

Diciembre 2021 | Tesis final Maestría en Economía Urbana

MOVILIDAD Y DESIGUALDAD GÉNERO-ECONÓMICA

¿Cómo se diferencia la brecha de género en los patrones de movilidad entre las mujeres de altos ingresos y las de bajos ingresos en el área de Recoleta y Retiro en la última década?

Autora: Mara Belén Vilariño
Director: Antonio Vazquez Brust

Resumen

La igualdad entre la mujer y el hombre es un objetivo fundamental para una ciudad equitativa, inclusiva y sostenible. Un pilar fundamental para lograr la democratización del derecho a la ciudad en este sentido es la planificación de la movilidad y el transporte con una perspectiva de género. Esto incluye conocer los patrones de movilidad actuales desagregados por género para poder realizar inversiones asertivas en políticas que subsanen la disparidad imperante.

Al respecto, en los últimos años se ha progresado en gran medida en la existencia de estudios, investigaciones y censos sobre los patrones de movilidad y uso del espacio público de las mujeres. Sin embargo, estos estudios en general arrojan resultados de una mujer *promedio* y aún no contempla las especificidades que se derivan de un componente socioeconómico. Esto genera un sesgo de suma importancia dado que las mujeres no tienen asignados los mismos roles de género, ni tampoco se encuentran con las mismas limitaciones de movilidad en todos los estratos sociales. ¿Acaso se mueven igual las mujeres ricas que las pobres, incluso cuando comparten la misma área geográfica?

Con el objetivo de disminuir dicha omisión socioeconómica dentro de la problemática del género, este trabajo comienza con una introducción teórica al tema y luego realiza un análisis cuantitativo que visibiliza la brecha de género en los patrones de movilidad de dos grupos de población que viven en el mismo área geográfica -Recoleta y Retiro- pero pertenecen a clases sociales en extremo polarizadas. Se intenta demostrar de esta manera la desigualdad de género agravada por la situación socioeconómica, es decir, la desigualdad “*género-económica*”.

Para el análisis cuantitativo se toman los datos de encuestas de movilidad ya existentes sobre el área de estudio y se hallan como resultado -de manera separada para cada grupo poblacional- las brechas de género sobre las siguientes variables: cantidad, motivo, modo, horario y duración de viajes. Se presentan los principales hallazgos, se comparan los resultados reflexionando sobre las diferencias en las brechas encontradas y se trazan potenciales implicaciones prácticas y líneas de investigación futura.

Palabras clave: género, pobreza, desigualdad, movilidad, transporte

Abstract

Equality between women and men is vital for an equitable, inclusive and sustainable city. To achieve this goal, it is necessary to undertake mobility planning with a gender perspective. This includes looking into current mobility patterns disaggregated by gender so that assertive investments in policies which address the prevailing disparity can be taken.

In this regard, in recent years a lot of research, studies and surveys on mobility patterns and use of public space by women have been developed. However, these studies generally do not consider socio-economic variables. This is a critical omission as women and men are not expected to accomplish the same gender-based norms and roles -and do not have the same mobility constraints either- in all social classes. Does a high-income woman have the same mobility patterns than a low-income one even when they live in the same area?

With the aim of diminishing this economic input within the gender issue, this work begins with an introduction to the subject and then carries out a quantitative analysis. The latter, shows the gender gap in the mobility patterns of two groups of people who live in the same area -Recoleta and Retiro- but belong to polarized social classes. Therefore, how poverty increases gender inequality in mobility in this area can be addressed as the “*gender-economic*” gap.

The quantitative analysis takes existing databases in order to target the following variables of mobility patterns: the amount, purpose, mode, duration and time of travel. The main findings are presented, the results for both groups are compared showing the differences found and future lines of research are outlined.

Key words: gender, poverty, inequality, mobility, transport

Índice de contenidos

Resumen	1
Abstract	2
Índice de contenidos	3
Glosario	6
Introducción	8
Planteamiento del problema	10
Pregunta	10
Hipótesis	10
Objetivo general	10
Objetivos específicos	10
Estructura del trabajo	11
Sección 1: Marco teórico	12
1.1 Desigualdad <i>género-económica</i>	12
1.2 ¿Qué se entiende por inequidad de género?	12
1.2.1 Económica	13
Discriminación laboral	14
• Participación en el mercado laboral	15
• Paredes de cristal: en qué rubros trabajan los hombres y mujeres	16
• Techos de cristal: qué lugar ocupan en el organigrama	17
• Brecha salarial	17
Empleo no remunerado: las tareas de cuidado	18
1.2.2 Política	20
Representación política	20
Participación comunitaria y acceso a la información	21
1.2.1 Urbanística	22
1.3 Movilidad: ¿Qué implicancia tiene el género en la movilidad?	25
	3

1.3.1 Cantidad y Motivo: la Movilidad del cuidado	26
1.3.2 Modo	28
1.3.3 Duración	29
1.3.4 Percepción de la seguridad	30
1.3.5 Resumen	32
1.4 Desigualdad socioeconómica: ¿Qué relación tiene con el género y la movilidad? La movilidad <i>género-económica</i>	33
1.4.2 Monoparentalidad: jefas de hogar	33
1.4.3 “¿Quién limpia la casa de la limpiadora?”: el progresismo es un lujo de clase	34
1.4.4 Desigualdad de género-económica y movilidad	36
Accesibilidad	36
Modo	37
Asequibilidad	39
Inseguridad	39
1.5 Marco legal e institucional	41
1.5.1 Internacional de implicancia nacional	41
1.5.2 Nacional y local	43
Sección 2: Caso de estudio: relacionando movilidad, género y componente socioeconómico; ¿cómo se mueven las mujeres en comparación con los hombres en Recoleta y Retiro según su nivel socio-económico? (Trama regular vs. Barrio 31)	47
2.1 Metodología	47
2.1.1 Descripción de las bases de datos	48
2.1.2 Limitaciones	49
2.2 Caracterización del área	49
2.2.1 Introducción: la movilidad en la Ciudad de Buenos Aires	49
2.2.2 Área de análisis: Recoleta y Retiro	50
Trama regular de Recoleta y Retiro	52
Accesibilidad	52

Composición socioeconómica de la población	54
Barrio 31	56
Accesibilidad	56
Composición socioeconómica de la población	58
2.3 Hallazgos/desarrollo: Análisis de movilidad desagregada por género	59
2.3.1 Cantidad	59
2.3.2 Motivo	61
2.3.3 Modo	63
2.3.4 Duración	66
2.3.5 Horario	70
Sección 3: Conclusiones, recomendaciones y reflexiones finales	72
3.1 Conclusiones	72
3.2 Recomendaciones de políticas públicas aplicables y futuras líneas de investigación	73
3.2.1 Cambio cultural	73
3.2.2 Datos	73
3.2.3 Movilidad	74
3.2.4 Seguridad	75
3.2.5 Asequibilidad	77
3.3 Reflexiones finales: la urgencia del empoderamiento político de la clase baja	77
Bibliografía	79

Glosario

Accesibilidad: facilidad con la que cada persona puede acceder -en términos de movilidad- a los bienes y servicios como el empleo, la salud, la educación, la recreación, entre otros (Gomide, Leite, & Rebelo, 2005)

Autonomía: es la capacidad -en todos los ámbitos como por ejemplo el físico y el económico- para elegir de manera libre las condiciones que afectan al desarrollo de sus vidas (Ministerio de la Mujer, 2019).

Barreras al transporte: condicionamientos que desmotivan o complican el uso de un modo de transporte. Algunas de ellas, por ejemplo, son seguridad, previsibilidad, comodidad, confiabilidad y asequibilidad.

Clase o estrato: grupo de individuos dentro de una sociedad que comparten y están definidos por su rol en el sistema de producción y la riqueza que poseen. Clase/estrato baja/o se refiere a los grupos de menores ingresos mientras que alta/o a los de mayores ingresos.

Cuidado: concierne a todo lo material e intangible necesario para el desarrollo de las personas, tanto desde la salud, la vivienda, la educación y lo afectivo. Incluye las tareas de cuidado propio como de personas ajenas dependiente o no dependientes (Batthyány, 2014)

Desigualdad económica: diferencia existente entre las personas en cuanto a la renta, la riqueza o el bienestar económicos.

Equidad: es el escenario en el que todas las personas, más allá de su edad, raza, estrato social, género o capacidades mentales o físicas, puedan tener el mismo acceso y los mismos beneficios, ya sean éstos percibidos o reales. Para ello, son necesarias medidas específicas de compensación y equilibrio de los beneficios y perjuicios para cada grupo (Allen, Cárdenas, Pereyra, & Sagaris, 2018).

Género: son las percepciones de identidad basadas en los estereotipos de comportamiento, deberes sociales y relaciones entre hombres y mujeres establecidas culturalmente por la comunidad. Se discrimina del concepto de “sexo”, el cual se basa en condiciones biológicas, fisiológicas y genéticas innatas (Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit, 2013). En los casos en los que este documento menciona “sexo” es porque refiere a las fuentes de datos secundarias, cuyas variables están estructuradas de dicha manera.

Monoparentalidad: fenómeno que consiste en que el grupo familiar esté compuesto por un único progenitor (madre o padre) y los hijos. En general son las madres quienes quedan a cargo de hogares monoparentales, por lo que es un punto trascendental de la desigualdad de género.

Patrones de movilidad: comportamientos y elecciones de los usuarios en relación a los viajes que realizan para la reproducción diaria y las características de los mismos. Por ejemplo, cantidad de viajes, reparto modal, duración del viaje, motivos del viaje, horarios, costos, destinos, entre otros.

Introducción

La igualdad entre la mujer y el hombre para el pleno ejercicio de derechos y libertades fundamentales es una temática que concierne a los derechos humanos, contemplada en la Declaración Universal de los Derechos Humanos de la ONU y ratificada más tarde por la Constitución Nacional Argentina.

Desde el urbanismo, se debe entender que las ciudades fueron históricamente planificadas respondiendo a un criterio funcionalista-productivo y enfocado a la rentabilidad económica, propio y exclusivo de la actividad masculina de aquel entonces. En la contraparte, la mujer se encontraba abocada a la vida privada y la labor doméstica, por lo que sus necesidades no fueron contempladas en el diseño urbano. Si bien en los últimos 50 años y en mayor medida en los países occidentalizados la mujer ya ha conquistado muchos de los espacios que eran en la antigüedad de exclusividad masculina, las ciudades aún conservan esta herencia patriarcal, dejando sin resolver necesidades específicas de la mujer y limitando así el pleno goce de todos sus derechos.

Un pilar fundamental para zanjar dicha desigualdad en el acceso al derecho a la ciudad entre hombres y mujeres es la promoción de una movilidad con perspectiva de género. En esta línea, el primer paso para impulsar una política de movilidad inclusiva y efectiva es relevar y analizar los patrones de conducta de las personas en este ámbito de manera desagregada por género, identificando así las posibilidades y limitaciones existentes.

Al respecto, en los últimos años se ha progresado de manera notoria en la producción de estudios, investigaciones y censos sobre los patrones de movilidad y uso del espacio público de las mujeres. En particular, el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires (GCBA) trazó un considerable avance al visibilizar en el Plan de Género y Movilidad las profundas brechas de género asociadas. Sin embargo, este estudio arroja resultados de una mujer *promedio* y aún no contempla las especificidades que se derivan de un componente socioeconómico. Esto genera un sesgo de suma importancia dado que las mujeres no tienen asignados los mismos roles de género, ni tampoco se encuentran con las mismas limitaciones de movilidad, en todos los estratos sociales. ¿Acaso se mueve igual la mujer que vive en la trama regular que la del Barrio 31, aun cuando comparten el área geográfica de Recoleta y Retiro?¹

¹ En el apartado 2.2.2 *Área de análisis: Recoleta y Retiro* se describen las características de los grupos socioeconómicos que habitan estas áreas.

La única forma de que una política de género sea equitativa en términos reales es avanzar en detrimento de los sujetos neutros y contemplar la diversidad de los grupos socioeconómicos. Teniendo en cuenta este punto, este trabajo propone incluir este parámetro. Se visibiliza y compara la brecha de género en la movilidad entre dos grupos de población que viven en la misma área, pero pertenecen a clases sociales en extremo polarizadas: la comunidad perteneciente a la trama regular de Recoleta y Retiro vs. la del Barrio 31 (ver Figura 1). Se busca mostrar de esta manera la desigualdad de género en la movilidad agravada por la situación socioeconómica, es decir, la desigualdad *género-económica* en la movilidad.

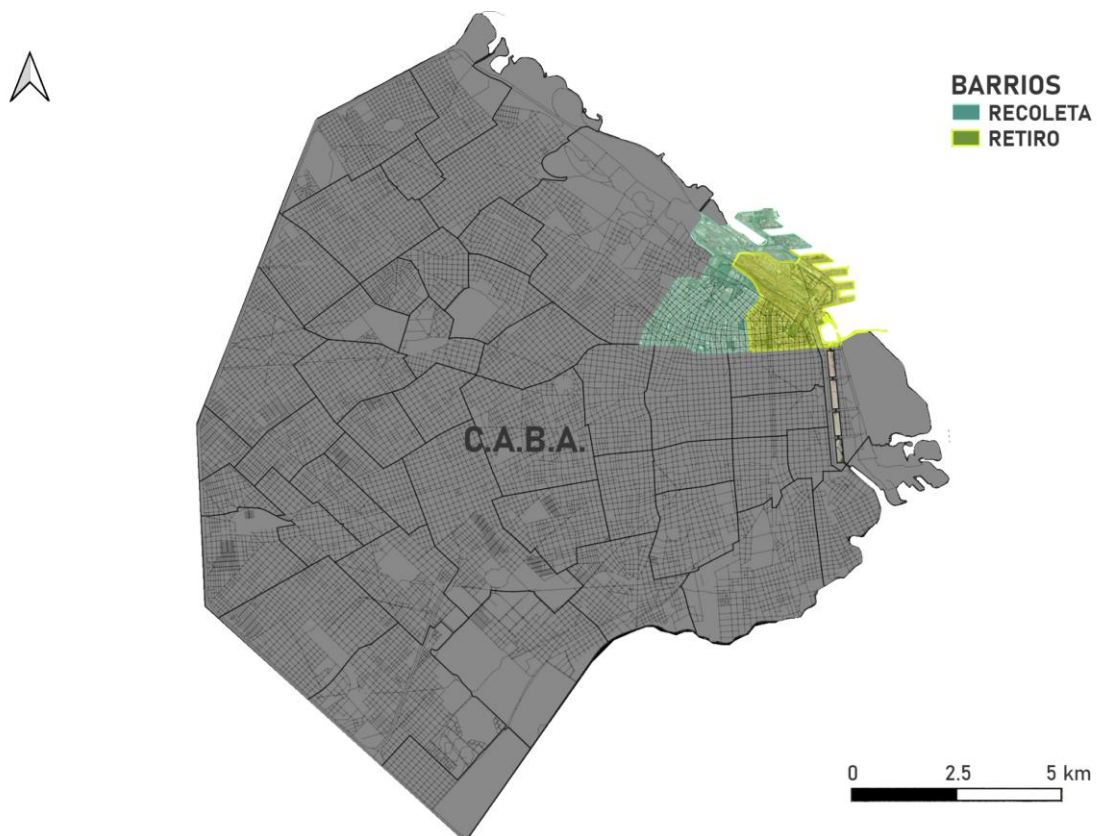


Figura 1. Ubicación de los barrios Recoleta y Retiro en la Ciudad de Buenos Aires. Fuente: elaboración propia

Planteamiento del problema

Pregunta

¿Cómo se diferencia la brecha de género en los patrones de movilidad entre las mujeres de altos ingresos y las de bajos ingresos en el área de Recoleta y Retiro en la última década?

Hipótesis

Si bien hay un acuerdo en que las mujeres se mueven de manera diferente a los hombres, no todas las mujeres se mueven igual. El nivel socioeconómico influye en la disparidad de los patrones de movilidad entre hombres y mujeres. Esto se debe a que la desigualdad de género impacta de manera diferente entre la población de altos ingresos con respecto a la de bajos ingresos, respondiendo así la movilidad a esas actividades diferenciadas.

Las mujeres de la trama regular de Recoleta y Retiro, que responden a un nivel de ingreso más alto, tienen más libertad de oportunidades y por tanto patrones de movilidad más similares a los de los varones. En cambio, las mujeres del Barrio 31, que están inmersas en la pobreza, cargan con mayores desigualdades de género por lo que sus patrones de movilidad reflejan una mayor brecha con respecto a sus pares varones. Estas diferencias características son las que permiten ubicar a esta área de estudio como uno de los vastos ejemplos de dinámicas de inequidad socio-espacial que se pueden encontrar en cualquier ciudad del mundo.

Objetivo general

El presente estudio tiene como objetivo identificar la relación entre *movilidad con perspectiva de género y nivel socioeconómico*. En particular, se busca analizar si la variable socioeconómica agrava la brecha de género en los patrones de movilidad de los grupos de clase baja en comparación con los de clase alta, denominada brecha *género-económica*.

Objetivos específicos

- Identificar los patrones de movilidad desagregados por género de la población que vive en la trama regular de Recoleta y Retiro (clase alta).
- Analizar de la misma manera los patrones de movilidad de la población que vive en el Barrio 31 (clase baja).
- Comparar los resultados arrojados sobre las brechas de género en los patrones de movilidad de ambos grupos para visibilizar la brecha *género-económica* de la

movilidad. Es decir, mostrar cómo el peso diferenciado de las estructuras patriarcales entre las mismas mujeres según su clase social, impacta en su movilidad.

Estructura del trabajo

En la *Sección 1: Marco teórico* se recorren, con apoyo en la investigación de varios autores, los conceptos teóricos a abordar. En términos generales estos son:

- 1) inequidad de género en las esferas económica, política y urbanística;
- 2) movilidad con perspectiva de género (haciendo énfasis en los resultados del informe del Plan de Género y Movilidad del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires ya que éste sirvió tanto de disparador para el objetivo del trabajo de investigación, como de antecedente base para la estructuración del análisis cuantitativo);
- 3) desigualdad socioeconómica y su implicancia en la movilidad, es decir, movilidad con perspectiva *género-económica*. Esta visión transversal sobre la movilidad, el género y la pobreza es la base teórica del principal aporte de este trabajo;
- 4) marco legal e institucional vigente.

En la *Sección 2: Caso de estudio: relacionando movilidad, género y componente socioeconómico; ¿cómo se mueven las mujeres en comparación con los hombres en Recoleta y Retiro según su nivel socio-económico?* (Trama regular vs. Barrio 31) se desarrolla el caso de estudio: la comparación de los patrones de movilidad desagregados por género entre los dos grupos poblacionales de estudio: habitantes de la trama regular de Recoleta y Retiro por un lado, y los del Barrio 31 por el otro. En primer lugar, se introduce el área, la composición poblacional de los grupos de estudio y las fuentes secundarias. Luego, se detallan los resultados del análisis cuantitativo junto a sus hipótesis y la correlación de éstas con la teoría investigada.

Por último, en la *Sección 3: Conclusiones, recomendaciones y reflexiones finales* se concluye con posibles políticas de género a incorporar aplicables a los resultados hallados y con una reflexión final sobre el trabajo realizado.

Sección 1: Marco teórico

Se presentan las bases conceptuales que se consideran relevantes al estudio por introducir a la problemática o ser variables explicativas de las brechas.

Se desarrollan en esta sección más conceptos que los estrictamente abordados en el análisis cuantitativo dado que son necesarios para la comprensión global del trabajo.

1.1 Desigualdad *género-económica*

Dado que el aporte principal de esta investigación es la inclusión de variables económicas a la problemática del género, se acuña un nuevo concepto: la desigualdad *género-económica*. Se refiere con el término a la inequidad agravada que se da no sólo por género, sino también por la simultánea pobreza. Los roles y discriminaciones de género recaen en las mujeres pobres en mayor proporción que en las mujeres de mayores ingresos, tanto por cuestiones de estructuras culturales patriarcales más rígidas, como por mayores dificultades en el empoderamiento económico.

1.2 ¿Qué se entiende por inequidad de género?

La inequidad de género se refiere a la distribución desigual entre las personas, según su condición de hombre o mujer, de las responsabilidades asignadas por la sociedad, las normas de comportamiento culturalmente impuestas y las oportunidades económicas disponibles (Libertun de Duren, y otros, 2020). Esto conlleva a que no todas las personas cuenten con la posibilidad de desarrollar sus actividades y su vida con la misma libertad debido a estereotipos, prejuicios y roles de género impuestos (Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit, 2013).

La falta de activos económicos, el trabajo informal, la división sexual del trabajo, la discriminación laboral, la brecha salarial, la pobreza de tiempo, la violencia, la maternidad como imposición social, la ineficiencia de los servicios públicos y la baja participación en la toma de decisiones de políticas públicas, limitan los proyectos de vida de las mujeres y su acceso a la educación, empleo, vivienda, información, espacio público y servicios básicos.

En pos de penalizar este desbalance en el acceso a oportunidades que por muchos años fue socialmente aceptado, naturalizado y continua todavía siendo reproducido, la Ley Nacional 26.485/2009 lo circunscribe dentro de un marco de agresión y discriminación: define como violencia contra la mujer a “toda conducta, acción u omisión, que, de manera directa o

indirecta, tanto en el ámbito público como en el privado, basada en una relación desigual de poder, afecte su vida, libertad, dignidad, integridad física, psicológica, sexual, económica o patrimonial, como así también su seguridad personal” (Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina, 2009).

En el ámbito social se puede encontrar la herencia patriarcal en, por ejemplo, estereotipos que asumen que las mujeres por naturaleza resuelven mejor las tareas domésticas mientras que los hombres las tareas laborales y que, por tanto, estos últimos deben ser el sustento económico de las familias. Por otra parte, en el ámbito legislativo y político permanecen estructuras que perjudican a las mujeres como el divorcio, la herencia y discriminación salarial. Todo ello penaliza a las mujeres con menor acceso a recursos (Libertun de Duren, y otros, 2020).

A fin de combatir esta situación se debe por una parte definir y concientizar las formas de discriminación en la esfera social y en la legal. Por otra parte, es requerido reconocer las conductas, aspiraciones y necesidades específicas de cada género para poder equilibrar los desbalances en el acceso a oportunidades (Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit, 2013).

En esta línea, se desarrollan a continuación primero los principales aspectos de las desigualdades económicas, políticas y urbanísticas relativas a este estudio y luego se expone el marco legal desarrollado hasta el día de la fecha para combatirlas.

1.2.1 Económica

En el ámbito económico, la inequidad de género afecta en el mercado laboral -tanto en la tasa de participación como en la clase de puestos ofertados-, en el acceso a servicios financieros, en el salario percibido y en la carga del empleo no remunerado (Libertun de Duren, y otros, 2020). A causa de ello, siete de cada diez personas pobres son mujeres (Allen, Cárdenas, Pereyra, & Sagaris, 2018). Ellas priman en la población marginada económicamente y son más vulnerables a caer en esa situación, lo que se denomina feminización de la pobreza.

Antes de ahondar en cada uno de estos puntos, es importante destacar la urgencia de combatirlos ya que no significa un beneficio exclusivo para las mujeres sino para todo el mundo. Por un lado, es necesario y contundente el beneficio en cuanto a la conquista de los derechos humanos. Por otra parte, desde el lado económico mejorar el empoderamiento

monetario de las mujeres puede acelerar el crecimiento económico general: la paridad de género en la economía podría aportar USD 12 trillones al crecimiento de la economía mundial (McKinsey Global Institute, 2015). Asimismo, la presencia masiva de las mujeres latinoamericanas en la fuerza laboral aumentaría un 34% el PIB de la región. De hecho, el bautizado “milagro económico” que significó el crecimiento de las economías latinoamericanas en un 5% promedio entre 2002 y 2008 y la reducción drástica de la pobreza extrema, se dio en gran medida gracias a las 70 millones de nuevas trabajadoras de los últimos 20 años (Banco de Desarrollo de América Latina, 2017). Por último, desde el lado social se generarían beneficios de impacto directo para las familias: menor violencia doméstica relacionada con preocupaciones financieras, mayor gasto en mejor nutrición y educación para los niños, que a su vez serán capaces de aprender mejor y permanecer más tiempo en las escuelas, así como un mayor gasto en la salud y el bienestar de la mujer (The World Bank, 2011). Los hijos mejor educados y más saludables, a su vez, tienen más herramientas para aportar al crecimiento económico general de las próximas generaciones.

Discriminación laboral

Ya sea en el empleo formal o informal, las mujeres están afectadas por muchos condicionamientos por género. Éstos se generan por motivos culturales como sexismo y micromachismos y/o razones de índole normativa como falta de flexibilidad horaria o licencias por nacimiento de un hijo no igualitarias para padres y madres, entre otros (D'Alessandro M. , 2017).

La primera es más invisible y fue denominada “discriminación implícita” (Bertrand, Chugh, & Mullainathan, 2005). No es siempre intencional y está asociada a las pequeñas actitudes imperceptibles por estar naturalizadas, pero que se basan en una relación desigual del poder (Libertun de Duren, y otros, 2020). Por ejemplo, halagar a una mujer en su trabajo por su aspecto físico y no por su desempeño, darle menos lugar a la participación o toma de decisiones por ser mujer (y con frecuencia minoría), el prejuicio sexista en la índole de los trabajos que sugiere que una secretaria sea mujer y un conductor varón, entre otros.

