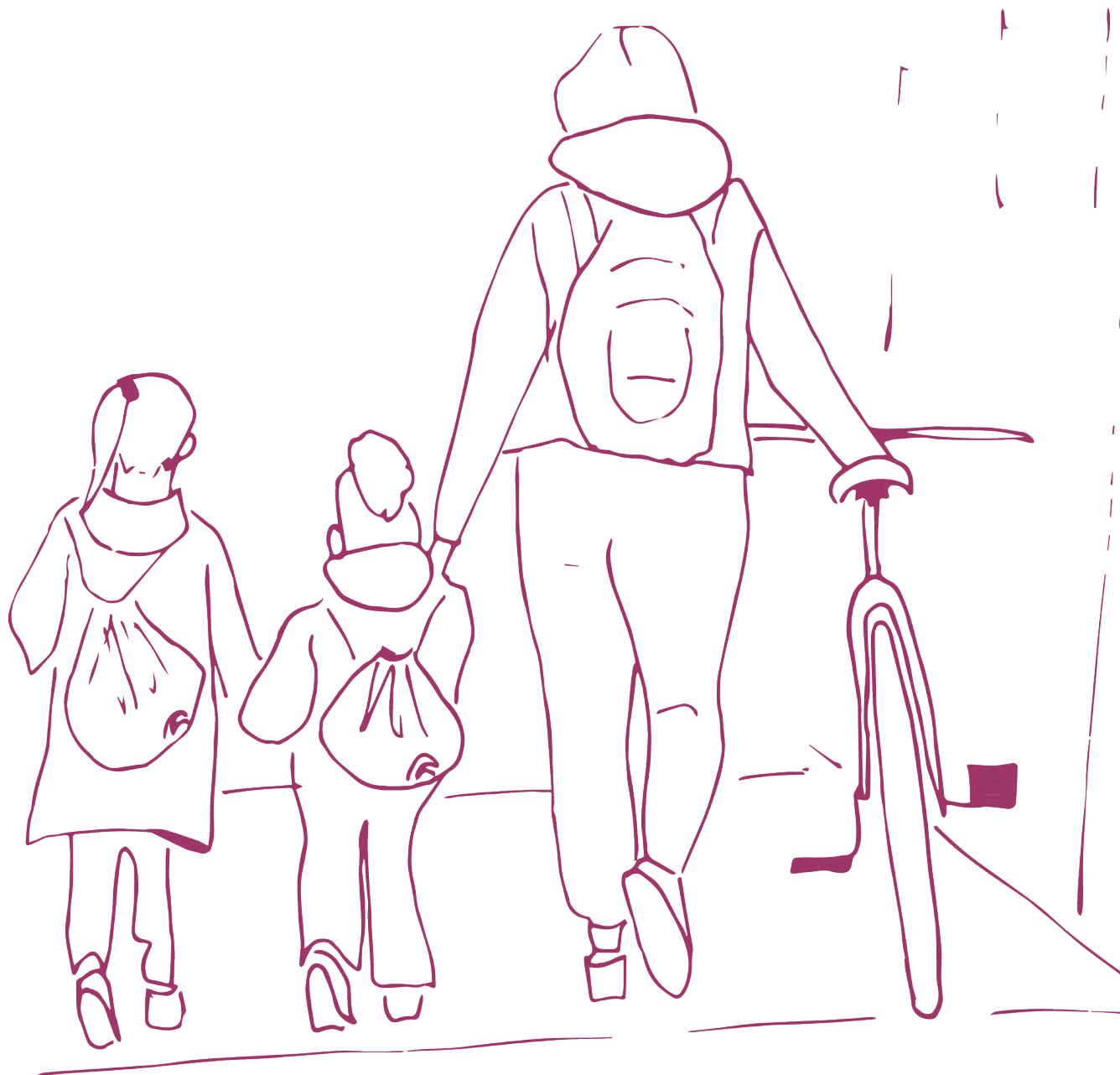


La movilidad mirada desde una perspectiva de género.

En las ciudades que hemos construido y que habitamos actualmente nuestro género es una variable en materia de acceso diferenciado a las mismas y eso tiene que ver también con el acceso a la movilidad.

En este artículo abordaré algunas de las líneas que según entiendo dan origen a estas diferencias y algunas reflexiones generales sobre cómo podría abordarse dicha situación para llegar a una movilidad y una ciudad más democrática y accesible.



Roles de género y su impacto en la movilidad

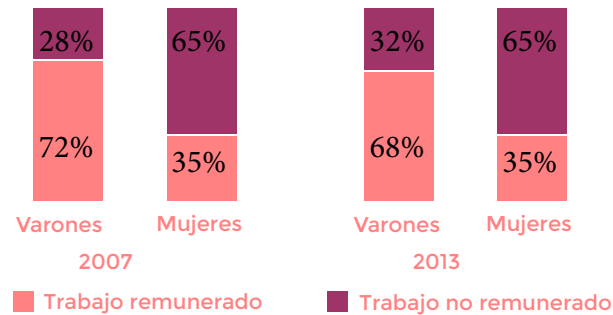
Culturalmente hemos construido roles de género, es decir determinadas formas de actuar y tareas que realizar dependiendo de si somos hombres o mujeres. Y aún cuando desde nuestro ser individual podamos intentar salirnos de estos roles preestablecidos, el resto de las personas seguirán identificandonos con ellos.

