



UNIVERSIDAD TORCUATO DI TELLA
ESCUELA DE GOBIERNO
MAESTRÍA EN POLÍTICAS PÚBLICAS

Trabajo de Investigación Final

*“Características de la movilidad de mujeres en el Área Metropolitana de Buenos Aires
a través del análisis del Sistema Único de Boleto Electrónico”*

Alumna: Florencia Esperón (Legajo 18P1315)

Directora: Angie Palacios

Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 15 de junio de 2020

Resumen

El Objetivo de la investigación fue analizar las condiciones actuales de acceso y uso de los sistemas de transporte en el Área Metropolitana de Buenos Aires de las mujeres a partir del análisis de fuentes secundarias y del estudio de una fracción de la base de datos de la Tarjeta SUBE para formular recomendaciones de mejora con énfasis en las condiciones de equidad hacia: el sector transporte en general; el acceso y uso del transporte público ajustado a las necesidades de las mujeres y la formulación de nuevos estudios e investigaciones orientados a entender la movilidad de distintos grupos sociales.

Los principales hallazgos de esta investigación se concentran en:

- El colectivo es el sistema de transporte más usado alcanzando el 80% de los viajes en transporte público del AMBA.
- El 64% de las tarjetas SUBE están asociadas a datos personales.
- El 66% de las tarjetas SUBE que contienen datos personales corresponden a mujeres.
- El 28% de los viajes, que reciben un 55% de descuento, son titulares de tarifa social, un 5% son estudiantes y el 67% abona la tarifa total de los boletos.
- El 81% de las personas titulares de tarifa social son mujeres.
- Tomando como ejemplo un día sábado de octubre de 2018, las mujeres realizaron 14 millones de usos del transporte público versus casi 7 millones de usos por parte de los hombres.
- Las mujeres predominan significativamente en 10 de las 11 categorías de la tarifa social.

Es por eso que esta investigación es una invitación a reflexionar acerca de los desafíos y oportunidades que existen para el transporte público de pasajeros, entendiendo las desigualdades vigentes, en lograr mayores niveles de equidad entre hombres y mujeres.

Palabras claves

Políticas públicas, sistemas de transporte, SUBE, sistemas de pago electrónicos, movilidad, género, desigualdad, tarifa social, subsidios.

Índice

1. Introducción.....	4
2. Planteamiento del problema.....	5
3. Objetivos de la investigación.....	5
4. Marco teórico.....	6
La movilidad de las mujeres en el Área Metropolitana de Buenos Aires.....	7
Condicionamientos de la movilidad para las mujeres.....	7
Uso del transporte público en el Área Metropolitana de Buenos Aires.....	9
Sistemas de pago en el transporte.....	10
Sistemas de pago en el transporte del mundo.....	11
El caso Argentino: Sistema Único de Boleto Electrónico (SUBE).....	13
Derechos sociales vinculados al sistema SUBE.....	14
5. Metodología.....	16
Metodologías actuales para el análisis de la movilidad.....	16
Elección del Área Metropolitana de Buenos Aires como universo de estudio.....	17
Estudio de fuentes secundarias.....	18
Descripción de la porción de base de datos analizada.....	18
Problemas de consistencia de la base de datos.....	18
6. Hallazgos y resultados del análisis.....	20
Total de transacciones según medio de transporte.....	20
Transacciones nominalizadas según género.....	20
Nominalización según tipo de tarifa.....	21
Transacciones según día del mes.....	21
Tipo de tarifa según género.....	22
Distribución de géneros según atributo social.....	22
Distribución según género por día de la semana.....	23
7. Conclusiones.....	25
Recomendaciones para futuras investigaciones.....	25
Recomendaciones de políticas públicas.....	26
Conclusiones generales.....	27
8. Bibliografía.....	29

1. Introducción

Las acciones que fomentan la igualdad de género hoy son centrales en las agendas de los gobiernos, de las asociaciones de la sociedad civil y de los organismos internacionales.

“El paulatino acceso de las mujeres al ámbito público y al mundo del trabajo ha ido transformando el espacio público, así mismo permanece aún en el diseño de las ciudades y del mapa del transporte público un sesgo patriarcal que no toma en cuenta las necesidades de más del 50% de la población para poder transitar dicho espacio de forma equitativa con los varones. Se trata de una visión que no reconoce la persistencia de la división sexual del trabajo que genera y perpetúa desigualdades reales entre varones y mujeres en los distintos ámbitos de la vida, ubicando a las mujeres en un lugar de desventaja en la utilización del espacio público.”¹

El uso de la tecnología en el transporte marcó un antes y un después en el sistema de movilidad en Argentina y otros países del mundo, es por esto que es necesario comenzar a indagar acerca de los desplazamientos desiguales y su manifestación en el uso del transporte público de hombres y mujeres a través del análisis de las herramientas tecnológicas.

En nuestro país funciona a través del Sistema Único de Boleto Electrónico (SUBE), fue establecido por el Poder Ejecutivo Nacional mediante el decreto N° 84 / 2009, con el objetivo de *“optimizar el acceso al Sistema de Transporte Público de pasajeros del país”*.²

Los datos de movilidad sólo eran aportados por estudios tales como la encuesta ENMODO, e investigaciones llevadas a cabo por las instituciones académicas y los organismos internacionales, hoy tenemos la posibilidad de entender la usabilidad del transporte público desde esta fuente primaria pero con niveles de sesgos aún que serán analizados por este estudio.

Nos encontramos ante un escenario que nos permite planificar desde la información pensando también en la desigualdad de los segmentos que utilizan el transporte como hombres y mujeres de diferentes edades con diferentes condiciones sociales, emociones y percepciones.

Tiene especial relevancia la producción de conocimiento que permita reconocer las desigualdades aún persistentes entre los géneros para su remisión. En este plano el transporte y la movilidad como conectores de la dinámica social, cobra un peso sustantivo. Tanto las deficiencias en la prestación de los servicios, las barreras

¹ Informe “Violencias contra las mujeres en el espacio público: La inseguridad de la que nadie hable”. Ni Una Menos Observatorio de la violencia contra las mujeres. Mumalá. Septiembre de 2017.

² Disponible en: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/150000-154999/150105/texact.htm>

económicas a su utilización como la calidad del mismo, tienen un impacto directo sobre las condiciones de vida de miles de ciudadanos y ciudadanas. Más aún, cuando sumadas a otras distribuciones desiguales, como las que ocurren entre los géneros, sus deficiencias en los mayores sentidos recaen principalmente con más peso en las mujeres.

2. Planteamiento del tema

Con este estudio se intenta utilizar una nueva forma de estudiar la movilidad a través del análisis de la base de datos de la tarjeta SUBE.

En las formas desiguales de composición social estructural es que en esta ocasión se intenta abordar la desigualdad en la movilidad de hombres y mujeres como manifestación de políticas públicas del transporte ineficientes y poco adaptadas a las necesidades de cada grupo social.

Es por esto que este estudio intenta preguntarse si ¿Cuáles son las características de movilidad de las mujeres en el Área Metropolitana de Buenos Aires? ¿hay secuelas de los vínculos sociales desiguales entre hombres y mujeres en el uso del transporte?

Cabe destacar que este estudio es una primera aproximación para intentar responder a estas preguntas de investigación, siendo un aporte para futuras pautas de estudio en relación al vínculo de género y transporte.

3. Objetivos de la investigación

El estudio tiene como objetivo general caracterizar la movilidad de los y las usuarias del transporte público de pasajeros delimitando el análisis en el Área Metropolitana de Buenos Aires, con el fin de reconocer la existencia de diferentes perfiles y modalidades de uso que sirvan como línea de base para el desarrollo de políticas públicas.

Asimismo, este estudio tiene el fin de producir datos primarios a través de un análisis estadístico que aborden las temáticas referidas. Esta información puede constituir un insumo insoslayable para la producción de recomendaciones que puedan orientar la elaboración e implementación de políticas públicas con perspectiva de género en el sector de transporte.

4. Marco teórico

El enfoque que atraviesa este estudio se nutre de distintas teorías que pueden ser ubicadas dentro del paradigma de movilidad, más que del sistema de transporte (Sheller y Urry, 2006, Cresswell, 2011; Gutiérrez, 2012, Zunino Singh et. al, 2018). Moverse implica una práctica con sentido. En este sentido, la movilidad es entendida como mecanismo constituyente del entramado social y, a la vez, compuesta por instancias tecnológicas, sociales, culturales, políticas, económicas y territoriales.

Esta concepción problematiza la naturalizada noción del movimiento, manifestada en los estudios clásicos del transporte (Rojas Parra y Mello Garcias, 2005; Dangond Gibsone et al., 2011; Barbero et al, 2011), que lo disminuyen a un desplazamiento de origen a destino, despersonalizado sin tener en cuenta los comportamientos y necesidades de las personas que lo usan ni los sentimientos y emociones que ponen en juego al utilizarlo.

En los enfoques tradicionales no se contemplan las necesidades por ejemplo de infraestructura necesaria para garantizar condiciones de movilidad que incluyan a todos los sectores sociales.

Por lo tanto se puede definir como movilidad al movimiento físico de personas y objetos, organizado por regulaciones, normas, saberes, representaciones, culturas y realizado a través de medios, redes e infraestructuras.

