



BOLETÍN 371 /

FACILITACIÓN,
COMERCIO Y LOGÍSTICA
EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE

Determinantes de género en las políticas de movilidad urbana en América Latina

Antecedentes

La movilidad de personas y mercancías constituye la expresión y el factor condicionante de la vida productiva, social y cultural de la sociedad humana. La movilidad, por tanto, no puede considerarse de manera independiente de las transformaciones y dinámicas sociales y sus ambiciones de desarrollo.

La ciudad y por consiguiente su sistema de movilidad, tampoco son neutrales a las desigualdades de género, ya que se circunscriben en el espacio-tiempo de un entramado de relaciones donde el espacio social construido a partir de los dominios y las jerarquías del género define tanto sus actividades, como los usos del tiempo y los



Antecedentes	1
I. Género y movilidad en el contexto del “gran impulso ambiental”	3
II. Patrones de movilidad diferenciados según género	4
III. La movilidad del cuidado: desafíos y oportunidades para la autonomía de las mujeres	7
IV. Acciones para la promoción del enfoque de género en las políticas de movilidad	11
V. Recomendaciones para tomadores/as de decisiones	13
VI. Bibliografía	14
VII. Publicaciones de interés	16

El presente *Boletín FAL* analiza las políticas de movilidad y género que se están llevando a cabo en un conjunto de ciudades de América Latina, destacando especialmente aquellas consideraciones de género que inciden en una política de movilidad urbana más sostenible.

El documento fue realizado por Marina Casas, Cindy Lara y Carlos Espinosa, bajo la supervisión de Gabriel Pérez, Oficial de Asuntos Económicos de la CEPAL. Este documento forma parte de las actividades del programa CEPAL/BMZ/GIZ 2018-2020, Clúster 3: Gran Impulso Ambiental.

Para mayores antecedentes sobre esta temática contactar a gabriel.perez@cepal.org.

Las opiniones expresadas en este documento son de exclusiva responsabilidad de los autores y pueden no coincidir con las de la Organización.



territorios físicos de sus desplazamientos. Estas dimensiones median y condicionan la movilidad de las personas, especialmente de las mujeres, determinando sus oportunidades de trasladarse en tiempo y forma, así como en sus márgenes de autonomía física, económica y política.

La movilidad urbana representa así una de las grandes oportunidades para el cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, en la medida que considere acciones para promover la igualdad de género, mayor conectividad e inclusión social, favorecer un mayor acceso a la salud pública, la generación de empleos de calidad y promover un desarrollo con disminución de la huella ambiental. Este potencial puede incluso favorecer inversiones productivas que promuevan un “gran impulso ambiental”, dada la alta urbanización y motorización privada existente en América Latina.

En el contexto urbano de América Latina y el Caribe, en el que se expresan múltiples desigualdades, es clave identificar los desafíos y las prioridades para avanzar en materia de la autonomía de las mujeres. Dado el fuerte impacto ambiental que tiene el sector del transporte en la región, muchas ciudades de América Latina y el Caribe se encuentran en un punto de inflexión en el tiempo en que se están desarrollando, de manera urgente, estrategias de mitigación y adaptación a los embates del calentamiento global; aunque solo algunos de ellos contemplan consideraciones de género en la formulación de los programas y políticas de movilidad urbana sostenible.

El desarrollo sostenible y la igualdad de género son temáticas que deben ser consideradas transversales a todas las políticas e iniciativas que busquen el crecimiento económico con igualdad. Al ser imposible diferenciar sus dimensiones humana y ambiental, la lucha contra el cambio climático ofrece una oportunidad renovada para abordar la igualdad de género desde nuevos frentes con arreglo a los principales acuerdos internacionales relativos a la sostenibilidad para el desarrollo, el cambio climático y la igualdad de género. Considerando el legado de 40 años del proceso de construcción y los contenidos de la Agenda Regional de Género¹, así como los nuevos desafíos que se presentan en el contexto de la puesta en marcha de la Nueva Agenda Urbana y la implementación de la Agenda 2030, resulta crucial considerar el papel que tienen las políticas públicas de movilidad en el escenario de lucha contra el cambio climático. Asimismo, es importante crear sinergias positivas entre los marcos normativos pertinentes para empujar de manera unitaria la Agenda Regional de Género fijando la igualdad y la sostenibilidad como horizontes y evitando que los nudos críticos estructurales² constitutivos de las relaciones desiguales de poder en la región provoquen que los avances logrados se reviertan.

¹ En la XIII Conferencia Regional sobre la Mujer de América Latina y el Caribe (Montevideo, 2016) los Gobiernos de la región aprobaron la *Estrategia de Montevideo para la Implementación de la Agenda Regional de Género en el Marco del Desarrollo Sostenible hacia 2030* (CEPAL, 2017).