Por otra parte, las limitaciones de calidad normativa son las pautas establecidas que resultan en una desventaja técnica para la población femenina. Por ejemplo, el plazo de licencia por nacimiento de descendencia desbalanceado entre un hombre y una mujer, predispone a los empleadores a suponer que una mujer en edad reproductiva se ausenta por más tiempo que su par varón, siendo entonces más propensa a quedar excluida del puesto. Otro ejemplo es

la falta de horarios flexibles que impide que las mujeres puedan coordinar el trabajo con las tareas de cuidado que con regularidad asumen, siendo expulsadas también del mercado laboral.

En relación con esto último, la existencia de hijos para las mujeres se convierte en un factor más de discriminación debido al “prejuicio por estadísticas”. Este concepto hace referencia al hecho de que los empleadores pagan un menor salario a las mujeres, invierten en menor medida en su capacitación, niegan ascensos o impulsan menos su crecimiento por asumir que tienen más chances de abandonar sus carreras para dedicarse a la familia (Libertun de Duren, y otros, 2020).

- Participación en el mercado laboral

Si bien la población femenina es la mitad mundial y su participación en el mercado de trabajo ha aumentado de manera sostenida desde los años ‘60 y ‘70, todavía aporta sólo un 37% al PBI global y dicha tasa de participación es 26% menor a la masculina (52% femenina - 78% masculina) (Ulrichs, 2016). Profundizando esta brecha, América Latina presenta cifras todavía más bajas: 50,3% - 78,9%, respectivamente. Dicho de otro modo, el 9,3% de las mujeres están desempleadas contra un 6,5% de los varones. En Argentina, la brecha mencionada asciende más aun, alcanzando el 27% (55% femenino - 82% masculino) (Allen, Cárdenas, Pereyra, & Sagaris, 2018). Esta tendencia de aumento de la brecha a mayor pobreza y menor urbanización, condice con las estadísticas asociadas a la Ciudad de Buenos Aires (CABA) -la ciudad más grande y rica de Argentina- donde la brecha es del 13,5% (57,1% y 70,6%, de manera respectiva) (Bramuglia & Pereyra, 2019).

Por otra parte, la carga de los roles de cuidado también es un gran factor de exclusión como fuerza de trabajo: mientras que en la cantidad de hombres económicamente activos se mantiene estable si no tiene hijos, si tiene uno o si tiene dos (68%, 70% y 72% respectivamente), las mujeres reducen en gran medida su participación en las mismas situaciones: 54% trabajan sin niños, 46% con uno y 39% con dos, llevando la brecha al 15%, 15% y 33% para cada caso (D'Alessandro M. , 2017).

La problemática se agrava cuando se trata del sector informal. Según la publicación de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) (Organización Internacional del Trabajo, 2018), el 54,3% de las mujeres y el 52,3% de los hombres de América Latina y el Caribe tienen trabajos informales. Con respecto a Argentina, cinco de cada diez mujeres con hijos sufren de precarización laboral (D'Alessandro M. , 2017). Esto quiere decir que en general

tienen contratos de tiempo parcial, su poder adquisitivo es menor, reciben menor protección social y no se respetan sus derechos laborales (Ulrichs, 2016) como licencias -por maternidad, días de enfermedad, estudios o vacaciones entre otros-, aguinaldo, aportes a la seguridad social o cobertura de salud, entre otros. Además, las diferencias en el salario por género se agudizan y se cuenta con menor estabilidad laboral al no tener la obligación de indemnizar ni de perpetuar un contrato.

En los últimos diez años, el Estado impulsó un paquete de medidas que apuntan a reducir la informalidad en el trabajo. Sin embargo, el Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social indica en el “Boletín de estadísticas laborales según sexo” que todavía cerca del 28,1% de las mujeres trabajan en negro (Subsecretaría de Planificación, Estudios y Estadísticas, 2021).

Por último, cabe destacar que, dadas estas desventajas en el mercado laboral, en la última etapa de su vida las mujeres cuentan con menos respaldo jubilatorio o previsional, por lo cual aumentan sus chances de ser pobres.

- **Paredes de cristal: en qué rubros trabajan los hombres y mujeres**

Relativo a la digitación invisible que genera que algunos rubros o especializaciones sean casi exclusivas de un género, se denominan “paredes de cristal” a estas barreras que impiden el movimiento horizontal entre estas ocupaciones (D'Alessandro M. , 2017) y tienen su fundamento en el sexismo heredado, la estereotipación de género y la estructura patriarcal tradicional.

Para mencionar algunos casos concretos, según datos de la Encuesta Anual de Hogares Urbanos (3er trimestre 2012) existe muy baja participación de mujeres en rubros como la industria (8% vs. 16% masculino) o la construcción (1% vs. 17%), mientras que las proporciones se invierten en el trabajo doméstico (19,6% vs. 0,4%) y la enseñanza (15% vs. 3%) (Instituto Nacional de Estadística y Censos, 2012). Aún 6 años después, la tendencia permanece evidente en el informe “Las mujeres en el mundo del trabajo” del Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social de la Presidencia de la Nación: la proporción sobre el total de cada rubro continúan predominando los varones con un 81% en la industria y un 94% en la construcción; mientras que las mujeres priman con un 73,6% en la enseñanza, un 98,7% en el trabajo doméstico remunerado 98,7% y un 71,2% en la salud. En el mundo, más del 80% de las personas en empleo doméstico son mujeres (Allen, Cárdenas, Pereyra, & Sagaris, 2018).

Tendencias similares de minoría femenina se pueden observar en otros rubros como la ingeniería, el transporte o la gobernanza. En toda la Argentina las mujeres suman un total de 736 de 41.000 de conductores de taxi, 300 de 1.000 conductores de subte y 22 de 1.645 de pilotos/as de aviones, 0 de 19.600 choferes de colectivo y 0 de 1.640 conductores ferroviarios (Bramuglia & Pereyra, 2019).

- **Techos de cristal: qué lugar ocupan en el organigrama**

El concepto “techo de cristal” se refiere al mismo mecanismo de barrera invisible que actúa en la “pared de cristal”, pero en este caso trabaja en el sentido vertical dentro de la pirámide de poder. Son los obstáculos que encuentran las mujeres en sus trabajos para el ascenso en la escala jerárquica, aun cuando cuentan con las mismas formaciones o experiencias laborales que sus pares varones (D'Alessandro M. , 2017).

Según el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), en América Latina y el Caribe las mujeres ocupan solo el 15% de los cargos directivos y son dueñas de apenas el 14% de las empresas. Además, sólo en una de cada diez empresas el puesto de gerente principal lo ocupa una mujer. Destaca también que la disparidad de género en el mercado laboral impide el desarrollo y el crecimiento y, por otro lado, reconoce que la presencia femenina en puestos de toma de decisiones, las capacitaciones y una cultura empresarial equitativa impactan en el crecimiento profesional y laboral de las mujeres (Basco, y otros, 2021).

- **Brecha salarial**

Más allá de que los menores ingresos por parte de las mujeres se basan en gran parte porque ocupan cargos menos jerárquicos, también corresponde a que ellas en gran parte de los casos perciben un salario menor por las mismas tareas y cargos que los hombres. La literatura denomina “la parte oscura de la brecha” a esa porción no explicable de la diferencia salarial donde influyen el machismo, los preconceptos, las dinámicas estructurales excluyentes y los derechos laborales inequitativos (D'Alessandro M. , 2017).

Aunque existe un progreso en los últimos 50 años, a nivel mundial las trabajadoras ganan en promedio un 25% menos que los trabajadores varones según datos de la Organización Internacional del Trabajo (OIT). En Argentina, las cifras oscilan entre un 22% y un 27% promedio de brecha salarial en perjuicio de las mujeres (World Economic Forum, 2016). Además, de la brecha salarial arrojada para el país sólo el 13% es explicada mientras que el 27% es no explicada (Organización Internacional del Trabajo, 2015).

A nivel de organismos nacionales, los indicadores del Instituto Nacional de Estadística y Censos (INDEC) también son consistentes con estos números ya que muestran que las mujeres perciben un salario 27% menor que los varones. Además, suma un aporte de interés señalando también que las mujeres son mayoría entre la población de menores recursos, representando el 6,8% de la población total contra el 3,2% masculino (Bramuglia & Pereyra, 2019).

Empleo no remunerado: las tareas de cuidado

Los servicios de cuidado pueden estar a cargo del Estado, el mercado, la sociedad civil o las familias. Por su parte, los receptores pueden ser personas dependientes como niños, enfermos o adultos mayores; o bien personas independientes que por cuestiones de tiempo, preferencias u obligaciones laborales relegan esas tareas en una tercera persona (Rico, 2005).

En todo el mundo estos servicios, sean remunerados o no, son asumidos por mujeres en mayor medida. “Las horas lavando y planchando, poniendo medias, sacando piojos, preparando la cena, llevando a la tía vieja al médico... todo esto aparece como tareas que le corresponden a las mujeres por solo hecho de serlo, como si fuera parte de su naturaleza, una especie de atributo natural de la feminidad. (...) La cena que prepara mamá, ir hasta el supermercado en la bici con la lista de compras para llenar la alacena, lavar la ropa y las sábanas, llevar los hijos al médico (...) demandan valioso tiempo, desgaste, esfuerzo, pero no se intercambian por dinero. En una sociedad configurada por relaciones monetarias, la falta de salario ha transformado una forma de explotación en una actividad natural. (...) Eso que llaman amor es trabajo no pago” (D'Alessandro M. , 2017).

En América Latina, las mujeres ocupan tres veces más tiempo que los hombres en tareas domésticas (Libertun de Duren, y otros, 2020). En Argentina, según la Encuesta de Trabajo No Remunerado (TNR) y Uso del Tiempo realizada por el INDEC en el 2013, las mujeres, estén empleadas o no fuera del hogar, realizan más del 75% de las tareas domésticas no remuneradas. El 88,9% de ellas participan de estas tareas y les dedican en promedio 6,4 horas por día, mientras que la tasa de participación de los hombres alcanza sólo un 57,9% y suman un promedio de 3,4 horas diarias (es decir que en comparación tienen 3 horas por día a favor) (Instituto Nacional de Estadística y Censos, 2013).

En base a la misma encuesta, las cifras para la Ciudad de Buenos Aires mantienen la misma proporción de mujeres asumiendo el trabajo no remunerado, mientras que la proporción de

hombres tiene un ligero aumento, resultando en 62,6%. Esto es consecuente con la hipótesis de que a mayor urbanización y poder adquisitivo, menor es la brecha de género.

La problemática se complejiza cuando además del trabajo doméstico no remunerado, se considera el trabajo remunerado. El proceso de generalización del trabajo femenino en los últimos 50 años logró que hoy en día 7 de cada 10 mujeres trabajen fuera del hogar, en comparación con las 2 de cada 10 de los años '70 (D'Alessandro M. , 2017). Sin embargo, esta inclusión como fuerza de trabajo significa una doble carga de trabajo debido a que los varones todavía no asumieron su parte proporcional de los trabajos de cuidado (Sanchez de Madariaga, 2009).

Sumando el trabajo pago y el no pago, se estima que las mujeres en todo el mundo tienen una jornada laboral más extensa ya que trabajan entre 1 y 3 horas diarias más en las labores domésticas, entre 2 y 10 veces más de tiempo diario a la prestación de cuidados (a los hijos e hijas, personas mayores y enfermas) y entre 1 y 4 horas menos a actividades de mercado por día (ONU Mujeres, 2015). En la misma línea, un informe del 2014 sobre diez países de América Latina apunta que las argentinas suman en promedio por semana un total de 68,6 horas de trabajo, contra un 58,6 de los hombres (Comisión Económica para América Latina y el Caribe, 2014). Es decir que, aunque las argentinas destinan en promedio sólo 15,6 horas semanales al trabajo pago, comparadas con las 43 horas que dedican los hombres, ellas suman otras 34 horas de trabajo doméstico no remunerado mientras que los hombres sólo 17,6 (Allen, Cárdenas, Pereyra, & Sagaris, 2018)

Las tareas de cuidado ocultas en el ámbito privado son el engranaje invisible que hace posible la reproducción del empleo remunerado y con él, la producción económica. Por ello, es fundamental su visibilización, respeto y valorización, deconstruyendo la visión androcéntrica que considera como único trabajo al asalariado y persiguiendo una repartición más equilibrada, justa y menos sexista respecto de estas tareas (Sanchez de Madariaga, 2009).

Todas estas horas asignadas al cuidado por parte de las mujeres son una de las variables explicativas de la baja tasa de participación laboral antes mencionada. La división laboral por género deja a las mujeres con poco tiempo o energía disponible para acceder a un empleo de tiempo completo o, anticipando esta situación, se invierte menos en su desarrollo laboral desde las etapas tempranas (Libertun de Duren, y otros, 2020).

Las mujeres con hijos tienen menos probabilidad de acceder a un trabajo remunerado: mientras que la brecha en la tasa de participación entre hombres y mujeres sin hijos es del 15%, cuando existen más de dos hijos la brecha sube al 30%. Incluso cuando las mujeres con hijos logran ingresar al mercado laboral, encuentran más difícil el ascenso en sus trabajos que los hombres con o sin hijos e incluso que las mujeres sin hijos. El salario, además, también reproduce esta tendencia ya que las mujeres con niños ganan en promedio un 16% menos que las que no tienen (D'Alessandro M. , 2017).

Según el Observatorio de la maternidad de la Argentina, las mujeres son entre cuatro y cinco veces más propensas a vivir en hogares pobres cuando tienen hijos que cuando no los tienen (Lupica, 2011). Se ha observado que cuando la carga doméstica de las mujeres es menor, la tasa de participación laboral aumenta (D'Alessandro M. , 2017)

1.2.2 Política

En el ámbito político, la inequidad de género atenta contra la participación activa dentro de la comunidad, la adquisición de voz política para la toma de decisiones políticas, el acceso a la información y el empoderamiento para exigir derechos.

Representación política

En los últimos años se comenzaron a imponer algunas voces femeninas en los cargos más altos de las instituciones políticas, sobre todo en América Latina. Sin embargo, cuando se focaliza en los números, poca y casi nula es la representatividad en todo el mundo. Para el año 2016, sólo el 9% de todos los países tenían una mujer en el máximo cargo del poder ejecutivo: once presidentas electas y siete primeras ministras. En cuanto a los parlamentos, si bien ONU-Mujeres constata que en los últimos 26 años la representación femenina en éstos se duplicó, hoy todavía es tan sólo del 25% (ONU Mujeres, 2021).

En Argentina, el año 2016 marcó un hito con la asunción de cinco gobernadoras que administraban casi el 50% de la economía nacional. Por otra parte, en 1991 la Ley 24.012 de cupo femenino resultó un paso clave al obligar que una cantidad mínima del 30% de las bancas en las listas electorales estén ocupadas por mujeres y se tengan en cuenta, de esta manera, las necesidades de la población femenina para las estrategias políticas. Gracias a esto, mientras que antes de la ley el porcentaje de diputadas y senadoras en el Congreso Nacional era de alrededor del 5%, al día de la fecha existe un 41,24% de diputadas y 40.17% de senadoras (Cogliano & Degiusti, 2018).

Sin embargo, cuando no existen estas obligaciones normativas las mujeres se encuentran subrepresentadas de manera notable: entre el 2011 y el 2019 sólo dos de cada diez ministros eran mujeres a pesar de que ellas suman la mitad de los trabajadores del Poder Ejecutivo nacional; para el año 2016 existía una única integrante mujer en la Corte Suprema de Justicia y muy pocas son las que ocupan cargos jerárquicos en el Poder Judicial aunque también sean mitad de los trabajadores y mayoría en los graduados de Derecho desde hace 20 años (D'Alessandro M. , 2017).

Otra esfera política clave para la lucha por condiciones de trabajo que contemplen las necesidades de las mujeres (equidad salarial, amparo frente a la maternidad, apoyo frente a la violencia de género, espacios para la lactancia, jardines maternos en los trabajos, entre otros), es la de los sindicatos. Es por este motivo que, luego del éxito práctico que tuvo la ley 24.012, en 2002 se adoptó la ley de cupo mínimo de mujeres en sindicatos. Sin embargo, aún años después de su promulgación una investigación realizada por el Instituto de la Mujer de la CGT demuestra que sólo un 5,52% de los cargos sindicalistas están ocupados por mujeres y de los cuales el 76,25% corresponden a puestos de vocalías o de revisiones de cuentas. En 25 sindicatos las mujeres no cuentan con representación alguna y sólo el 16,9% de los cargos directivos son ocupados por mujeres (Comisión Tripartita de Igualdad de Igualdad de Trato y Oportunidades entre varones y mujeres en el mundo laboral, 2009).

Participación comunitaria y acceso a la información

Para que las agendas urbanas contemplen las necesidades específicas de las minorías y promuevan entonces medidas particularizadas para garantizar la equidad, es primordial la participación activa de la comunidad ya que de ello depende el reconocimiento, relevamiento y atención de las percepciones particulares.

Para poder generar este compromiso de planificación cooperativa por parte de toda la población, es necesario fomentar el empoderamiento individual, el sentido de pertenencia comunitario y fortalecer la comunicación sobre las mesas y eventos de participación. Es importante involucrar y capacitar a las mujeres de manera más específica en este proceso ya que cargan con una inercia histórica de sumisión, falta de voz y pasividad (Libertun de Duren, y otros, 2020).

“Imaginamos ciudades y asentamientos humanos que logren la igualdad de género y empoderen a todas las mujeres y las niñas asegurando la participación plena y efectiva de las mujeres y la igualdad de derechos en todas las esferas y en los puestos de liderazgo en

todos los niveles de adopción de decisiones” (Organización de las Naciones Unidas, 2017). Con este horizonte, la Nueva Agenda Urbana fija herramientas participativas, de consulta inclusiva y desagregada por género a toda la comunidad, de promoción de conocimiento e información, de control y análisis, entre otras.

El empoderamiento político de las mujeres para la participación activa se puede lograr mediante el establecimiento de redes de comunicación entre mujeres donde ellas puedan capacitarse sobre herramientas participativas y políticas, intercambiar información sobre los derechos insatisfechos y prioridades del colectivo femenino, estar al tanto de las mesas de debate y discusión política.

Por otra parte, la adecuada recopilación de información cumple un rol fundamental y sienta las bases para cualquier acción pública transformadora hacia la paridad. Permite debatir sobre evidencias desagregadas por segmentos poblacionales de manera apropiada y medir el impacto de las intervenciones. En Buenos Aires el Gobierno de la Ciudad creó el Sistema de Indicadores de Género en 2018 (Dirección General de Estadísticas y Censos, 2018), que compila estadísticas de equidad y género, dentro de una estructura sugerida por la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) que divide la información en tres dimensiones: a) Toma de Decisiones focalizada en la participación femenina en la vida pública; b) Autonomía Económica centrada en el trabajo remunerado, no remunerado y el uso del tiempo; c) Autonomía Física dedicada a la violencia de género, la salud (general, sexual y reproductiva) y la seguridad física en el espacio público.

1.2.1 Urbanística

El urbanismo tiene un impacto fundamental en la vida y el bienestar de las personas, ya que la configuración de los espacios, los equipamientos y los servicios públicos determinan las relaciones sociales y de poder que se establecen entre los ciudadanos y las oportunidades de desarrollo de las personas. El derecho a la ciudad -concepto introducido por la ONU- compete a vivir libre, a disfrutar de todos los beneficios y oportunidades de la ciudad y a participar en su planificación, para todas las personas (Bramuglia & Pereyra, 2019).

Los modelos androcéntricos bajo los que se encuentran diseñadas nuestras ciudades excluyen las necesidades específicas de diversos grupos sociales (mujeres, menores, ancianos, personas con capacidades diferentes, entre otros) resultando en un desigual acceso al derecho a la ciudad. Esto se debe a que fueron planificadas tomando como universal al

modo de habitar la ciudad del estereotipo de usuario predominante y de mayor poder: masculino, blanco, proveedor y de clase media (Kern, 2021).

Así entonces el entorno construido -la arquitectura, los recorridos, los equipamientos básicos y los espacios públicos- fueron conformados respondiendo a criterios funcionales para esa única porción de la población y entendiendo a la diferenciación de género como natural y legítima. El resultado es una ciudad organizada de manera segregada según funciones domésticas y laborales, públicas y privadas (Bondi, 1992). Áreas exclusivamente residenciales concebidas como el lugar reproductivo de responsabilidad femenina y descanso masculino y áreas centrales de índole laboral-mercantil como destino de la actividad principal diaria masculina (Valdivia, 2018), ambas conectadas por sistemas de transporte diseñados para satisfacer con mayor prioridad los recorridos periferia-centro en horarios pico para el hombre.

Mientras tanto, sobre la otra cara relegada del habitar la ciudad, está clara distinción convencional entre usos se desintegra cuando se aborda desde la perspectiva de la mujer. Como se desarrolla a lo largo de todo este trabajo junto al apoyo de varios autores, los lugares de hogar, recreación, salud o educación son también lugares de trabajo remunerado y no remunerado, los lugares de trabajo no son tan inclusivos para ellas, el espacio público no es percibido como un lugar amable y seguro, los modos de transporte se apoyan más en el transporte público que en el vehículo particular, los llamados horarios “valle”² lejos están de tener poca actividad para ellas, los recorridos son por el contrario cortos y periféricos, por mencionar algunos puntos. El hecho de que estas grandes diferencias en los patrones de uso de la ciudad no sean contempladas desencadena perjuicios sistemáticos ya que la estructura espacio-temporal urbana condiciona con su esquema patriarcal las posibilidades de las mujeres.

Más grave resulta esta desconsideración cuando se trata de hogares de bajos recursos y/o encabezados por mujeres. Dada la dificultad de la población femenina para el acceso a activos económicos y financieros, las mujeres encuentran más difícil el acceso a la tierra servida, bien localizada y con vivienda digna. En América Latina, según UNICEF sólo el 25% de los propietarios son mujeres (Chant & McIlwaine, 2015) y cuando lo logran, las viviendas suelen carecer de condiciones óptimas. En general no cuentan con un ambiente

² El término de horario "valle" refiere a los intervalos horarios en los que hay menor demanda de movilidad. Su término opuesto es el horario "pico".

sano, servicios básicos adecuados o infraestructura de vivienda segura. Además, con frecuencia están localizadas en zonas alejadas de la ciudad, sin espacio público de calidad e infraestructura de transporte y servicios eficientes.

Siendo la vivienda un espacio de gran carga de trabajo y tiempo -y no un destino de ocio y descanso como lo es para gran parte de los hombres-, el déficit habitacional femenino implica una doble desventaja. Por ejemplo, en viviendas sin servicios básicos adecuados ellas cuentan con mayor predisposición a contraer enfermedades al estar más tiempo expuestas a un ambiente insalubre; en viviendas con entornos urbanos deficientes gozan de un menor disfrute del espacio público; en zonas sin equipamiento y servicios públicos sufren más inseguridad y tienen costos de movilidad más altos tanto en tiempo como en dinero. Todo esto condiciona su acceso a oportunidades (Libertun de Duren, y otros, 2020).

Dicho esto, existen medidas urbanísticas fundamentales para facilitar a las mujeres la coordinación de sus responsabilidades fuera del hogar con las domésticas, y combatir así las desventajas económicas y temporales. Estas herramientas son: una zonificación mixta con presencia de equipamientos de apoyo cercanos a los hogares (salud, guarderías, colegios, servicios de apoyo a la familia) y un sistema de movilidad eficiente, seguro y asequible que reduzca las percepciones de distancia y tiempo, sobre todo para los hogares de menores recursos donde los equipamientos y servicios escasean. Es clave para su implementación y diseño contar con instrumentos de diagnóstico con transversalización de género de manera de subsanar las barreras de forma diferenciada (Pérez, 2019).

Se concluye que el desarrollo de una planificación urbana con perspectiva de género no sólo significa una ciudad más inclusiva e igualitaria, lo cual es un gran capital humanitario, sino que además brinda mayor posibilidad de crecimiento en términos económicos al contar con la participación activa de todas las personas en la producción, propiciando una ciudad más eficiente, sostenible y sustentable (Esteve-Volart, 2004) (Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos, 2012).

1.3 Movilidad: ¿Qué implicancia tiene el género en la movilidad?

Como se mencionó en el apartado 1.2.1 *Urbanística* la gran importancia que tienen el transporte y la movilidad reside en que impactan de forma directa en el desarrollo sostenible: contribuyen al desarrollo económico equitativo y a la integración social, además de su claro aporte a la protección del ambiente (Allen, Cárdenas, Pereyra, & Sagaris, 2018). Asimismo, la libre movilidad y el derecho a viajar están comprendidos como derechos humanos básicos dentro del artículo 13.1 de la Declaración Universal de los Derechos Humanos (Organización de las Naciones Unidas, 1948).