En esta repartición de tareas, las mujeres hemos quedado a cargo del trabajo no remunerado que tiene que ver con las tareas de reproducción y de cuidados. Muchas veces asociadas al interior de la vivienda, pero que en realidad requieren del uso cotidiano de los espacios urbanos.

Por otro lado los hombres han quedado ligados a las tareas de producción, es decir, aquellas tareas que se hacen fuera de los hogares y que son remuneradas.

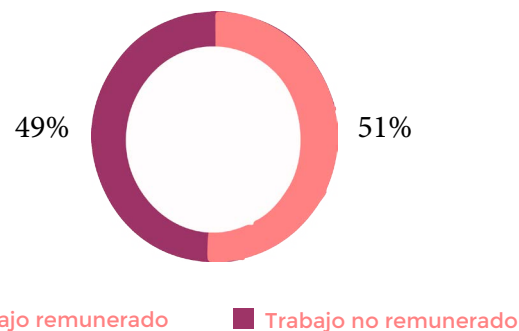
Si bien podríamos percibir que estos roles cada vez se desdibujan más, y aunque es deseable que así sea, por ejemplo con un mayor involucramiento de los varones en lo que respecta a las tareas de cuidado, o con la inserción de la mujer en el mercado laboral pago de forma equitativa, se debe considerar que las tareas de cuidado continúan en la actualidad recayendo mayoritariamente en las mujeres y su incorporación al mercado laboral pago ha implicado que se duplique o incluso triplique la jornada de trabajo. No obstante, podemos observar que en los últimos años hay una pequeña variación con tendencia hacia la igualdad, pero continúa siendo insignificante.

Distribución porcentual de la carga total de trabajo (remunerado y no remunerado) por sexo. Total país, 2007 y 2013.



INE. Uso del tiempo y trabajo no remunerado. Uruguay, 2013. Página 2

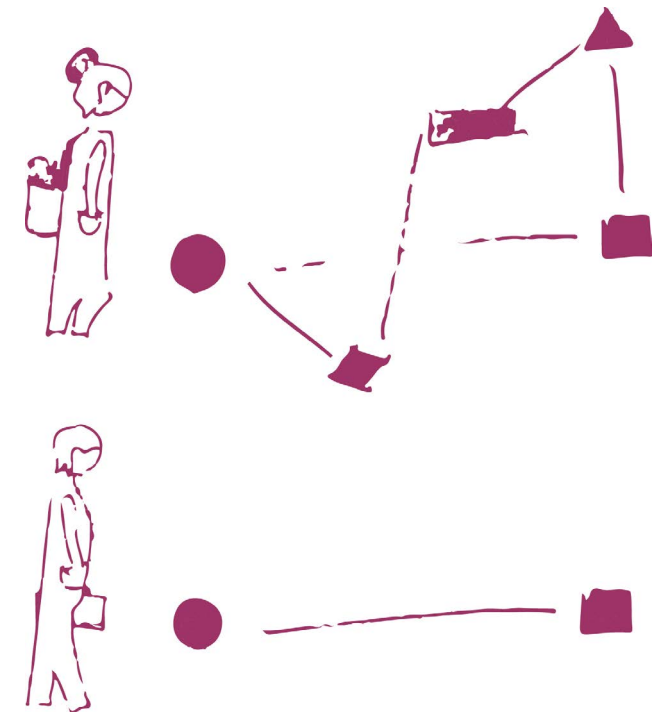
Es de atender el hecho de que las tareas no remuneradas se corresponden con el 49 % del trabajo total (Instituto Nacional de Estadística, 2007, 38). Y dada la distribución anteriormente mencionada, presentan una gran implicancia en el tiempo de vida de las mujeres.



Instituto Nacional de las Mujeres - Instituto Nacional de Estadística. "Uso del tiempo y trabajo no remunerado en Uruguay. Encuesta Continua de Hogares." Uruguay, 2007. Página 38.

Tal como mencionaba anteriormente, las tareas de reproducción y cuidados, si bien se suelen asociar al espacio interno de las viviendas, tienen un correlato en los espacios de la ciudad, ya que implican movimientos dentro de la misma. Es de esta manera que dichas acciones impactan en la movilidad.