² CEPAL ha identificado cuatro nudos estructurales constitutivos de las relaciones desiguales de poder: la desigualdad socioeconómica y la persistencia de la pobreza en el marco de un crecimiento excluyente; la división sexual del trabajo y la injusta organización social del cuidado; los patrones culturales patriarcales, discriminatorios y violentos y el predominio de la cultura del privilegio y la concentración del poder y las relaciones de jerarquía en el ámbito público (CEPAL, 2019).

En el marco de los esfuerzos para promover un gran impulso ambiental en la región de América Latina y el Caribe, el presente documento busca ofrecer una primera aproximación al análisis sobre los determinantes de género en la movilidad urbana, con especial énfasis en los esfuerzos iniciales por incorporar consideraciones de género que están siendo llevados a cabo en la región para migrar a sistemas de transporte más eficientes y limpios en carbono. En particular, este trabajo analiza los casos de Costa Rica, en el contexto del nuevo plan de descarbonización, y de México, en el contexto del plan para la electromovilidad, respectivamente.

I. Género y movilidad en el contexto del “gran impulso ambiental”

La CEPAL ha propuesto un cambio estructural progresivo sobre la base de un gran impulso ambiental³ como un requisito imprescindible para conseguir un desarrollo sostenible con igualdad, en línea con la Agenda de Desarrollo Sostenible 2030 así como del Acuerdo de París bajo la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático. En este contexto, se ha propuesto una coordinación de políticas, inversiones bajas en carbono, regulaciones y régimen de impuestos para que, junto con una intervención articulada y decidida de múltiples actores públicos, privados y de la sociedad civil, se logre generar un cambio trascendental en el modelo de desarrollo. Lo anterior con el objetivo de garantizar, al mismo tiempo, el crecimiento económico, la adopción de innovaciones tecnológicas, la generación de empleo, la expansión de los mercados hacia bienes menos intensivos en carbono o en recursos naturales, y la realización de inversiones públicas por un período prolongado, hasta que la inversión privada pueda sostener la expansión (CEPAL, 2016).

Junto con ello, la CEPAL también ha destacado la igualdad como un principio ético fundamental que está en la base de la conceptualización del desarrollo sostenible. Por ello es necesario avanzar hacia un cambio estructural progresivo que promueva la diversificación de las estructuras productivas intensivas en aprendizaje e innovación y en la generación de capacidades y empleo de calidad, que contribuyan a una distribución más equitativa de las ganancias de productividad entre capital y trabajo, así como entre hombres y mujeres. La igualdad también implica plena titularidad y ejercicio de derechos, y para ello, es clave la autonomía de las mujeres. Este cambio resulta necesario ya que América Latina y el Caribe transita por un contexto regional e internacional complejo, marcado por un mayor grado de incertidumbre, en el que se identifican avances y obstáculos en el camino hacia el logro de la autonomía de las mujeres y la igualdad de género (CEPAL, 2019).

La movilidad urbana constituye un área que permite contribuir fuertemente a la adopción progresiva de políticas hacia este objetivo. Para ello se requiere de la articulación simultánea de muchos factores y de acciones coordinadas en múltiples sectores, brindando debida atención a las necesidades de los distintos grupos de usuarios, incluyendo las variables de género, etarias, étnicas y las de personas con movilidad reducida, solo por nombrar algunas, al mismo tiempo que se producen transformaciones productivas y sociales en favor de una movilidad más sostenible e igualitaria para todos.

El sector transporte es la principal fuente de emisiones de CO₂, debido al alto uso de combustibles fósiles, tecnologías automotrices ineficientes y altas tasas de motorización privada que han venido aumentando año a año en los países de la región de América Latina. Junto a los efectos adversos del calentamiento global, también este patrón de movilidad privada genera otras externalidades negativas locales como la congestión, la siniestralidad vial e importantes impactos negativos sobre la calidad del aire y la polución (Bárcena y otros, 2018; CEPAL, 2015).

³ “El gran impulso (*Big Push*) propuesto por Rosenstein-Rodan (1960) es una estrategia de crecimiento económico que consiste en la coordinación de grandes inversiones que deben realizarse de manera simultánea en distintos sectores en un proceso coordinado e impulsado por la inversión pública. Uno de sus argumentos es que existen aspectos indivisibles de las funciones de producción —ya sea en los insumos o en los productos— que hacen que la oferta eficiente de esos bienes solo pueda producirse a partir de una escala mínima. En un marco de múltiples inversiones que, para ser viables, deben ser realizadas simultáneamente y, debido a su escala, contar con amplios mercados, la rentabilidad del conjunto de acciones depende de su complementariedad” (CEPAL 2018).

Estos elementos adversos, además, afectan en mayor medida a aquellos grupos de población más pobres —entre los que destacan las mujeres— y, por ende, que disponen de menos recursos para adaptarse (Casas, 2017).

