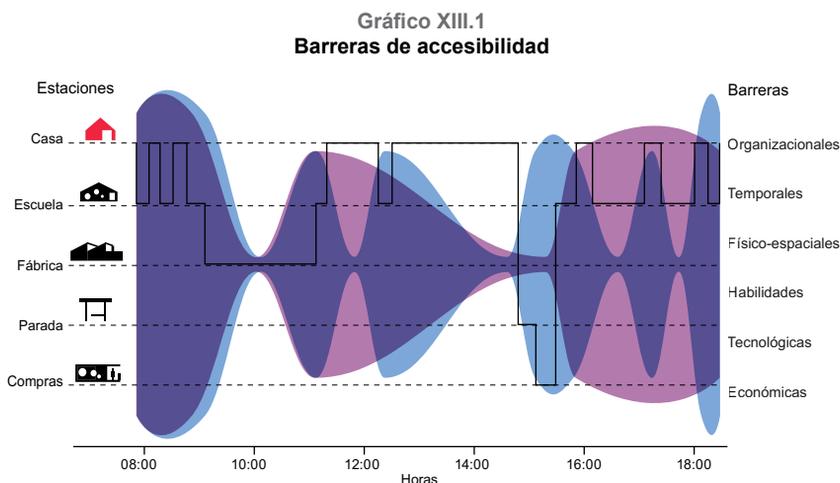
Un estudio realizado en Managua en 2015 por el Observatorio Contra el Acoso Callejero Nicaragua da cuenta de estas diferencias y de la importancia del espacio público en la percepción de seguridad de las mujeres (que afecta, en consecuencia, las decisiones sobre movilidad que estas toman). Un 96,6% de las encuestadas afirma haberse sentido acosada en la calle, un 89% en las estaciones de autobuses y un 88% en el transporte público, pero lo más alarmante es que el 40% de las encuestadas afirma que siempre se siente acosada, tanto en las estaciones de autobuses como en el transporte público. Estas cifras contrastan con lo que ocurre en espacios semipúblicos como restaurantes, centros comerciales y gimnasios, donde más del 60% de las encuestadas afirma que nunca ha vivido situaciones de acoso. Esta encuesta no solo revela la importancia de los espacios públicos en la percepción de seguridad de las mujeres, sino también la importancia real que han tenido en las experiencias fuertes de acoso callejero (que incluye roces, acercamiento, persecución, exhibicionismo, manoseos, entre otras cosas), pues un 20% de estas experiencias ha ocurrido en el transporte público o las estaciones de autobuses y un 53% en la calle.

Al menos seis de cada diez mujeres, y nueve de cada diez mujeres en los casos más extremos, han sufrido actos de abuso, acoso sexual o ambos en el espacio público en cuatro ciudades latinoamericanas (Santiago, Lima,

Bogotá y Ciudad de México). La agresión sexual es un problema que afecta principalmente a mujeres jóvenes y adolescentes, estudiantes y trabajadoras, de estratos medios y bajos, que usan diariamente el transporte público. Una barrera temporal ligada a esto es la creencia de que la mayoría de las agresiones se comete de noche, por lo que muchas mujeres restringen su movilidad nocturna o bien optan por otros medios de transporte. Sin embargo, los datos de una encuesta de Voces Research muestran todo lo contrario: la mayoría de las agresiones se produce entre las 18.00 y las 21.00 horas, horario que generalmente coincide con el regreso al hogar (Rozas y Salazar, 2015).

En su conjunto, estas prácticas “son pruebas evidentes por un lado de la demostración del dominio masculino en la calle y por otro, para las mujeres, de una percepción de amenaza y por lo tanto de sentirse no acogidas en el espacio público, en otras palabras, de ser ‘cuerpos fuera de lugar’” (Soto, 2012). No obstante, cabe señalar que los actos de agresión sexual no están tipificados en la legislación de la mayoría de los países latinoamericanos, de manera que su verificación no da lugar a la aplicación de sanciones (OCAC Chile, 2015).