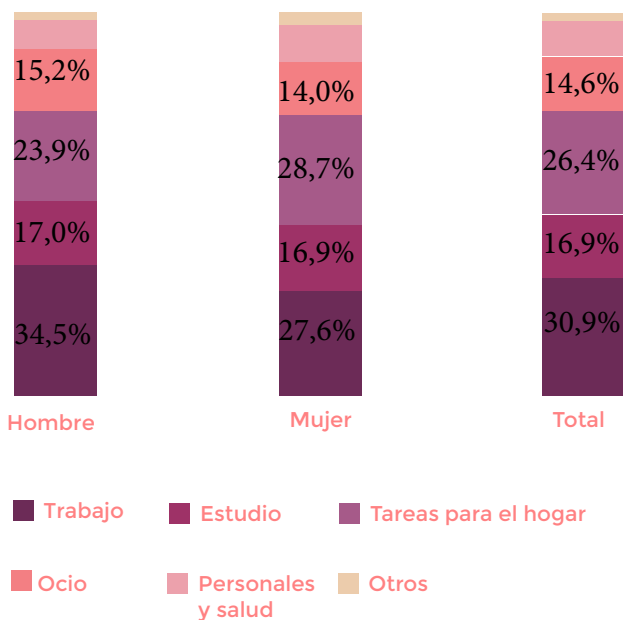
Quedando ante una situación en la que los varones mayoritariamente realizan recorridos lineales, casa - trabajo, a diferencia de las mujeres que generan recorridos concatenados o incluso poligonales al incorporar los cuidados. Por ejemplo al sumar al recorrido casa-trabajo otros como acompañar a personas mayores o en situación de dependencia a consultas médicas, llevar a las infancias a los centros educativos o de recreación, realizar compras, etc.



Respecto a la desigualdad de género en el ámbito de la movilidad, Uruguay cuenta con varios estudios y datos que nos ayudan a visualizar dicha situación.

Un caso es el estudio centrado en Montevideo y el área metropolitana: “Género y equidad: el caso de la movilidad cotidiana” (Hernandez, 2019, 22). Que da cuenta de cómo las diferencias en la forma en que asumimos las tareas del hogar se traducen en la movilidad, representando un mayor porcentaje de viaje en mujeres que en hombres.

Propósito del viaje por sexo (excluyendo viajes al hogar)

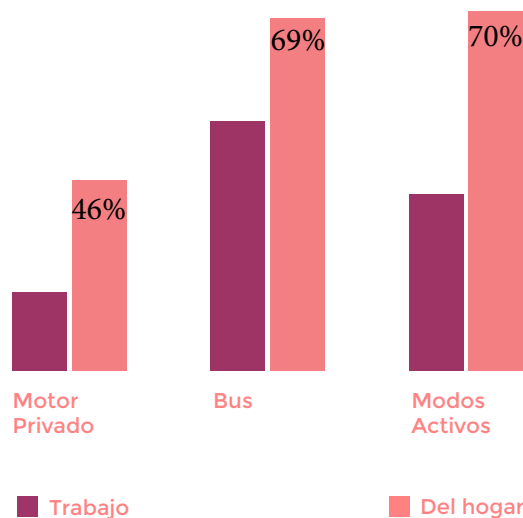


Fuente: Hernandez, 2019. Página 22

Otro caso es el estudio sobre políticas de tiempo, movilidad y transporte público (PNUD, IM, 2013, 25), del que se desprende que en Montevideo del tiempo invertido en viajes para tareas del hogar el 58% es realizado por mujeres.

En dicho informe se presenta la siguiente gráfica que ilustra el tiempo invertido en viajes al trabajo o por actividades del hogar de las mujeres según distribución modal, en el cual podemos ver como el uso del automóvil privado es el que representa la menor incidencia en contraposición con los viajes en bus o caminando.

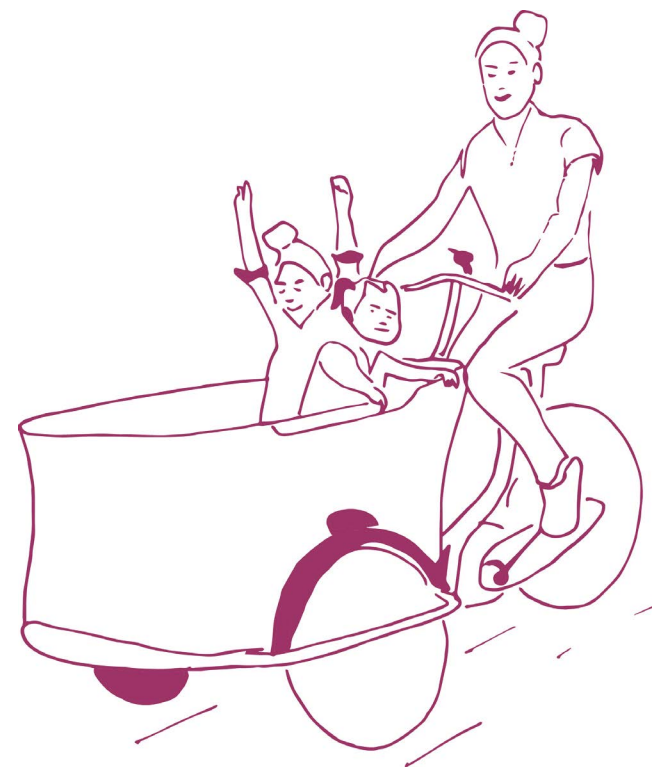
Participación femenina en los viajes al trabajo y orientados a tareas para el hogar por modo. (Personas de 18 años o más. Gran Montevideo, 2009)



Fuente: PNUD, Intendencia de Montevideo. 2013. Página 25

A la hora de pensar la movilidad en general y la movilidad activa y en bicicleta en particular, no se puede perder de vista esta situación diferenciada en que las personas nos movemos según nuestra condición de género.