Esta última dimensión es de particular importancia dado que pone un reparo al hecho de considerar a la movilidad como un flujo abstracto, para entenderla como un movimiento espacializado. Ésta observa la posibilidad de las condiciones de su realización, a través de formas concretas, principalmente, por complejas redes de infraestructuras (vías, túneles, calles, veredas, pasajes, puentes, autopistas, etc.) que han requerido planificación, inversión, y trabajo, dando forma al paisaje urbano. Este movimiento, además, es experimentado a través de prácticas y simbolizado a través de representaciones (Zunino Singh, et. al., 2018). En la misma dirección, señala Gutiérrez (2009) siguiendo a Soja (1997), que en el desplazamiento se combinan tres dimensiones del espacio: un espacio material o percibido, uno mental o concebido y un espacio experiencial o vivido.

Utilizar el enfoque de la movilidad para analizar la información y observar la manera de comportarse de los y las ciudadanas al momento del uso del transporte es sumamente enriquecedor y enriquece el abordaje de esta investigación.

El investigar a través del uso de las teorías de la movilidad como enfoque principal, permite identificar en la bibliografía existente las especificidades en las formas como se mueven las mujeres, analizar sus representaciones y experiencias vinculadas en el uso cotidiano que hacen del espacio y el transporte público.

Este vínculo entre prácticas, usos y significantes nos lleva a repensar las características generales de viajes de las mujeres en el transporte público e y definir sus necesidades de infraestructura.

Este fundamento permite también, guiar al diseño de políticas de transporte con el fin de amortiguar las desigualdades que actualmente están vigentes y mejorar la calidad de viaje de las usuarias del transporte público de pasajeros en el Área Metropolitana de Buenos Aires.

La movilidad de las mujeres en el Área Metropolitana de Buenos Aires

“...el espacio público no es neutro, originariamente fue pensado, diseñado y desarrollado por hombres y para ser ocupado y utilizado por los varones, quienes en la construcción socio cultural de los géneros eran principalmente los sujetos habilitados para transitar el espacio público y participar en el mercado laboral. Este diseño del espacio público que se forjó a raíz de las necesidades de los varones tiene un marcado rasgo masculino que excluye a las mujeres y sus necesidades del uso y goce del mismo.”³

Condicionamientos de la movilidad para las mujeres

Las mujeres en edad reproductiva tienen la característica de mantener una movilidad ligada al cuidado de terceros configurando viajes con múltiples objetivos que impactan en la cantidad de gasto y fuertemente en su economía. También tiene consecuencias en las manifestaciones de la movilidad y en su experiencia total de viaje, suelen cargar cosas, caminar más y llevar a otras personas.

Las mujeres más jóvenes, incluso niñas y adolescentes tienen temor a sufrir violencia de género donde tiene más predominancia que es el resto de los grupos etarios, lo que desencadena estrategias de que movilizan mayor cantidad de tiempo y/o más dinero, en función de evitar situaciones o espacios del transporte que son percibidos como más inseguros, algunas de ellas puede ser caminar más cuadras,

³ Informe “Violencias contra las mujeres en el espacio público: La inseguridad de la que nadie hable”. Ni Una Menos Observatorio de la violencia contra las mujeres. Mumalá. Septiembre de 2017.

cruzar de vereda, modificar su vestimenta, buscar espacios más iluminados o donde se encuentra más gente.

En la nocturnidad la cantidad de estrategias aumenta, incluso condicionando la asistencia de terceros para acompañarlas a las paradas de colectivos, para avisar que llegaron a un destino.

En las mujeres adultas mayores, la infraestructura es un condicionante al momento de la movilidad donde impide el acceso a espacios, demanda la ayuda de terceros e implica un impacto en la autonomía de uso.

Las mujeres que deben viajar con otros que pueden ser hijos, adultos mayores o llevar bolsos, carros de bebés, cagar mochilas condicionan el acceso a través de la infraestructura poco adaptada, inexistente o mal mantenida.

Sánchez de Madariaga (2015) propone el término “movilidad del cuidado” como un concepto paraguas que permite cuantificar y visibilizar los desplazamientos realizados por personas adultas para el cuidado de otros y el mantenimiento del hogar.

Si las necesidades no se satisfacen los impactos dejan a las mujeres en condiciones de desigualdad, desalienta viajes que no son percibidos como tan necesarios o desmejora la experiencia y percepción de los viajes realizados, surgiendo el padecimiento como atributo de la movilidad.

“Muchos viajes que las mujeres deben hacer diariamente, en especial viajes para acompañar a los niños y niñas hacia y desde la escuela, están fijos en el espacio y el tiempo y por lo tanto también limitan sus posibilidades para optar a un trabajo formal, ya que pre-estructuran su día y solo les dejan ventanas de tiempo de unas horas restringidas (Mark, 2017). Además, por hacer frente a las labores de cuidados, en muchos casos las mujeres se presentan como menos dispuestas a viajar distancias más largas con propósito de trabajo (BID, 2016), a pesar de que, si así lo hiciesen, en algunos casos, tendrían más oportunidades de percibir mayores salarios” (Herrera y Razmilic, 2018).⁴

El cuerpo de las mujeres, adolescentes y niñas es un factor condicionante en dos aspectos. Durante el embarazo y etapa de lactancia las mujeres se ven impulsadas a cambiar sus hábitos de viaje tales como los horarios, los modos, las estrategias, incluso afectando notablemente su economía debido a tener que pagar tickets más caros o optar por transportes individuales.

⁴ Género y transporte: experiencias y visiones de política pública en América Latina”, Azhar Jaimurzina Cristina Muñoz Fernández, Gabriel Pérez (CEPAL) (2017).

El segundo aspecto se centra en que mera expresión de ser mujer, por esta razón se puede ser objeto de violencia de género lo que lleva por ejemplo a muchas mujeres, adolescentes y niñas a planificar su vestimenta en función de prevenir estas situaciones de agresión o acoso.

Todos los aspectos se ven afectados por la pertenencia de clase. Los sectores con mayores recursos económicos, resuelven sus necesidades organizacionales contratando, por lo general, otras mujeres que se encargan del cuidado de terceros, y que, a su vez, formulan una serie de estrategias para que, mientras trabajan, estén aseguradas las necesidades de movilidad de las personas bajo su cuidado.

También en la elección del modo influye significativamente el sector económico de pertenencia ya que los grupos con mayor capacidad de adquisición pueden contar con automóviles o el uso de servicios individuales tales como taxi o remises lo que ganan, son grados de autonomía y tiempo a la hora de desplazarse.

La clase impacta así como atributo que marca la desigualdad, tanto geográfica, los sectores menos pudientes suelen vivir en los suburbios o más alejados de los grandes centros urbanos y por esta razón quedan más relegados a los avatares del funcionamiento del transporte público, influyendo incluso hasta en su fortuna a la hora de conseguir empleo.

También es real que la calidad de los servicios ofrecidos tiene una gran variabilidad dependiendo la zona geográfica afectando la calidad de las unidades, la frecuencia de los servicios y el estado de la infraestructura tanto en mantenimiento, luminarias, seguridad, es por esta última razón que las mujeres pobres tienen en este caso una doble vulneración de sus derechos al momento de desplazarse.

Uso del transporte público en el Área Metropolitana de Buenos Aires

Cada día en el Área Metropolitana de Buenos Aires se realizan 30 millones de viajes. Una proporción mayoritaria de los viajes, ocurre entre los partidos de la Provincia de Buenos Aires (47%), seguidamente se encuentran los desplazamientos realizados al interior de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (25%). Finalmente están, los viajes entre la provincia y la ciudad (14%) y los realizados al interior de los partidos o jurisdicción (14%).⁵

En Argentina el 50% de los viajes realizados en el ámbito metropolitano son

⁵ Encuesta de Movilidad Domiciliaria 2009-2010: Movilidad en el Área Metropolitana de Buenos Aires. Disponible en: <https://www.argentina.gob.ar/transporte/dgppse/publicaciones/encuestas>.

en transporte público (ATM, 2019). En comparación con otras ciudades de América Latina, el uso del transporte colectivo de pasajeros respecto de otros modos que integran la red, ubica al Área Metropolitana de Buenos Aires en el tercer puesto.

El principal modo utilizado es el autotransporte de pasajeros (80%), este modo prevalece en la movilidad del Área Metropolitana de Buenos Aires y en otras áreas metropolitanas de países de la región (CAF, 2015-2016). Le sigue el ferrocarril (13%) y el subterráneo (7%).

Diariamente las mujeres producen 2.44 viajes en transporte público colectivo, frente al 2.33 de los varones (Pereyra et. al,2018). Este diferencial específico de la movilidad de las mujeres, demanda la necesidad de producir información para entender las necesidades particulares de las usuarias de los servicios de transporte para poder mejorar sus experiencias de viaje y promover una movilidad más justa.

Sistema de pago del transporte

De acuerdo a los acelerados procesos de crecimiento poblacional que surgieron en las grandes urbes y la expansión de los límites jurisdiccionales es que los sistemas de transporte deben evolucionar hacia un uso eficiente tanto en su operación como en la oferta general de experiencias de viaje.

En este caso la manera de abonar los servicios, el pasar de billetes o monedas hacia sistemas tecnológicos de pago es un fenómeno que se ha desarrollado desde no hace mucho tiempo en América Latina.

Un sistema de pago electrónico de pasajes persigue múltiples objetivos, entre los cuales pueden figurar; i) el de permitir un rápido y cómodo acceso por parte de los usuarios a los servicios de transporte de pasajeros, sin aumentar los tiempos y los costos de operación, ii) mejorar tanto el control del expendio de pasajes como la gestión de la empresa, gracias al procesamiento de la información, que queda registrada en el sistema, iii) dotar de mayor seguridad al proceso de recaudo de pasajes y iv) permitir una integración tarifaria entre distintos medios u operadores de transporte. (Godoy, 2002)

Estos sistemas de recaudo electrónico permiten asegurar en su usabilidad diferentes aspectos tales como la eficiencia, la seguridad, la transparencia en el cobro de tarifas y la inter modalidad de sistemas de transporte entre otros.