Todas las barreras mencionadas ocurren muchas veces de manera simultánea, generando una suerte de espesura de accesibilidad (véase el gráfico XIII.1). En términos de planificación urbana, el reconocimiento de la complejidad de la movilidad interdependiente y del cuidado supone pensar en ciudades para la vida cotidiana (Greed, 2008), basadas en distancias cortas, uso de suelo mixto y múltiples centros. Esta estructura urbana puede reducir la necesidad de viajar y aumentar la accesibilidad, dando lugar a ciudades más sostenibles.



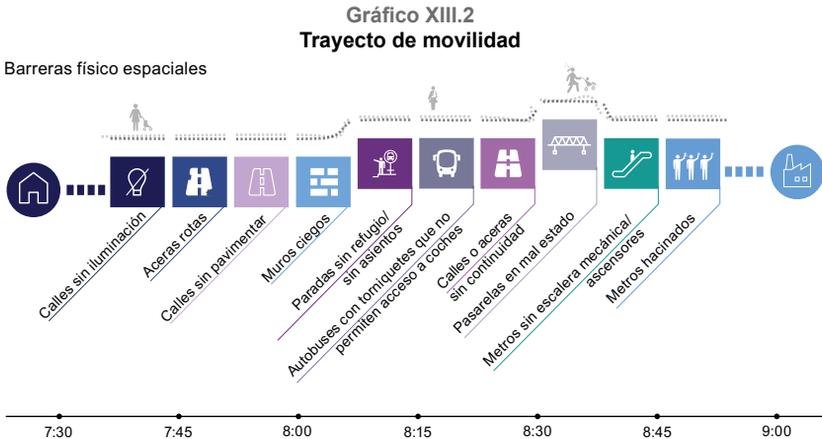
**Fuente:** P. Jirón y P. Mansilla, “Atravesando la espesura de la ciudad: vida cotidiana y barreras de accesibilidad de los habitantes de la periferia urbana de Santiago de Chile”, *Revista de Geografía Norte Grande*, N° 56, 2013.

## E. Respuesta de la política pública a la interdependencia y la movilidad del cuidado

Los elementos relevantes para la planificación urbana y del transporte se pueden observar de manera escalar, desde el cuerpo a la vivienda y el barrio a la ciudad. Sin embargo, en general, el cuidado y la movilidad se ven afectados por las experiencias multiscales que viven las personas. Al estar en constante movimiento, las personas unen o zurcen las diversas escalas territoriales, a partir de sus prácticas de movilidad (Jirón e Iturra, 2014). Para abordar las demandas de la ciudad actual se necesitan intervenciones de planificación urbana más efectivas y coordinadas. En esta sección se presentan algunos ejes que resultan vitales a la hora de considerar nuevas políticas públicas urbanas.

### 1. Diseño urbano y planificación urbana

Una de las principales herramientas para mejorar la interdependencia y el cuidado es el diseño urbano. Debido a la importancia de la caminata en la movilidad cotidiana —tanto para las personas que no se trasladan de otra manera como para los pasajeros intermodales para quienes la caminata forma parte del trayecto— existen elementos fundamentales que se deben tener en cuenta pero que usualmente no se consideran a la hora de elaborar políticas públicas y de transporte. Estos incluyen pavimentos, aceras y áreas de transición en mal estado, falta de iluminación, calles con muros ciegos, espacios residuales y esquinas sucias y peligrosas, por nombrar algunos. En el caso de las personas que además utilizan el transporte público, se añaden elementos como refugios en mal estado, pasarelas peligrosas y estaciones intermodales confusas e inhóspitas (véase el gráfico XIII.2).



Fuente: Elaboración propia.