Sin embargo, en todo el mundo y con mayor énfasis en América Latina, pocos sistemas de transporte público consideran las necesidades de las mujeres (Granada, y otros, 2016). La experiencia, tanto en el trayecto desde y hacia los medios de transporte como durante el viaje en sí mismo, involucra al género; las mujeres no poseen la misma libertad de desplazamiento que los hombres dado que en general cuentan con menos capacidad económica, menos recursos de tiempo y menor percepción de seguridad, mientras que además sus necesidades de desplazamiento responden a roles de género desiguales.

Las responsabilidades y obligaciones asignadas y/o reproducidas entre hombres y mujeres, reflejan distintos patrones de movilidad ya que requieren distintos movimientos de origen-destino y distintos medios para ejecutarlos. La división sexual del trabajo, que determina que las tareas de cuidado tanto del hogar como de las personas dependientes recaigan en la mujer, se traduce en un esquema diario de movilidad femenino policéntrico y diversificado en tiempo y espacio, mientras que el masculino tiende a ser pendular entre el hogar y el trabajo. Esta complejidad del modelo de movilidad femenino requiere acomodar las tareas remuneradas -sólo si logran compaginarlas- en los tiempos libres (Mark, 2017) y, en muchos casos, deja una menor predisposición a viajar distancias más largas para acceder a dicho empleo (Granada, y otros, 2016). Esto no sólo profundiza la desigualdad existente en la distribución de roles, sino que además empeora la pobreza económica y de tiempo, imponiendo mayores costos de viaje y generando un círculo vicioso (Pérez, 2019).

Por tanto, la inversión en infraestructuras de transporte eficientes, seguras y asequibles que permitan a las mujeres acceder a la educación -y en consecuencia a empleos mejor remunerados- o bien faciliten la coordinación de labores domésticas con las de producción económica, combatiría la desigualdad de género fomentando el empoderamiento femenino. Esto a su vez ayudaría a las ciudades a ser más competitivas al lograr una movilidad

sostenible, entendida como aquella que ofrece un “desplazamiento eficiente social y ambientalmente, con costos y tiempos reducidos, favoreciendo la integración de distintos modos de transporte, así como el uso y disfrute del espacio público para todas y todos sus usuarios” (Pérez, 2019).

Para lograrlo, el primer paso es conocer la forma en que se mueven las mujeres y las barreras que enfrentan al hacerlo, por lo que el presente trabajo propone profundizar el estudio de los patrones de movilidad. Según la bibliografía, estos últimos comprenden: 1) los motivos por los que se trasladan las personas; 2) el tipo de viajes que realizan; 3) los horarios en los que se desplazan; y, 4) los modos de transporte que utilizan (Secretaría de Movilidad, 2019).

En esta línea, el plan de Género y Movilidad realizado por el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires en 2019 (Bramuglia & Pereyra, 2019) recopila datos de cómo se mueven las mujeres en la Ciudad y resalta la importancia de analizar la movilidad cotidiana con una perspectiva de género, desmitificando la presunción de un sujeto neutro como usuario objetivo del transporte.

Se abordan, a continuación, las variables más relevantes de los patrones de movilidad abordadas por el Plan, que a su vez son las que retoma este trabajo de investigación para el análisis cuantitativo: cantidad de viajes, motivo de viaje, modo de transporte, tiempo de viaje y percepción de la seguridad. Acompañando la descripción de cada variable, se exponen los datos brindados por este antecedente.

1.3.1 Cantidad y Motivo: la Movilidad del cuidado

Por cantidad de viajes se concibe al número total de viajes diarios de cada persona, mientras que el motivo es la razón por la que se transporta de un lugar a otro. Para este estudio, es intrínseco a la cantidad de viajes y a los motivos de viaje el concepto de *movilidad del cuidado*, que refiere a la movilidad vinculada a la reproducción social y vital.

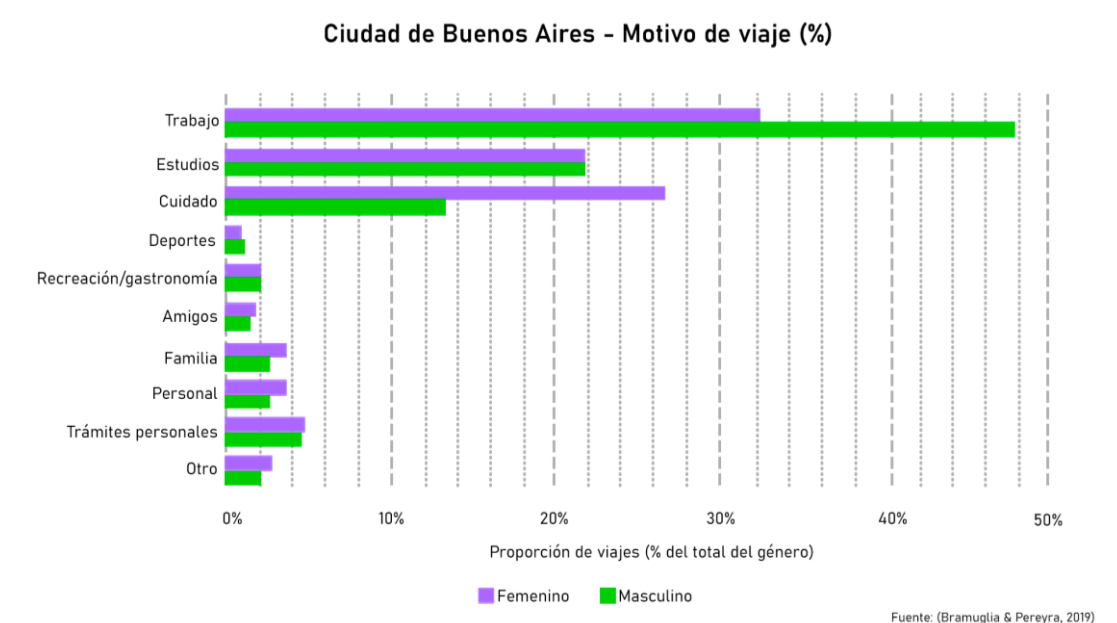
Se trata del conjunto de los viajes asociados al trabajo no remunerado y a la economía del cuidado -asumida en mayor medida por las mujeres- que consiste en trasladar a los hijos, realizar las compras para el hogar, acompañar a personas dependientes a los centros educativos o de salud y todas aquellas actividades de asistencia a terceros (Pérez, 2019).

Cada una de estas tareas se desarrolla en un lugar distinto de la ciudad y se realiza en los horarios específicos de funcionamiento de las instituciones, o en los que los servicios están abiertos, lo que se traduce en una mayor cantidad de viajes, a veces subrepresentados bajo

motivos de viaje diferentes. Cuando los mide en agregado es impactante el peso que tienen en la movilidad diaria (Sanchez de Madariaga, 2009).

Dimensionando su importancia, un estudio sobre 3 países de América Latina demuestra que casi la mitad de los viajes diarios en un día hábil están asociados a motivos de cuidado y los fines de semana ascienden al 64%, mientras que los viajes por trabajo rondan el 38% y los de estudio el 10% (Allen, Cárdenas, Pereyra, & Sagaris, 2018). Visibilizar de esta manera el peso real de la movilidad del cuidado es clave para posicionarla en el mismo nivel de importancia que la movilidad del empleo, que es la priorizada para la planificación del transporte tradicional.

En cuanto a la distribución por sexo, la estadística indica que la movilidad del cuidado está asumida sobre todo por las mujeres, mostrando que los hombres aún no compaginan las tareas domésticas con las laborales de la misma forma. En la Ciudad de Buenos Aires, el motivo de cuidado alcanza el 27% del total de los viajes diarios femeninos, mientras que en los hombres apenas el 13% (Bramuglia & Pereyra, 2019).



En cuanto a la cantidad, en la Ciudad de Buenos Aires las mujeres realizan en promedio un viaje más por día que los hombres (dos y tres respectivamente), aun cuando la proporción para cada sexo dentro del total de viajes es similar (Bramuglia & Pereyra, 2019).

Además, el número de viajes femeninos tiene un notable aumento cuando existen niños en el hogar, mientras que el de los hombres permanece estable. En Buenos Aires, ante la

presencia de hijos la cantidad de viajes diarios de una mujer aumenta un 13% (partiendo de 1,57 a 1,78) mientras la de un hombre permanece estable (1,73 con o sin hijos) (Pérez, 2019).

1.3.2 Modo

En cuanto al reparto modal, se refiere al medio de transporte que eligen las personas en su movilidad diaria, que pueden ser públicos o privados, masivos o particulares, motorizados o no motorizados.

Para las mujeres, el transporte público es el medio más elegido: en América Latina y la mayor parte del mundo, son mayoría en el transporte público. En Argentina representan el 63% de la totalidad de los usuarios de este modo (vs. el 51% de los hombres) (ENMODO 2009-2010).

Esta tendencia está asociada a la masculinización del uso del automóvil particular que genera que, por un lado, haya una preferencia masculina de trasladarse en automóvil por sobre otro medio y, por otro lado, que aun cuando sea un bien familiar haya cierta prioridad de uso masculino, dado que la división sexual del trabajo resulta en viajes más largos para ellos. Por otra parte, como se mencionó antes, las mujeres encuentran más trabas económicas para la adquisición de activos, por lo cual el uso del automóvil particular queda reservado a las de más altos ingresos (Pérez, 2019).

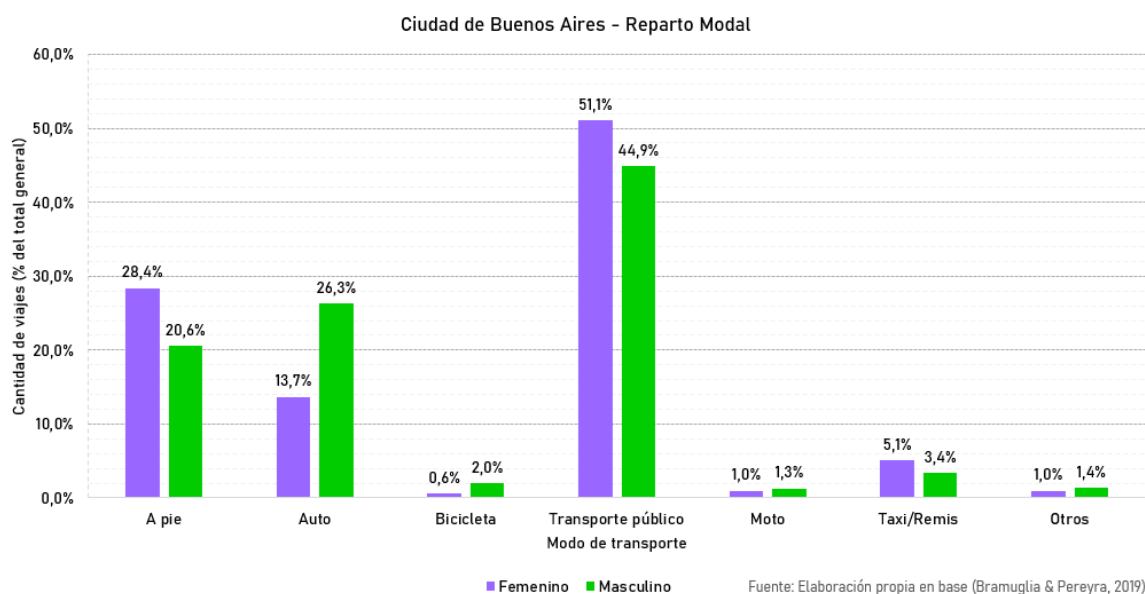
A nivel general, las mujeres responden a su esquema de movilidad de más viajes, más cortos, heterogéneos, asequibles y acompañados de personas a cargo mediante el transporte público, la caminata o el auto compartido (Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit; Sustainable Urban Transport Project, 2018).

En el caso de Buenos Aires, las mujeres son el 54% de los usuarios de transporte público. Observando el reparto modal, los modos en los que se ve mayoría femenina son transporte público, a pie y en taxi (ENMODO, 2009-2010). No es casual que estos sean los modos que tienen mayor asequibilidad (en contraposición al auto particular).

Esta mayor dependencia del transporte público y la caminata enfatiza la necesidad de atender esta problemática para la planificación de movilidad: es imperante que la frecuencia del transporte público responda de manera eficiente a los horarios dispersos que manejan las mujeres para atender las obligaciones como colegio, turnos, trámites; que tanto la infraestructura de los vehículos como del espacio público contemplen parámetros de

comodidad y seguridad para cochecitos o sillas de rueda; entre otras necesidades a resolver derivadas de la movilidad del cuidado.

La falta de infraestructura adecuada que resuelva estos puntos es la razón por la cual se observa una mayor utilización de taxi o remis por parte de las mujeres: brindan más confiabilidad, seguridad y capacidad para transitar con personas a cargo (en oposición a la moto, la bicicleta o el transporte público masivo de con capacidad al límite).



1.3.3 Duración

Se entiende como duración de viaje al tiempo transcurrido entre el horario de salida del lugar de origen y el de llegada al lugar de destino. En relación con esta dimensión, también se observan diferencias significativas entre los viajes de los hombres y las mujeres.

Los viajes de las mujeres suelen ser más cortos, ya que sus destinos son más locales (hogar-colegio-compras-etc.). El plan de Género y Movilidad en Buenos Aires muestra que en los viajes menores a 20 minutos, las mujeres superan a los hombres (47% y 43% respectivamente) (Bramuglia & Pereyra, 2019).

Sumando complejidad a esta variable, está demostrado que incluso detrás de duraciones de viaje similares está oculta la pobreza de tiempo de las mujeres: ellas viajan la misma cantidad de tiempo, pero a distinta velocidad. Un tiempo de viaje promedio similar para ambos se traduce en diferencias significativas en la distancia alcanzada: 6,72 km para los hombres y 4,77 km para las mujeres. Asimismo, si se divide la distancia sobre el tiempo de viaje se

obtiene que las mujeres viajan un 26,8% más lento que los hombres: ellas se trasladan a 8,62 km/h mientras que los hombres a 10,93 km/h (Dominguez Gonzalez, y otros, 2020).

1.3.4 Percepción de la seguridad

Respecto a la seguridad, se puede distinguir entre seguridad física y seguridad subjetiva. La primera es la ausencia de amenazas en un sentido objetivo, mientras que la segunda se basa en la percepción. El estudio *Ella se mueve segura* define a la seguridad “como el estado en el que se está ‘libre de peligro o amenaza’. Así, es el derecho básico a poder viajar sin miedo a ser víctima de algún tipo de ataque, (...) crímenes intencionales o actos antisociales. (...) Puesto que tanto la inseguridad como la seguridad se basan en reacciones emocionales, son subjetivas a la interpretación de los individuos (dependiendo ampliamente de la situación, momento del día y reacciones personales)” (Allen, Cárdenas, Pereyra, & Sagaris, 2018).

La seguridad personal es otra de las barreras que limitan el libre acceso y goce de la movilidad, del espacio público y de las oportunidades de desarrollo de autonomía que la ciudad ofrece. En Buenos Aires (donde los datos se condicen con otras ciudades latinoamericanas) el 64% de los usuarios se perciben inseguros durante su utilización del transporte público. Sin embargo, las tasas son más altas para las mujeres: 72% contra 58% entre los hombres.

Esto se debe que las mujeres, además de temer de la misma manera que los hombres a los robos o los asaltos, sufren el miedo al acoso sexual, definido como todo comportamiento indeseable de índole sexual. Puede ser una solicitud de un acto sexual (para beneficio propio o de un tercero), acoso visual (mirar de manera incisiva u obscena), verbal (comentarios sexuales relacionados con el cuerpo de otra persona, su apariencia o comportamiento) o físico (perseguir, señalar, rozar o mostrar órganos sexuales, agarrar, golpear, acariciar sin el consentimiento de la otra persona) y cualquier otro comportamiento agresivo (Allen, Cárdenas, Pereyra, & Sagaris, 2018).

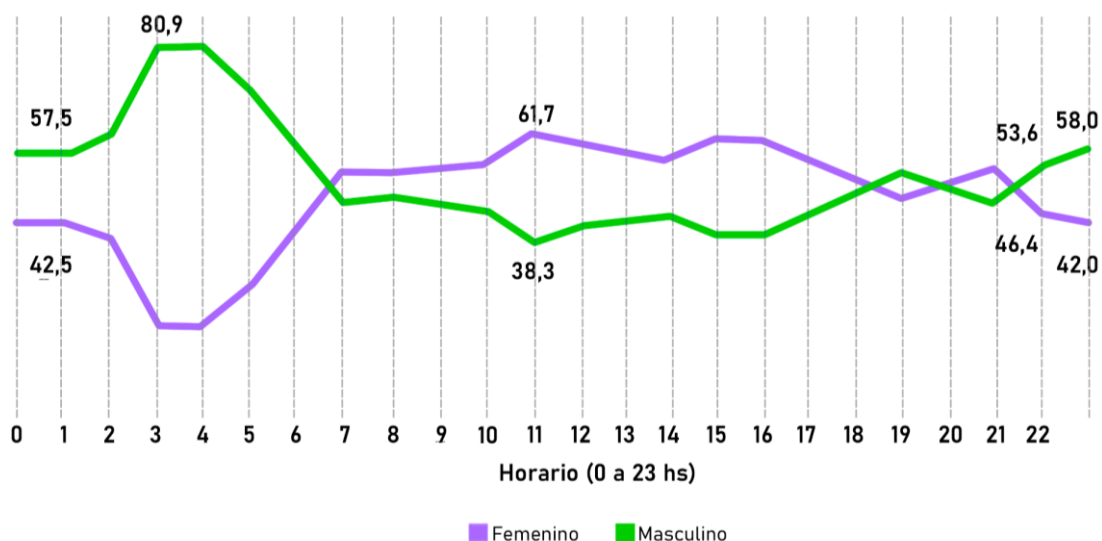
Es decir, si bien el 86% de los usuarios en general vieron robos o peleas durante sus viajes y el 71% vieron situaciones de acoso, cuando se remite a la experiencia directa se destaca una notable diferencia entre hombres y mujeres: del 27% de las personas que dijeron haber vivido acoso en carne propia durante el último año, el 73% son mujeres. Asimismo, entre los que declararon haberlo sufrido más de una vez, el 89% también son mujeres. Casi todas las mujeres -el 89%- experimentaron al menos una vez acoso sexual en el transporte público y el 40% de éstas lo sufrieron en los últimos 12 meses. Este miedo se reporta durante todo

el viaje desde que salen del lugar de origen y llegan al de destino (caminata, espera e interior del vehículo) (Allen, Cárdenas, Pereyra, & Sagaris, 2018).

La percepción de inseguridad se profundiza más durante la noche. En América Latina y el Caribe, la brecha en la percepción de inseguridad nocturna entre hombres y mujeres alcanza un 16% en perjuicio de las mujeres, mientras que en Europa llega a un 20%, y en Australia al 27% (Gallup, 2012). Por otra parte, un estudio en Buenos Aires que analiza los factores del miedo, demuestra que los tres factores que generan mayor miedo en las mujeres (y presentan mayor brecha con respecto a los hombres) son: el acoso (70%-30%), viajar sin compañía (70%-30%) y viajar de noche (59%-41%) (Allen, Cárdenas, Pereyra, & Sagaris, 2018).

Este temor al horario nocturno se evidencia en el horario de los viajes. Las mujeres son mayoría en proporción de viajes en los horarios diurnos -entre las 7:00 y las 18:00- mientras que en los horarios nocturnos -entre las 22:00 y las 6:00- se invierte dicha proporción. Durante la madrugada -entre las 3:00 y las 5:00- solo dos o tres de cada diez viajes son femeninos (Bramuglia & Pereyra, 2019).

Ciudad de Buenos Aires - Distribución horaria de los viajes



Fuente: (Bramuglia & Pereyra, 2019)

Otro de los patrones de viaje que se modifican por la percepción de seguridad es el reparto modal, en especial en viajes con personas dependientes. Un estudio demuestra que hay una fuerte preferencia femenina (el 63% de las mujeres contra el 37% de los hombres) por abandonar el transporte público hacia medios más costosos pero más seguros como taxi o

similar (servicios como Uber), con mayor énfasis en las áreas donde se sufre de más inseguridad. Esto lleva a un serio problema de sostenibilidad por un mayor uso de los transportes de baja ocupación en detrimento del transporte público masivo, y estas preferencias o temores se transmiten entre las mujeres y hacia las nuevas generaciones. Desde el lado ambiental, esta tendencia genera un mayor impacto negativo en el medio ambiente. Desde el lado social, es el opuesto a una ciudad inclusiva dado que sólo las mujeres de mayores ingresos pueden acceder a los medios de transporte privados, mientras que las mujeres de menores ingresos ven limitada su capacidad de movimiento y desarrollo.

1.3.5 Resumen

En resumen, los hombres viajan menos veces al día, realizando trayectos de distancias largas, sin carga o personas a cargo, en horarios pico respondiendo a un esquema pendular hogar-trabajo y bajo un uso del vehículo particular bastante elevado. Además, no suelen sufrir agresiones durante sus viajes, por lo que valoran por sobre todo llegar pronto a su destino.

Las mujeres se desplazan más veces, de manera distribuida en todo el día, en viajes de corta y media distancia, de esquema policéntrico y respondiendo a diferentes motivos, sobre todo trabajo y cuidados, por lo que de manera frecuente van acompañadas de personas dependientes o llevan carga extra. Suelen optar por la caminata a pie y el transporte público, donde tienden a sufrir más agresiones durante sus viajes por lo que valoran por sobre todo la seguridad y la flexibilidad horaria.

Es fundamental relevar estos patrones de viaje de manera desagregada tanto por género como por otras variables de desigualdad -como la socioeconómica- para garantizar medidas que colaboren a generar equidad en la movilidad y el transporte, con su consecuente impacto positivo en el acceso a beneficios y oportunidades de desarrollo.

Por otra parte, es importante afinar las preguntas dado que las encuestas actuales subreportan los viajes cortos a pie o los motivos de cuidado confundiendo con otros motivos personales o de ocio (Zucchini, 2015), las situaciones de acoso (Allen, Cárdenas, Pereyra, & Sagaris, 2018) y las diversas percepciones de identidad, entre otros.

1.4 Desigualdad socioeconómica: ¿Qué relación tiene con el género y la movilidad? La movilidad *género-económica*

Existe una estrecha relación entre pobreza, género y movilidad.

Las mujeres son más vulnerables a la pobreza económica y de tiempo, tal como se desarrolló en el apartado 1.2 *¿Qué se entiende por inequidad de género?*. El presente apartado pretende ahondar en la complejidad de esta problemática añadiéndole además la perspectiva de clase, destacando que, si bien dicha vulnerabilidad impacta a todas las mujeres, los condicionantes de género no recaen con la misma magnitud en las de bajos ingresos como en las de altos ingresos. Esto se debe a que, por un lado, existe un progresismo cultural diferenciado entre ambas clases y, por el otro, no cuentan con la misma infraestructura de servicios ni los mismos recursos económicos que permiten delegar las tareas de cuidado o reducir el tiempo que abocan a ellas. “Las chicas no son todas iguales y la pelea por la igualdad es muy distinta entre las mujeres pobres y las ricas” (D'Alessandro M. , 2017).

Esto es importante de tener en cuenta ya que a pesar de que la disparidad es en todos los casos repudiable, la sensibilidad del componente socioeconómico radica en el nivel de primordialidad de los servicios a los que se encuentran excluidas según su nivel de riqueza. A las mujeres de mayores ingresos la pobreza de tiempo, resultante de la carga de las labores domésticas, les limita ascender en el mercado laboral y les impacta de manera negativa en el plano físico-emocional. Mientras tanto, las de bajos ingresos no sólo sufren de lo mismo, sino que a su vez les repercute en niveles más básicos con respecto a la educación, empleo y la salud, perpetuando su pobreza y sufriendo una doble desigualdad: la *género-económica*.

Por su parte, la movilidad y el transporte influyen en el acceso al empleo y servicios (ver apartado 1.3 *Movilidad: ¿Qué implicancia tiene el género en la movilidad?*), siendo una herramienta primordial para la reducción de la pobreza y, en particular, de la desigualdad género-económica.

Establecido esto, se destacan a continuación algunos puntos importantes sobre la desigualdad de género con perspectiva de clase y su impacto en la movilidad.

1.4.2 Monoparentalidad: jefas de hogar

La composición familiar tampoco es ajena a la división sexual que digita todo, inclusive las obligaciones y responsabilidades de hacerse cargo de los hijos. La estructura tradicional de

familia posee la falsa creencia de que los hijos necesitan más a la madre que al padre y/o que los hombres no cargan con la misma responsabilidad de la paternidad que las mujeres. Por este motivo, es frecuente que muchas madres queden solas para la crianza de sus hijos o, incluso cuando el padre es una figura presente, es más común que ante una separación del matrimonio, las mujeres sean las que convivan con los hijos.

Los hogares monoparentales vienen en aumento en las últimas dos décadas según lo informado por las Naciones Unidas en el reporte ‘Las Mujeres del Mundo’. Mientras que en 1960 sólo el 8% de los niños menores de 15 años vivían en un hogar con una madre sola, en 2012 son el 23% (D'Alessandro M. , 2017). En Argentina, según el censo 2010 más de 4 millones de mujeres son jefas de hogar -siendo un tercio del total de hogares- y el 70% de ellas son el único sustento. En Buenos Aires, las jefas de hogar aumentaron desde un 10% en 2001 a un 34% en la actualidad (Allen, Cárdenas, Pereyra, & Sagaris, 2018).