Estos aspectos a priori positivos que los sistemas de recaudo electrónicos les generan a los sistemas de transporte crean diferencias sustanciales en la experiencia de viaje de los y las usuarias atrayendo o expulsando a los mismos de las opciones de movilidad.

Asimismo, los patrones culturales de la sociedad, cuando son tenidos en cuenta al momento de la planificación y la elección de los sistemas, son la clave para el éxito también de la tecnología que se puede requerir a futuro.

Los esfuerzos que llevan a cabo los gobiernos para impulsar o mejorar los sistemas de cobro deben estar siempre adaptados a los beneficiarios finales ya que estas consideraciones serán el porvenir de los sistemas de transporte y por ende el acceso al derecho del libre desplazamiento.

La ejecución de un Sistema de Pago Electrónico es la plataforma para la incorporación de nuevos avances en el sector de transporte. No es una decisión netamente tecnológica, ya que una modificación en el modo de pago tiene repercusiones sociales y sociológicas, alterando la interacción entre el usuario y quienes gestionan el transporte urbano.

Para lograr el éxito en la instauración de estos nuevos sistemas deben tenerse en cuenta el surgimiento de nuevas necesidades y nuevas oportunidades, como crear un un marco institucional y legal adaptado.

También deben tenerse en cuenta la implementación de una eficiente red de distribución de los medios de pago, y la realización de estrategias comunicacionales que faciliten el conocimiento y la educación en el uso de la nueva tecnología y de los nuevos actos administrativos y legales que llegan a los sistemas de transporte.

Sistemas de pago en países del mundo

A continuación se hará un recorrido que intenta esbozar algunas experiencias de diferentes países en la implementación de sistemas de pago del transporte público con distintos niveles de éxito en su implementación, es necesario destacar que los avances en la materia son vertiginosos y que seguramente esta información prontamente requerirá su actualización y análisis.

Hong Kong: ⁶

⁶ Información disponible en: <https://www.octopus.com.hk/en/consumer/octopus-cards/products/on-loan/standard.html>

Con alrededor de 7 millones de habitantes en un área de poco más de 1.100km², esta isla del sudeste de China fue pionera en la implementación de un sistema electrónico de pago para el transporte público, a través de una tarjeta inteligente sin contacto.

En 1997 se desarrolló el sistema Octopus, *“...La Octopus Card es una tarjeta recargable que sirve como sistema de pago electrónico tanto en los medios de transporte de Hong Kong como en algunas tiendas y locales de la ciudad.”*⁷

Este dispositivo permitiendo a los usuarios del transporte público de Hong Kong viajar a través de 8 (de ahí el nombre) medios de transporte distintos con una única tarjeta: Ferry, buses, trenes, taxis, tranvías, funiculares, combis y coaches (buses con horario predeterminado).

Existen diferentes tipos de tarjetas que se diferencian por colores y se adjudican a diferentes grupos socio poblacionales otorgando tarifas e información segmentada.

Este sistema cuenta con más de 8 millones de transacciones diarias y 17 millones de tarjetas “Octopus” en circulación siendo uno de los sistemas de cobro más eficiente del mundo.

Londres⁸:

Para la utilización de los servicios de transporte, excepto el sistema de colectivos, en la Ciudad de Londres y en la zona del Gran Londres puede optarse por un tickets sencillos o por la “Oyster card” que es un billete electrónico usado para el uso del transporte dentro del Reino Unido.

El sistema comenzó a utilizarse en el año 2003 con funciones limitadas funciones. En marzo del 2007 cerca de 10 millones de Oysters habían sido expedidas y el 80% de los viajes en Transport for London se realizaban con ella.

Transport for London (TFL) es el organismo responsable por la mayoría de los sistemas de transporte de Londres. Tiene a su cargo la operación del sistema de colectivos, subte, trenes urbanos y tranvía, la red vial y semáforos, servicios fluviales y taxis.

Lima⁹:

⁷ Información disponible en: <https://www.disfrutahongkong.com/octopus-card>

⁸ Información disponible en: <https://oyster.tfl.gov.uk/oyster/entry.do>

⁹ Información disponible en: <http://www.protransporte.gob.pe/tarjeta-lima-pass/>

En la ciudad de Lima capital de Perú se utiliza como medio de pago la tarjeta *Lima Pass*, esta es un medio de pago electrónico sin contacto. Su emisión y mantenimiento se encuentran a cargo de la empresa ACS Solutions Peru.

Es compatible en el Metropolitano y en todos los corredores complementarios, con excepción del Corredor Verde. Dado que ambas usan la misma tecnología contactless, es un medio de pago equivalente a la tarjeta del Metropolitano.

Existen diferentes tipos de tarjetas: general, escolar, universitaria y pase libre, esta última exime del pago del servicio de transporte a personal de bomberos y a policías, personal operador del transporte y personas con movilidad reducida.

Cuenta con una aplicación móvil y se encuentran actualmente implementando nuevos puntos de atención y recarga para esta tarjeta.

El caso Argentina: Sistema de boleto único electrónico (SUBE)

El sistema Sistema Único de Boleto Electrónico vigente en Argentina fue creado a través del Decreto N°84 del 4 de febrero del año 2009¹⁰. En su artículo 1 instruye a *“implementación de un SISTEMA UNICO DE BOLETO ELECTRONICO (S.U.B.E.), como medio de percepción de la tarifa para el acceso a la totalidad de los servicios de transporte público automotor, ferroviario de superficie y subterráneo de pasajeros de carácter urbano y suburbano y fluvial regular de pasajeros...”*.

Pueden mencionarse algunos de los objetivos y problemas que se intentaron resolver con la implementación del Sistema Único de Boleto Electrónico principalmente en el Área Metropolitana de Buenos Aires fueron la falta de estadísticas reales, actualizadas y confiables; un esquema de subsidios poco transparente; la inseguridad de los usuarios y de los trabajadores de las empresa del transporte en el uso de dinero en efectivo; la cantidad de tiempo necesario para abonar el boleto y que consecuentemente generaba largas colas para ingresar al colectivo o tren; los costos de mantenimiento de las máquinas expendedoras de boletos y principalmente la necesidad de avanzar hacia un sistema de transporte más moderno.

Esta actualización del sistema permitía pensar en ese entonces la posibilidad de una integración tarifaria y la reconversión de las tareas operativas de los conductores.

Entre estos puntos también facilitó la incorporación de incentivos focalizados por grupos poblacionales específicos, tarifas diferenciales, la recuperación del saldo ante

¹⁰ Decreto N° 84/2009 disponible en: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/150000-154999/150105/texact.htm>

la pérdida de la tarjeta, saldo negativo entre otros beneficios que trajo el sistema para el transporte en Argentina.

La necesidad de monedas ante la crisis fue un punto de partida que visibilizó la necesidad de actualizar y mejorar la forma de pago en el transporte público de pasajeros del Área Metropolitana de Buenos Aires, este sistema además de dar solución al sistema de pago trajo beneficios generales de organización y control de los subsidios y operación.

Si bien en su apresurada implementación se cometieron algunos traspiés que posteriormente se pueden analizar como por ejemplo la falta de incentivo en la nominalización de las tarjetas, el sistema fue rápidamente apreciado por usuarios y empresas del sector.

Desde febrero de 2019, la tarjeta tiene un costo de \$82,50 y se obtiene en innumerables puntos presenciales del país como también en Cajeros automáticos de bancos adheridos, Home Banking, dispositivos móviles que cuenten con la aplicación Link Celular, PagoMisCuentas, Mercado Pago, Todo Pago.¹¹

Una vez obtenida la tarjeta, el usuario debe realizar una carga para empezar a viajar. El monto máximo que se puede tener en la tarjeta es de \$1.200.¹²

Derechos sociales vinculados al sistema SUBE

Uno de los puntos destacados de la incorporación del Sistema Único de Boleto Electrónico en Argentina fue la posibilidad de focalizar los subsidios y la demanda del transporte público para eso es necesario identificar estos grupos poblacionales a los que se puntualiza como titulares del derecho a una tarifa más accesible para el desplazamiento en transporte público.

Si bien el Estado es quien identifica a los titulares de derechos a través de diferentes criterios y bases de información, el paso último debe darlo quien quiera acceder a esta diferencia tarifaria.

El trámite de acceso a un costo diferencial, siendo parte de un grupo poblacional seleccionado, consiste en el acceso a un registro, ya sea vía web o presencial, donde valida su identidad y donde debe colocar el número de tarjeta SUBE que reconoce como propia, y a la que el sistema le asigna el diferencial tarifario. Ejemplos de estos grupos de población titulares son *“Jubilado”, “Estudiante”, “Jefe o Jefa de Hogar”, “Beneficiario Plan Social”*.

¹¹ Información disponible en: <https://www.argentina.gob.ar/sube/carga>

¹² Información vigente al día 14 de junio de 2020.

En este contexto es que el Estado Nacional proclama una serie de derechos para la población más vulnerable donde aplica subsidios a la tarifa, sus dos iniciativas de aplicación son denominadas: “*Tarifa social*” y “*Red sube*”.

Tarifa social:

La tarifa social es un descuento tarifario del 55% sobre el valor del boleto de tren y colectivo, es una estrategia acumulable con otros descuentos y está dirigida a grupos poblacionales vulnerables tales como titulares de:

- Jubilados y pensionados.
- Excombatientes de la Guerra de Malvinas.
- Asignación Universal por Hijo.
- Asignación por embarazo.
- Becas PROG.R.ES.AR.
- Trabajadores de casas particulares.
- Hacemos Futuro.
- Monotributo Social Inscripto en REDLES.
- Pensiones no contributivas.