En general, el diseño de estaciones, autobuses y vagones no está pensado para los usuarios que viajan acompañados, que llevan bolsas o coches de bebé. La construcción de plataformas de metros y estaciones de autobuses de tránsito rápido con andenes más anchos a los que se pueda acceder por ascensor o de vagones con puertas más amplias y mayor espacio para colocar coches o sillas de ruedas supone cambios sencillos pero que pueden hacer la diferencia en la decisión de tomar el transporte público o no.

Otros temas de planificación urbana se relacionan con la densificación y localización de las viviendas, los servicios y el equipamiento —incluidos los centros de salud, las escuelas y los lugares de comercio—, que pueden obligar a múltiples desplazamientos por la ciudad. Se requiere una visión de hábitat residencial que vincule las diversas infraestructuras urbanas con la vivienda, sobre todo considerando los altos niveles de densificación y regeneración urbana y el aumento en el uso del automóvil y del parque automotor en América Latina, que no se concilian con las condiciones urbanas actuales, que comprenden viviendas sin estacionamientos y calles y pasajes por donde los automóviles no pueden pasar.

Un tema de sumo interés para vincular la planificación urbana con la movilidad interdependiente y la movilidad del cuidado se relaciona con la nueva infraestructura y la existente, en particular autopistas, puentes e infraestructura de transporte en general.

## **2. Planificación del transporte**

En cuanto a la forma en que se planifica el transporte, resulta errado asumir que las personas siempre viajan solas, como se vio anteriormente. Esto significa que una de las preguntas fundamentales para comprender los patrones de transporte debería ser “¿con quién se viaja?”, pregunta que pocas veces se incluye en las encuestas de origen-destino o de uso del tiempo. Esto supone añadir el concepto de “movilidad del cuidado” (Sánchez de Madariaga, 2009) a la recolección y el procesamiento de datos, para responder mejor a las necesidades de los usuarios. El análisis más profundo de las diferencias entre los viajes de hombres y mujeres ha ayudado a comprender el concepto de “cadena de viaje” y sus consecuencias para el diseño de sistemas de transporte. Por ejemplo, para la tarificación en el transporte público se debe tener en cuenta que muchas mujeres suelen hacer viajes más cortos o en cadena (combinando diferentes medios de transporte e incluso desplazamientos a pie), que representan costos adicionales para ellas.

La frecuencia de los autobuses o metros se suele reducir en las horas no consideradas de punta (que coinciden con el horario laboral). Esto incrementa el tiempo de espera y afecta directamente a las mujeres, que son las que más utilizan el transporte público en ese momento del día. Fomentar medios

de transporte alternativos y seguros que complementen a los autobuses y metros podría ayudar a reducir los tiempos de viaje.

Entre las intervenciones relacionadas con el sistema de transporte público se requieren: horarios flexibles, coordinación adecuada del flujo de vehículos según la localización de los principales servicios, distancias cortas, sistema de recogido de personas, coordinación de recogida de niños, información al usuario, solución de problemas de congestión, diseño de autobuses que permita el acceso a coches de bebé y sillas de ruedas, solución de problemas de hacinamiento en el transporte público y capacitación de género a los conductores. Sin embargo, uno de los principales puntos se vincula con la seguridad y el acoso, aspectos que se detallan a continuación.

### **3. Intervenciones de políticas públicas para abordar el acoso y la seguridad en el transporte público**

Si bien desde hace varios años existen numerosas iniciativas para integrar a las mujeres en la toma de decisiones sobre el desarrollo y la organización de las ciudades —sobre todo en Europa—, su participación en estos temas sigue siendo excepcional (Zucchini, 2015). Esta situación debe cambiar con suma urgencia, si se piensa en lo social como algo que es simultánea e inherentemente espacial (Soto, 2012).

El Reino Unido es uno de los países que más ha avanzado al respecto. En 2004 se implementó el programa de largo alcance Women's Action Plan (plan de acción sobre la mujer) del Departamento de Transporte, con el cual se busca intervenir en todos los aspectos que entran en juego a la hora de abordar las desigualdades de género en el transporte. Este no solo comprende estudios de la movilidad de las mujeres, sino también un programa y una metodología específica, aplicables en otras ciudades (Zucchini, 2015).