Estos hogares, tienen más chances de caer en la pobreza cuando están encabezados por una mujer que por un varón, dada la menor estabilidad económica que ellas cuentan. Esta situación no se da sólo por una menor percepción del ingreso, sino porque además cuentan con menos tiempo aun para poder salir a trabajar si no cuentan con la ayuda de familiares o niñeras.

El Observatorio de la maternidad estima que casi la mitad de las madres solteras tiene un trabajo no calificado y más de un tercio de las separadas o divorciadas no cuentan con un trabajo formal (D'Alessandro M. , 2017). Además, el 30,9% de las madres indigentes y el 17,8% de las que están en situación de pobreza son jefas de hogares monoparentales y una de cada dos madres solas tiene bajo nivel educativo, lo que demuestra la particular vulnerabilidad social de las madres pobres (Lupica, 2011).

1.4.3 “¿Quién limpia la casa de la limpiadora?”: el progresismo es un lujo de clase

La falta de equipamiento de acceso gratuito o asequible de apoyo al hogar y a la familia como guarderías, jardines maternos, apoyos escolares u hogares para adultos mayores, desemboca en la limitación económica de delegar estas tareas a fin de invertir en la formación profesional y/o laboral y su consiguiente empoderamiento económico. Esta posibilidad se convierte entonces en un lujo de clase: en la contraparte, las mujeres de bajos ingresos deben resolver el trabajo doméstico por cuenta propia o, con suerte, contar con el

apoyo de sus parientes mujeres para poder acceder a un trabajo pago no calificado (D'Alessandro M. , 2017). Por ejemplo, hay evidencia de que en Buenos Aires la inserción laboral de las mujeres no es igualitaria. Las comunas de mayores ingresos están asociadas a mayores tasas de participación laboral femenina que las de menores ingresos. La comuna 9 (Parque Avellaneda, Liniers y Mataderos) tiene la tasa más baja de la ciudad (47,6%) mientras que la comuna 13 (Belgrano, Núñez y Colegiales), la más alta (62,4%) (Bramuglia & Pereyra, 2019).

Por otra parte, aun cuando las mujeres pobres consiguen acceder a un trabajo, éste se reduce casi de manera exclusiva al trabajo doméstico dada la falta de capacitación profesional (sólo el 2% de ellas completó una carrera terciaria o la universidad) (D'Alessandro M. , 2017).

Esto se refleja en los datos, que muestran que las mujeres de los hogares de bajos ingresos arrojan una carga mucho mayor en los trabajos de cuidado que las mujeres de los de altos ingresos. Esta tendencia se mantiene incluso dentro del grupo de mujeres con trabajo remunerado fuera del hogar, dado que sólo las de los quintiles más altos tienen la posibilidad de delegar estas tareas (Bramuglia & Pereyra, 2019) (Jaimurzina, Muñoz, & Pérez, 2017).

En números, las mujeres de hogares pobres dedican al trabajo no remunerado y doméstico entre 4,1 y 9,7 horas semanales más que sus pares de altos ingresos (Calderón & Bidegain, 2018). En la Ciudad de Buenos Aires, según la Encuesta de Trabajo No Remunerado y Uso del Tiempo del INDEC para el año 2013, la tasa de participación en el TNR de las mujeres del quintil 1 es del 91,2%, mientras que las del quintil 5 es de 83,7% (Instituto Nacional de Estadística y Censos, 2014).

Si al trabajo no remunerado se le suma además el trabajo remunerado, las horas dedicadas al trabajo doméstico y de cuidado de las mujeres de bajos ingresos dispara la brecha respecto a las de altos ingresos. Mientras más del 80% de todos los trabajadores domésticos del mundo son mujeres (OIT) y en Argentina sólo el 3% son varones (INDEC), la mayoría de ellas pertenecen a los quintiles más bajos: casi el 40% de las madres pobres es empleada doméstica (Lúpica, 2010).

Mayor es la sensibilidad si se tiene en cuenta además que una de cada siete trabajadoras domésticas latinoamericanas trabaja en la informalidad, asociada a salarios bajos, jornadas laborales extensas, incumplimiento de beneficios laborales básicos, inestabilidad contractual e inexistente seguridad social. En Argentina, el 25% de las trabajadoras informales son empleadas domésticas.

Esto lleva a la reflexión de que lo que parece a simple vista un progresismo en términos de desigualdad de género al observar el aumento de la tasa de participación laboral femenina y una consecuente -aunque tímida- reducción de las horas de trabajo no remunerado, es en realidad una profundización de la desigualdad género-económica. La realidad es, por el contrario, una simple traslación -y no supresión- de las tareas de cuidado desde las mujeres de clase media-alta a las de clase baja, bajo esquemas de precarización laboral, siendo aun peor que el problema original: no sólo el trabajo doméstico sigue en manos de las mujeres, sino que además es un condicionante de clase y está dominado por la informalidad laboral.

1.4.4 Desigualdad de género-económica y movilidad

Cómo se mencionó en el apartado 1.3 *Movilidad: ¿Qué implicancia tiene el género en la movilidad?* ésta tiene un rol fundamental en la democratización de las oportunidades de la ciudad que a su vez son una pieza clave en la lucha contra la desigualdad.

La falta de un transporte seguro, eficiente, asequible y responsable frente a la desigualdad género-económica limita el derecho a la ciudad -objetivo reforzado por la ONU para el desarrollo sostenible-. También reduce el empoderamiento reforzando la pobreza, incrementando la desigualdad y la exclusión social. Esto representa un problema en particular urgente para América Latina y el Caribe, donde la pobreza alcanza el 36% (Allen, Cárdenas, Pereyra, & Sagaris, 2018).

Es importante abordar desde la política pública la pobreza, el género y la movilidad de manera correlacionada ya que entre ellas se retroalimentan; mientras se continúen abordando a través de medidas paliativas individuales, nunca se llegará a una solución de raíz. A continuación, se abordan los principales aspectos que tienen particular implicancia en la desigualdad socioeconómica.

Accesibilidad

El precio del suelo tiene una fuerte relación con su localización: a mayor presencia de equipamiento y servicios en la zona, mayor es el precio a pagar por él. Por este motivo, sólo una pequeña parte de la población, la más privilegiada en términos económicos, puede contar con los beneficios asociados (salvando las pocas excepciones donde existe un acompañamiento de programas de apoyo al acceso a una vivienda para personas de menores ingresos).

La localización de los hogares de la clase baja suele estar limitada a las zonas menos conectadas a los centros de servicios, limitando las oportunidades, los recursos, la autonomía y el bienestar (Hernández & Rossel, 2013). Una de las formas más relevantes de reducir esta desigualdad es la provisión de redes de transporte que conecten estos hogares con dichos centros de manera rápida, eficiente y asequible. Esto recalca el rol fundamental que cumple la planificación del transporte para el desarrollo económico equitativo y sostenible de las ciudades, extendiendo los privilegios para todas las personas dentro un esquema de movilidad sustentable e inclusivo.

Desde una perspectiva de género, esto cobra mayor relevancia si se tiene en cuenta que las mujeres pobres son las que llevan a cabo, casi en su totalidad, los quehaceres domésticos. Por este motivo ellas cuentan con la necesidad de movilizarse todos los días y de manera encadenada desde sus hogares hacia los centros de actividades asociados con educación, salud y deporte, para llevar a sus hijos o a personas mayores (Allen, Cárdenas, Pereyra, & Sagaris, 2018).

Es entonces crucial que los trayectos cuenten con un transporte público eficiente que permita a ellas reducir los tiempos de viaje y compensar las desventajas de los roles de género heredados y profundizados por su situación económica. De lo contrario, renuncian a ciertos viajes esenciales para su bienestar y el desarrollo.

Modo

El reparto modal de la clase baja tiene diferencias notables con la clase alta. Siguiendo lo establecido en el punto anterior (*Accesibilidad*), las personas pertenecientes a la clase baja poseen restricciones económicas que las vuelven cautivas de los modos de menores costos. Esta limitación es grave cuando la precaria accesibilidad, típica de las zonas de viviendas económicas, convierte al transporte público en un medio muy ineficiente.

Mientras que el transporte público es el modo más utilizado por las mujeres de la clase alta y la caminata a pie el segundo (ENMODO 2009-2010), para las mujeres de clase baja esta relación se invierte. Los grupos pobres superan a los ricos en tres veces en cuanto al uso de la caminata a pie como modo de transporte (Dominguez Gonzalez, y otros, 2020). La razón se debe a que este modo no requiere de costos directos, más aun teniendo en cuenta que la lejanía típica de los barrios vulnerables a los puntos de acceso al transporte público o a los centros de abastecimiento y trabajo requiere de transportes privados más costosos o viajes encadenados de distintos boletos. En consecuencia, sus horizontes posibles de viaje se

encuentran limitados por las distancias factibles de realizar a pie y el tiempo adicional que requiere la caminata.

En cuanto al uso del transporte privado, los grupos de menores ingresos muestran una tasa de utilización 8% menor que los de altos ingresos, dado que cuentan con menos posibilidades económicas para poseer un vehículo (Dominguez Gonzalez, y otros, 2020). Si se incorpora además la perspectiva de género, esta diferencia es todavía más acentuada comparando únicamente las cifras femeninas, por el fenómeno generalizado de masculinización del automóvil, aun más prevalente en las clases bajas (a mayor ingreso, las mujeres tienden a equiparar a sus pares varones en los patrones de movilidad) (Allen, Cárdenas, Pereyra, & Sagaris, 2018). Esto es una particular desventaja para las zonas mal servidas por el transporte público y para las mujeres que carecen de tiempo, dado que estos usuarios -con regularidad de menores ingresos- incurren en tiempos excesivos de viaje para alcanzar sus destinos. En el global de la Ciudad de Buenos Aires el tiempo de viaje promedio para los usuarios del automóvil privado es mucho más corto que para los de uso del transporte público (20 minutos contra 60 minutos, respectivamente). Estas diferencias de tiempos de viaje impactan de forma directa sobre la cantidad de trabajos disponibles, trasladando este factor a la estabilidad económica (Dominguez Gonzalez, y otros, 2020).

Así las personas pobres, y más las mujeres pobres, ven profundizada su pobreza de tiempo -complicando la inversión en su empoderamiento individual- o encuentran difícil acceder a transporte privados formales o informales de mayores costes -reduciendo la asequibilidad de los viajes a este segmento en particular vulnerable a la inestabilidad económica-. Estos motivos con frecuencia convierten en inaccesible a la movilidad para gran parte de dicha población, limitan el movimiento social ascendente y profundizan desventajas ya existentes. De esta manera se explica por qué las mujeres más vulnerables se limitan en mayor medida a la esfera doméstica, resultando en desplazamientos más cortos, dentro de las inmediaciones del hogar y asociados a las tareas de cuidado (Jaimurzina, Muñoz, & Pérez, 2017) (Dominguez Gonzalez, y otros, 2020).

Se recalca entonces que el acceso al transporte público eficiente es una necesidad primordial para democratizar las oportunidades, combatir la desigualdad de género y apalancar el crecimiento económico de todas las personas.

Asequibilidad

Otra de las barreras particulares de los estratos económicos más bajos es la asequibilidad en el transporte. La ubicación de las viviendas de los hogares pobres obliga muchas veces a concatenar distintos viajes con tarifas individuales, por lo que los costos de estos incrementan de manera desproporcionada. Lo mismo sucede cuando las viviendas ubicadas en barrios informales requieren de transportes privados formales o informales (combis, por ejemplo) para alcanzar los puntos de acceso al transporte público o el destino final. Estas tarifas elevadas de los servicios de transporte pueden excluir a las personas de presupuesto más acotado en su acceso a los centros de estudio, salud, trabajo o esparcimiento (Libertun de Duren, y otros, 2020).

Como se ha mencionado en el apartado *1.2.1 Económica*, las mujeres tienen menores activos económicos que los hombres, razón por la cual la falta de transporte asequible impacta aun peor en ellas. Esto desemboca a su vez en un círculo vicioso ya que se vuelve difícil acceder a un empleo que brinde un empoderamiento económico si los costos relacionados de trasladarse son tan altos. Además, ellas se ven obligadas a encadenar más viajes que los hombres para cumplir las tareas de cuidado ubicadas en distintas ubicaciones, agravando el factor.

En estos casos, las estrategias alternativas terminan siendo la reducción del movimiento a los estrictamente indispensables -limitando las oportunidades- y/u optar por modos sin costos directos como la bicicleta o la caminata a pie -con sus fuertes limitaciones-. Asimismo, muchos optan por vivir en asentamientos de condiciones de habitabilidad deficientes pero cercanos a los centros de actividad (Rozas, Jaimurzina, & Pérez, 2015).

Es importante entonces contar con una regulación tarifaria acorde a las necesidades de estas minorías, que expanda sus horizontes, y proporcionar a su vez un entorno sano, seguro y cómodo que dignifique la experiencia de los modos no motorizados.

Inseguridad

Un último componente que suma complejidad al transporte, y de manera acentuada en los barrios de menores ingresos, es la inseguridad. Como se ha mencionado en el punto *1.3.4 Percepción de la seguridad*, la inseguridad afecta más a las mujeres que a los varones. Sumado a esto, no sólo ésta es más frecuente y más extrema en los barrios pobres, sino que además al ser el transporte público más deficiente, los usuarios de transporte público –en mayor proporción mujeres- deben caminar distancias más largas para acceder a los puntos

de ingreso al sistema o el recorrido a pie es su principal medio de transporte para acceder a destino.

Además, las mujeres de menores recursos ven más limitadas las posibilidades de acceder a medios de transporte más caros pero más seguros como transportes privados o menos masivos como estrategia ante la inseguridad, debiendo entonces algunas veces resignar su movilidad (Libertun de Duren, y otros, 2020). En consecuencia, tanto las mujeres como sus hijos a cargo ven limitado su acceso a los centros básicos de desarrollo.

Por otra parte, debido a que gran parte de estas mujeres trabajan como empleadas domésticas, sus horarios de viaje son más extremos que los picos típicos y son coincidentes con los horarios de mayor inseguridad. Teniendo en cuenta que el transporte privado (percibido como más seguro en estos casos) no es una opción, muchas de ellas deciden no tomar algunos trabajos, limitando su capacidad de acumular activos (Allen, Cárdenas, Pereyra, & Sagaris, 2018).

La planificación urbana necesita dar una respuesta urgente a estas necesidades brindando opciones de transporte seguro dentro de un marco asequible, reforzar la presencia policial o la vigilancia cruzada sobre todo en los horarios de mayor inseguridad y gestionar herramientas que permitan a las mujeres generar una red de apoyo que logre coordinar viajes compartidos entre ellas.

1.5 Marco legal e institucional

1.5.1 Internacional de implicancia nacional

La lucha por la igualdad de género tiene su origen en la batalla por la conquista de los derechos humanos. En Octubre de 1945 la Carta de las Naciones Unidas declara que su misión es guiar “la cooperación internacional en la solución de problemas internacionales de carácter económico, social, cultural o humanitario, y en el desarrollo y estímulo del respeto a los derechos humanos y a las libertades fundamentales de todos, sin hacer distinción por motivos de raza, sexo, idioma o religión” (Organización de las Naciones Unidas, 1945). En la misma línea, tres años después queda aprobada la Declaración Universal de los Derechos Humanos que reconoce como una base fundamental la igualdad entre hombres y mujeres (Organización de las Naciones Unidas, 1948).

A partir de entonces se ha dado lugar a importantes avances en cuanto a la presencia de la perspectiva de género en los debates públicos. En 1979 la Asamblea General de las Naciones Unidas aprueba la Convención sobre la Eliminación de todas las Formas de Discriminación contra las Mujeres (CEDAW) que define los objetivos, herramientas y compromisos de los países participantes para combatir la problemática en áreas como salud, educación, justicia, trabajo y participación política (Organización de las Naciones Unidas, 1979). Dicha convención se actualizó en 2007 y al día de hoy todos los países latinoamericanos están adheridos. También en la década del ‘80 se institucionalizan -en el marco de las Conferencias de Naciones Unidas sobre la Mujer- los Mecanismos para el Adelanto de las Mujeres (MAM) que buscan la creación de organismos estatales con jerarquías ministeriales para promover políticas de igualdad de género.

En 1992 la Agenda 21 de las Naciones Unidas ubica a la temática como un eje fundamental para la sostenibilidad, el cual es un objetivo primordial para todos los países. Al año siguiente, la Conferencia Mundial de Derechos Humanos ratifica que los derechos humanos no son neutrales al género (Organización de las Naciones Unidas, 1992).

En 1994 se da otro paso clave en la Convención Interamericana para Prevenir, Sancionar y Erradicar la Violencia contra la Mujer “Belem do Pará” al definir de manera clara y universal el concepto de violencia contra la mujer como “cualquier acción o conducta, basada en su género, que cause muerte, daño o sufrimiento físico, sexual o psicológico a la mujer, tanto

en el ámbito público como en el privado” (Organización de Estados Americanos, 1994) y factible de reproducirse en tres esferas: doméstica, comunitaria y estatal.

En 1995 la Plataforma de Acción de Beijing incorpora el término “transversalización de género” que se refiere a un principio, a adoptar por todos los organismos estatales, de buscar que las medidas de política pública en todos los ámbitos persigan la igualdad de género durante todo su proceso, desde su planificación hasta su ejecución y seguimiento; incluyendo también un mandato de asignar a un organismo nacional la potestad de auditar el cumplimiento de la directiva (ONU Mujeres, 2014).

En 2002 el Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas (ECOSOC) lanza la Resolución 2002/23 que eleva a la igualdad de género como una meta de máxima jerarquía para el desarrollo sostenible e invita a contemplar la paridad entre hombres y mujeres como un beneficio (y responsabilidad) para todos los ámbitos de la política y no sólo para ellas.

En 2004, la ONU Hábitat confecciona la Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad, la cual establece que éste es “interdependiente de todos los derechos humanos internacionalmente reconocidos” incluyendo “todos los derechos civiles, políticos, económicos, sociales, culturales y ambientales que ya están reglamentados en los tratados internacionales de derechos humanos” y ubica a las ciudades como el “ámbito de realización de todos los derechos humanos y libertades fundamentales, asegurando la dignidad y el bienestar colectivo de todas las personas, en condiciones de igualdad, equidad y justicia” por lo que deben garantizar el “derecho de movilidad y circulación en la ciudad, de acuerdo a un plan de desplazamiento urbano e interurbano y a través de un sistema de transportes públicos accesibles, a precio razonable y adecuados a las diferentes necesidades ambientales y sociales (de género, edad y discapacidad)” (Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad, 2012).

En 2007, en la X Conferencia Regional sobre la Mujer de América Latina y el Caribe organizada por la CEPAL en Quito, los gobiernos definen a la igualdad como “uno de los propulsores determinantes de la democracia, cuyo fin es alcanzar la igualdad en el ejercicio del poder, en la toma de decisiones, en los mecanismos de participación y representación social y política, y en las relaciones familiares al interior de los diversos tipos de familias, las relaciones sociales, económicas, políticas y culturales, y que constituye una meta para erradicar la exclusión estructural de las mujeres” (Comisión Económica para América Latina y el Caribe, 2007). Además, en este evento se inaugura el Observatorio de Equidad de Género para América Latina y el Caribe a fin de coordinar las acciones entre la ONU, los

bancos de financiamiento internacional y las instituciones nacionales y también promover la generación de estadísticas que permitan confeccionar indicadores de seguimiento.

Otro hito fundamental ocurre en 2009 cuando la Corte Interamericana de Derechos Humanos promulga su primera resolución integral sobre derechos de las mujeres (Calderón Gamboa, 2013).

En Julio 2010 se funda ONU Mujeres, una entidad internacional para la Igualdad de Género y el Empoderamiento de la Mujer. También en el marco de las Naciones Unidas, en una sesión de la Comisión de la Condición Jurídica y Social de la Mujer (CSW) en 2013, se identifican y ubican como prioritarias de resolver las distintas formas de violencia sexual contra mujeres y niñas en espacios públicos (Organización de las Naciones Unidas, 2013).

Luego, en septiembre de 2015 todos los estados miembros de la ONU aprueban la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible (económico, social y ambiental), dentro de la cual se fijan 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) con 169 metas específicas a alcanzar para el año 2030. Entre éstos podemos destacar dos por su clara relevancia. El Objetivo 5, busca alcanzar la igualdad entre los géneros y el empoderamiento de mujeres y niñas. El Objetivo 11 contiene el compromiso de “proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad” y “proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres y los niños, las personas de edad y las personas con discapacidad” (Organización de las Naciones Unidas, 2018).

1.5.2 Nacional y local

A fin de brindar validez y máxima jerarquía normativa a la temática, la reforma de 1994 de la Constitución Nacional Argentina otorga rango normativo supremo a la CEDAW y a otros tratados y convenciones de derechos humanos (Corte Suprema de Justicia de la Nación; Biblioteca del Congreso de la Nación; Biblioteca Nacional de la República Argentina, 2010). De manera coherente, la Constitución de la Ciudad creada en 1996 también le da jerarquía constitucional a la problemática haciendo hincapié, dentro del Capítulo Noveno, en la igualdad entre varones y mujeres e incorporando la perspectiva de género en las políticas públicas del distrito (Constitución de la Ciudad de Buenos Aires, 1996).

En el mismo año, Argentina aprueba en la Ley 24.632/1996 la mencionada Convención de Belem do Pará” que complementa el marco normativo preexistente. Además, en el 2000 Argentina firma junto a 189 países la Declaración del Milenio que establece 8 objetivos a cumplir para 2015, dentro de los cuales está el de “Promover la igualdad entre los géneros y la autonomía de la mujer”, estableciendo metas específicas y un estándar legítimo para el cumplimiento (Organización de las Naciones Unidas, 2000).

De manera contemporánea y en línea con la transversalización del género promovida en Beijing, la Legislatura de la Ciudad de Buenos Aires sanciona la Ley N° 474/2000 de “Igualdad Real de Oportunidades y de Trato entre Mujeres y Varones”, donde propone planes a abordar de manera transversal y define a la discriminación de género como “la existencia de leyes, actos jurídicos o administrativos, las ausencias o deficiencias legales o reglamentarias y las situaciones fácticas que impliquen distinción, exclusión o restricción y que tengan por objeto o por resultado menoscabar o anular el reconocimiento, goce o ejercicio de los derechos y garantías de las personas, en razón de su género” (Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 2000).

En 2009 Argentina sanciona la Ley Nacional N° 26.485/2009 de “Protección integral para prevenir, sancionar y erradicar la violencia contra las mujeres en los ámbitos en que desarrollen sus relaciones interpersonales”, que define los tipos de violencia que sufren las mujeres (física, psicológica, sexual, económica, patrimonial y simbólica), establece el derecho a vivir libre de ellos y propone lineamientos para lograrlo a través de políticas públicas.

En 2015 el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires lanza la Ley 5.306/2015 como la primera de acoso callejero en Argentina, definiendo su alcance y promoviendo la visibilización, desnaturalización y erradicación de estas prácticas. Reforzando este punto, en 2016 incorpora el Acoso Sexual al Código Contravencional de la Ciudad de Buenos Aires a través de la Ley N° 5.742/2016 de prevención del acoso sexual en espacios públicos, precisando al acoso como aquel “verbal o físico, que hostiguen, maltraten o intimiden y que afecten en general la dignidad, la libertad, el libre tránsito y el derecho a la integridad física o moral de personas, basados en su condición de género, identidad y/o orientación sexual” y estableciendo sus sanciones (Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 2016).

Entre 2017 se crea el Instituto Nacional de Mujeres (INAM) como una continuidad del Consejo Nacional de las Mujeres creado en 1992, que reporta a la Secretaría de Estado y

tiene el mandato impulsar acciones y políticas para cumplir con la Ley 26.485/2009. Bajo esta responsabilidad, el instituto desarrolla un “Plan Nacional de acción para la prevención, asistencia y erradicación de la violencia contra las mujeres 2017-2019” (Consejo Nacional de las Mujeres; Consejo Nacional de Coordinación de Políticas Sociales, 2016) y dicta las capacitaciones obligatorias en temáticas de género -dispuestas en 2018 por la Ley Nacional 27.499/2018 “Ley Micaela”- para todos los funcionarios públicos de todos los niveles del poder Ejecutivo, Legislativo y Judicial. Asimismo, según lo dispuesto en la Ley 27.501/2019 (que modifica la Ley 26.485/2009) este organismo abre una línea gratuita de apoyo, contención, información y asesoramiento para la violencia y el acoso. Esta ley también incluye (ahora con validez nacional) al acoso callejero como una forma de violencia contra la mujer y ordena a las fuerzas policiales y de seguridad accionar en protección de las víctimas de violencia de género en el espacio público o de acceso público (inclusive en casos de “acoso callejero”). También, exige “articular en el marco del Consejo Federal de Educación la inclusión en los contenidos mínimos curriculares de la perspectiva de género, el ejercicio de la tolerancia, el respeto y la libertad en las relaciones interpersonales, la igualdad entre los sexos, la democratización de las relaciones familiares y la vigencia de los derechos humanos y la deslegitimación de modelos violentos de resolución de conflictos y de la ‘violencia contra las mujeres en el espacio público’ conocida como ‘acoso callejero’” (Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina, 2019).