Actualmente funciona en las localidades: Área Metropolitana de Buenos Aires, Bahía Blanca, Catamarca, Cipolletti, Comodoro Rivadavia, Corrientes, Formosa, General Pico, General Pueyrredon, Gualaguaychú, Jujuy, Necochea, Neuquén, Olavarría, Palpalá, Paraná, Partido de la Costa, Pergamino, Pinamar, Rafaela, Rawson, Resistencia, Río Grande, Roque Sáenz Peña, San Carlos de Bariloche, San Juan, San Luis, San Martín de los Andes, San Nicolás de los Arroyos, Santa Fe de la Vera Cruz, Santa Rosa, Trelew, Ushuaia, Venado Tuerto, Viedma y Villa Allende.¹³

Red Sube

Es el sistema de beneficio aplicado a la integración de los distintos modos de transporte público (colectivos, Metrobus, trenes y subtes) del Área Metropolitana de Buenos Aires. Este sistema ofrece y alienta el beneficio y descuentos si se realiza una o más combinaciones de modos.

El descuento se aplica de forma automática y sin hacer ningún trámite con la tarjeta SUBE en el momento del viaje. En 2 horas se pueden utilizar hasta cinco combinaciones de transporte.

¹³ Información disponible en: <https://www.argentina.gob.ar/sube/preguntas-frecuentes/tarifa-social-federal>

Este beneficio no es incompatible con la tarifa social, sino que se suman los descuentos. Al momento de su implementación se lanzó una masiva campaña de difusión y actualmente hay vigente incluso una página web para realizar consultas y reclamos.¹⁴

5. Metodología

La complejidad y diversidad de las dimensiones relacionadas con la problemática de género y transporte, sumado al carácter exploratorio de esta investigación, mostró la necesidad de triangular distintos métodos de investigación social que incluyeron el análisis de fuentes secundarias y la toma de información primaria de carácter cuantitativa a través del análisis de una fracción de la base SUBE.

Para ello se llevó a cabo un plan de estudios que combinó diferentes enfoques teóricos, para los cuales se implementó el análisis de datos secundarios, consecutivamente y a través de un trabajo estadístico se analizó la base de información bajo la utilización del sistema STATA.

La revisión de información secundaria dio inicio al plan de investigación y buscó definir el marco de análisis adecuado para la toma de decisiones posteriores. La evaluación y el análisis posterior requirieron la generación de información mediante la elección de diversas y múltiples variables de estudio que fueron acotadas en función de los condicionantes presentes en la base de datos otorgada.

Metodologías actuales para el análisis de la movilidad y potencialidades de la investigación

- Encuestas Origen- Destino: es una herramienta específica que permite caracterizar flujos de desplazamiento, distribución modal y atributos de los usuarios. Posibilita establecer clivajes según género.
- Entrevistas en profundidad: permite conocer experiencias de la movilidad desde la perspectiva del actor. Es una estrategia semi-estructurada orientada y dirigida por el/la investigador/a.
- Diario de viajes: es una técnica orientada específicamente al estudio de la movilidad. Releva la perspectiva del actor sin la mediación del/la

¹⁴ Información disponible en: <https://www.argentina.gob.ar/redsube>

entrevistador/a.

- Grupos focales: permite rescatar temas emergentes o profundizar dimensiones identificadas en el marco de un intercambio colectivo.
- Sombreo y etnografía: es una técnica específica y dirigida al estudio de la movilidad que involucra entrevistas, diario de viaje y seguimiento por 24hs de usuarias/os.
- Mapeo: permite mediante el trabajo colectivo georreferenciar y tipificar las percepciones y valoraciones del espacio e indicar las estrategias empleadas de uso y circulación.

Elección del Área Metropolitana como universo de estudio

El Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA) es la zona urbana común que conforman la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y los siguientes 40 municipios de la Provincia de Buenos Aires: Almirante Brown, Avellaneda, Berazatagui, Berisso, Brandsen, Campana, Cañuelas, Ensenada, Escobar, Esteban Echeverría, Exaltación de la Cruz, Ezeiza, Florencio Varela, General Las Heras, General Rodríguez, General San Martín, Hurlingham, Ituzaingó, José C. Paz, La Matanza, Lanús, La Plata, Lomas de Zamora, Luján, Marcos Paz, Malvinas Argentinas, Moreno, Merlo, Morón, Pilar, Presidente Perón, Quilmes, San Fernando, San Isidro, San Miguel, San Vicente, Tigre, Tres de Febrero, Vicente López, y Zárate.¹⁵

El AMBA recorre una superficie de 13.285 km². Según el censo de 2010, cuenta con 14.800.000 habitantes, que representan el 37% de los habitantes de la Argentina.

La elección del AMBA como universo de estudio responde a la cantidad de viajes y complejidad de sus sistemas de transporte y a la concentración de estrategias de movilidad. No se puede dejar de reconocer que el alcance de la tarjeta SUBE delimita y condiciona también su elección.

¹⁵ Información disponible en:

<https://www.buenosaires.gob.ar/gobierno/idades%20de%20proyectos%20especiales%20y%20puerto/que-es-amba>

Estudio de fuentes de datos secundarios

La búsqueda y análisis de fuentes secundarias buscó determinar el estado de situación de la problemática sobre género y transporte, elaborar un marco analítico adecuado para el abordaje de las siguientes etapas de investigación y conocer las experiencias internacionales sobre el tema.

Con el estudio de fuentes secundarias se buscó explorar las características de la movilidad de las mujeres en el AMBA y las políticas públicas implementadas orientadas a mejorar las experiencias de viaje de las usuarias.

Descripción de la porción de base de datos analizada

La base utilizada para estudiar los patrones de movilidad responde a todas las transacciones realizadas durante el mes de octubre de 2018.

El acceso a este material de estudio se solicitó mediante un trámite de acceso a la información pública requerido al Ministerio de Transporte de la Nación durante julio de 2019 y que finalmente fue otorgada en el mes de noviembre de 2019 con algunas características faltantes a lo requerido.

Si bien se propone estudiar una base donde se puedan comparar comportamientos en diferentes meses del año para esta instancia no se logró obtener respuesta en función a la solicitud de acceso a la información pública realizada en segunda instancia.

La base estudiada contiene las siguientes variables que fueron utilizadas al momento del procesamiento:

- Día del mes
- Modo de transporte utilizado
- Atributo social/tarifa plena
- Tipo de atributo social
- Género

El análisis de la información se realizó a través del procesamiento de datos en el sistema estadístico STATA que permitió obtener ciertas frecuencias y hallazgos que se presentarán a continuación.

Problemas de consistencia

En general, desde el lanzamiento de la tarjeta SUBE, no se promovió profundamente la motivación para brindar los datos personales a la hora de comprar y utilizar una tarjeta. Esta situación se fue corrigiendo con el tiempo y actualmente la

recuperación de saldo ante la pérdida y la posibilidad de ver el historial de viajes son algunos de los aspectos que pueden llevar a que las personas nominalicen sus tarjetas SUBE.

Este limitante hizo que una gran porción de la base de datos, que toma los datos de transacciones en los distintos modos de transporte (subte, tren y colectivo) no estén vinculados a usuarios y a usuarias sino sólo a números de tarjetas.

Así también, la base contiene transacciones (usos) no ciudadanos o ciudadanas que usan, por lo tanto se menciona este concepto, sin poder generar una aproximación a cantidad de personas usuarias.

Asimismo existe imposibilidad de saber donde se descienden de los modos de transporte ya que sólo el ferrocarril cuenta con sistema de check out que nos permite definir alguna trazabilidad de destino de viaje.

La base de datos permite conocer un número de tarjeta vinculado a datos personales, sólo en el caso de que la tarjeta este nominalizada, pero la información es limitada, por ejemplo, no tiene edad por lo que no se puede diferenciar la movilidad según el ciclo vital o la distribución etaria de los grupos sociales.

Esta base de información tampoco determina la jurisdicción de residencia o en la que se toma el modo de transporte, sino qué modo (por ejemplo número de colectivo o estación de tren), para abordar este obstáculo se pueden crear corredores de movilidad en función de líneas de colectivos o línea/ramal de tren.

6. Hallazgos, desarrollo y resultados

En las tablas de datos que se muestran a continuación se realiza un breve análisis de los resultados en función de la bibliografía consultada y los objetivos del presente estudio.

1.1 Total de transacciones según modo de transporte.

MEDIO	Freq.	Percent	Cum.
COL	294,943,584	80.36	80.36
SUB	32,409,946	8.83	89.19
TRE	39,682,386	10.81	100.00
Total	367,035,916	100.00	

En esta tabla se puede observar que el colectivo (COL) es el mayor medio de transporte utilizado. El tren el segundo medio (TRE) obteniendo un 10,81% de las transacciones totales, por último se encuentra el subte (SUB) alcanzando el 8,83%. Por lo tanto es notable la priorización del transporte automotor, que se infiere puede responder a su permeabilidad en el territorio principalmente del conurbano bonaerense, no sólo como libre elección de uso de acuerdo a la calidad de servicios. Este sistema al ser prestado por distintos grupos empresarios bajo regulación de la CNRT también es desigual y presenta problemas tales como mala infraestructura en los sitios de espera, poca frecuencia, seguridad escasa en algunos partidos.