Por tanto las tareas de reproducción y cuidado de la vida deben estar siempre presentes en la planificación. En primer lugar porque hoy presentan una desventaja en materia de carga de trabajo para las mujeres y hay que considerarlas para facilitarlas, pero además, porque en una ciudad futura, ojalá más justa, estas tareas, aunque mejor repartidas, siempre existirán y se debe comenzar a incorporarlas en la planificación y gestión para encaminarse hacia una ciudad más justa y humana, dado que la misma, hasta ahora, ha sido realizada desde una perspectiva androcéntrica, en la que las lógicas aquí expuestas han sido desconsideradas.

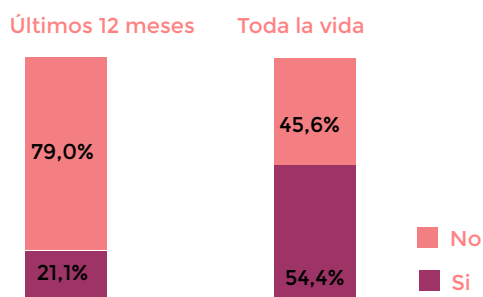


Cómo percibimos la seguridad en los espacios públicos.

De la misma manera en que los roles de género nos sitúan de forma desigual en materia de cargas de trabajo, éstos vuelven a posicionarnos de manera diferenciada en cuanto a la seguridad real y a la percepción de seguridad a la hora de transitar por los diferentes espacios públicos, entendiendo al transporte público como parte de los mismos.

Un dato que da cuenta de esta situación es la proporción de mujeres que declaran haber sufrido algún tipo de violencia en el espacio público en la “Encuesta nacional de prevalencia sobre la violencia basada en género y generaciones” (In-Mujeres, INE, 2019). Dicho dato deja ver que más de la mitad de las mujeres logran percibir que han sufrido algún tipo de violencia en el espacio público a lo largo de su vida.

Porcentaje de mujeres que vivieron situaciones de violencia basada en género en los últimos 12 meses y a lo largo de toda la vida. 2019



Espacios públicos: calle, transporte lugares de diversión o fiesta, boliches, parques, clubes, deportivos, iglesias, servicios de salud.

Dimensiones: Agresiones sexuales y físicas, amedrentamiento y violencia física. Violencia en redes sociales.

Fuente: INMujeres. Encuesta Nacional de Prevalencia sobre Violencia de Género 2019. Uruguay, 2019 . Página 3.

Lo que nos demuestra que el acceso al espacio público por parte de las mujeres se ve afectado, ya que la posibilidad de vivir un episodio de violencia está presente. Lo cual condiciona los horarios en que nos movemos, así como la evaluación sobre los recorridos que realizamos o los medios de movilidad por los que optamos, esto último en caso de tener la posibilidad (sobre todo económica) de optar por uno u otro.

En materia de acoso callejero el Colectivo Catalejo (Catalejo, 2018) realizó un estudio a partir de las denuncias realizadas en la plataforma que desarrollaran libredaacoso.uy del que se desprenden datos como los expresados en los siguientes gráficos:

Género de las personas víctimas de acoso callejero (Uruguay, 2018)		
	Frecuencia	Porcentaje
Mujer	456	91,4
Varón	37	7,3
Varón Trans	4	0,8
Mujer Trans	2	0,4
Género no binario	1	0,2
Total	509	100

Fuente: Colectivo Catalejo. No me halaga me molesta. Aportes a la discusión sobre el acoso sexual callejero en Uruguay. Uruguay, 2018. Página 32.

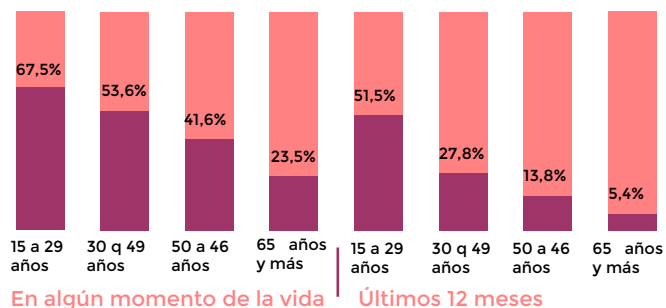
Según lo expresado en este estudio (Catalejo, 2018) podemos verificar como el número de mujeres acosadas es sensiblemente mayor y de la misma manera los acosadores son en su mayoría varones, lo cual viene a reafirmar una situación de desigualdad de género que pone en desventaja a las mujeres a la hora de acceder al espacio público.