A falta de un marco regulador mayor, en otras ciudades se ha optado por medidas de mediano y corto alcance que igualmente han contribuido a mejorar la movilidad y la experiencia urbana de las mujeres (Zucchini, 2015). Una de estas es la creación de consejos de mujeres en organismos encargados de transporte y urbanismo, que han contribuido a aumentar la participación femenina en la toma de decisiones y a dar visibilidad a problemas antes naturalizados o no considerados (por ejemplo, en Barcelona). También se han tomado medidas puntuales, como quitar matorrales de paradas para aumentar la visibilidad y eliminar túneles u otras vías de acceso poco iluminadas a las paradas (por ejemplo en Malmö, Suecia); implementar estacionamientos "rosa" iluminados y cercanos a la salida de los edificios; instaurar el sistema de paradas intermedias entre dos paradas en la noche y la madrugada (por ejemplo, en Kalmar, Suecia, y diversas ciudades canadienses como Toronto y Montreal); incorporar el sistema de "taxi rosa" exclusivo para mujeres (por

ejemplo en Bolzano, Italia; Beirut, Líbano; Nueva Delhi, India), entre otras. Muchas de estas medidas han ido acompañadas de instancias de capacitación, talleres, charlas, encuestas de seguimiento y grupos de discusión.

En los Estados Unidos, las iniciativas privadas son fundamentales y numerosas. La organización no gubernamental (ONG) RightRides for Women's Safety en Nueva York, que ofrece transporte nocturno gratis a mujeres y transexuales entre la noche del sábado y la madrugada del domingo, constituye un ejemplo. El programa funciona con voluntarios que usan automóviles donados (Zucchini, 2015).

A continuación, se revisan algunas experiencias de América Latina y el Caribe. Cabe señalar que, si bien no todos los países de la región cuentan con intervenciones originadas en las instituciones públicas, sí existen iniciativas de organizaciones no gubernamentales.

Es el caso del Observatorio Contra el Acoso Callejero (OCAC), una organización sin fines de lucro creada en Santiago de Chile en noviembre de 2013 y formada por un equipo multidisciplinario de profesionales, que se organizan en cinco áreas: comunicaciones, asesoría jurídica, estudios, articulación internacional e intervención (OCAC Chile, 2015). Actualmente existen seis nodos OCAC LatAm (ubicados en el Estado Plurinacional de Bolivia, Colombia, Costa Rica, Guatemala, Nicaragua y el Uruguay), que se articulan con otros organismos e iniciativas y forman una red latinoamericana de apoyo contra el acoso callejero. En Chile, OCAC ha realizado una serie de encuestas (2014 y 2015) e intervenciones públicas de gran recepción y visibilidad. Sin duda su mayor contribución fue impulsar el Proyecto de Ley de Respeto Callejero, que ingresó a la Cámara de Diputados a comienzos de 2015.

### **a) Bogotá**

Transmilenio, de propiedad estatal, ha implementado un plan piloto de transporte segregado para mujeres, que se aplica a las horas de menor afluencia. Además, desde 2013 se incorporaron 300 policías al transporte público. En conjunto con el programa regional “Ciudades sin violencia hacia las mujeres, ciudades seguras para todas y todos” del Fondo de Desarrollo de las Naciones Unidas para la Mujer (UNIFEM) se desarrolló el programa “Una Rosa no se Roza”, que fue implementado por Transmilenio. Este contó con Post It, Pop Man, tableros electrónicos y paletas informativas en las estaciones y los portales de mayor afluencia, además de presentaciones de colectivos de teatro.