1.2 Transacciones nominalizadas según género.

GENERO	Freq.	Percent	Cum.
F	156,109,680	66.18	66.18
M	79,762,793	33.82	100.00
Total	235,872,473	100.00	

En esta tabla se observa que el 64,26% de las tarjetas SUBE se encuentran nominalizadas y dentro de ellas el 66,18% pertenece a mujeres en tanto que el 33.82% corresponde a tarjetas vinculadas a hombres.

1.3 Nominalización según tipo de tarifa

TARIFA	Freq.	Percent	Cum.
1.EST_ini-prim	5,099,994	1.39	1.39
2.EST_sec	12,585,310	3.43	4.82
3.ATS	102,859,022	28.02	32.84
4.Plena	246,491,590	67.16	100.00
Total	367,035,916	100.00	

Se visualiza que el 67,16% del total de transacciones abonaron la tarifa plena, que existe un 32,84% que obtiene algún tipo de subsidio y que en su gran mayoría se concentra en beneficiarios de atributo social.

1.4 Transacciones según día del mes

dia_2	Freq.	Percent	Cum.
01oct2018	13,980,187	3.81	3.81
02oct2018	14,065,963	3.83	7.64
03oct2018	14,437,665	3.93	11.57
04oct2018	14,436,889	3.93	15.51
05oct2018	15,136,404	4.12	19.63
06oct2018	9,172,587	2.50	22.13
07oct2018	5,056,865	1.38	23.51
08oct2018	13,837,878	3.77	27.28
09oct2018	14,092,662	3.84	31.12
10oct2018	14,853,927	4.05	35.17
11oct2018	14,157,902	3.86	39.02
12oct2018	14,274,844	3.89	42.91
13oct2018	8,490,159	2.31	45.23
14oct2018	5,062,583	1.38	46.60
15oct2018	4,699,823	1.28	47.89
16oct2018	14,473,797	3.94	51.83
17oct2018	14,380,642	3.92	55.75
18oct2018	13,741,366	3.74	59.49
19oct2018	14,536,982	3.96	63.45
20oct2018	7,991,114	2.18	65.63
21oct2018	4,459,817	1.22	66.84
22oct2018	13,736,022	3.74	70.59
23oct2018	14,261,851	3.89	74.47
24oct2018	12,089,393	3.29	77.77
25oct2018	14,063,093	3.83	81.60
26oct2018	14,319,329	3.90	85.50
27oct2018	8,399,200	2.29	87.79
28oct2018	4,595,539	1.25	89.04
29oct2018	13,796,990	3.76	92.80
30oct2018	12,401,919	3.38	96.18
31oct2018	14,032,524	3.82	100.00
Total	367,035,916	100.00	

Se observa que no existen alteraciones significativas en la cantidad de transacciones diarias, exceptuando sábados y domingos. En rasgos generales el total de transacciones se comporta con patrones similares más allá del transcurso del mes y en las distribuciones ya mencionadas entre hombres y mujeres.

1.5 Tipo de tarifa según género

TARIFA	GENERO		Total
	F	M	
1.EST_ini-prim	2,355,646 56.24	1,832,902 43.76	4,188,548 100.00
2.EST_sec	5,164,670 51.23	4,915,928 48.77	10,080,598 100.00
3.ATS	83,161,670 80.89	19,641,009 19.11	102802679 100.00
4.Plena	65,427,694 55.07	53,372,954 44.93	118800648 100.00
Total	156109680 66.18	79,762,793 33.82	235872473 100.00

En esta tabla observamos que respecto al pago de la tarifa plena se comporta casi de forma equivalente a la composición por sexo en la estructura poblacional. Si es considerable destacar que dentro de las tarifas subsidiadas por atributo de la tarifa social (ATS) hay una considerable representación de las mujeres llegando a 80,89%, no persiste en las tarifas estudiantiles comportándose análogamente a la tarifa plena.

1.6 Distribución por género según tipo de atributo social

ATS_DESC	GENERO		Total
	F	M	
ARGENTINA TRABAJA	32,882 58.95	22,895 41.05	55,777 100.00
AUH	24,183,564 98.03	485,538 1.97	24,669,102 100.00
ELLAS HACEN	31,493 100.00	0 0.00	31,493 100.00
EMBARAZO	195,523 99.90	198 0.10	195,721 100.00
EXCOMBATIENTE	1,068 0.68	156,295 99.32	157,363 100.00
JUBILACION	24,909,554 67.16	12,179,975 32.84	37,089,529 100.00
MONOTRIBUTO SOCIAL	5,863,403	1,959,717	7,823,120

	74.95	25.05	100.00
OTRO	19 31.15	42 68.85	61 100.00
PENSION	9,069,056 74.91	3,038,176 25.09	12,107,232 100.00
PLAN SOCIAL	306,418 68.37	141,761 31.63	448,179 100.00
PROGRESAR	2,952,285 70.99	1,206,630 29.01	4,158,915 100.00
SERVICIO DOMESTICO	13,961,909 98.98	144,342 1.02	14,106,251 100.00
Total	81,507,174 80.83	19,335,569 19.17	100842743 100.00

En general puede observarse que los atributos sociales tienen una participación femenina preponderante, obteniendo el 80,83% del total de los subsidios adjudicados según la tarifa social. Asimismo se observa una inconsistencia en embarazo donde hay un 0,10 de hombres asignados, esto permite inferir un error en la nominalización o en las bases de ANSES de donde provienen los datos que se cotejan para la aplicación del atributo.

1.7 Distribución según género por día de la semana

dds	GENERO		Total
	F	M	
0	7,881,433 66.84	3,910,591 33.16	11,792,024 100.00
1	25,588,926 66.01	13,175,438 33.99	38,764,364 100.00
2	29,505,320 65.84	15,311,210 34.16	44,816,530 100.00
3	29,763,515 65.91	15,391,419 34.09	45,154,934 100.00
4	24,059,896 65.99	12,401,963 34.01	36,461,859 100.00
5	24,976,990 66.34	12,672,092 33.66	37,649,082 100.00
6	14,333,600 67.50	6,900,080 32.50	21,233,680 100.00
Total	156109680 66.18	79,762,793 33.82	235872473 100.00

0: domingo, 1: lunes, 2: martes, 3: miércoles, 4: jueves, 5: viernes y 6: sábado.

No se observan modificaciones significativas en el uso diario entre hombres y mujeres, sí hay más de un punto porcentual sobre la media los días domingo que permite inferir tareas de cuidado.

7. Conclusiones

Recomendaciones para futuras investigaciones

Analizar la base SUBE para pensar la movilidad implica un desafío tanto desde la innovación por ser una nueva manera de pensar la movilidad como en los obstáculos que supone la desigualdad en su acceso, las diferencias en la nominalización y los interrogantes que aún plantea.

Más allá de esto es innegable que esta nueva forma de estudio llegó para quedarse y se espera que este paradigma se universalice para quienes queremos seguir diseñando una manera de movernos más justa, más segura y más adaptada a las personas que utilizamos los sistemas de transportes.

Esta innovación es también controversial para instalar la agenda de la igualdad de géneros en los sectores del transporte, que ha avanzado significativamente estos últimos años en Argentina pero sabemos que aún resta un largo camino por recorrer.

Sería oportuno que en futuras investigaciones se amplié el universo de estudio a más variables y a selección de fechas y cohortes con validación y análisis técnico, sin dudas estas características hubiesen enriquecido aún más el presente estudio.

También sería una oportunidad comenzar a estudiar la forma de movernos en otros centros urbanos de nuestro país, que nos lleva a analizar y a entender que la movilidad y el uso de los sistemas sean probablemente diferentes y situados en cada localidad de Argentina.

Este estudio dejó como pendiente un análisis por rangos horarios donde se pueda visibilizar la segmentación y la desigualdad, en el caso de que se observe, entre hombres y mujeres y los distintos grados de ocupación de los transportes para repensar, por ejemplo, prácticas de seguridad segmentadas para las mujeres usuarias del transporte en horarios nocturnos.

Por último, se recomienda para otra investigación la creación de corredores de movilidad vía segmentación geográfica para poder comparar la usabilidad de mujeres en distintos espacios del Área Metropolitana de Buenos Aires. Sin duda la utilización de la variable “*mujeres*” no quiere dejar de lado la desigualdad existente dentro de este grupo social y su manifestación en el uso del transporte.

Recomendaciones de políticas públicas

El diseño y la planificación en el transporte demandan el estudio de las necesidades de usuarios y usuarias de los servicios públicos y una reflexión constante ya que no existen paradigmas acabados ni estructuras sociales rígidas.

Es por esto que este estudio, a través del estudio de sus fuentes secundarias y del análisis estadístico de la base utilizada, pretende realizar sugerencias que sirvan de insumo para decisores en materia de género y transporte.

En principio para poder lograr un acceso igualitario respecto de los y las ciudadanas de nuestro país es que es necesario la federalización de la tarjeta SUBE, entendiendo la actual convivencia de modos de pago responde también a prácticas situadas, sin ser por esto menos eficientes, pero poder gestionar un sistema nacional donde se vean reflejadas todas las formas de movilidad puede llevar a focalizar medidas donde las necesidades adquieran visibilidad y relevancia en sectores olvidados.

Asimismo, entendiendo y aprendiendo de las distintas movilidades es que se considera necesario diseñar y ejecutar infraestructura del transporte con perspectiva de género, esto quiere decir, espacios seguros, accesibles, que den respuesta a las demandas de los y las usuarias.

Un diseño del espacio con perspectiva de género en el sector implicaría por ejemplo mejor iluminación en proximidades de estaciones de tren o paradas de colectivos para disminuir los actos de inseguridad que afectan principalmente a las mujeres.