En la actualidad, los organismos estatales para la igualdad de género son, para la Provincia de Buenos Aires, la Subsecretaría de Género y Diversidad Sexual (a cargo de la Secretaría para los Derechos Humanos); mientras que para la Ciudad Autónoma de Buenos Aires rige la Dirección General de Mujeres (de la Subsecretaría de Bienestar Social, perteneciente al Ministerio del Hábitat y el Desarrollo Humano).

Son importantes los avances en materia normativa acerca de la equidad de género gracias a las presiones impulsadas tanto por los movimientos sociales -siendo Argentina un promotor protagónico de ellos mediante, por ejemplo, la campaña Ni Una Menos- como por los organismos internacionales. Todas estas herramientas legislativas de protección son bases fundamentales para incorporar la perspectiva de género en los distintos ámbitos que hacen a la reproducción de la vida de las personas y, relacionadas a este estudio, en la movilidad y el transporte sensible al género.

Sin embargo, a pesar de la robustez de la legislación local y del destacado avance en términos de concientización sobre la temática por parte de la sociedad en general, sigue existiendo en la práctica la violencia de género en todos sus matices (Gherardi, 2016).

Muchas veces las responsabilidades recaen sobre las autoridades locales que no en todas las provincias tienen la misma capacidad de gobierno y recursos financieros, ni tampoco todas tienen el mismo diálogo y alineación con el gobierno nacional (Libertun de Duren, y otros, 2020).

Por último, muchas veces se desdibuja la condena a la hora de hacer efectivas las penas por discriminación, violencia o acoso, lo que flexibiliza la seriedad de la problemática y hace más difícil la denuncia para las víctimas (Allen, Cárdenas, Pereyra, & Sagaris, 2018).

Sección 2: Caso de estudio: relacionando movilidad, género y componente socioeconómico; ¿cómo se mueven las mujeres en comparación con los hombres en Recoleta y Retiro según su nivel socio-económico? (Trama regular vs. Barrio 31)

2.1 Metodología

Con el motivo de incorporar la variable económica a la brecha de género en la movilidad, se desarrolla a continuación el caso de estudio: el análisis comparativo de los patrones de movilidad desagregados por género entre los habitantes de la trama regular de Recoleta y Retiro (clase alta) y los habitantes del Barrio 31 -coincidente con la trama irregular de Recoleta y Retiro- (clase baja).

Los dos grupos de estudio tienen características socioeconómicas polarizadas, lo que permite contrastar los resultados y observar las diferencias en los consecuentes patrones de movilidad. El análisis realizado es del tipo cuantitativo, realizado con dos fuentes de datos secundarias: la Encuesta de Movilidad en el Barrio 31 y Encuesta de Movilidad Domiciliaria (ENMODO).

En base a la composición socioeconómica de los habitantes del Barrio 31, la totalidad de los registros de la primera fuente se tomaron para representar los viajes de la clase media-baja. En contraparte, para representar los patrones de movilidad de la clase social media-alta se utilizaron los datos correspondientes a los hogares ubicados en la trama regular de Recoleta y Retiro de la ENMODO.

En la encuesta del Barrio 31, la totalidad de los registros pertenecen a los límites del barrio. En cambio, en la ENMODO el alcance de la encuesta comprende a un polígono mayor que el de este estudio, por lo que se debieron filtrar los hogares de manera de excluir todos aquellos que no pertenecen a la trama regular de Recoleta y Retiro. Para ello, primero se cargaron en una herramienta de geolocalización de datos (QGIS.org, 2021) los radios censales del censo 2001 (que son comunes a la ENMODO)- tal como se muestra en la Figura 2- y luego se exportaron a una planilla de cálculo sólo aquellos correspondientes a la trama regular de Recoleta y Retiro (con sus variables de hogar y radio). Por último, se utilizaron esos registros para filtrar en un programa de análisis de datos (RStudio Team, 2020) esos casos de la ENMODO y exportar esa base de datos seleccionada.

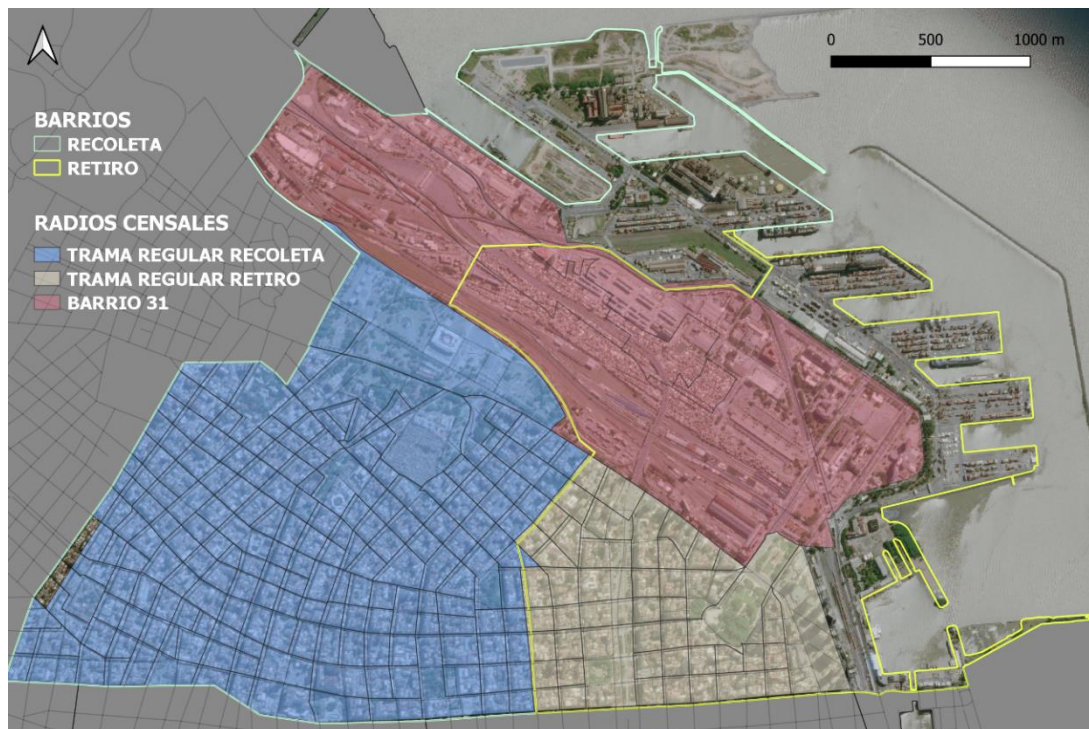


Figura 2. Fracciones y radios censales según censo 2001, agrupados según criterio de estudio. Fuente: elaboración propia.

Para el análisis de los patrones de movilidad, se eligieron cinco variables: cantidad, motivo, modo, horario y duración. Se investigaron esos resultados desagregando los datos por sexo y de manera separada para cada base de datos.

Por último, una vez hallados los resultados se realizó un análisis comparativo entre ellos visibilizando así la brecha *género-económica*, es decir, las diferencias que hay entre las brechas de género de las clases altas con las de las clases bajas.

Se adjunta en los Anexos el detalle del proceso de análisis cuantitativo.

2.1.1 Descripción de las bases de datos

Las dos bases de datos tienen una estructura similar de variables para el alcance de este estudio y las dos son probabilísticas, por lo cual se consideraron pertinentes. En la Tabla 1 se describen las bases de datos.

Tabla 1. Descripción de las bases de datos.

Parámetros	Base de datos clase baja: Encuesta Barrio 31	Base de datos clase alta: Encuesta Movilidad Domiciliaria (ENMODO)
Tipo de muestra	Muestra probabilística	Muestra probabilística
Tipo de encuesta	Domiciliaria por muestreo	Domiciliaria por muestreo
Características de la muestra	Aleatoria estratificada por zona	Aleatoria
Universo	Población en el Barrio 31	Población de la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA)
Unidad de análisis	Viajes de cada una de las personas que viven en el Barrio 31	Viajes de cada una de las personas que viven en la RMBA
Cantidad de registros	504 hogares (1.876 miembros y 4.388 viajes)	22.500 hogares totales. 22.170 hogares (encuestas efectivas) y 70.321 personas
Variables relevantes para el estudio	Id hogar, id persona, sexo, cantidad de viajes, id de viaje, medio de transporte, actividad de origen y destino, horario de origen y destino	Partido, localidad, fracción, id hogar, id persona, sexo, cantidad de viajes, id de viaje, tipo de transporte, actividad de origen y destino, horario de origen y destino
Rango temporal	Del 15 de agosto al 4 octubre de 2017	2009-2010
Comentarios	Se solicitó por ley 27.275 de derecho a la información pública	La lógica de número de hogares es la misma que la del el Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas del año 2001

2.1.2 Limitaciones

La trama regular de Recoleta y Retiro contiene más personas de edad avanzada en comparación con el Barrio 31 -que posee una población con predominancia juvenil-, lo cual también impacta en los patrones de movilidad.

Por otro lado, aunque el tamaño de la muestra que posee la ENMODO no sea suficiente para garantizar su representatividad estadística nivel Barrio, sí permite extraer valiosas conclusiones y es la mejor fuente disponible al momento para estudiar la movilidad.

Por último, a fin de poder realizar el análisis se utilizaron las bases de datos existentes, que definen el sexo dentro de las variables de manera binaria. Sin embargo, si lo que se pretende con este estudio es abordar las políticas públicas considerando a las minorías, deberían entonces las encuestas abrir el relevamiento al género, contemplando una diversidad más inclusiva.

2.2 Caracterización del área

2.2.1 Introducción: la movilidad en la Ciudad de Buenos Aires

Las mujeres conforman el 53,2% de la población de la Ciudad (Encuesta Anual de Hogares, 2017). No sólo se trata de una mayoría total, sino que también se refleja en la distribución de la población a nivel comunal.

Por su parte, el sistema de transporte público está conformado por 137 líneas de colectivo (bus urbano) que conectan los distintos barrios y comunas de la Ciudad y a la vez facilitan la accesibilidad hacia y desde el Gran Buenos Aires. La red cuenta con 7 líneas de ferrocarriles urbanos, 6 líneas de subte (tren subterráneo) y 1 premetro (tranvía), además de incluir unos 37.000 taxis que ofrecen servicio dentro de los límites de la Ciudad.

El colectivo es el transporte más utilizado por los ciudadanos y ciudadanas que viven dentro de la Ciudad de Buenos Aires y se desplazan en su territorio o para entrar y salir hacia el área conurbada: del total de los desplazamientos (8 millones) que se realizan a diario, 60% son en colectivo (Secretaría de Transporte GCBA). Hay que tener en cuenta, sobre todo a la hora de establecer una evaluación del sistema de transporte desde una perspectiva de género, que el colectivo es el único medio de transporte público que brinda el servicio de manera continua las 24 horas, incluso cuando durante los horarios nocturnos disminuye su frecuencia.

2.2.2 Área de análisis: Recoleta y Retiro

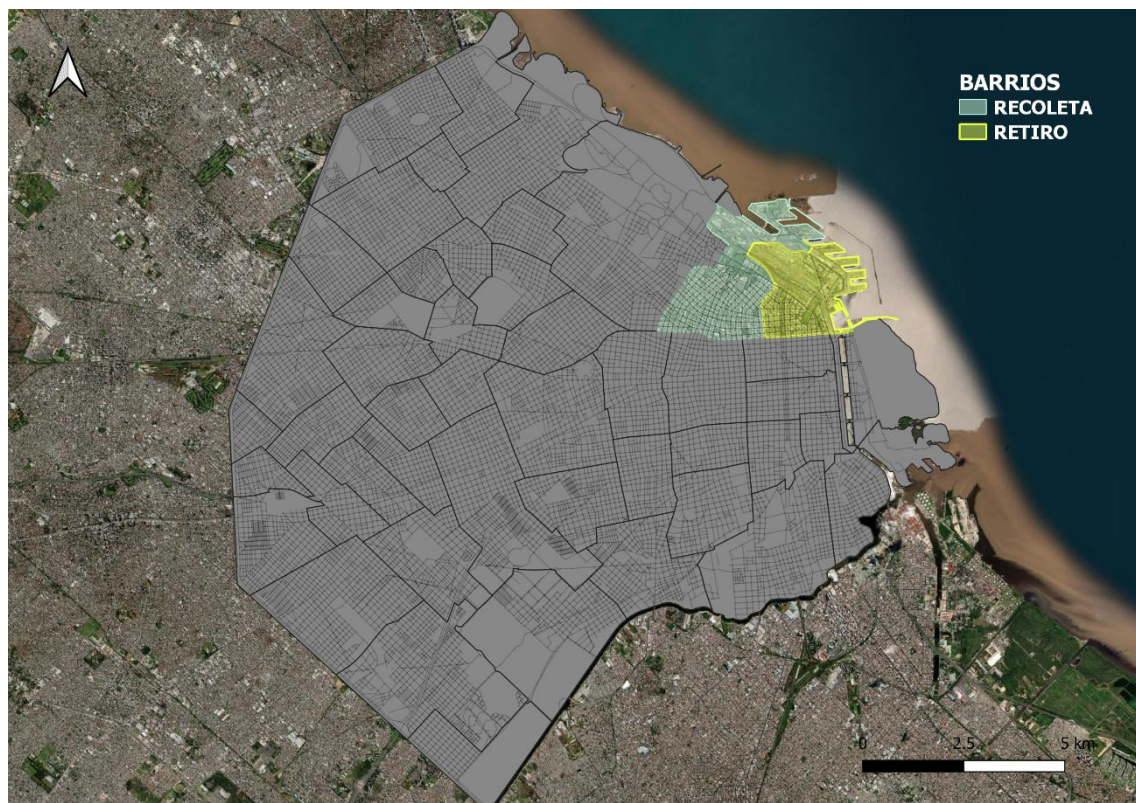


Figura 3. Ubicación de los barrios Recoleta y Retiro en la Ciudad de Buenos Aires. Fuente: elaboración propia

Como área de análisis se toma el perímetro de los barrios de Recoleta y Retiro (cuya ubicación puede observarse en la Figura 3) ya que es un área con accesibilidad homogénea

y privilegiada en toda su extensión y, por otro lado, presenta un fuerte contraste socioeconómico en su composición demográfica y territorial (ver Figura 5), ambas características claves para para este análisis comparativo.

La accesibilidad del perímetro en estudio es sobresaliente ya que cuenta con gran presencia de infraestructura de transporte en las inmediaciones: subtes (línea D, E y H), tren (estación Retiro), colectivos (sobre todo sobre Av. Pueyrredón, Av. 9 de Julio y Av. Santa Fe) y metrobus (9 de Julio), como se muestra en la Figura 4.

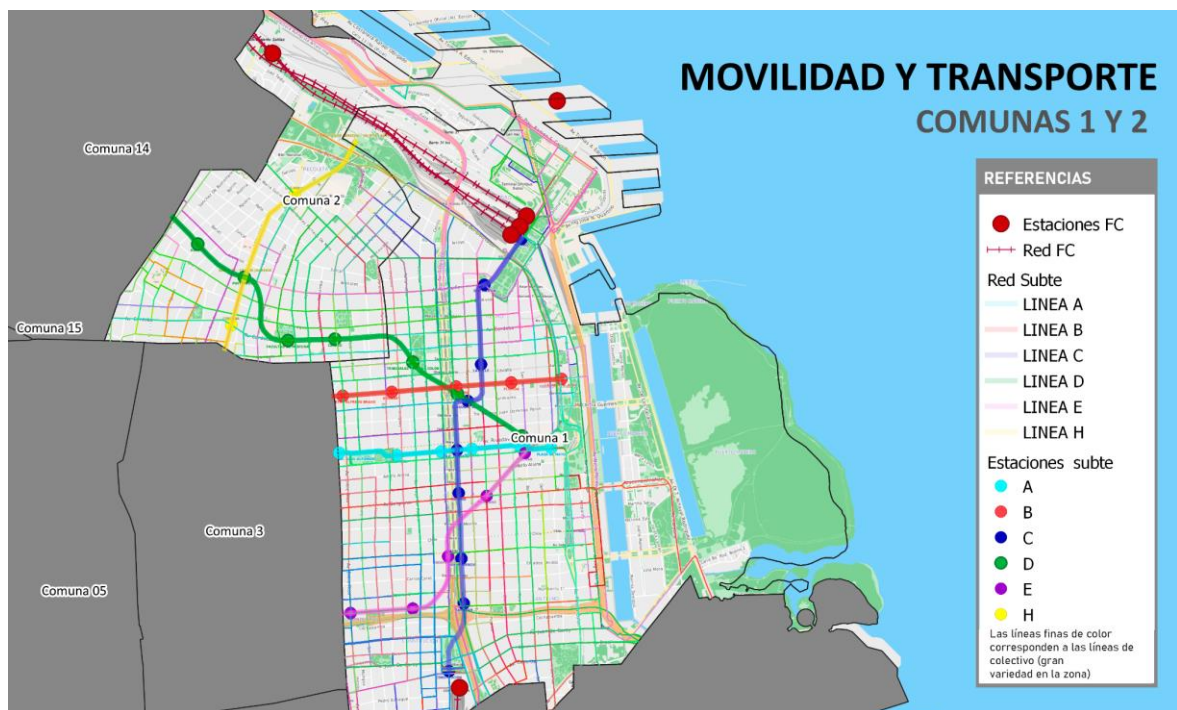


Figura 4. Movilidad y transporte en comunas 1 y 2. Fuente: elaboración propia en base a cartografía de IDERA

No obstante, la composición socio-demográfica entre la trama regular y el Barrio 31 tiene una profunda polarización, siendo la primera una de las áreas con menos necesidades básicas más insatisfechas (NBI) de la ciudad, mientras que el segundo uno de los barrios con mayor déficit, tal como muestra la Figura 5.



Figura 5. Hogares con necesidades básicas insatisfechas (NBI) en el área de estudio. Fuente: elaboración propia en base a datos de servidores IDERA.

Infiriendo que las diferencias entre los roles de género asignados responden a un componente socioeconómico y, por tanto, las personas se mueven diferente en respuesta a éstos, se propone visibilizar la diferencia entre los patrones de movilidad del grupo socioeconómico medio/alto (trama urbana regular) y del grupo socioeconómico medio-bajo (Barrio 31).

Trama regular de Recoleta y Retiro

Accesibilidad

Recoleta tiene una superficie de 5,9 km² y Retiro 2,8 km². En sus orígenes eran zonas alejadas de la ciudad para entonces consolidada y con el tiempo se erigieron como unos de los barrios más exclusivos de la ciudad luego de que la epidemia de fiebre amarilla en 1871 provocara que las familias aristocráticas migren desde el sur hacia esta zona. Por este motivo, se desarrolló de forma planificada, como damero con ejes de circulación marcados y con gran presencia de equipamiento de calidad, como muestran la Figura 6 y la Figura 7.



Figura 6. Retiro. Arquitectura típica. Fuente: www.mirandabosch.com/barrio_retiro



Figura 7. Recoleta. Arquitectura típica. Fuente: www.argenprop.com

Recoleta tiene una orientación predominante este-oeste, que conecta el norte de la ciudad con el área central, mientras que Retiro tiene ejes de circulación en todas las direcciones ya que conecta al norte, sur y oeste de la ciudad con el área central. Las vías más destacadas

para la conectividad este-oeste son la autopista Illia-Lugones-Cantilo, las avenidas Costanera, Figueroa Alcorta y del Libertador como vías rápidas, Av. Las Heras y Av. Santa Fe como arterias con gran cantidad de líneas de colectivos, y la línea D de subte. En el sentido norte-sur se destacan las líneas de subte C y H y las Av. Pueyrredón, Av. Callao, Av. 9 de Julio (que además cuenta con la infraestructura del Metrobus), Av. Paseo Colón y Av. Huergo-Madero como vías rápidas tanto para el transporte público (con gran variedad de líneas) como para el privado.

Además, el centro de trasbordo Retiro vincula a través de las líneas de ferrocarriles Mitre y Belgrano los partidos del norte y este del Gran Buenos Aires con el centro de la ciudad, conectando con destinos de media y larga distancia a través de la Estación Terminal de Ómnibus.

Al ser ante todo residencial, la movilidad responde a un esquema en mayor medida pendular desde el hogar hacia los centros de trabajo o estudio.

Composición socioeconómica de la población

Recoleta posee una densidad promedio de 25.100 habitantes/km² y una población total de 157.932 habitantes, de los cuales el 56,9% son mujeres y 43,1% son varones. Por su parte, Retiro alcanza en su totalidad los 65.413 habitantes, siendo 52,3% mujeres y 47,7% varones (Dirección General de Estadísticas y Censos, 2001).

No obstante, dado que el polígono en estudio de la trama regular de Retiro y Recoleta no representa la totalidad de la comuna, se seleccionaron los hogares circunscriptos en dicha área para estudiar las características poblacionales. El resultado arroja que, en cuanto al rango etario, los grupos de mayor peso son los comprendidos entre los 20 y 40 años y el de 50 a 60 años, tal como muestra la Figura 8.

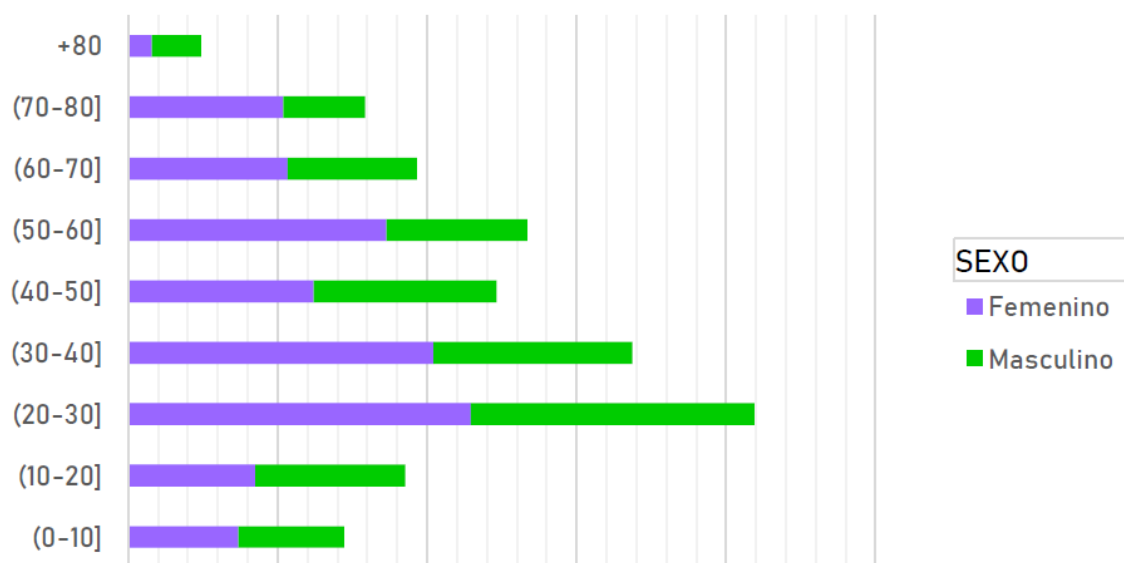


Figura 8. Edad poblacional según sexo de los habitantes de la trama regular Recoleta y Retiro. Fuente: elaboración propia en base a la ENMODO 2010.

Con respecto a la educación, se observa un alto nivel de estudios: como se puede observar en la Tabla 2, hay altas tasas de universitarios/terciarios completos o estudios de posgrado, mientras que además hay una tasa muy baja de personas mayores de 20 años con primario o secundario incompleto.

Tabla 2. Nivel educativo por grupos etarios de los habitantes de la trama regular Recoleta y Retiro. Fuente: elaboración propia en base a la ENMODO 2010

Nivel educativo	(0-10]	(10-20]	(20-30]	(30-40]	(40-50]	(50-60]	(60-70]	(70-80]	+80	Total general
Sin estudios	4,55%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,08%	4,63%
Primario incompleto	2,67%	1,26%	0,00%	0,00%	0,24%	0,00%	0,00%	0,16%	0,08%	4,40%
Primario completo	0,00%	0,00%	0,24%	0,63%	1,33%	0,47%	0,47%	0,47%	0,39%	4,00%
Secundario incompleto	0,00%	4,16%	0,00%	0,16%	0,16%	0,78%	0,24%	0,24%	0,00%	5,73%
Secundario completo	0,00%	0,00%	1,65%	2,75%	2,83%	2,43%	1,88%	2,04%	0,39%	13,97%
Terciario incompleto	0,00%	0,31%	1,41%	0,16%	0,00%	0,00%	0,47%	0,31%	0,00%	2,67%
Terciario completo	0,00%	0,00%	1,41%	3,61%	1,65%	1,18%	1,96%	1,81%	0,16%	11,77%
Universitario incompleto	0,00%	3,53%	8,24%	1,10%	0,24%	0,71%	0,39%	0,39%	0,16%	14,76%
Universitario completo	0,00%	0,00%	4,87%	6,36%	5,73%	6,28%	3,61%	2,04%	1,18%	30,06%
Estudios de posgrado	0,00%	0,00%	2,98%	1,96%	0,16%	1,49%	0,63%	0,47%	0,00%	7,69%
Otros	0,00%	0,00%	0,16%	0,16%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,31%

Por último, dado que el precio de metro cuadrado construido de la trama regular de Recoleta y Retiro es de los más caros de Buenos Aires (oscila entre los USD 2.181 y 2.666 para Recoleta y USD 1.964 y 2.401 para Retiro), sus habitantes pertenecen casi en su totalidad a la clase media-alta.