Sexo de la persona acosadora (Declarado por las víctimas) (Uruguay, 2018)		
	Frecuencia	Porcentaje
Mujer	31	6,1
Varón	474	93,1
Sin Dato	4	0,8
Total	509	100

Fuente: Colectivo Catalejo. No me halaga me molesta. Aportes a la discusión sobre el acoso sexual callejero en Uruguay. Uruguay, 2018. Página 32.

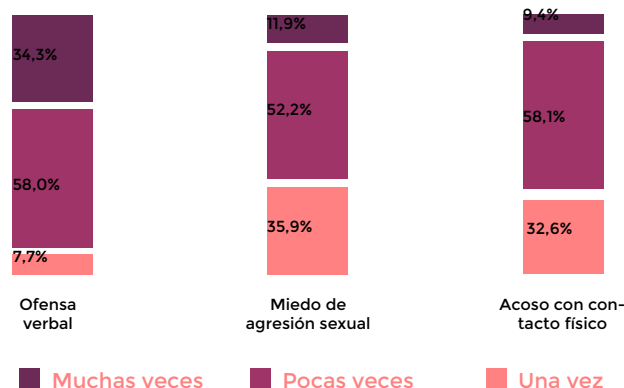
Por otro lado, tal como permiten ver las gráficas presentes en el informe de la Intendencia de Montevideo para el programa “Ciudades y espacios públicos seguros para mujeres y niñas” (Onu Mujeres - Intendencia de Montevideo, 2018, 30), las mujeres viven estas experiencias desde muy temprana edad y la mayoría lo vivirá no como una experiencia única, sino como algo que se repetirá más de una vez. Me animo a decir por tanto que estas experiencias irán forjando un estado de miedo o por lo menos alerta que nos acompaña cada vez que transitamos la ciudad y por ende nos condiciona.

Porcentaje de mujeres de 15 años o más que vivieron acoso sexual callejero según tramo de edad. Montevideo, 2013



Fuente: Onu Mujeres - Intendencia de Montevideo - Universidad de la república. Diagnóstico sobre la violencia hacia las mujeres en espacios públicos en Montevideo. Programa ciudades y espacios públicos seguros para mujeres y niñas. Montevideo, 2018. Página 31.

Distribución de las mujeres que vivieron acoso sexual callejero en los últimos 12 meses, según frecuencia y tipo de violencia. Montevideo, 2013.



Fuente: Onu Mujeres - Intendencia de Montevideo - Universidad de la república. Diagnóstico sobre la violencia hacia las mujeres en espacios públicos en Montevideo. Programa ciudades y espacios públicos seguros para mujeres y niñas. Montevideo, 2018. Página 30.

Es por tanto necesario garantizar ciertas condiciones básicas en materia de planificación y diseño para que las ciudades sean y se perciban más seguras, pero fundamentalmente es necesario educar y desarrollar campañas de cuidado y desestímulo que permitan contrarrestar la violencia en espacios públicos y que comprometan a toda la sociedad.

Si bien en los últimos años vemos que se han desarrollado algunas acciones, principalmente en Montevideo, es necesario profundizar en las mismas y considerarlas a la hora de trabajar sobre la movilidad, de lo contrario se sostiene el esquema de desigualdad.

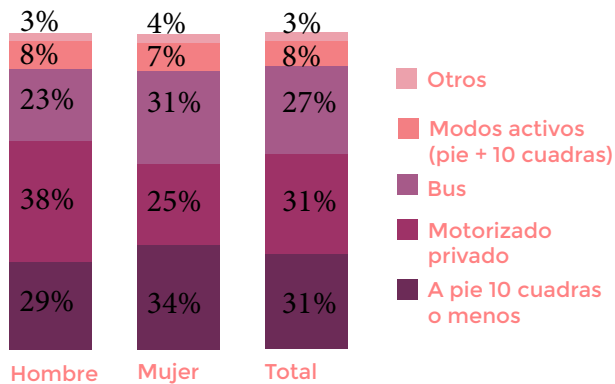
Aún ante lo anteriormente expuesto, cabe destacar que en el texto “Mujeres en bici. Una expresión de libertad que trasciende fronteras.” (Friedrich Ebert Stiftung, Ecuador, 15) Montevideo presenta la relación más equitativa de uso de bicicleta en materia de género, con respecto a los países de la región, con un 40% de los viajes realizados por mujeres. Que si bien dista aún de una relación igualitaria, hace pensar en que la ciudad se percibe lo suficientemente segura como para que un alto porcentaje de mujeres se vuelquen a ella pedaleando. Este dato resulta alentador y da lugar a pensar que puede ser un buen punto de partida para trabajar por una movilidad igualitaria.