Esta consideración nos lleva a la siguiente sugerencia que es reforzar las campañas de comunicación y abordaje de la problemática del acoso en los sistemas de transportes públicos, en nuestro país en el año 2018 se llevo a cabo la campaña "*Ni loca, ni perseguida, ni histérica: el acoso existe*" diseñada y ejecutada por el Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, el gobierno de la provincia de Buenos Aires y la Nación.

Si bien tuvo altos niveles de visibilidad, los dispositivos de ayuda y contención que proponía, se entiende que no estuvieron ajustados a la usabilidad de las mujeres, por su poco uso y por no estar dentro de una dinámica de abordaje masiva y nacional.¹⁶

Por lo tanto, estas estrategias de visibilidad del acoso en el transporte, deben estar acompañadas de instancias de prevención y resolución también por parte de los

¹⁶ Información disponible en: <https://www.buenosaires.gob.ar/desarrollohumanoyhabitat/noticias/el-gobierno-porteno-contra-el-acoso-callejero>

dispositivos de seguridad permitiendo conformar un “*mapa del acoso*” que torne más eficiente la intervención de las fuerzas de seguridad.

Queda también por abordar la movilidad de la población LGBTQ+, lamentablemente no puedo tenerse en cuenta en este estudio ya que existe a la fecha escasa bibliografía y no hay registros en la tarjeta SUBE. Eliminar la categoría sexo modificándola por género, no en su binarismo sino en su complejidad dejaría de lado la invisibilidad a este colectivo social. No habrá igualdad real en el transporte hasta que no se encuentren incluidas todas las subjetividades y grupos sociales en su diseño.

Por último, pensar la desigualdad en el transporte como una manifestación de la complejidad y los estereotipos sociales asignados a cada género nos lleva a reflexionar acerca de cuán injustas son las prácticas de cuidado para las mujeres y como debemos fomentar que los hombres también se hagan responsables de las mismas. Crear espacios de cuidado de la infancia para trabajadores del sector, incentivar licencias compartidas, pueden ser un buen primer paso.

Conclusiones generales

A partir del análisis bibliográfico de fuentes secundarias y del procesamiento de la información podemos concluir que empíricamente con los datos analizados no podemos corroborar que existe una desigualdad tangible en el uso del transporte.

“Para corregir los desequilibrios de género y las desigualdades entre hombres y mujeres en los sistemas de transporte y en el diseño urbano de las ciudades, desde un enfoque de inclusión, accesibilidad y sostenibilidad, es fundamental incorporar a las mujeres y las consideraciones de género en todos los procesos de planificación y los marcos de políticas de transporte (...) Es fundamental transversalizar la agenda de género en el sector, mediante la sensibilización y capacitación en temas de género e igualdad entre hombres y mujeres para todas las instituciones y organizaciones del sector, en todos los niveles y de forma independiente de los temas de acoso o violencia.”¹⁷

Utilizar la base SUBE, tanto por sus limitaciones como por la oportunidad de estudio que significa abre la puerta a nuevos interrogantes y nuevos caminos por recorrer para entender la verdadera movilidad y uso que realiza la población del Área Metropolitana y de las ciudades que cuentan con esta tecnología en sus sistemas de transporte.

¹⁷ Género y transporte: experiencias y visiones de política pública en América Latina”, Azhar Jaimurzina Cristina Muñoz Fernández, Gabriel Pérez (CEPAL) (2017).

El objetivo de este estudio, por ende, no pudo ser corroborado en el análisis de la base de datos pero sí en la evidencia empírica, será entonces un puntapié para futuras investigaciones el seguir buscando y analizando esta valiosa base de información.

Cabe destacar que lo que sí aporta esta investigación es el hallazgo tangible de que la política de subsidios al transporte esta mayormente destinada a mujeres, y este dato, tan sutil y tan complejo nos hace comprender que no existe un sistema de transporte sin perspectiva de género, que la desigualdad cultural y social entre hombres y mujeres se manifiesta claramente en la movilidad.

La tecnología a disposición de los sistemas de movilidad corrobora una vez más que vale la pena aplicarla porque beneficia a ciudadanos y ciudadanas en su uso y porque nos invita a pensar sistemas adaptados a necesidades y a la elaboración de políticas públicas efectivas en el sector creando ciudades con mayores niveles de justicia.

8. Bibliografía

*Acuña, C. (comp). (2013) Cuanto importan las instituciones. Gobierno, Estado y actores en la política argentina. Buenos Aires. Siglo XXI Editores.

*Agenda de Transporte Metropolitano (2019). El transporte automotor en la Región Metropolitana de Buenos Aires. Buenos Aires: Programa Interdisciplinario de la Universidad de Buenos Aires sobre Transporte.

*Anapolsky, S. y Pereyra, L. (2012). Desafíos de la gestión y la planificación del transporte urbano y la movilidad en ciudades argentinas. Disponible en: <http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/rtt/article/view/283>

*Azpiazu Carballo, J. (2017). Masculinidades y feminismo. Barcelona: virus editorial.

*Barbero y Bertanou (2015) Una asignatura pendiente. Estado, instituciones y política en el sistema de transporte.

*Flores Beltrán, V. y Berguier, N. (2019). El futuro del trabajo. En Brandariz, L. No es amor. Ciudad de Buenos Aires. Indómita Luz editorial.

*Botto, C. (2019). Los números de la desigualdad. En Brandariz, L. No es amor. Ciudad de Buenos Aires. Indómita Luz editorial.

*Chaves, M., Segura, M., Speroni, M., Cingolani, J. (2016) Interdependencias múltiples y asimetrías entre géneros en experiencias de movilidad cotidiana en el corredor sur de la Región Metropolitana de Buenos Aires (Argentina) Disponible en: <http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/rtt/article/view/3602/3297>

*Comisión Nacional de Regulación del Transporte (2019). Estadísticas del transporte automotor. Buenos Aires: Comisión Nacional de Regulación del Transporte.

*Cresswell, T. (2011). Constellations of mobilities. Department of Geography. University of London. Recuperado de: <http://www.dcuci.univr.it/documenti/Avviso/all/all181066.pdf>

-Falú, A. (ed) (2009). Mujeres en la Ciudad. De violencias y derechos. Santiago de Chile: Red Mujer y Hábitat de América Latina Ediciones SUR.

- *Falú, A. (S/D). La fuerza estigmatizadora del acoso sexual: violencias en el transporte público. Ana Disponible en: <http://faud.unc.edu.ar/files/Ana-Falu-Art.-Rev-Novamerica.-27-03-17-.pdf>
- *Faur, E. y Grimson, A. (2016). Mitomanías de los sexos. Las ideas del siglo XX sobre el amor, el deseo y el poder que necesitamos desechar para vivir en el siglo XXI. Buenos Aires: Siglo XXI editores.
- *Gutiérrez, A. (2009) Movilidad o Inmovilidad, ¿Qué es la movilidad? Aprendiendo a delimitar los deseos. Andrea Gutiérrez (2009). Disponible en: <http://www.filo.uba.ar/contenidos/investigacion/institutos/geo/ptt/GutierrezClatpu09b.pdf>
- *Gutierrez, A. (2012). Gestión Metropolitana del transporte colectivo en Buenos Aires. Falsos dilemas y perspectivas. Revista Iberoamericana de Urbanismo, 8, pp.89-113. Recuperado de: https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099/13036/08_06_Gutierrez.pdf
- *Gutiérrez, A. y Reyes, M.L. (2017) Mujeres entre la libertad y la obligación. Prácticas de movilidad cotidiana en el Gran Buenos Aires. Disponible en: <http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/rtt/article/view/3607/3302>
- *Hernández, D. (2012) Activos y estructuras de oportunidades de movilidad. Una propuesta analítica para el estudio de la accesibilidad por transporte público, el bienestar y la equidad. Disponible en: <https://scielo.conicyt.cl/pdf/eure/v38n115/art06.pdf>
- *Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (2010). Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas. Buenos Aires: Instituto Nacional de Estadísticas y Censos.
- *Jirón, P. (2017). Seminario Internacional. ¿Quién cuida en las ciudades? Políticas urbanas y autonomía económica de las mujeres, Disponible en: https://www.cepal.org/sites/default/files/presentations/paola_jiron.pdf
- *Jirón, P. e Iturra, L. (2011). Momento móviles. Los lugares móviles y la nueva construcción del espacio público. Arquitecturas del sur, 39, pp.44-57.
- *Jirón, P. (2012). Transformándome en la sombra. Bifurcaciones. Revista de estudios culturales urbanos, 10. Recuperado de: <http://www.bifurcaciones.cl/2012/11/transformandome-en-la-sombra/>
- *Jirón, P. (2017) Implicancias de género en las experiencias de movilidad cotidiana urbana en Santiago de Chile. Disponible en: http://www.scielo.org.ve/scielo.php?pid=S131637012007000200011&script=sci_arttext&lng=pt