Sin negar los aspectos positivos del programa, es necesario destacar que los mensajes de la campaña no defienden explícitamente el derecho de las mujeres a transitar libremente por el espacio público, sino que en general refuerzan la idea de que estas deben cuidar de sí mismas (autocuidado). Por

otra parte, se basan en una concepción machista del cuidado de la mujer: se la cuida porque es una rosa, una flor delicada, no un ser humano con los mismos derechos que los hombres. Considerando ambos aspectos, no es de extrañar que la mayoría de las medidas recaigan en el deber de la víctima de cuidarse para evitar agresiones.

### **b) Ciudad de México**

Ciudad de México es, sin duda, la ciudad latinoamericana que más ha avanzado en materia de acoso y seguridad en el transporte público. Hasta la fecha, se han implementado tres programas oficiales, dos de los cuales se han orientado a la segregación de las mujeres en transportes especiales. Es importante tener en cuenta que el éxito de estas medidas depende nuevamente del autocuidado de las mujeres, ya que son ellas las que deben usar un transporte especial. “Lo paradójico de esta medida que se supone a favor de las mujeres, es que estas mismas fórmulas de segregación por sexos son aplicadas en algunos países con posiciones políticas ultraconservadoras y sexistas” (Zucchini, 2015, pág. 159). Se trata de una medida que indica un alto nivel de conflicto social y violencia hacia las mujeres, por lo que más que una solución es una medida paliativa (Zucchini, 2015). En consecuencia, no se aborda el problema estructural, que es evidentemente mucho más complejo, ni se acoge a las víctimas de agresiones sexuales que no sean mujeres (el 62,8% de los hombres encuestados, muchos de los cuales pueden ser adolescentes, reconocieron haber sido objeto, a lo largo de su vida, de al menos una de las manifestaciones de la agresión sexual).

Es importante señalar que, aunque estas medidas no logren disminuir efectivamente la frecuencia de las agresiones sexuales, han contribuido a darles visibilidad y a la concientización de las mujeres, quienes aseguran sentirse más seguras gracias a estos programas (Rozas y Salazar, 2015). Por otra parte, también han generado un modelo de pasos a seguir con asesoría en distintos niveles.

### **c) Lima**

Las políticas y los programas desarrollados en Lima apuntan principalmente a crear conciencia en la población acerca del problema y la necesidad de validar el respeto mutuo. Una diferencia con respecto a las ciudades anteriores es que se ha buscado incidir específicamente en la población juvenil, por lo que se ha introducido la discusión del problema en las escuelas y centros educativos. Por otra parte, también se ha dirigido una campaña a los hombres para generar un cambio de mentalidad. Por último, otro elemento particular de Lima es la participación protagónica de las organizaciones no gubernamentales en la concepción y ejecución de las campañas (tanto organizaciones de la sociedad civil como entidades académicas).

## F. Conclusión

Hasta ahora, las políticas públicas con perspectiva de género han sido la excepción y no la norma y, en general, se han caracterizado por excluir la complejidad urbana, tanto en el sentido de accesibilidad como de diversidad de experiencias y otredades que conviven en la ciudad. En las nuevas políticas públicas las mujeres no deben considerarse solo como víctimas potenciales que deben ser constantemente protegidas sino, por el contrario, como sujetos autónomos que, con su presencia, enriquecen la vida urbana (Soto, 2012).

Las políticas públicas con perspectiva de género no se agotan en el transporte público. Existen otros temas pendientes en cuanto a la movilidad del cuidado y la interdependencia que también son fundamentales para el desarrollo pleno de las mujeres en los espacios urbanos. Estos tienen relación con la coordinación territorial de los sistemas educativo, de salud, laboral y comercial que, como se detalló en las secciones anteriores, se deben ajustar a las necesidades de la vida cotidiana.