Mujeres y hombres presentamos diferencias en cuanto a los usos modales de movilidad. ¿Cuánto influye la brecha económica que nos separa?

Tal como podemos apreciar en el gráfico siguiente (PNUD, IM, 2012, 23), respecto a la distribución modal diferenciada por sexo, las mujeres utilizan el transporte motorizado privado solamente en el 25 % de los casos, a diferencia de los hombres que lo hacen en un 38 %. A su vez, la movilidad activa, a pie y en bus es mayor en el caso de las mujeres, lo que nos da como resultado una movilidad más sostenible por parte de las mismas. Nuevamente, estaría siendo una base favorable desde donde pararse a proyectar una movilidad futura más justa para con las personas presentes y futuras y para con el medio, pero nos plantea un panorama de acceso desigual en ciudades que actualmente están pensadas desde un modelo que prioriza los desplazamientos en automóviles privados.

Distribución del modo principal por sexo. Gran Montevideo, 2009



Fuente: PNUD, Intendencia de Montevideo. Políticas de tiempo, movilidad y transporte público: rasgos básicos, equidad social y de género. Uruguay, 2012. Página 23

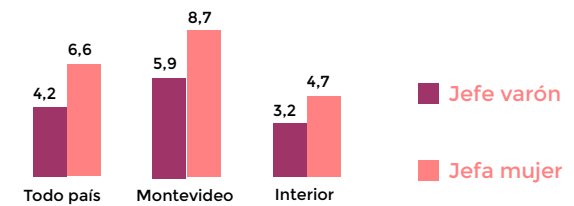
Según informe PNUD, (PNUD, IM, 2012, 24) “En 9 de cada 10 viajes realizados en automóvil por hombres, estos lo hacen en calidad de chofer. Esta cifra se reduce a 6 de cada 10 para las mujeres. En el caso de las motocicletas la situación es similar. Estas diferencias ilustran una utilización diferencial que puede deberse o bien a no contar con habilidades para manejar o simplemente a que en el hogar se prioriza el uso masculino del automóvil. Resulta claro que esta situación deriva en que el hombre asumirá varios viajes para el hogar en el automóvil, pero también es cierto que buena parte de sus actividades estarán pautadas por contar con este recurso privado a su disposición”.

De por sí los estratos económicos hacen a una condición diferencial en cuanto a las posibilidades y formas de movilidad, en tanto el no contar con recursos económicos es una limitante, a la vez que condiciona la localización de nuestras viviendas en el ciudad y esto hace a los modos y tiempos que invertimos en los viajes cotidianos. Tal como se afirma en el informe PNUD (PNUD, Intendencia de Montevideo, 2013, 31) “La movilidad, como otros bienes y servicios, es un vector de desigualdad entre los distintos estratos de una sociedad.”

Si a su vez el modelo de ciudad prioriza el uso de medios privados de movilidad, y el acceso a los mismos es lo que diferencia la agilidad y practicidad de nuestros movimientos, estas diferencias se tornan aún más profundas.

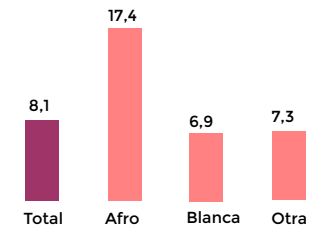
Cuando cruzamos movilidad con estratos económicos estamos nuevamente ante una situación desigual respecto al género, ya que en nuestro país cuando se mide la pobreza por género de la persona a cargo del hogar, nos da que la mayoría son mujeres (INE, 2019, 07).

Incidencia de la Pobreza en hogares por grandes áreas geográficas según sexo de jefatura de hogar (%). Año 2018



Instituto Nacional de Estadística. Estimación de la pobreza por el método de ingreso 2018. Montevideo, 2019. Página 7

Incidencia de la Pobreza en personas, según ascendencia declarada (%) Total País. Año 2018



Instituto Nacional de Estadística. Estimación de la pobreza por el método de ingreso 2018. Montevideo, 2019. Página 7

Como vemos en el gráfico anterior, no alcanza solo con un enfoque puesto en las diferencias de género, sino que a la hora de planificar se deberán tener en cuenta todas las condiciones que hagan a posibles formas de opresión e incorporarlas como desafío en la planificación y en la gestión. Se debe considerar prioritario este aspecto en la movilidad, ya que la limitación de acceso a la misma limita a su vez otros ámbitos de desarrollo de las personas como la salud, la educación, el trabajo, el ocio, etc.

¿Cómo se pueden considerar en la planificación estas diferencias, en vías de una búsqueda de acceso igualitario a la movilidad activa y el territorio?