Barrio 31

Accesibilidad

El Barrio 31 nació en la década del '30 como un área ya para entonces destinada a viviendas pobres (en mayor medida de familias italianas) y trabajadores ferroviarios en la zona aledaña a la estación de tren Saldías. Con el paso del tiempo fue creciendo en forma irregular con ritmo acelerado durante la década del '70. En la actualidad el Barrio 31 alcanza las 28 hectáreas dentro de las comunas 1 (Recoleta) y 2 (Retiro) de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Tiene como límite oeste a las vías del ferrocarril San Martín, mientras que el resto de sus bordes están condicionados por playas de contenedores.

Su ubicación privilegiada y la rigidez de sus límites desencadenaron un marcado crecimiento vertical de las construcciones, llevadas a cabo por los mismos habitantes sin planificación ni participación estatal, resultando en graves problemas de ventilación, iluminación y hacinamiento -la densidad poblacional es de 85.171 hab/km², mientras que la promedio de la Ciudad de Buenos Aires es de 14.973 hab/km² (INDEC, 2010)-.

El espacio público es el vacío resultante entre las densas construcciones irregulares por lo cual se caracteriza por pequeños pasillos y vías irregulares con escasa o nula infraestructura y gran cantidad de volúmenes (como escaleras) invadiendo el paso, tal como se observa en la Figura 9. Sumado a lo anterior, la construcción de la Autopista Illia en los '90 consolidó una fuerte barrera física dentro del barrio.

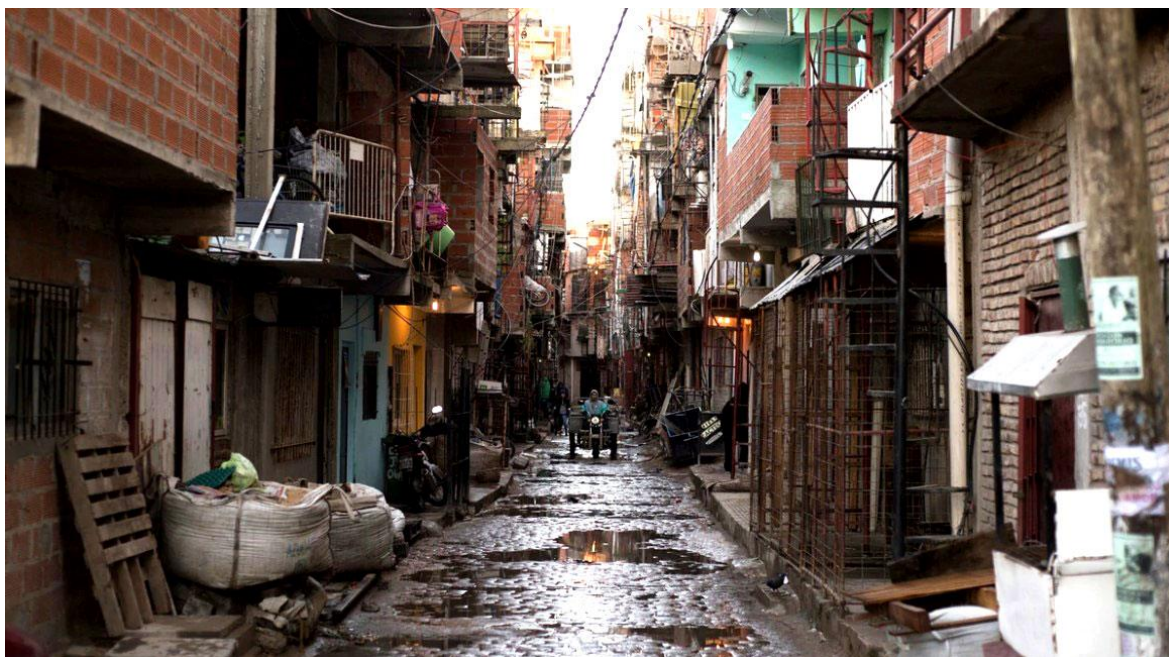


Figura 9. Barrio 31. Arquitectura típica sin intervención por la urbanización. Fuente: www.informepolitico.com.ar

En un intento de remediar -al menos en gran parte- la falta de infraestructura adecuada, en 2009 la Legislatura de la Ciudad Autónoma Buenos Aires sanciona la Ley 3.343/2009 que exige la urbanización del Barrio 31 y 31 bis. Desde el año 2015 el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires impulsa obras para la urbanización mencionada, como se muestra en la Figura 10 (Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, 2021).



Figura 10. Barrio 31. Calle intervenida por la urbanización. Fuente: www.buenosaires.gob.ar

Más allá de los problemas de infraestructura dentro de sus límites, el barrio tiene muy buena accesibilidad al estar cercano a la estación de tren Retiro, a la terminal de ómnibus Retiro, al eje rápido de Av. Del Libertador, a la gran cantidad de transporte público (colectivos y subtes) disponible sobre la Av. Pueyrredón y la presencia de robusto equipamiento de los barrios de Recoleta y Retiro sobre la trama regular. Sin embargo, dentro de los límites del barrio la oferta de accesibilidad decae de manera importante.

En cuanto a la movilidad, el 36% de los viajes realizados son internos al límite del barrio (de los cuales el 88% se realizan a pie) y el 64% tienen un destino externo al mismo (entre los cuales un 14% son efectuados en transporte privado y un 73% en transporte público). De los viajes externos, la terminal de Retiro es el destino que atrae más viajes (47%), seguido por Recoleta (12%), San Nicolás (8%) y Palermo (8%); mientras que el resto de la ciudad no supera el 30% de los viajes.

Por último, el barrio cuenta con una tasa de motorización del 12% para automóvil y 0,09% para motos, mientras que el 24% cuenta con bicicleta (Dirección General de Planificación de la Movilidad [DGPMOV GCBA], 2018).

Composición socioeconómica de la población

La población alcanza un número aproximado de 43.187 individuos que habitan 5.921 hogares (según datos brindados por la Secretaría de Integración Social y Urbana, diciembre 2017) que continúan siendo en su mayoría inmigrantes: sólo un 29% son nacidos de argentinos (contra un 60% en el resto de la ciudad); en la actualidad predominan las familias provenientes de Paraguay (50%), Bolivia (30%) y Perú (20%) (Espejo, 2019).

En cuanto a la distribución poblacional, existe una notable concentración en comparación con el resto de la ciudad ya que en promedio viven 3,27 personas por hogar, mientras que el global de la Ciudad de Buenos Aires arroja un promedio de 2,5 personas por hogar. También se trata de una población mucho más joven que la del resto de la ciudad: el promedio de edad es de 23,3 años para el total del barrio (el 70% tiene menos de 30 años), que es 16 años menor que el promedio porteño. La población femenina tiene un promedio de 17,8 años de edad y representa más de la mitad del total del grupo poblacional, siendo el 52% versus el 48% de hombres (Dominguez Gonzalez, y otros, 2020).

En relación al nivel educativo, el 75% de la población total posee como máximo nivel el primario completo o se encuentra sin estudios. Del porcentaje que se encuentra estudiando, el 40% pertenece al nivel primario (Dirección General de Planificación de la Movilidad, 2018).

Por último, en la esfera laboral más de la mitad de la población mayor a 14 años (53%) trabaja y entre los que no lo hacen el 44% se encuentra estudiando, el 15% está desocupado y el 4% son jubilados. Las amas de casa representan el 30% de la población. (Dirección General de Planificación de la Movilidad, 2018). Las mujeres se ven en particular desventajadas en la esfera económica con respecto a sus pares varones ya que cuentan con un nivel de ingreso significativamente menor y una tasa de desempleo 7% menor para el mercado formal y 9% menor para el informal que ellos (Dominguez Gonzalez, y otros, 2020).

2.3 Hallazgos/desarrollo: Análisis de movilidad desagregada por género

Se desarrollan a continuación los hallazgos del análisis cuantitativo, para cada grupo de estudio, sobre los patrones de movilidad asociados a las cinco variables elegidas: cantidad, motivo, modo, duración y horario. Se exponen las reflexiones e inferencias de los resultados obtenidos en relación al marco teórico relevado.

2.3.1 Cantidad

Según la base de datos de la ENMODO 2009-2010, la cantidad de viajes promedio para una mujer es 1,05 (unidades de viaje), mientras que la de un hombre es 0,82. Esto quiere decir que los hombres viajan un 22% menos que las mujeres en promedio. Si bien la mediana es 0 para ambos sexos, la cantidad de viajes femeninos arroja un desvío estándar del 1,55; mientras que los masculinos un 1,21³.

Teniendo en cuenta la premisa desarrollada en los antecedentes mencionados (ver apartado 1.3.1 *Cantidad y Motivo: la Movilidad del cuidado*, que indica que las mujeres hacen más viajes, se condice con los resultados el histograma de la Figura 11 que muestra que en los únicos dos casos en que son menos las mujeres que los hombres son el de 0 viajes por persona -dado que se encargan de las tareas de cuidado- y el de 2 viajes por persona -que podrían responder a un esquema pendular hogar/trabajo-.

³ La prueba estadística χ^2 (Chi-squared test) realizada corrobora que la diferencia entre hombres y mujeres sea significativa. $X^2(2, N = 1161) = 8.4806, p = .075476$.

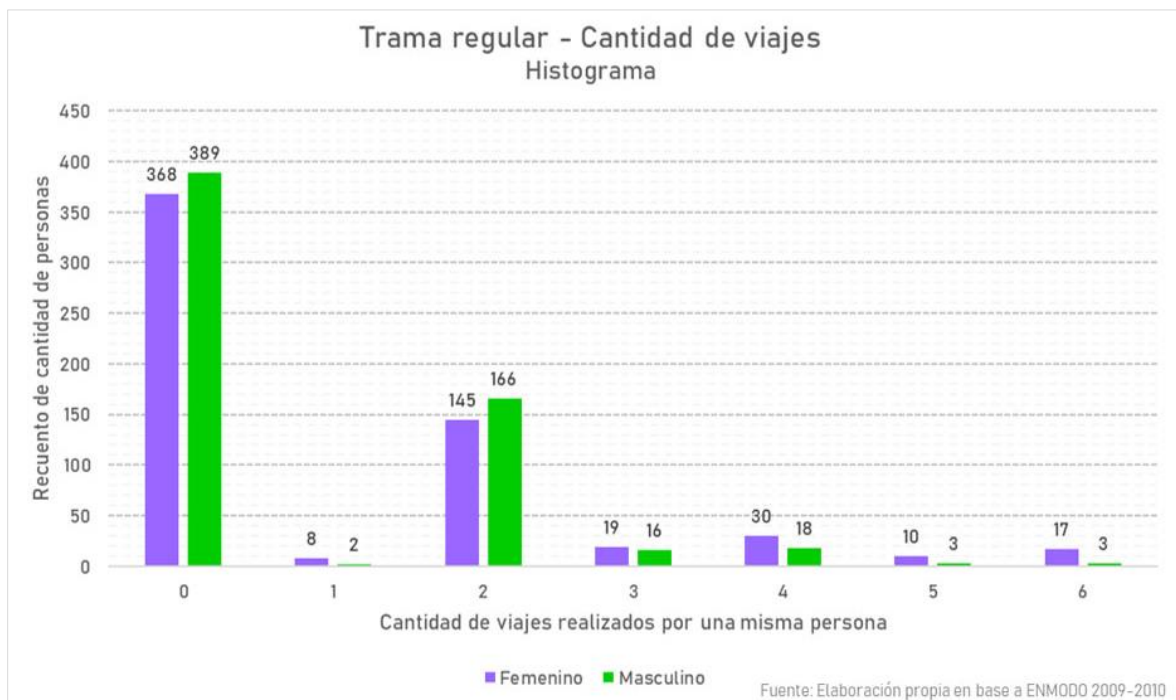


Figura 11. Cantidad de viajes por persona en trama regular Recoleta y Retiro

Según la base de datos de la Encuesta de Movilidad en Barrio 31, la cantidad de viajes promedio para una mujer es de 1,35, mientras que la de un hombre es 1,01⁴. Esto quiere decir que los hombres viajan un 26% menos que las mujeres en promedio. Si bien la mediana también es 0 para ambos géneros, la cantidad de viajes femeninos arroja un desvío estándar del 2,04; mientras que los masculinos un 1,53.

⁴ La prueba estadística χ^2 (Chi-squared test) realizada corrobora que la diferencia entre hombres y mujeres sea significativa. $X^2(4, N = 3554) = 13.4259, p = .009372$.

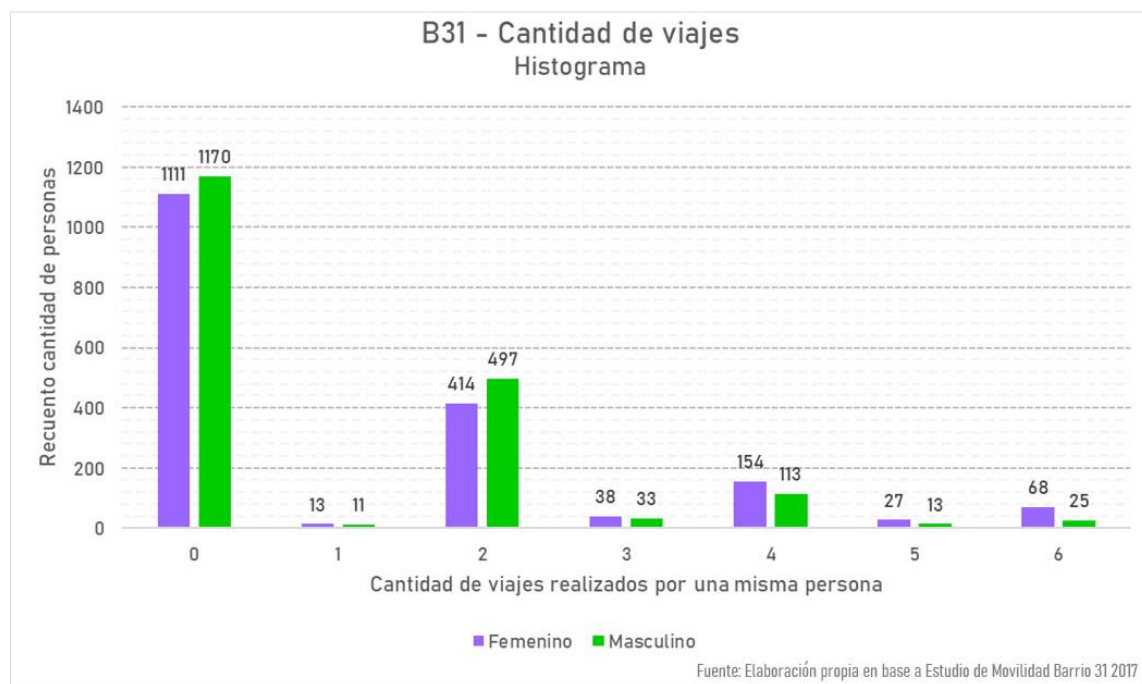


Figura 12. Cantidad de viajes por persona en Barrio 31

Para ambos sexos, existe más cantidad de viajes en el Barrio 31 que en la trama regular: una mujer del Barrio 31 realiza en promedio un 0,30 de viaje más que una de la trama regular; para los varones, la diferencia es de 0,19.

Esto condice con la hipótesis de que no sólo las clases bajas también sufren la desigualdad de género, sino que lo hacen de manera más acentuada (apartado 1.4 *Desigualdad socioeconómica: ¿Qué relación tiene con el género y la movilidad? La movilidad género-económica*). En cantidad de viajes por persona el Barrio 31 cuenta con una brecha entre hombres y mujeres del 26% mientras que la trama regular del 22%, reflejando la brecha género-económica.

2.3.2 Motivo

De manera concordante con la bibliografía estudiada (apartado 1.3.1 *Cantidad y Motivo: la Movilidad del cuidado*), se observa en la Figura 13 y la Figura 14 que en ambos grupos poblacionales los viajes femeninos asociados a motivos de cuidado tienen una amplia superioridad con respecto a los masculinos, a la vez que esta relación se invierte en los viajes asociados al trabajo.

Sin embargo, se resalta que para el resto de los motivos las proporciones de viajes masculinos no varían de manera notable mientras que las de las mujeres sí, mostrándose la demanda femenina mucho más elástica a la diferencia socioeconómica.

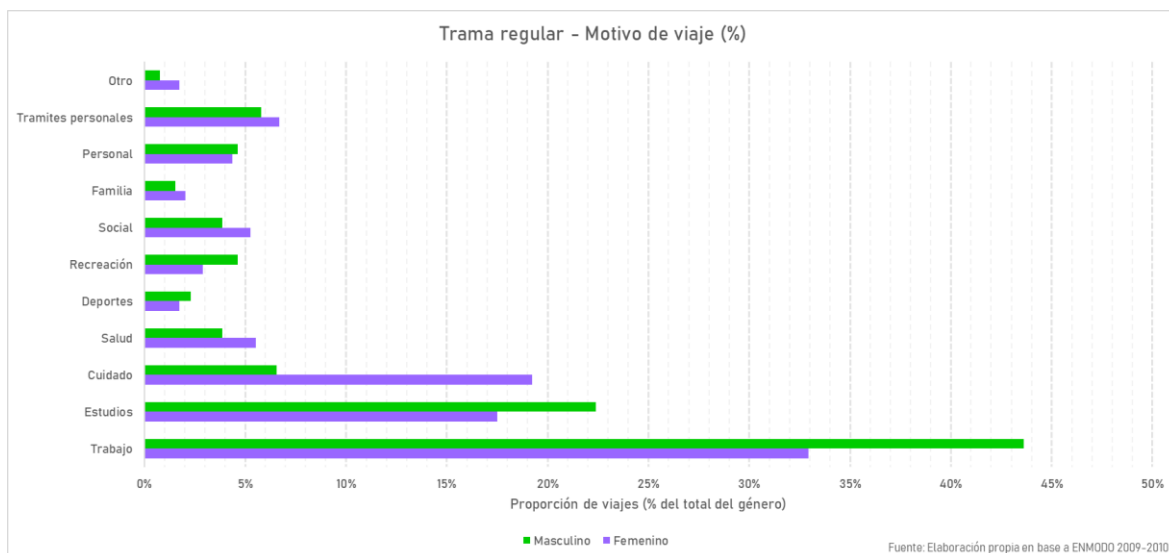


Figura 13. Motivo de viaje en trama regular Recoleta y Retiro.

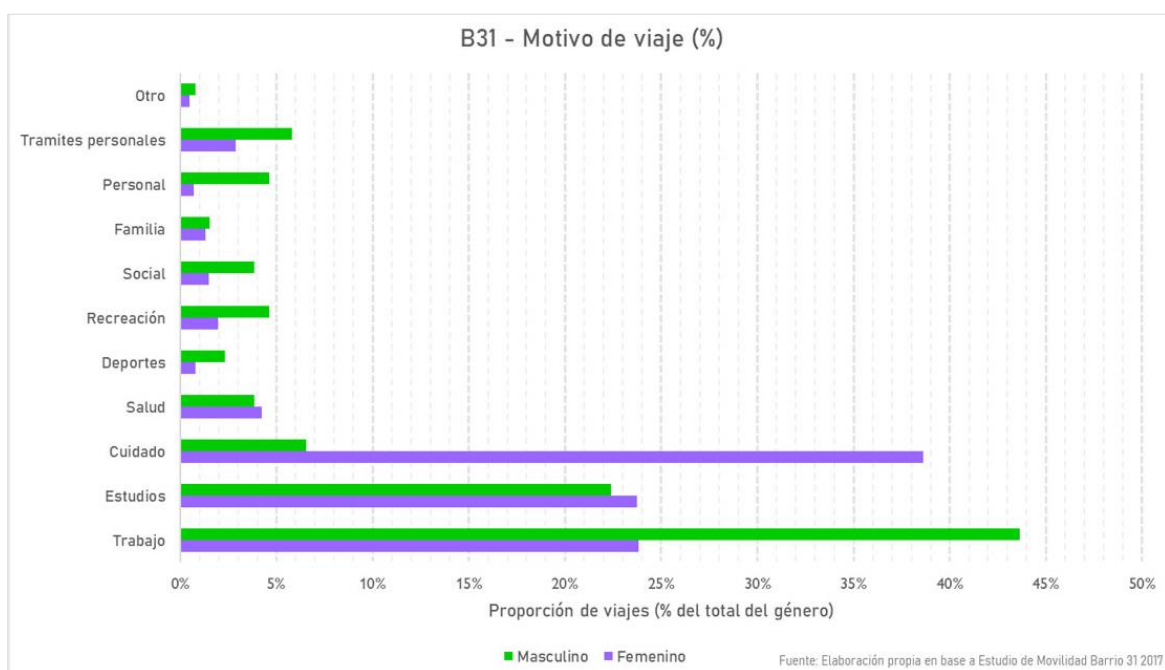


Figura 14. Motivo de viaje en Barrio 31.

Focalizando en cada uno de los motivos, subrayan varias observaciones. En primer lugar, en materia de cuidado la brecha muestra un disparo abrupto siendo en gran medida mayor la proporción de mujeres afectadas a este motivo en el Barrio 31 (casi un 40% de los viajes de las mujeres del Barrio 31 son por motivos de cuidado, contra el 20% en la trama regular). Estos datos apoyan la idea, expuesta en el marco teórico, de que en los grupos más vulnerables las mujeres deben afrontar la totalidad de la carga por su cuenta, sin posibilidad de delegar dichas tareas en terceros o instituciones, siendo un problema para dedicar tiempo a su propia individualidad (ver apartado 1.4.3 “¿Quién limpia la casa de la limpiadora?”: *el progresismo es un lujo de clase*).

De forma consiguiente, dicha pobreza de tiempo se refleja en los motivos asociados a la libertad individual (trámites personales, personal, visita a familia, social, recreación y deportes) donde la brecha entre las mujeres de la trama regular y las del Barrio 31 también denota un cambio profundo, teniendo menos tiempo estas últimas para los viajes asociados a prioridades personales y ociosas.

En la misma línea, se observa una disminución de los viajes asociados a la salud por parte de las mujeres del Barrio 31, lo que condice con la hipótesis avalada por los antecedentes teóricos expuestos de que las mujeres resignan cuidados básicos de salud a causa de la pobreza de tiempo que les dejan las tareas de cuidado (apartado 1.4 *Desigualdad socioeconómica: ¿Qué relación tiene con el género y la movilidad? La movilidad género-económica*).

Por otra parte, la brecha género-económica en el motivo laboral aumenta un 9% en el Barrio 31: mientras que en ambos casos los hombres tienen alrededor de un 44% de sus viajes afectados al trabajo; las mujeres tienen un 24% en la trama regular y un 11% en el Barrio 31. Este hecho confirma las menores posibilidades que tienen las mujeres pobres de acceder a un empleo, anticipadas también en el apartado recién mencionado.

Por último, la proporción de viajes por estudio aumenta para las mujeres en el Barrio 31. Sin embargo, puede responder a la obligatoriedad del nivel escolar primario y secundario, mientras que en la trama regular se suman los niveles universitarios y de posgrado que podrían estar más masculinizados.

2.3.3 Modo

Tal como se advirtió en la bibliografía consultada (ver apartado 1.3.2 *Modo*), en la Figura 15 se visibiliza que en la trama regular existe una fuerte brecha de género tanto en la caminata a pie, el taxi y el transporte público (subte, premetro y colectivo) -donde las mujeres casi duplican a los hombres-, como en el automóvil particular -donde los hombres conductores son más del doble-. De todos modos, se destaca el auto (conductora o acompañante) como el cuarto modo de transporte más utilizado para las mujeres, gracias a la capacidad económica de los habitantes de la trama regular.

Más allá de la brecha de género existente en la adopción del taxi como modo de transporte, es considerable su adopción para ambos sexos. Tanto la brecha como la alta utilización en general corresponden a que es mucho más económico que el automóvil particular (sobre

todo en esta área geográfica donde la necesidad de cocheras aumenta de manera exponencial el costo) a la vez que permite la comodidad, flexibilidad horaria y condiciones de seguridad que no existe en el transporte público masivo, a un costo adicional con respecto al transporte público que la condición económica de muchos habitantes de la trama regular permite afrontar.

Por último, se recalca la casi nula utilización de la bicicleta, el transporte escolar, la moto y el tren para ambos sexos.