Por otra parte, se debe comprender que, si bien la tendencia a la flexibilidad laboral en las economías latinoamericanas permite el trabajo a distancia o teletrabajo, el trabajo por turnos, los múltiples lugares de trabajo y el trabajo en movimiento (Jirón e Imilan 2015), a menudo este tipo de estrategias también genera precarización laboral. Por ese motivo, es necesario revisar las condiciones en que el trabajo flexible se lleva a cabo, no solo en el lugar de trabajo, sino en la forma en que se accede a él. En general, se deben contemplar formas de cuidado en todos los tipos de trabajo (flexibles o no) y reconocer la importancia de las tareas de cuidado que desempeñan hombres y mujeres en los aspectos relacionados con la movilidad.

## Bibliografía

- Aguirre, R. y F. Ferrari (2014), "Las encuestas sobre uso del tiempo y trabajo no remunerado en América Latina y el Caribe. Caminos recorridos y desafíos hacia el futuro", *serie Asuntos de Género*, N° 122 (LC/L.3678/Rev.1), Santiago, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).
- Araya, M. J. (2003), "Un acercamiento a las Encuestas sobre el Uso del Tiempo con orientación de género", *serie Mujer y Desarrollo*, N° 50 (LC/L.2022-P), Santiago, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).
- BID (Banco Interamericano de Desarrollo) (2013), *Guía para la integración de la perspectiva de género en los sistemas de transporte urbano que optimizan la movilidad*, Washington, D.C., noviembre.
- CADEM (2013), "Satisfacción con operadores del Transantiago, 2013" [en línea] [http://www.dtpm.cl/archivos/Satisfacción %20Operadores.pdf](http://www.dtpm.cl/archivos/Satisfacción%20Operadores.pdf).
- CAF (Corporación Andina de Fomento) (2011), *Desarrollo urbano y movilidad en América Latina*, Ciudad de Panamá.
- CEPAL (Comisión Económica para América Latina y el Caribe) (2017), *Panorama Social de América Latina 2016* (LC/PUB.2017/12-P), Santiago.
- \_\_\_\_\_(2016), "Clasificación de actividades de uso del tiempo para América Latina y el Caribe (CAUTAL)" (LC/W.679/Rev.1), Santiago.
- \_\_\_\_\_(2015), "Violencia de género en el transporte público", *serie Recursos Naturales e Infraestructura*, N° 172 (LC/L.4047), Santiago.
- Comas-d'Argemir, D. (2016), "Cuidados, género y ciudad en la gestión de la vida cotidiana" [en línea] [https://www.researchgate.net/publication/282913508\\_Cuidados\\_genero\\_y\\_ciudad\\_en\\_la\\_gestion\\_de\\_la\\_vida\\_cotidiana](https://www.researchgate.net/publication/282913508_Cuidados_genero_y_ciudad_en_la_gestion_de_la_vida_cotidiana).
- Estela, S. (2012), "Entre el aislamiento y la libertad. Prácticas de movilidad cotidiana y diferencias de género en el sudeste bonaerense (Argentina)", *Brazilian Geographical Journal: Geosciences and Humanities Research Medium*, vol. 3, N° 2, julio-diciembre.
- Gendered Innovations in Science Health & Medicine, Engineering and Environment (2017), "Transportation: Reconceptualizing Data Collection" [en línea] <http://genderedinnovations.stanford.edu/case-studies/transportation.html#tabs-2>.
- Gómez, J. (2016), "La relación entre movilidad y anclajes: análisis de caso en la comuna de Huechuraba", tesis, Santiago, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Chile.
- Greed, C. (2008), "Are we there yet? Women and transport revisited", *Gendered Mobilities*, T. P. Uteng y T. Cresswell (eds.), Londres, Ashgate [en línea] <http://eprints.uwe.ac.uk/24162>.
- Grieco, M. y R. Mcquaid (2012), "Editorial gender and transport: an editorial introduction", *Research in Transportation Economics*, vol. 34, N° 1, Amsterdam, Elsevier.
- Gutiérrez, A. (2010), "Movilidad, transporte y acceso: una renovación aplicada al ordenamiento territorial", *Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, vol. 14, N° 331.
- \_\_\_\_\_(2009), "Movilidad y acceso: embarazo y salud pública en la periferia de Buenos Aires. Resumen extendido", Buenos Aires, XV Congreso Latinoamericano de Transporte Público y Urbano (CLATPU).
- Hanson, S. (2010), "Gender and mobility: new approaches for informing sustainability", *Gender, Place and Culture: A Journal of Feminist Geography*, vol. 17, N° 1, Taylor & Francis.