- *Jirón, P. y Gómez, J. (2017). Interdependencia, cuidado y género desde las estrategias de movilidad en la ciudad de Santiago, Disponible en: <http://www.scielo.br/pdf/ts/v30n2/1809-4554-ts-30-02-55.pdf>
- *KAUFMANN, Vincent y Eric WIDMER (2006) "Motility and family dynamics: Current issues and research agenda" *Zeitschrift fur Familienforschung*, Vol. 1, No 18, pp. 111-129.
- *Kralich S. y Pérez, V. (2017). La evolución del transporte alternativo en la Región Metropolitana de Buenos Aires: un indicador de procesos de estratificación de la movilidad. *Ciudades, Comunidades y Territorios*. <https://journals.openedition.org/ciudades/606?lang=en>
- *Kralich, S. (2016). Urbanización y transporte. Algunos aportes conceptuales. *Revista Transporte y Territorio*, 15, pp. 41-67. Recuperado de: <http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/rtt/article/view/2848/2472>
- *Kessler, G. (2012) Delito, sentimiento de inseguridad y políticas públicas en la Argentina del siglo XXI. En Zabaleta Betancourt, J.A. *La seguridad y la inseguridad ciudadana en América Latina*. Argentina, CLACSO.
- *Hernández, C. (2019). Las vías el poder social. Límites y potencialidades a la capacidad asociativa de los usuarios del sistema metropolitano del transporte público colectivo de pasajeros. Tesis de doctorado. Facultad de Ciencias Sociales. UBA.
- *Law, R. (1999) Beyond „women and transport“: towards new geographies of gender and daily mobility, Disponible en: <https://journals.sagepub.com/doi/10.1191/030913299666161864>
- *Metrovías (2018). La experiencia de la concesión de Metrovias. 22a Semanas de Tecnología Metroferroviaria. Asociación Latinoamericana de Metros y Subterráneos.
- *Natalucci, A. y Rey, J. (2018). ¿Una nueva oleada feminista? Agendas de género, repertorios de acción y colectivos de mujeres (Argentina, 2015-2018). *Revista de estudios políticos y estratégicos*, 6. Recuperado de: <https://revistaepe.utem.cl/articulos/una-nueva-oleada-feminista-agendas-de-genero-repertorios-de-accion-y-colectivos-de-mujeres-argentina-2015-2018/>
- *Pereyra, L., Gutiérrez, A. y Mitsuko N.M. (2018) La inseguridad en el transporte público del Área Metropolitana de Buenos Aires. Experiencias y percepciones de mujeres y varones.
- *Pereyra, L., Gutiérrez, A. y Mitsuko Nerome, M. (2018). La inseguridad en el transporte público del Área Metropolitana de Buenos Aires. Experiencias y percepciones de las mujeres y varones. *Revista Territorios*, 39, pp.71-95. Recuperado de: <https://revistas.urosario.edu.co/index.php/territorios/article/view/6310>

*Pérez V. y Rebón J. (coord.). (2017) La perturbación como motor de la historia. Los ferrocarriles metropolitanos duante el kirchnerismo. Argentina, Biblos-Clacso.

*Pérez, V (2018). Políticas públicas, representaciones y acción empresaria en el mercado de autotransporte público colectivo de pasajeros de la región metropolitana de Buenos Aires. XII Jornadas de Estudios Sociales de la Economía. Buenos Aires: CESE-IDAES

*Pérez, V. (2014) Viajar en la ciudad. Movilidad, padecimiento y disconformidad entre los pasajeros de transporte ferroviario del área metropolitana de Buenos Aires. Argumentos. Revista de crítica social. N°16.

*Quiroga Díaz, N. y Gago, V. (2018). Una mirada feminista de la economía urbana y los comunes en la reinención de la ciudad. Economía feminista. Desafíos, propuestas y alianzas. Buenos Aires: Madre Selva.

*Rodríguez, T. (2019) Brecha de género dentro y fuera de la casa. Los cuidados en la agenda sindical. En Brandariz, L. No es amor. Ciudad de Buenos Aires. Indómita Luz editorial.

*Rodríguez Enriquez C. y Marzonetto, G. (2015) Organización social del cuidado y desigualdad: el déficit de políticas públicas de cuidado en Argentina. Revista Perspectivas de Políticas Públicas. Año 4, n°8.

*Rozas Balbontín, P. y Salazar Arredondo, L. (2015). Violencia de género en el transporte público. Una regulación pendiente

*Sánchez de Madariaga, I. (2004). Urbanismo con perspectiva de género. Andalucía: Instituto Andaluz de la Mujer. Recuperado de: <https://www.juntadeandalucia.es/institutodelamujer/ugen/sites/default/files/documentos/98.pdf>

*Secretaría de Transporte de la Nación (2009-2010) Encuesta de Movilidad Domiciliaria. Movilidad en el Área Metropolitana de Buenos Aires (ENMODO). Buenos Aires: Secretaría de Transporte de la Nación. Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios.

*Sheller, M. y Urry, J. (2006). Introduction. Mobile cities, Urban mobilities. En Mimi Sheller y John Urry (eds.), Mobile technologies of the city, Londres- Nueva York: Routledge. Recuperado de: <https://www.taylorfrancis.com/books/e/9780203098882/chapters/10.4324/9780203098882-7>

*Soto Villagrán (2015) Patriarcado y orden urbano. Nuevas y viejas formas de dominación de género en la ciudad, Paula Soto Villagrán. Disponible en:

https://www.researchgate.net/profile/Paula_Soto/publication/265785861_Patriarcado_y_Orden_Urbano_Nuevas_y_viejas_formas_de_dominacion_de_genero_en_la_ciudad/links/541b35e80cf25ebee9895123.pdf

*Soto Villagrán, P. (2016). Diferencias de género en la movilidad urbana. Las experiencias de viaje de mujeres en el Metro de la Ciudad de México,

*Tobio, C. (s/f). Estructura urbana, movilidad y género en la ciudad moderna, Disponible en: <http://polired.upm.es/index.php/boletincfs/article/view/2622/2688> (Madrid)

*Zucchini, Elena (2015). Tesis doctoral. Género y Transporte: análisis de la movilidad del cuidado como punto de partida para construir una base de conocimiento más amplia de los patrones de movilidad. El caso de Madrid. Tesis doctoral. Universidad Politécnica de Madrid. Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Departamento de Urbanística y organización del territorio

*Zunino Singh, D, Jirón, P (2017) Presentación. Dossier. Movilidad Urbana y Género: experiencias latinoamericanas. Revista Transporte y Territorio.

*Zunino Singh, D., Giucci G., y Jirón, P. (2017) Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina. Argentina. Editorial Biblos.

Informes de organismos públicos

**Enfoques para la movilidad urbana responsiva al género. Transporte Sostenible: Un Texto de Referencia para Diseñadores de Políticas en Ciudades en Desarrollo", SUTP, Heather Allen (2018).

**Género y transporte: experiencias y visiones de política pública en América Latina", Azhar Jaimurzina Cristina Muñoz Fernández, Gabriel Pérez (CEPAL) (2017).

**"El porqué de la relación entre género y transporte", Banco Interamericano de Desarrollo, Isabel Granada, Anne-Marie Urban, Andrea Monje, Paola Ortiz, Daniel Pérez, Laureen Montes, Alejandra Caldo (2016).

**Agenda para la Política de Equidad de Género en Transportes", Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones de Santiago de Chile (2018).

**Etnografía institucional como aproximación al habitar cotidiano", Paola Jirón Martínez, Nicolás Orellana Águila, Walter Imilán, (2018) Disponible en: <http://ediciones.ucsh.cl/ojs/index.php/TSUCSH/article/view/1855> (Chile)

* “Ciudad segura para mujeres y niñas”, Defensor. Revista de Derechos Humanos. Disponible en: https://cdhdf.org.mx/wp-content/uploads/2014/05/dfensor_01_2017.pdf (2017) (México)

*Informe final: Encuesta “Ciudades seguras para mujeres y niñas”. Defensoría del Pueblo de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. (2018) Disponible en: <http://www.defensoria.org.ar/wp-content/uploads/2018/08/Informe-final-Encuesta-Ciudades-Seguras-para-mujeres-y-ni%C3%B1as.pdf>.

*“Campaña contra el acoso”. (2017) Disponible en: <https://www.lavoz.com.ar/ciudadanos/un-asiento-de-subte-con-pene-la-campana-contra-el-acoso-en-el-transporte-de-mexico> <https://www.youtube.com/watch?v=xh57AbDLYD8> (México)

* “Violencia de género en transporte público”. Rozas Balbontín y Salazar Arredondo. CEPAL (2015)

* “Sistemas inteligentes de transporte para la igualdad de género”. BID (2016) file:///C:/Users/Usuario/Downloads/Sistemas-inteligentes-de-transporte-para-la-igualdad-de-género.pdf

Artículos académicos

*Rosa, el nuevo color del feminismo: un análisis del transporte exclusivo para mujeres, Amy Dunckel-Graglia (2013). Disponible en: http://www.scielo.org.mx/scielo.php?pid=S1405-94362013000100007&script=sci_arttext (México)

*Patriarcado y orden urbano. Nuevas y viejas formas de dominación de género en la ciudad, Paula Soto Villagrán (2014). Disponible en: https://www.researchgate.net/profile/Paula_Soto/publication/265785861_Patriarcado_y_Orden_Urbano_Nuevas_y_viejas_formas_de_dominacion_de_genero_en_la_ciudad/inks/541b35e80cf25ebee9895123.pdf

*Presentación. Dossier. Movilidad Urbana y Género: experiencias latinoamericanas, Jirón, Paola; Zunino Singh, Dhan (2017).