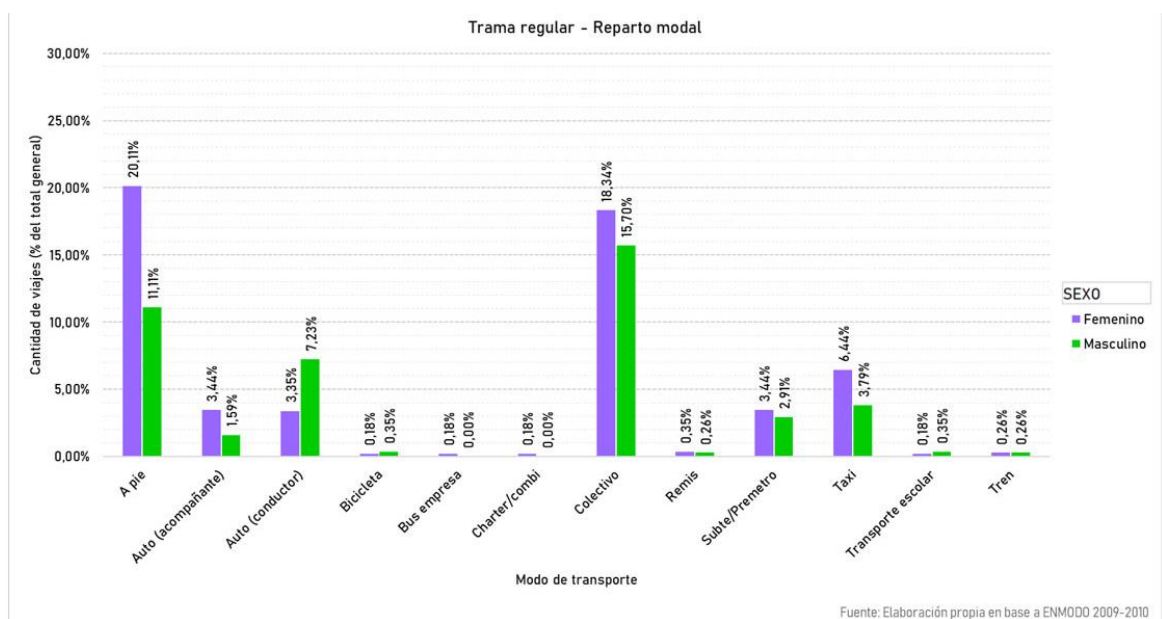


Figura 15. Reparto modal en trama regular Recoleta y Retiro

Analizando los datos del Barrio 31 -expuestos en la Figura 16- y realizando su comparación con la trama regular, se puede destacar que, si bien tienen en común a la caminata a pie como principal medio de transporte y al colectivo como segundo, en el resto de los modos hay profundas diferencias.

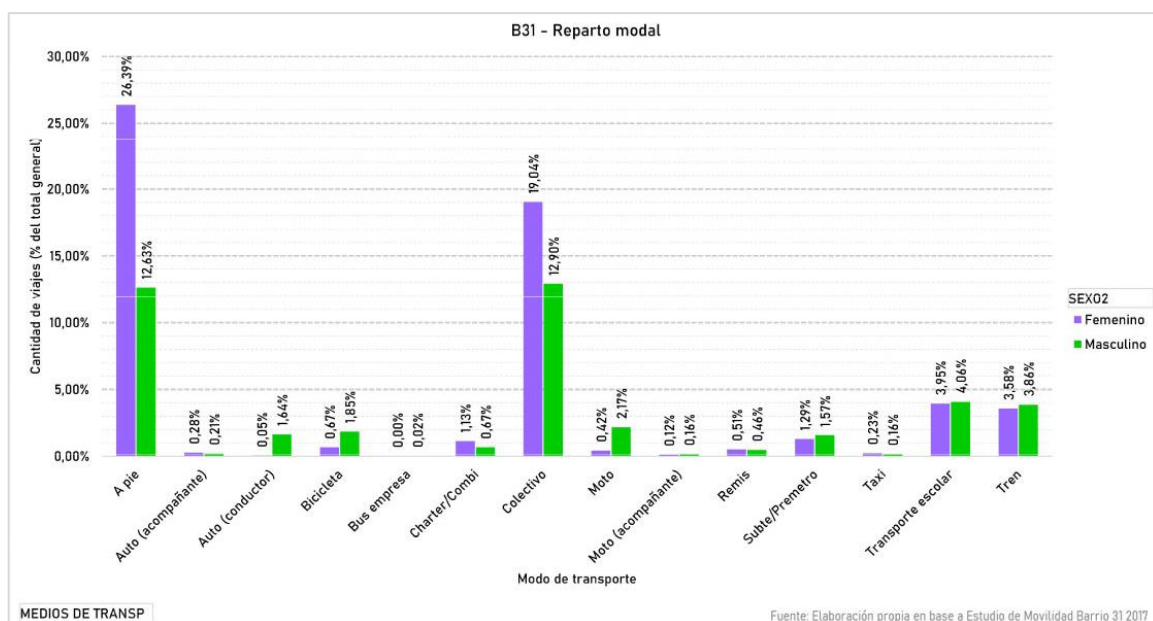


Figura 16. Reparto modal en Barrio 31

Para comenzar, la brecha de género presente en los dos medios de transporte principales recién mencionados se acentúa de manera importante: la brecha para la caminata a pie en la trama regular es del 9% mientras que en el Barrio 31 es del 13,76%; al mismo tiempo que la del colectivo es del 2,64% en la trama regular y del 6,14% en el Barrio 31⁵. No obstante, el aumento de la caminata a pie es en mayor medida femenino, de manera congruente con la teoría de que ellas son las primeras en quedarse dentro del perímetro cercanos al barrio realizando los quehaceres domésticos (ver título *Modo* dentro del apartado 1.4.4 *Desigualdad de género-económica y movilidad*).

Además, reflejando la mayor restricción económica de este grupo se vislumbra un aumento general de la utilización de los modos de menores costos: a pie y transporte público masivo (tren + colectivo + subte), la bicicleta y la moto; en detrimento de las alternativas de mayores costos como el automóvil particular. Al respecto de este último, la tasa de adopción muestra una caída abrupta para ambos sexos ya sea como conductores o acompañantes, quedando una baja proporción de hombres en este medio -volcándose parte de ellos a la moto- y desapareciendo en su totalidad la proporción de mujeres motorizadas (congruente con lo expuesto en el título *Asequibilidad* del apartado 1.4.4 *Desigualdad de género-económica y movilidad*).

⁵ Confirmando la hipótesis con un test estadístico, se estimaron los intervalos de confianza para la proporción de los dos modos de viaje entre todos los viajes de la población. A continuación, se tomó el caso más desfavorable para la hipótesis, se compararon las dos brechas resultantes y la brecha en el B31 resultó también mayor.

Con respecto a la mayor proporción de viajes en bicicleta, se destaca que el incremento es en mayor medida masculino cuya causa puede encontrarse en el hecho de que ellas suelen viajar acompañadas de personas dependientes.

Por otra parte, se destaca una importante disminución en la utilización del taxi dado que estos servicios se dificultan en barrios marginales por cuestiones de seguridad, haciéndose en cambio más presentes el charter o la combi ⁶ como medios de condiciones relativamente similares. De todos modos, la proporción de mujeres que se vuelcan al charter no es la misma que se reduce del taxi, lo que denota una demanda insatisfecha para las mujeres que no poseen capacidad económica para contar con auto propio, pero necesitan condiciones de mayor seguridad que el transporte masivo, mayor flexibilidad horaria para coordinar la vida personal con la doméstica y mayor comodidad para ir con acompañantes.

Por último, se destaca como positivo el notable incremento en el transporte escolar, lo que facilita a las familias en el acceso de los niños a la escuela y descomprime entonces la carga particular de las mujeres.

2.3.4 Duración

En la trama regular el 76,6% de los viajes son de una duración menor a 30 minutos, como se puede observar en la Figura 17. Dentro de éstos, los femeninos superan de manera significativa a los masculinos. Sin embargo, pasados los 30 minutos tienden a equipararse, invirtiéndose dicha relación en los viajes de una duración mayor a 45 minutos, condiciendo con la tendencia explicada en la bibliografía (apartado 1.3.3 *Duración*).

⁶ Se entiende a los modos "charter" o "combi" como una camioneta para el transporte de pasajeros, equipada para un número aproximado de hasta 15 plazas, que no se comercializa por los canales habituales de venta ni bajo los horarios de las rutas comerciales habituales.

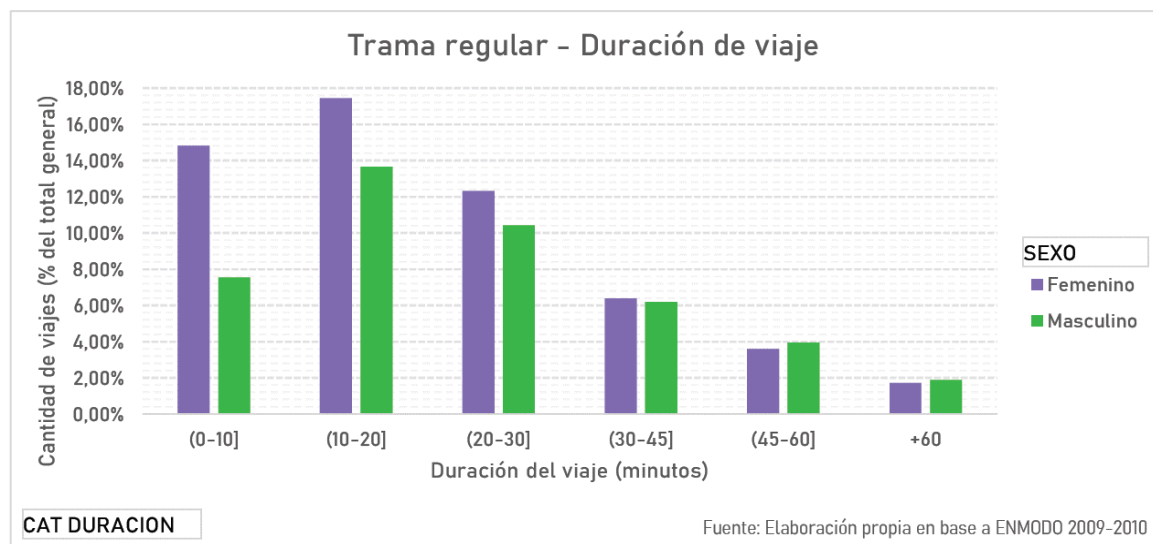


Figura 17. Duración de viaje en trama regular Recoleta y Retiro.

Con respecto a la distribución horaria de la duración (ver Figura 19), de este 76,6% más representativo de viajes, los femeninos tienen a diferencia de los masculinos 3 picos claros diarios: mañana, mediodía y tarde, cuya razón podría ser la relación con horarios escolares, de cuidado, o bien esquemas de trabajos de jornada parcial (más típicos en las estadísticas femeninas). Cuando superan los 30 minutos, tiende a aplacarse y migrar hacia un esquema más pendular hogar (mañana) – trabajo (tarde).

Si se focaliza la mirada en la brecha de género, en ambas poblaciones a medida que aumenta la duración del viaje, disminuye la brecha, apoyando la hipótesis de que las mujeres hacen más viajes más cortos, respondiendo a un esquema de hogar-trabajo-compras-acompañar a una persona a cargo; mientras los hombres hacen menos viajes y más largos, tendiendo a un esquema pendular hogar-trabajo (apartado 1.3.5 Resumen).

No obstante, en el Barrio 31 no se observa un quiebre tan notorio en la distribución de viajes entre los de menos y los de más de 30 minutos, tal como se puede vislumbrar en la Figura 18. Esto puede corresponderse a que incluso los viajes entendidos de forma universal -y errónea- como cortos (compras, un trámite cercano, un médico o instituto por la zona), no lo son en barrios de menores ingresos a falta de equipamiento en el área y/o transporte eficiente que reduzca los tiempos de viaje, ni cuentan con automóvil particular.

Esta misma razón explica por qué, además de la superioridad femenina significativa en los viajes menores a 30 minutos, ellas también son mayoría en los viajes de hasta 60 minutos. Esto puede esperarse dado que el hecho de que las mujeres tengan más cantidad de viajes de larga duración no tiene su causa en una mayor equidad con respecto a los hombres (que

realizan viajes más largos usualmente relativos al trabajo), sino todo lo contrario: siguen siendo las encargadas de salvar los destinos relativos al cuidado, pero además con alternativas menos eficientes. Por ejemplo, en un barrio marginal el supermercado puede ubicarse a 20 cuadras del hogar y ser la caminata a pie el modo de transporte, por lo cual ese viaje resulta de una demora similar a un viaje de media-larga distancia en un modo motorizado (ver títulos *Accesibilidad* y *Modo* dentro del apartado 1.4.4 *Desigualdad de género-económica y movilidad*).

Por último, cabe mencionar que en los viajes mayores a 60 minutos los hombres son amplia mayoría, dado que estos viajes sí podrían responder a distancias externas al barrio asociadas a motivos de trabajo.

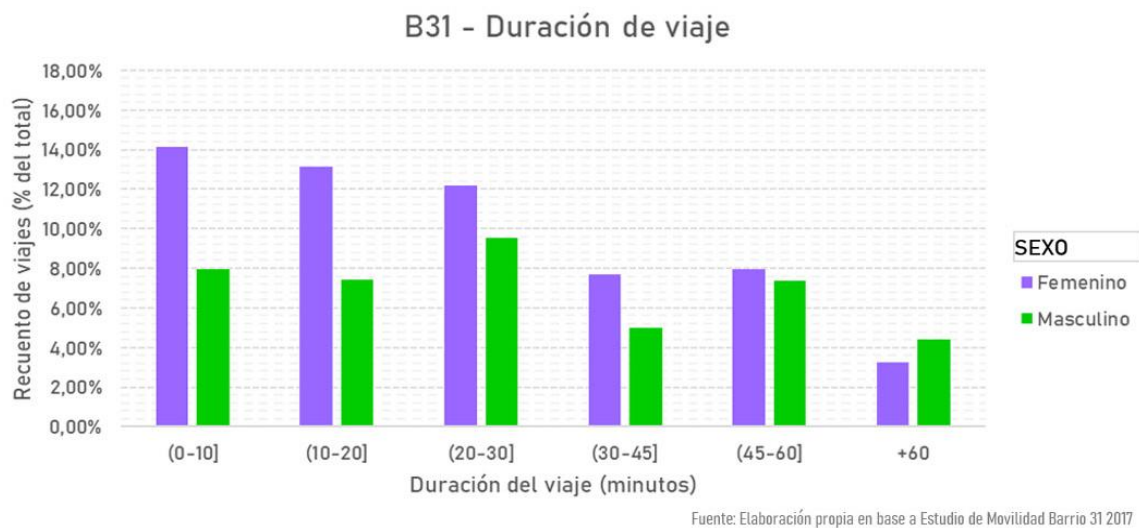


Figura 18. Duración de viaje en Barrio 31

Con respecto a la distribución horaria -expuesta en la Figura 20-, los 3 picos horarios de los viajes femeninos que duran menos de 30 minutos en la trama regular, se visibilizan también en el Barrio 31, pero con la diferencia de que los picos se registran asimismo en los viajes de hasta 60 minutos. Este hallazgo refuerza la teoría de que son los mismos tipos de viaje pero realizados de manera más lenta (ya sea por una mayor distancia al mismo destino o un modo de viaje de menor velocidad).

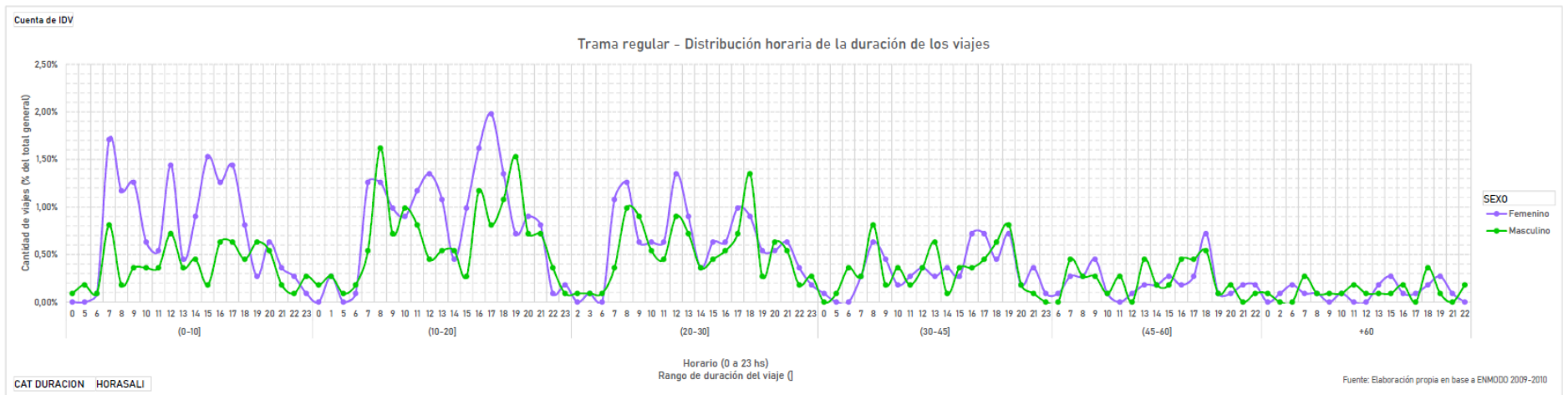


Figura 19. Distribución horaria de la duración de viaje en trama regular Recoleta y Retiro

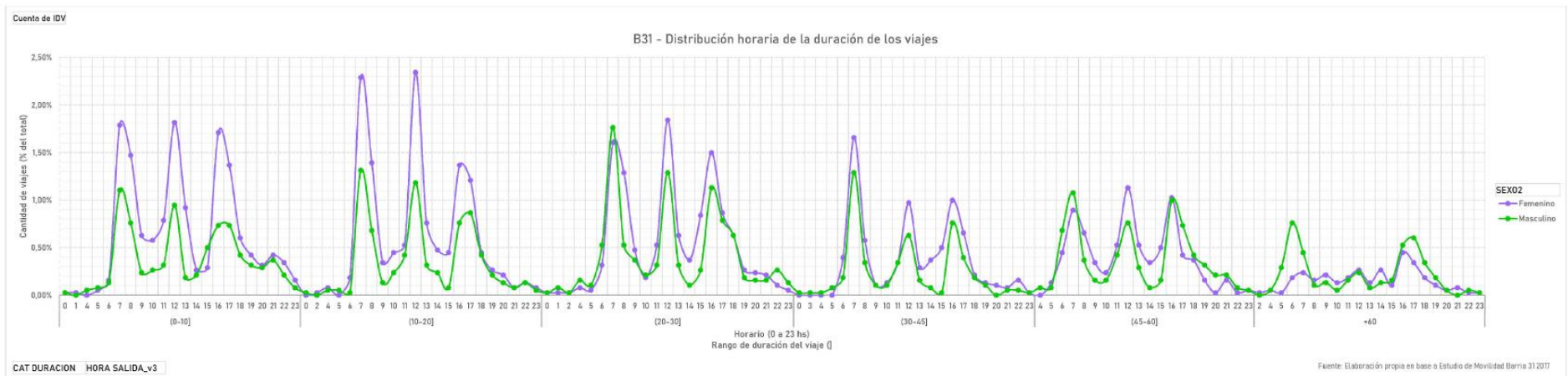


Figura 20. Distribución horaria de la duración de viaje en Barrio 31

2.3.5 Horario

Como indica la Figura 21, en la trama regular los únicos horarios en que los hombres superan los viajes de las mujeres son entre las 23:00 y las 7:00 (horario nocturno) y entre las 18:00 y 20:00 (regreso laboral). Este comportamiento es congruente con lo presentado en el marco teórico que indica que en los horarios nocturnos las mujeres renuncian a viajar por una fuerte percepción de inseguridad (apartado 1.3.4 *Percepción de la seguridad*).

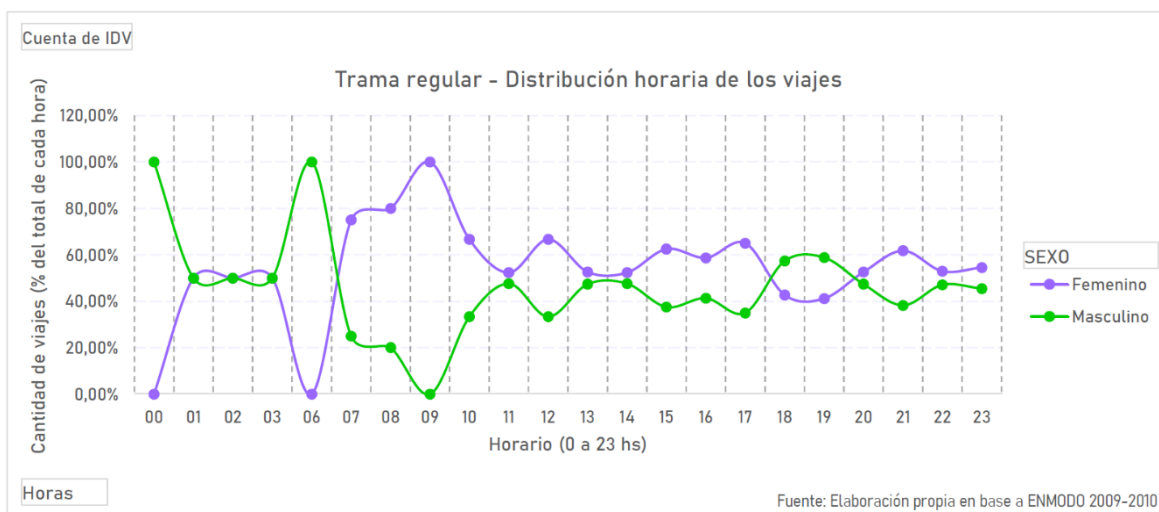


Figura 21. Distribución horaria de los viajes en trama regular Recoleta y Retiro

En el Barrio 31, como se puede visualizar en la Figura 22, ocurre un comportamiento similar, aunque se exponen sutiles diferencias.



Figura 22. Distribución horaria de los viajes en Barrio 31

Por un lado, las mujeres se mantienen siempre por encima o igual en cantidad de viajes con respecto a los hombres en los horarios diurnos. Además, hay mayor brecha en la cantidad de viajes en los horarios diurnos (las curvas para cada sexo divergen en mayor grado).

Sin embargo, en la madrugada entre las tres y las seis de la mañana, en la trama regular ni siquiera existen casos de viajes para ninguno de los dos sexos, mientras que en el Barrio 31 se observan sólo movimientos masculinos. La tendencia a mayores viajes en horarios nocturnos por parte de la población del Barrio 31 responde en su mayoría a motivos laborales, dada la necesidad de acceder a trabajos en horarios más sacrificados.

Teniendo en cuenta la necesidad de los grupos más vulnerables de cubrir horarios laborales más extremos para salir de la pobreza, es entonces más injusta la falta de un entorno seguro de movilidad en horarios nocturnos (cuando a la vez viven en zonas todavía más inseguras). Si además se considera que la inseguridad recae con mayor peso en la mujer y que muchas de las mujeres de menores ingresos buscan emplearse como servicio doméstico -por lo que deben salir de sus casas en horarios muy tempranos-, esta evidente renuncia a los viajes nocturnos complica en gran medida su lucha contra la pobreza.

Sección 3: Conclusiones, recomendaciones y reflexiones finales

3.1 Conclusiones

Retomando brevemente el principio de este trabajo, la igualdad de oportunidades entre la mujer y el hombre es una deuda histórica y el urbanismo no es ajeno a ello, ya que es el medio gracias al cual las personas logran acceder -o no- a las ofertas de desarrollo que las ciudades proveen.

Se han expuesto en este trabajo investigaciones que registran la disparidad entre hombres y mujeres con respecto a la movilidad. Si bien la visibilización de dicha brecha ha sido una herramienta clave para ubicar en mesa de debate a la falta de equidad y promover su concientización, este trabajo rescata, tras el apoyo teórico de varios autores, la necesidad de incorporar la variable de pobreza en esta disparidad de género. La motivación principal de este trabajo es, entonces, reconocer la brecha de género en la movilidad entre ricos y pobres para un área específica, mediante el análisis de los datos obtenidos de dos fuentes secundarias.

La evidencia confirma que las mujeres de los barrios vulnerables no sólo sufren de las desigualdades de género con respecto a sus pares varones, sino que además también son víctimas de la desigualdad género-económica con respecto a sus propias pares mujeres. Es entonces un desafío para las políticas de género que se avance sobre la diversidad dentro del colectivo femenino y se incorporen de esta manera variables relevantes como las socioeconómicas, en especial para las mujeres de menores ingresos que con frecuencia se encuentran subrepresentadas en las estadísticas.

Una vez que se progrese sobre la existencia de relevamientos, datos y actores directos de estos segmentos poblaciones históricamente relegados, se podrán realizar estudios similares al realizado en este trabajo de investigación para considerar las necesidades insatisfechas, a fin de implementar políticas de género que compensen la inequidad de manera particular y den cuenta de una igualdad de género real para toda la sociedad.

3.2 Recomendaciones de políticas públicas aplicables y futuras líneas de investigación

Se proponen a continuación una serie de políticas públicas de género con perspectiva de clase aplicables a las necesidades detectadas.

3.2.1 Cambio cultural

Es importante generar un cambio cultural para distribuir las tareas asignadas por los roles de género de una manera más equitativa. Asimismo, si bien las mujeres han conquistado algunas esferas que supieron ser exclusivas de los varones, en el sector de transporte aún queda un gran trabajo por delante. De la misma manera, es importante masculinizar los ámbitos domésticos que hoy tienen gran predominancia femenina.