- Hernández, D. y C. Rossel (2015), "Inequality and access to social services in Latin America: space-time constraints of child health checkups and prenatal care in Montevideo", *Journal of Transport Geography*, vol. 44, Amsterdam, Elsevier.
- \_\_\_\_\_(2012), "Tiempo urbano, acceso y desarrollo humano", *El Futuro en Foco. Cuadernos sobre Desarrollo Humano*, N° 1, Montevideo, Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD).
- Hodgson, F. (2012), "Escorting economies: networked journeys, household strategies and resistance", *Research in Transportation Economics*, vol. 34, N° 1, Amsterdam, Elsevier.
- Jirón, P. (2007) "Implicancias de género en las experiencias de movilidad cotidiana urbana en Santiago de Chile", *Revista Venezolana de Estudios de la Mujer*, vol. 12, N° 29, Caracas [en línea] [http://repositorio.uchile.cl/bitstream/handle/2250/117827/129314\\_C11\\_Jiron\\_Implicancias\\_de\\_genero.pdf?sequence=1](http://repositorio.uchile.cl/bitstream/handle/2250/117827/129314_C11_Jiron_Implicancias_de_genero.pdf?sequence=1).
- Jirón, P. y W. Imilan (2015), "Embodying flexibility: experiencing labour flexibility through urban daily mobility in Santiago de Chile", *Mobilities*, vol. 10, N° 1, Taylor & Francis.
- Jirón, P. y L. Iturra (2014), "Travelling the journey: understanding mobility trajectories by recreating research paths", *Researching and Representing Mobilities. Transdisciplinary Encounters*, L. Murray y S. Upstone, Londres, Palgrave Macmillan.
- Jirón, P. y S. Cortés (2011), "Mobile Relations, Mobile Shadows. Understanding Contemporary Urban Daily Living through Shadowing Techniques", documento presentado en el Taller Internacional "The Everyday Life of Multi-Local Families. Concepts, Methods and the Example of Post-Separation Families", Munich.
- Jirón, P. y P. Mansilla (2013), "Atravesando la espesura de la ciudad: vida cotidiana y barreras de accesibilidad de los habitantes de la periferia urbana de Santiago de Chile", *Revista de Geografía Norte Grande*, N° 56.
- Jirón, P. y D. Zunino (2017) "Dossier. Movilidad urbana y género: experiencias latinoamericanas", *Revista Transporte y Territorio*, N° 16 [en línea] <http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/rtt/article/view/3600/3295> [fecha de consulta: 23 de octubre de 2017].
- Kronlid, D. (2008), "Mobility as capability", *Gendered Mobilities*, T. P. Uteng y T. Cresswell (eds.), Aldershot, Ashgate.
- Law, R. (1999), "Beyond women and transport: towards new geographies of gender and daily mobility", *Progress in Human Geography*, vol. 23, N° 4, Sage.
- Libertad y Desarrollo (2016), "Observatorio del Transporte Público de Santiago LyD. A 10 años del Transantiago", Santiago [en línea] <http://lyd.org/wp-content/uploads/2017/01/ENCUESTA-TRANSANTIAGO-DICIEMBRE-2016.pdf>.
- McDowell, L. (1999), *Género, identidad y lugar. Un estudio de las geografías feministas*, Madrid, Ediciones Cátedra.
- Marco, F. (2012), "La utilización de las encuestas de uso del tiempo en las políticas públicas", *serie Mujer y Desarrollo*, N° 119 (LC/L.3557), Santiago, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).
- Milosavljevic, V. y O. Tacla (2007), "Incorporando un módulo de uso del tiempo en las encuestas de hogares: restricciones y potencialidades", *serie Mujer y Desarrollo*, N° 83 (LC/L.2709-P), Santiago, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).
- O'Brien, M., D. Jones y D. Sloan (2000), "Children's independent spatial mobility in the urban public realm", *Childhood*, vol. 7, N° 3, Sage.