Si bien los temas aquí abordados son muy amplios y requieren ser estudiados siempre en los territorios concretos, para poder pensarlos desde y con la población que los habita, este texto corre el riesgo de abordarlos desde un lugar demasiado abstracto, por lo que me propongo agregar unas líneas que tengan que ver con cómo orientar acciones que contrarresten las desigualdades antes expresadas, sin pretender caer en una guía de acciones acotadas y descontextualizadas, pero sí proponer algunas pautas que nos permitan ampliar los horizontes de la imaginación cuando nos enfrentamos a los temas de la movilidad urbana.

En primer lugar resulta imprescindible incorporar las experiencias de las mujeres en los territorios cuando se dispone a trabajar en la planificación y la gestión de la movilidad. Y hacerlo mediante una participación real, ya que es la forma en que se podrán conocer sus necesidades, sus desafíos, sus deseos y sus inseguridades y así poder incorporarlos en la planificación.

Y en ningún caso se puede desconocer que se parte de situaciones de desigualdad que deben ser compensadas.

Seguidamente, para poder promover una movilidad activa, es necesario pensar la ciudad en relación a los tiempos de desplazamiento. Si las distancias que debo recorrer a diario son demasiado extensas esto ya estará reduciendo la posibilidad de moverme activamente. En cambio si varios de los recorridos que realizo son cercanos, la posibilidad aumenta. Por ende los barrios donde las actividades sean mixtas estarán facilitando la posibilidad de una movilidad activa. Véase (Muxí, 2013).

Es deseable planificar ciudades y barrios polifuncionales, que cuenten con recorridos atractivos para la movilidad activa y que incorporen en un radio corto los servicios necesarios para el desarrollo de la vida diaria de las personas.

Aún así, es preciso incorporar una visión que de cuenta de las diferentes escalas en que nos movemos. En este sentido pensar en una movilidad intermodal se torna sustancial, más aún cuando en nuestro medio la misma no está contemplada.

Por otra parte es preciso incorporar las tareas de cuidados en el diseño del espacio y de la infraestructura. Por ejemplo, desde el punto de vista de la movilidad activa debemos pensar en veredas, cruces y carriles bici que permitan movilizarse con infancias a cargo, o con carga producto de las compras de forma cómoda y segura, esto implica tener en cuenta las bicicletas utilitarias, las que permiten trasladar infancias, los coches de bebés, un buen estado de veredas, etc.

De la misma manera estos aspectos deben ser tenidos en cuenta por el transporte público, además de que este último debe incorporar en su diseño la variedad de corporalidades que existen.

Es deseable planificar la ciudad de manera tal que las infancias adquieran cierta independencia que les permita movilizarse para asistir por ejemplo a los centros educativos, esto contribuye en su desarrollo personal y libera cargas en materia de cuidados.

Para esto se requieren ciudades seguras y con velocidades reducidas, que a su vez se sientan seguras para ser transitadas de forma activa por

personas mayores o incluso por personas con movilidad reducida. Para que esto se dé son necesarios equipamientos de descanso, veredas sanas y anchas, cruces adecuados y seguros.

En este sentido resulta dificultoso el hecho de incorporar biciesendas en veredas, que pueden hacer sentir en peligro a quienes caminan en ellas, más aún si no son bien resueltas las intersecciones y cruces.

Garantizar la mayor autonomía posible en primer instancia para quienes caminan y en segundo plano para quienes se mueven en bicicletas o monopatinés, con recorridos amplios y continuos en la ciudad.



Del mismo modo, en materia de seguridad es necesario que todas las personas perciban la ciudad y los diferentes barrios como espacios seguros, y no como lugares de amenaza, ya que esto es una limitante en materia de acceso.

En este sentido se debe pensar con la amplitud horaria del día y la noche, ya que no puede ser ésta una limitante para que las mujeres se muevan, o una condición para tener que optar por medios de transporte como los taxis, que son más caros y no necesariamente más seguros.

En este sentido contar con espacios abiertos, despejados, bien iluminados, pero sobre todo con una vida comunitaria presente y activa facilita que los lugares se perciban como seguros.

Es necesario igualmente un trabajo constante para garantizar los espacios libres de acoso y de todas formas de violencia hacia las mujeres.

En concordancia con lo anterior, es deseable que el transporte público no se corte por las noches y que los horarios y paradas sean claros y accesibles para toda la población, y no únicamente para quienes cuentan con tecnologías digitales e internet.

Respecto al transporte público, en la ciudad de Montevideo, con la incorporación del boleto de dos horas se ha atendido a la necesidad de viajes concatenados, que permiten bajar del bus y realizar otra tarea de camino. (IM, PNUD, 2012). Aún así es necesario profundizar en una gran variedad de aspectos que hacen a facilitar las situaciones previamente mencionadas.

Es necesario planificar la movilidad y la ciudad desde el desincentivo del automóvil privado y con una visión que pondere por sobre todo a quienes se mueven en transporte público o de manera activa, desde sus diversidades y necesidades específicas. Lograr que estos modos sean los que resulten atractivos, económicos, ágiles, prácticos, y accesibles por igual para todas las personas, porque entonces se estará planificando en primer lugar para quienes menos posibilidades tiene, a la vez que se planifica en pro de la mejora del hábitat y la convivencia colectiva.