Algunos de las propuestas al respecto son las siguientes:

- Difundir campañas de concientización sobre igualdad género-económica y prevención del acoso en distintos medios de comunicación (publicidad callejera, televisión, radio, entre otros).
- Involucrar mediante incentivos a trabajadoras mujeres en el sector del transporte a fin de generar más empatía para las usuarias del transporte público.
- Promover la feminización del rubro automotor: extender capacitaciones de conducir para mujeres e incentivos para la obtención de licencias de conducir.
- Proveer incentivos para la repartición de tareas domésticas. Por ejemplo, se podría asignar a los padres bonos de descuento para hacer las compras (atestiguando un certificado de convivencia y documentación de paternidad). No obstante, es necesario también que se asignen los mismos beneficios a las madres de hogares monoparentales para que el beneficio sea equitativo.

3.2.2 Datos

Es un punto clave contar con datos robustos y con amplia cobertura en el territorio. Esto permite en primer lugar enfocar las políticas públicas en las necesidades específicas de la comunidad, logrando de esta manera que las inversiones sean asertivas. En segundo lugar, facilita priorizar la cartera política en base a las necesidades más urgentes o de mayor impacto. Por último, hace posible partir de una línea base y monitorear el impacto de las medidas lanzadas, generar indicadores y perseguir la mejora continua.

Se pueden mencionar las siguientes líneas de acción como las principales:

- Fortalecer la recolección de datos con cobertura completa en el territorio ya que en general las áreas donde se localizan los hogares de menores ingresos se encuentran subrepresentadas, sobre todo en los barrios informales. Es fundamental por tanto que se realicen censos, en particular en estos últimos, tal como se hizo de manera afortunada (y casi excepcional) en el Barrio 31.
- Efectuar auditorías de género en las áreas más vulnerables para conocer las limitaciones y oportunidades particulares del sitio y trabajar junto a la comunidad en las propuestas.
- Incentivar la colaboración y articulación con ONGs, actores privados e instituciones de estudio o investigación para avanzar en el relevamiento del territorio y en estudios que generen aportes para la temática.
- Crear un Registro Nacional de Empleadas Nocturnas para darle una institucionalidad con peso político a este segmento femenino, en particular vulnerable para la movilidad. Esto permitiría conocer la magnitud del colectivo, generar visibilidad y presión en la agenda política y poder así diseñar medidas para resolver sus necesidades.

3.2.3 Movilidad

La planificación del transporte y la movilidad (tanto del diseño macro como de la infraestructura) es la herramienta de acción en sí misma, es decir, es la forma de transformar la realidad en campo a fin de lograr la misma libertad de movimiento -y por tanto las mismas oportunidades- para todas las personas.

A continuación, se enumeran algunas medidas factibles de implementar:

- Asegurar un mínimo de líneas de colectivo que entren a los barrios informales, al menos a través de los ejes principales de manera que las distancias a pie para acceder al sistema de transporte público sean menos extensas.
- Atraer a los barrios de menores ingresos centros de abastecimiento de insumos cotidianos del hogar a precios accesibles (similares a los supermercados), a fin de evitar los largos y costosos viajes asociados a las compras. De manera alternativa, se podrían organizar -con proveedores o trabajadores del rubro alimenticio del mismo barrio- la provisión de alimentos a domicilio (o a puntos cercanos de retiro), de manera de ahorrarle a las amas de casa el viaje asociado a las compras.

- Incorporar asimismo a los barrios más vulnerables instituciones de apoyo al cuidado de la familia, como jardines maternales o centros de salud instituciones estatales y gratuitos (o en su defecto asequibles). Esto ayudaría a que las mujeres que en la actualidad no pueden trabajar por la imposibilidad de delegar las tareas de cuidado puedan hacerlo; o que las mujeres que deben relegar el cuidado de su salud individual o de su familia por pobreza de tiempo, puedan atenderlo al no estar obligadas a insumir viajes de mucho tiempo o dinero.
- Proveer transporte escolar en todos los barrios ya que tiene un impacto trascendental en la disponibilidad de tiempo de los padres y los costos de viaje, más aun teniendo en cuenta que coincide con los horarios pico de ingreso a los empleos.
- Mejorar la accesibilidad del entorno urbano. En específico es necesario garantizar una calidad adecuada de veredas para el recorrido cómodo y seguro de personas mayores y personas con cochecitos o carritos. Asimismo, realizar un ordenamiento del espacio público despejando la obstaculización de las vías tanto peatonales como vehiculares es esencial para una mejor circulación de transporte.

3.2.4 Seguridad

El alto nivel de percepción de inseguridad en el transporte y espacio público es una de las mayores barreras para la movilidad de las mujeres, por lo que se propone avanzar en las siguientes medidas:

- Trazar al menos un “sendero seguro” en los barrios informales -donde la seguridad suele estar más comprometida- que cuente con presencia policial, cámaras de seguridad, herramientas de denuncia inmediata, locales que generen actividad permanente diurna y nocturna promoviendo la vigilancia natural, iluminación, visibilidad y accesibilidad.
- Promover el establecimiento de locales que generen una vigilancia natural en los nodos de intercambio o espera.
- Incluir cámaras de seguridad en los vehículos de transporte público y dispositivos de denuncia inmediata como botones antipánico.
- Enfatizar en las campañas de concientización la necesidad de involucrar a toda la sociedad sobre la intolerancia al acoso, de manera de que ante un caso de abuso en el transporte público no sea sólo la víctima quien reaccione en defensa, sino todas las personas que presencian el acto y así dicha exposición desincentive el delito.

- Subsidiar o premiar con incentivos a las empresas de transporte público que dispongan personal de vigilancia en el interior de los vehículos en horarios nocturnos.
- Garantizar la confiabilidad y legibilidad de la predicción en cuanto a horarios y esperas de los medios de transporte público, de manera de minimizar la estadía en los nodos de espera u optimizar los tiempos de viaje para las mujeres que cuentan con pobreza de tiempo.
- Basándose en los datos del Registro Nacional de Empleadas Nocturnas propuesto, asignar un bono de apoyo económico para trasladarse en modos semi-privados más seguros (y menos asequibles) o detectar las zonas con mayor demanda para promover alternativas de transporte seguras en los barrios informales como, por ejemplo, la provisión de charters en al menos dos horarios nocturnos.
- Generar una aplicación colaborativa de tránsito (del tipo Waze⁷) donde las mujeres vuelquen en tiempo real reportes geolocalizados de género como puntos sensibles a evitar, zonas inseguras u oscuras, ubicaciones donde sufrieron acoso, así como toda información de utilidad para aumentar la percepción de seguridad en el recorrido, ya sea a pie, en transporte público o en un modo motorizado. En base a los reportes, las mujeres pueden elegir los recorridos o la misma aplicación puede sugerirlos priorizando parámetros como iluminación, actividad nocturna, presencia de seguridad y los aportes de la comunidad femenina (en contraposición con el esquema tradicional de Waze que prioriza sólo velocidad y se focaliza de manera exclusiva en el transporte motorizado). A la vez, la aplicación puede incluir funcionalidades de servicio de transporte privado (del tipo Uber) que permita organizar viajes compartidos entre mujeres para sentirse más seguras, tener choferes mujeres cuya calificación esté definida por las usuarias y que sus recorridos sean los sugeridos por la aplicación.
- Fortalecer las líneas de denuncia, los procesos de acompañamiento y de protección a las víctimas
- Rigidizar las condenas por abuso y visibilizar las penas para desincentivar el delito.

⁷ Waze es una aplicación social de tránsito automotor y navegación asistida por GPS. Es de tipo colaborativa y actualizada en tiempo real ya que los usuarios contribuyen constantemente información de tráfico, accidentes, controles policiales, cortes de vías, entre otros, de manera de proporcionar a otros usuarios la mejor ruta para llegar al destino (Google, 2021).

3.2.5 Asequibilidad

- Brindar créditos o programas de financiación para la adquisición de bicicletas y disponer de lugares de estacionamiento gratuito de éstas en los centros de acceso al sistema de transporte, ya que puede ser un medio asequible de gran utilidad para salir del barrio y poder acceder a las alternativas de transporte.
- Diseñar un programa de integración de tarifas que permita reducir los costos de viaje para las mujeres que deben encadenar varios viajes, viajar más veces por día o pagar también por las personas dependientes que viajan con ella.
- Crear una aplicación o red de mujeres que puedan compartir auto, con motivo de permitir la flexibilidad, comodidad y seguridad de un auto particular pero dentro de un esquema asequible.
- Diseñar descuentos o mecanismos de financiación para la adquisición de automóviles particulares para las zonas de clase baja en donde el transporte público es deficiente, sobre todo para ellas que deben viajar con frecuencia junto personas a cargo, cuentan con menor asequibilidad y necesitan de mayor flexibilidad horaria. Es importante que esta medida esté acompañada de las anteriores para poder alcanzar todas las capacidades económicas.

3.3 Reflexiones finales: la importancia de la representatividad en las mesas políticas

Se inició este trabajo de investigación poniendo en el foco de la crítica el hecho de que la ciudad fue planificada -y contra eso todavía se sigue luchando- por un segmento privilegiado de poder: los hombres. De manera subsiguiente, a lo largo de este trabajo se evidencia no solo la desigualdad de género, sino que además ésta es agravada por la desigualdad de clase.

Retomando estos dos puntos, se ubica como principal reflexión final que si bien las recomendaciones mencionadas son necesarias y significarían un enorme progreso hacia la paridad género-económica en la movilidad, es importante que las mesas de decisión política estén conformadas por representantes de todos los sectores socio-económicos de la población. Si esto no se lleva a cabo, aun en los mejores casos en donde exista en el gobierno una intención de incluir las necesidades de las minorías en la agenda pública,

se suponen idiosincrasias, costumbres y comportamientos ajenos al territorio y por tanto muchas veces erróneos y poco efectivos, tal como sucedió de manera histórica con la representación femenina. En tanto la carrera política continúe siendo hegemónica, los sectores más desprotegidos seguirán siempre relegados y se perpetuará el sesgo de poder tan criticado.

En este sentido, así como la incorporación de mujeres en los cargos de planificación y decisión política fue un avance clave para combatir el sesgo de género en la agenda pública, es primordial que el próximo paso sea incluir también a los actores socio-económicos más perjudicados para luchar contra todos los sesgos de poder.

Recién entonces se podrá hablar de una agenda pública sin sesgo de género ni de clase.

Bibliografía

- Allen, H., Cárdenas, G., Pereyra, L., & Sagaris, L. (2018). *Ella se mueve segura (ESMS) - Un estudio sobre la seguridad personal de las mujeres y el transporte público en tres ciudades de América Latina*. Caracas: CAF y FIA Foundation.
- Banco de Desarrollo de América Latina. (2017). *CAF Sitio oficial (Sección noticias)*. Obtenido de <https://www.caf.com/es/actualidad/noticias/2017/03/el-determinante-papel-de-las-mujeres-en-el-desarrollo-economico-de-america-latina/>
- Basco, A. I., Barral Verna, Á., Monje Silva, A., Barafani, M., Sant Anna Torres, N., & Oueda Cruz, S. (Agosto de 2021). Una olimp í ada desigual. La equidad de género en las empresas latinoamericanas y del Caribe. (A. V. Benitez, & M. F. Merino, Edits.) Banco Interamericano de Desarrollo. doi:<http://dx.doi.org/10.18235/0003427>
- Batthyány, K. (2014). Cuidado infantil y trabajo: ¿un desafío exclusivamente femenino? Una mirada desde el género y la ciudadanía social. Montevideo: CINTERFOR.
- Bertrand, M., Chugh, D., & Mullainathan, S. (2005). Implicit Discrimination. *American Economic Review*, 95(2), 94-98.
- Bondi, L. (1992). Gender Symbols and Urban Landscapes. *Progress in Human Geography*, v. 16(2), 157-170.
- Bramuglia, J., & Pereyra, L. (2019). Plan de Género y Movilidad. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Secretaría de Transporte.
- Calderón Gamboa, J. F. (2013). La evolución de la "Reparación integral" en la jurisprudencia de la Corte Interamericana de Derechos Humanos. México: Comisión Nacional de los Derechos Humanos.
- Calderón, C., & Bidegain, N. (2018). Los cuidados en América Latina y el Caribe, Textos seleccionados 2007-2018. CEPAL.
- Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad. (2012). *Revista de Paz y Conflictos*(5), 184-196.
- Chant, S., & McIlwaine, C. (2015). Cities, Slums and Gender in the Global South. Towards a feminised urban future. Londres.

- Cogliano, N. D., & Degiustti, D. (2018). *La nueva Ley de Paridad de Género en Argentina: Antecedentes y Desafíos*. (O. P. Ministerio del Interior, Ed.) Obtenido de <https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/ope-doc1-paridad.pdf>
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (2007). X Conferencia Regional. Quito.
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (2014). Informe anual 2013-2014. El enfrentamiento de la violencia contra las mujeres en América Latina y el Caribe. Santiago de Chile. Obtenido de <https://oig.cepal.org/en>
- Comisión Tripartita de Igualdad de Igualdad de Trato y Oportunidades entre varones y mujeres en el mundo laboral. (2009). Igualdad de oportunidades en el mundo laboral, una cuestión política. Diez años de historia de la CTIO. Buenos Aires.
- Consejo Nacional de las Mujeres; Consejo Nacional de Coordinación de Políticas Sociales. (Julio de 2016). Plan Nacional de Acción para la Prevención, Asistencia, y Erradicación de la Violencia contra las Mujeres 2017 - 2019. Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Obtenido de https://siteal.iiiep.unesco.org/sites/default/files/sit_accion_files/siteal_argentina_0903.pdf
- Constitución de la Ciudad de Buenos Aires. (1996). Ciudad de Buenos Aires. Obtenido de <http://www.saij.gob.ar/0-local-ciudad-autonoma-buenos-aires-constitucion-ciudad-buenos-aires-lpx0000000-1996-10-01/123456789-0abc-defg-000-0000xvorpyel?>
- Corte Suprema de Justicia de la Nación; Biblioteca del Congreso de la Nación; Biblioteca Nacional de la República Argentina. (2010). Constitución de la Nación Argentina. Publicación del Bicentenario. Buenos Aires. Obtenido de <https://bibliotecadigital.csjn.gov.ar/Constitucion-de-la-Nacion-Argentina-Publicacion-del-Bicent.pdf>
- D'Alessandro, M. (2017). *Economía feminista*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Sudamericana.
- D'Alessandro, M., O'Donnell, V., Prieto, S., Tundis, F., & Zanino, C. (2020). Los cuidados, un sector económico estratégico. Medición del aporte del Trabajo Doméstico y de Cuidados no Remunerado al Producto Interno Bruto. Buenos Aires: Direccion Nacional de Economía, Igualdad y Género.

- Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit. (2013). GIZ Sustainability Report.
- Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit; Sustainable Urban Transport Project. (2018). Enfoques para la Movilidad Urbana Responsiva al Género.
- Dirección General de Estadísticas y Censos. (2001). Buenos Aires.
- Dirección General de Estadísticas y Censos. (2018). Sistema de Indicadores de Género. Ciudad de Buenos Aires. Obtenido de https://www.estadisticaciudad.gob.ar/eyc/?page_id=74588
- Dirección General de Planificación de la Movilidad. (2018). Estudio de Movilidad Barrio 31- Retiro. Buenos Aires.
- Dominguez Gonzalez, K., Machado, A. L., Bianchi Alves, B., Raffo, V., Guerrero, S., & Portabales, I. (2020). *Why Does She Move?: A Study of Women's Mobility in Latin American Cities*. Washington, DC: World Bank.
- Espejo, R. K. (2019). I. Encuentro de la Red de Asentamientos Populares :aportes teórico-metodológicos para la reflexión sobre políticas públicas de acceso al hábitat. *Planificación y urbanización del barrio 31 y 31 bis*, 293-301. Córdoba.
- Esteve-Volart, B. (2004). Gender Discrimination and Growth: Theory and Evidence from India. Londres.
- Gallup. (2012). Latin Americans Least Likely Worldwide to Feel Safe. Obtenido de <https://news.gallup.com/poll/156236/latin-americans-least-likely-worldwide-feel-safe.aspx>
- Gherardi, N. (Noviembre de 2016). Otras formas de violencia contra las mujeres que reconocer, nombrar y visibilizar. CEPAL; Cooperación Española.
- Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. (2021). *Barrio 31. Obras de integración social y urbana en el Barrio 31*. Obtenido de <https://www.buenosaires.gob.ar/baobras/barrio-31>
- Gomide, A., Leite, S., & Rebelo, J. (2005). Public Transport and Urban Poverty: A Synthetic Index of Adequate Service. Belo Horizonte.

- Google. (2021). *Google Support*. Obtenido de <https://support.google.com/waze/answer/6078702?hl=es>
- Granada, I., Urban, A.-M., Monje Silva, A., Ortiz, P., Pérez, D., Montes, L., & Caldo, A. (Febrero de 2016). El porqué de la relación entre género y transporte. Banco interamericano de desarrollo. Obtenido de <https://publications.iadb.org/es/publicacion/17068/el-porque-de-la-relacion-entre-genero-y-transporte>
- Granada, I., Urban, A.-M., Monje, A., Ortiz, P., Pérez, D., Montes, L., & Caldo, A. (2016). El porqué de la relación entre género y transporte . Banco Interamericano de Desarrollo [BID].
- Hernández, D., & Rossel, C. (Mayo de 2013). El futuro en foco. Cuadernos sobre Desarrollo Humano. *Tiempo urbano, acceso y desarrollo humano*. PNUD Uruguay.
- Instituto Nacional de Estadística y Censos. (2012). Encuesta Anual de Hogares Urbanos (EAHU).
- Instituto Nacional de Estadística y Censos. (2013). Encuesta Nacional de Uso del Tiempo (ENUT). Buenos Aires. Obtenido de <https://www.indec.gob.ar/indec/web/Nivel4-Tema-4-31-117>
- Instituto Nacional de Estadística y Censos. (Julio de 2014). Encuesta sobre Trabajo no remunerado y uso del tiempo. Tercer trimestre de 2013. Ciudad de Buenos Aires.
- Jaimurzina, A., Muñoz, C., & Pérez, G. (2017). Género y transporte: experiencias y visiones de política pública en América Latina. Santiago de Chile: CEPAL.
- Kern, L. (2021). Ciudad Feminista. La lucha por el espacio en un mundo diseñado por hombres. (R. Prati, Trad.) Bogotá: Icono Editorial SAS.
- Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. (5 de Agosto de 2000). Ley 474. *Plan de igualdad real de oportunidades y de trato entre varones y mujeres*. Ciudad de Buenos Aires.
- Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. (07 de 12 de 2016). Ley N° 5.742. Ciudad de Buenos Aires: BOCBA N° 5055.

- Libertun de Duren, N., Mastellaro, C., Brassiolo, P., Cardona-Papiol, E., Lara, E., Palacios, A., . . . Sven Hallin, M. (2020). *La desigualdad de género en las ciudades*. Banco de Desarrollo de America Latina [CAF] & Banco Interamericano de Desarrollo [BID].
- Lúpica, C. (2010). Anuario de la maternidad. Los hijos ¿influyen de igual manera en la vida de las mujeres y de los hombres? Observatorio de la maternidad.
- Lupica, C. (2011). Anuario de la Maternidad. Madres solas en la Argentina. Dilemas y recursos para hacer frente al trabajo remunerado y al cuidado de los hijos. Buenos Aires: Observatorio de la Maternidad.
- Mark, L. (2017). (In)movilidad Diaria en Barrios Bajos, Una Perspectiva Femenina desde la Villa 20 en Buenos Aires.
- McKinsey Global Institute. (Septiembre de 2015). The power of parity: how advancing women's equality can add \$12 trillion to global growth. McKinsey & Company. Obtenido de https://www.mckinsey.com/~media/McKinsey/Industries/Public%20and%20Social%20Sector/Our%20Insights/How%20advancing%20womens%20equality%20can%20add%2012%20trillion%20to%20global%20growth/MGI%20Power%20of%20parity_Full%20report_September%202015.pdf
- Ministerio de la Mujer. (2019). Plan Nacional de Igualdad y Equidad de Género [PLANEG III]. Observatorio de Igualdad de Género. CEPAL.
- Moser, C. O. (2016). Gender transformation in a new global urban agenda: challenges for Habitat II and beyond. Londres.
- ONU Mujeres. (2014). Declaración y Plataforma de Acción de Beijing. Declaración política y documentos resultados de Beijing+5. Nueva York.
- ONU Mujeres. (2015). *Hechos y cifras: Empoderamiento económico*. Recuperado el 2021, de <https://www.unwomen.org/es/what-we-do/economic-empowerment/facts-and-figures>
- ONU Mujeres. (15 de Enero de 2021). *Hechos y cifras: Liderazgo y participación política de las mujeres*. Obtenido de <https://www.unwomen.org/es/what-we-do/leadership-and-political-participation/facts-and-figures>

- Organización de Estados Americanos. (1994). Convención Interamericana para prevenir, sancionar y erradicar la violencia contra la mujer, Convención de Belém do Pará. Belem do Pará, Brasil.
- Organización de las Naciones Unidas. (1945). Carta de las Naciones Unidas, Art. 1.
- Organización de las Naciones Unidas. (1948). Declaración Universal de los Derechos Humanos. Paris. Obtenido de [https://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/217\(III\)](https://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/217(III))
- Organización de las Naciones Unidas. (1979). Convención sobre la eliminación de todas las formas de discriminación contra la mujer. Recuperado el 2021, de <https://www.refworld.org/es/docid/5bf30d844.html>
- Organización de las Naciones Unidas. (1992). Programa de Acción para el Desarrollo Sustentable, Conferencia de las Naciones Unidas sobre el medio Ambiente y Desarrollo. Rio de Janeiro.
- Organización de las Naciones Unidas. (13 de Septiembre de 2000). Resolución aprobada por la Asamblea General. 55/2 Declaración del Milenio. Obtenido de <https://www.un.org/spanish/milenio/ares552.pdf>
- Organización de las Naciones Unidas. (2013). Comisión de la Condición Jurídica y Social de la Mujer. Informe sobre el 57º período de sesiones (4 a 15 de marzo de 2013). Nueva York: Consejo Económico y Social. Obtenido de <https://undocs.org/pdf?symbol=es/E/2013/27>
- Organización de las Naciones Unidas. (2017). Nueva Agenda Urbana. Secretaría de Habitat III.
- Organización de las Naciones Unidas. (2018). La Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible: una oportunidad para América Latina y el Caribe. Santiago: CEPAL.
- Organización Internacional del Trabajo. (2015). *Informe Mundial sobre Salarios 2014 / 2015. Salarios y desigualdad de ingresos*.
- Organización Internacional del Trabajo. (2018). Mujeres y hombres en la economía informal: un panorama estadístico (tercera edición). Ginebra.

- Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos. (2012). Gender Equality in Education, Employment and Entrepreneurship: Final Report to the MCM 2012. Paris.
- Pérez, G. (2019). Políticas de movilidad y consideraciones de género en América Latina. *Serie Comercio Internacional*, N° 152 (LC/TS.2019/108). Santiago: CEPAL.
- QGIS.org. (2021). QGIS Geographic Information System. QGIS Association. Obtenido de <http://www.qgis.org>
- Rico, M. N. (2005). Apuntes sobre la economía del cuidado. Santiago de Chile: Comisión Económica para América Latina y el Caribe.
- Rozas, P., Jaimurzina, A., & Pérez, G. (2015). Políticas de logística y movilidad: propuestas para una política de movilidad urbana eficiente, integrada y sostenible. Volumen 2. 2. Comisión Económica para América Latina y el Caribe.
- RStudio Team. (2020). RStudio: Integrated Development for R. Boston: RStudio, PBC. Obtenido de <http://www.rstudio.com/>
- Sanchez de Madariaga, I. (2009). Vivienda, movilidad y urbanismo para la igualdad en la diversidad: ciudades género y dependencia. *Ciudad y territorio Estudios Territoriales [CyTET]*, 41(161-2), 581-597.
- Secretaría de Movilidad. (2019). Plan Estratégico de Género y Movilidad. México.
- Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina. (2009). Ley 26.485. *Ley de protección integral a las mujeres*. Argentina. Obtenido de https://www.oas.org/dil/esp/ley_de_proteccion_integral_de_mujeres_argentina.pdf
- Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina. (08 de 05 de 2019). Ley 27.501. Argentina.
- Subsecretaría de Planificación, Estudios y Estadísticas. (Mayo de 2021). Boletín de estadísticas laborales según sexo. Buenos Aires. Obtenido de <https://www.trabajo.gob.ar/estadisticas/oede/empleoyremuneracion.asp>
- The World Bank. (2011). The World Development Report 2012: Gender Equality and Development. Washington, DC.

- Ulrichs, M. (2016). Informality, women and social protection: identifying barriers to provide effective coverage. *Working paper 435*. Londres.
- Valdivia, B. (2018). Del urbanismo androcéntrico a la ciudad cuidadora. *Hábitat y Sociedad*(11), 65-84. Obtenido de <http://dx.doi.org/10.12795/HabitatySociedad.2018.i11.05>
- World Economic Forum. (2016). *The Global Gender Gap Report*.
- 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. Madrid.