- OCAC Chile (Observatorio Contra el Acoso Callejero Chile) (2015), “¿Está Chile dispuesto a sancionar el acoso callejero? Estudio de caracterización y opinión sobre el acoso sexual callejero y sus posibles sanciones”, Santiago [en línea] <http://www.ocac.cl/wp-content/uploads/2015/03/Informe-Encuesta-OCAC-2015.pdf>.
- OCAC Nicaragua (Observatorio Contra el Acoso Callejero Nicaragua) (2015), “Acoso callejero en la ciudad: aproximación descriptiva sobre el acoso callejero en el área urbana de Managua” [en línea] [https://www.ocac.cl/wp-content/uploads/2015/06/Informe-Acoso-Callejero-en-la-ciudad\\_OCAC-Nicaragua.pdf](https://www.ocac.cl/wp-content/uploads/2015/06/Informe-Acoso-Callejero-en-la-ciudad_OCAC-Nicaragua.pdf).
- Peralta, T., S. Mehndiratta y M. C. Ochoa (2014), “Gender, Travel and Job Access: evidence from Buenos Aires” [en línea] <http://siteresources.worldbank.org/INTURBANTRANSPORT/Resources/2014-Feb-5-Gender-and-Mobility.pdf>.
- Rozas, P. y L. Salazar (2015), “Violencia de género en el transporte público: una regulación pendiente”, *serie Recursos Naturales e Infraestructura*, N° 172 (LC/L.4047), Santiago, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).
- Sánchez de Madariaga, I. (2013), “Mobility of care: introducing new concepts in urban transport”, *Fair Shared Cities: The Impact of Gender Planning in Europe*, I. Sánchez Madariaga y M. Roberts (eds.), Routledge.
- \_\_\_\_\_(2009), “Vivienda, movilidad y urbanismo para la igualdad en la diversidad: ciudades, género y dependencia”, *Ciudad y Territorio: Estudios Territoriales*, N° 161-162.
- Segovia, O. (2016), “¿Quién cuida en la ciudad? Oportunidades y propuestas en la comuna de Santiago (Chile)”, *serie Asuntos de Género*, N° 132 (LC/L.4127), Santiago, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).
- Sheller, M. (2008), “Gendered mobilities: epilogue”, *Gendered Mobilities*, T. Cresswell y T. P. Uteng, Aldershot (eds.), Ashgate.
- Soto, P. (2012), “El miedo de las mujeres a la violencia en la Ciudad de México. Una cuestión de justicia especial”, *Revista INVI*, vol. 27, N° 75, Santiago.
- Uteng, T. (2011), “Gender and mobility in the developing world”, *World Development Report 2012*, Washington, D.C., Banco Mundial.
- Villamizar, M. E. (2011), “Uso del tiempo de mujeres y hombre en Colombia. Midiendo la inequidad”, *serie Mujer y Desarrollo*, N° 107 (LC/L.3298-P), Santiago, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).
- Walsh, M. (2009), “Gender and travel: mobilizing new perspectives on the past”, *Gendered Journeys, Mobile Emotions*, G. Letherby y G. Reynolds (eds.), Routledge.
- Zucchini, E. (2015), “Género y transporte: análisis de la movilidad del cuidado como punto de partida para construir una base de conocimiento más amplia de los patrones de movilidad. El caso de Madrid”, tesis, Madrid, Universidad Politécnica de Madrid.