Pandemia como oportunidad

Ante el triste panorama en que nos pone la situación producida por la pandemia de COVID-19, donde todas las desigualdades se refuerzan y se vuelven más visibles que nunca, el acceso a la ciudad y a la movilidad son parte de los desafíos que se instalan.

Claro está que un modelo basado en el uso del automóvil privado solo nos afirma en una situación de desigualdad de acceso, de congestión y deterioro de la calidad del aire. En un momento donde las tareas comienzan a retomarse, y la aglomeración del bus no es deseada, la opción no puede ser un medio motorizado privado. En primer lugar porque no llega a ser ni siquiera opción para una gran cantidad de personas, especialmente mujeres y en segundo lugar porque no es deseable para nuestro hábitat.

Parecería en cambio ser el momento apropiado para reforzar las formas activas de movilidad, que ayuden a su vez a descongestionar el transporte público.

Para eso hay condiciones que deben ser garantizadas o facilitadas al menos, como por ejemplo la incorporación de la intermodalidad, sobre todo en lo que refiere al transporte metropolitano. Considerar las tareas de cuidados y reproducción de la vida en la movilidad, tareas sobre las cuales ha quedado evidenciada su importancia con mayor énfasis a partir de la pandemia.

Ensanchar veredas y ciclovías para que las personas puedan mantener las distancias recomendadas, incluso limitando el acceso vehicular en algunas calles y ofreciéndolas como peatonales.

Promover un transporte público de calidad, confortable y sin hacinamiento.

Aprovechar esta instancia para desestimular el uso del automóvil, bajar las velocidades y otorgarle seguridad a grupos poblacionales como la tercer edad. Vimos que durante la cuarentena algunas personas de esta franja etaria se volcaba a la ciudad, probablemente porque la hayan sentido más segura y acorde a sus tiempos de movimiento, retomemos una vida exterior que continúe contemplando sus necesidades.

Recojamos estas experiencias y retomemos una normalidad más justa.



Bibliografía

Colectivo Catalejo. No me halaga me molesta. Aportes a la discusión sobre el acoso sexual callejero en Uruguay. Uruguay, 2018

Disponible en: <http://library.fes.de/pdf-files/bueros/uruguay/14876.pdf>

Friedrich Ebert Stiftung. Mujeres en bici. Una expresión de libertad que trasciende fronteras. Quito, Ecuador, 2015

Disponible en:

<https://library.fes.de/pdf-files/bueros/quito/12409.pdf>

Hernandez, Diego. PNUD. Género y equidad: el caso de la movilidad cotidiana. Uruguay, 2019

Disponible en:

https://www.researchgate.net/publication/335920680_Genero_y_equidad_el_caso_de_la_movilidad_cotidiana

Instituto Nacional de Estadística. Estimación de la pobreza por el método de ingreso 2018. Montevideo, 2019

Disponible en:

http://www.ine.gub.uy/c/document_library/get_file?uuid=f605ab36-693d-4975-a919-fe8d-5646f409&groupId=10181

Instituto Nacional de las Mujeres - Instituto Nacional de Estadística. Uso del tiempo y trabajo no remunerado en Uruguay. Encuesta Continua de Hogares. Uruguay, 2013.

Disponible en:

<http://www.ine.gub.uy/documents/10181/340523/Uso+del+Tiempo+y+Trabajo+No+Remunerado+2013/5c-21b33e-ddde-41cd-a638-4d73e3f75a8d>

Instituto Nacional de las Mujeres - Instituto Nacional de Estadística. Uso del tiempo y trabajo no remunerado en Uruguay. Encuesta Continua de Hogares. Uruguay, 2007.

Disponible en:

http://www.ine.gub.uy/c/document_library/get_file?uuid=ee729c43-9e98-4603-8803-2cee3fc-11b22&groupId=10181

INMujeres. Encuesta Nacional de Prevalencia sobre Violencia de Género 2019. Primeros Resultados. Uruguay, 2019

Muxí, Zaida. Post Suburbia. Rehabilitación de urbanizaciones residenciales monofuncionales de baja densidad. Barcelona, 2013.

Onu Mujeres - Intendencia de Montevideo - Universidad de la república. Diagnóstico sobre la violencia hacia las mujeres en espacios públicos en Montevideo. Programa ciudades y espacios públicos seguros para mujeres y niñas. Montevideo, 2018

Disponible en:

<https://montevideo.gub.uy/sites/default/files/biblioteca/diagnostico-violenciahacialasmujeresenespaciospublicosenmontevideo.pdf>

PNUD, Intendencia de Montevideo. Políticas de tiempo, movilidad y transporte público: rasgos básicos, equidad social y de género. Uruguay, 2012

Disponible en:

https://www.uy.undp.org/content/uruguay/es/home/library/poverty/publication_1.html