*Implicancias de género en las experiencias de movilidad cotidiana urbana en Santiago de Chile, Paola Jirón (2007). Disponible en: http://www.scielo.org.ve/scielo.php?pid=S1316-37012007000200011&script=sci_arttext&lng=pt

- * Estructura urbana, movilidad y género en la ciudad moderna, Constanza Tobio (s/f). Disponible en: <http://polired.upm.es/index.php/boletincfs/article/view/2622/2688> (Madrid)
- * Desafíos de la gestión y la planificación del transporte urbano y la movilidad en ciudades argentinas, Sebastián Anapolsky, Leda Pereyra (2012). Disponible en: <http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/rtt/article/view/283>
- *Beyond „women and transport“: towards new geographies of gender and daily mobility, Robin Law (1999). Disponible en: <https://journals.sagepub.com/doi/10.1191/030913299666161864>
- * Violencia de género en el transporte público. Una regulación pendiente, Patricio Rozas Balbontín, Liliana Salazar Arredondo (2015).
- * Mujer, espacio y poder: ciudad y transporte público como dispositivos de exclusión. Reflexiones desde la ciudad de Cali. Estudio de caso de los “motorratones”, carros piratas y usuarias del servicio en las comunas 15 y 18 de la ciudad de Cali, María Victoria Castro Cristancho, Lina Fernanda Buchely Ibarra (2016).
- * Interdependencias múltiples y asimetrías entre géneros en experiencias de movilidad cotidiana en el corredor sur de la Región Metropolitana de Buenos Aires (Argentina), Mariana Chaves; Ramiro Segura; Mariana Speroni y Josefina Cingolani (2016). Disponible en: <http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/rtt/article/view/3602/3297>
- * Mujeres entre la libertad y la obligación. Prácticas de movilidad cotidiana en el Gran Buenos Aires, Andrea Inés Gutiérrez; Malena Lucía Reyes (2017). Disponible en: <http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/rtt/article/view/3607/3302>
- * Movilidad femenina en Santiago de Chile: reproducción de inequidades en la metrópolis, el barrio y el espacio público, Cristhian Figueroa Martínez, Natan Waintrub Santibáñez (2015).
- * Work, family and daily mobility: a new approach to the problem through a mobility survey, Marta Olabarria, Katherine Pérez, Elena Santamarina-Rubio, Josep Maria Aragayd, Mayte Capdete, Rosana Peiróf, Maica Rodríguez-Sanza, Lucía Artazgoza, Carme Borrella (2012).
- * La inseguridad en el transporte público del Área Metropolitana de Buenos Aires. Experiencias y percepciones de mujeres y varones, Leda Paula Pereyra, Andrea Gutiérrez, Mariela Mitsuko Nerome (2018).

* Movilidad cotidiana: entre la producción y reproducción social. Una exploración a las prácticas de desplazamiento de dos mujeres en Temuco. Hernán Riquelme Brevis (2016).

* Moldeando prácticas y hábitat: estrategias de movilidad cotidiana en cerros de Valparaíso, Carolina Quinteros Urquieta (2017).

* Movilidad cotidiana, desigualdad social y segregación residencial en cuatro metrópolis de América Latina, Jorge Rodríguez Vignoli (2008). (Brasil, México y Chile)

Artículos de prensa

*Si la separación refuerza la noción de que las mujeres son débiles, entonces puede ser perjudicial, Amy Graglia (2018). <https://www.semana.com/enfoque/articulo/entrevista-a-amy-graglia-experta-en-transporte-publico-y-genero/557741> (Colombia/Bogotá).

* Trenes Argentinos pone en vigencia un protocolo contra la violencia de género. (2018) <https://www.telam.com.ar/notas/201812/317823-trenes-argentinos-pone-en-vigencia-un-protocolo-contra-la-violencia-de-genero.html>

*Llega la primera línea de reporte y contención para mujeres que sufren acoso en transporte público GCBA (2018). <https://www.buenosaires.gob.ar/noticias/llega-la-ciudad-la-primer-linea-de-asistencia-mujeres-de-acoso-en-transporte-publico>.

*Súbale, súbale: planean mejorar el transporte para las mujeres, Diana Delgado Cabañez (2019). <https://www.chilango.com/noticias/plan-estrategico-de-movilidad-y-genero/>

*Acoso: una app para evitar manoseos en el subte es furor en Japón (2019). <https://www.lanacion.com.ar/el-mundo/acoso-app-evitar-manoseos-subte-es-furor-nid2250070>

*La Nación, El senado convirtió en ley un proyecto para impedir el acoso callejero (2019) <https://www.lanacion.com.ar/politica/el-senado-convirtio-ley-proyecto-impedir-acoso-nid2239342>

*La Nación, El acoso callejero será penado por ley (2019). <https://www.lanacion.com.ar/seguridad/el-acoso-callejero-contra-mujeres-sera-penado-por-ley-nid2239145>

*La Nación, El gobierno promulgó ley de acoso callejero (2019). <https://www.lanacion.com.ar/sociedad/el-gobierno-promulgo-ley-acoso-callejero-nid2245589>

*Violencia contra las mujeres en el espacio público. Mumala (2017) <http://www.observatorioniunamenos.com.ar/2017/09/25/violencia-contra-las-mujeres-en-el-espacio-publico> (2018). <https://www.lanacion.com.ar/sociedad/viajar-seguras-como-funciona-aplicacion-solo-permite-nid2205951>

*Sara, la aplicación que solo permite viajar con conductoras y pasajeras mujeres, Sofía Barruti (2018). <https://www.lanacion.com.ar/sociedad/viajar-seguras-como-funciona-aplicacion-solo-permite-nid2205951>

*La Nación, Ya se pueden pedir taxis conducidos únicamente por mujeres desde una aplicación (2019) <https://www.lanacion.com.ar/sociedad/ya-se-pueden-pedir-taxis-conducidos-unicamente-nid2233025>

*La Nación, “Avisame cuando llegues”: los mil miedos de ser mujer y transitar la ciudad de noche (2018). <https://www.lanacion.com.ar/lifestyle/avisame-cuando-llegues-mil-miedos-ser-mujer-nid2178406>

*La Nación, la revolución subterránea de china traerá consigo el subte más largo del mundo (2018). <https://www.lanacion.com.ar/tecnologia/la-revolucion-subterranea-china-traera-consigo-subte-nid2174337>

*La Diaria, Paola Jirón Martínez: la planificación urbana está pensada para los hombres jóvenes que se pueden mover bien (2019). <https://feminismos.ladiaria.com.uy/articulo/2019/1/paola-jiron-martinez->

La Nación, Las vecinas de la villa 20 mapean el barrio para detectar sitios inseguros (2018). <https://www.lanacion.com.ar/sociedad/las-vecinas-de-la-villa-20-mapean-el-barrio-para-detectar-sitios-inseguros-nid2141202>

*La Gaceta Inmujeres Ciudad de México, [Ciudad segura y amigable para mujeres y niñas\(s/f\)](https://www.semujeres.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Publicaciones/05_Gaceta_InmujeresCDMX_2017.pdf)
https://www.semujeres.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Publicaciones/05_Gaceta_InmujeresCDMX_2017.pdf

*La Nación, Ocho de cada diez mujeres, víctimas de inseguridad y acoso en el espacio público (2018). <https://www.lanacion.com.ar/seguridad/las-mujeres-victimas-inseguridad-acoso-espacio-publico-nid2166750>

*Defensoría del pueblo CABA, Ocho de cada diez porteñas padecieron una situación de inseguridad (2018). <http://www.defensoria.org.ar/noticias/ocho-de-cada-diez-portenas-padecieron-una-situacion-de-inseguridad/>

*La Nación, En Japón las embarazadas podrán pedir un asiento en el subte con el celular (2017). <https://www.lanacion.com.ar/tecnologia/en-japon-las-embarazadas-podran-pedir-un-asiento-en-el-subte-con-el-celular-nid2091146>

*La Nación, #womanspreading: una manera de ir contra la cultura machista (2017). <https://www.lanacion.com.ar/sociedad/womanspreading-una-manera-de-ir-contr-la-cultura-machista-nid2090424>

*La Nación, En el subte de Nueva York no habrá más damas y caballeros (2017). <https://www.lanacion.com.ar/el-mundo/en-el-subte-de-nueva-york-ya-no-habra-mas-damas-y-caballeros-nid2084181>

*La Nación, Ciudades femeninas: de qué se trata este nuevo fenómeno del urbanismo (2017). <https://www.lanacion.com.ar/sociedad/ciudades-femeninas-de-que-se-trata-este-nuevo-fenomeno-del-urbanismo-nid2067035>

*Gaceta. México. Ciudad Segura y Amigable para mujeres y niñas. (2017) https://www.semujeres.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Publicaciones/05_Gaceta_InmujeresCDMX_2017.pdf

*Plumas Atómicas. Com. Acoso callejero ya es delito. (2019) <https://plumasatomicas.com/feminismo/acoso-callejero-ya-es-delito-en-cdmx/>

*CNN Chile. YA está vigente la ley de acoso callejero. (2019). https://www.cnnchile.com/pais/ley-acoso-callejero-carcel-multas_20190503/

*INAMU. Com. Acoso callejero ya es delito y debe tratarse como tal. (2019). <https://www.inamu.go.cr/web/inamu/acoso-callejero-es-un-delito-y-debe-tratarse-como-tal>

*INFOBAE. A cuatro años del Ni Una Menos cada vez más mujeres sufren violencia de género (2019). <https://www.infobae.com/sociedad/2019/06/03/a-cuatro-anos-del-ni-una-menos-cada-vez-mas-mujeres-sufren-violencia-de-genero/>

*Popular. Subte Línea E. se podrían elegir nombres de mujeres argentinas para denominar a las nuevas estaciones. (2019). <https://www.diariopopular.com.ar/general/subte-linea-e-se-podran-elegir-nombres-mujeres-argentinas-denominar-las-nuevas-estaciones-n398391>

*La Voz del interior. Las mujeres y el transporte. Lo usan más pero ocupan menos puestos de trabajo. (2019). <https://www.lavoz.com.ar/ciudadanos/mujeres-y-transporte-lo-usan-mas-pero-ocupan-menos-puestos-de-trabajo>