Las acciones de mitigación en el sector transporte se basan principalmente en favorecer la eficiencia y cobertura del transporte público, desincentivar el uso del transporte privado, estimular modalidades de transporte activo y uso de tecnologías bajas en emisiones. Hoy en día, gracias a la creciente penetración de las energías renovables a un precio competitivo en la región, el escenario es favorable para propiciar inversiones en tecnologías de propulsión con menores externalidades negativas (como la electromovilidad o el hidrógeno), favoreciendo con ello no solamente una reducción importante de las emisiones asociadas a la movilidad urbana sino también facilitando un cambio estructural de la mano del diseño, construcción de equipos y provisión de servicios de valor agregado. En cuanto a adaptación al cambio climático, el sector transporte necesita con urgencia considerar las condiciones en que las ciudades y comunidades gestionan los riesgos asociados a la variabilidad climática, lo que plantea desafíos en los medios de transporte y las redes viales existentes así como en el diseño y planificación de los sistemas a futuro (Cob Barboza, 2018). Por último, considerar e integrar el papel de las mujeres en las políticas y acciones públicas presenta un objetivo de doble resultado; esto es, tanto desde el punto de vista de eficiencia económica de los proyectos (cobeneficios sociales y laborales), como desde el enfoque de derechos humanos, la lucha contra la pobreza y la justicia climática.

Para poder hacer efectivo un gran impulso ambiental se deben, por tanto, integrar las distintas visiones de ciudad existentes y buscar respuestas eficientes a las crecientes demandas de servicios de transporte, estableciendo una visión que promueva soluciones coherentes con el modelo de desarrollo deseado para la ciudad y que contemplan los diferentes condicionantes y oportunidades que enfrentan las personas por su condición de género (intersectada por la edad, pertenencia racial y étnica, inserción en la estructura socioeconómica, y conformación familiar) para trasladarse en la ciudad y acceder a lugares de empleo, equipamientos y servicios, en su cotidianidad en tiempo y forma.

Con todo, si se desea fomentar la movilidad sostenible bajo un esquema de *big push* ambiental, es fundamental que los nuevos sistemas de movilidad urbana consideren, junto con sus impactos económicos (menores tiempos y costos) y ambientales (menor huella ambiental), la dimensión social (mayor accesibilidad general y seguridad tanto física como vial), teniendo en cuenta los criterios de género en el planeamiento como una forma de contribuir a lograr la Agenda de Desarrollo Sostenible 2030.

II. Patrones de movilidad diferenciados según género

La mayoría de los hallazgos sobre la relación entre género y movilidad revelan que los desplazamientos entre hombres y mujeres están diferenciados y pautados por los mismos roles que se atribuye socialmente a cada sexo: los hombres tienen desplazamientos tipo “pendular” (del punto de partida al punto de llegada, generalmente, de la casa al trabajo) mientras que las mujeres presentan desplazamientos “poligonales”, es decir, múltiples viajes, con diferentes focos entre trayectos. Si bien en América Latina las diferencias vinculadas a las cuestiones de género van disminuyendo y la movilidad femenina se acerca a la masculina (CAF, 2011)⁴,

⁴ En Noruega, uno de los países con menor desigualdad, se observó que las mujeres casadas trabajan en lugares más cerca de casa. La relación entre movilidad y empoderamiento no es directamente proporcional puesto que mayor movilidad puede suponer mayor equidad en algunas situaciones, pero no necesariamente en todas. Para evitar este simplismo, es importante considerar la especialización de esa movilidad y así considerar sus características sociales, culturales y económicas (Svab, 2016).



las “elecciones” de desplazamiento y su sostenibilidad se ven todavía determinadas por las desigualdades de género (ONU Mujeres, 2018). De esta forma, los roles de género condicionan fuertemente los patrones de movilidad en la región, tanto en los propósitos de viaje, en la distancia recorrida, en el número de paradas realizadas, como en otros elementos del viaje, tal como se muestra en el cuadro 1.

Cuadro 1

Caracterización de los patrones de movilidad de hombres y mujeres

	Mujeres	Hombres
Motivos de viaje	Diversos, en función de sus tareas laborales, sociales y relacionadas con las tareas del hogar.	Principalmente laborales.
Distancia	Trayectos concentrados, de corta a mediana distancia, frecuentemente cerca del hogar.	Distancias medianas a largas.
Paradas	Múltiples paradas durante el trayecto.	Limitadas, relacionadas, generalmente, con las responsabilidades laborales.
Origen-destino	Fragmentado, viajes en zigzag.	Trayectos directos de ida y vuelta por razones laborales.
Horarios	Variables.	Durante las horas de mayor congestión.
Viajes acompañados	Frecuentemente, acompañadas de niños y personas mayores y de movilidad reducida.	Menos que las mujeres.
Carga	Coches de bebé, bultos o compras.	Sin carga particular.

Fuente: Jaimurzina, Muñoz y Pérez, 2017.

Estos modos de desplazamiento deben verse además junto a los condicionamientos específicos de un modelo de ciudad donde el automóvil particular tiene el predominio del uso de la calzada (visión “autocentrista”) lo que dificulta una movilidad compartida con otros tipos de modos activos (caminar, usar la bicicleta) o una preferencia al transporte público que hace un uso más racional del espacio en términos de pasajeros transportados.

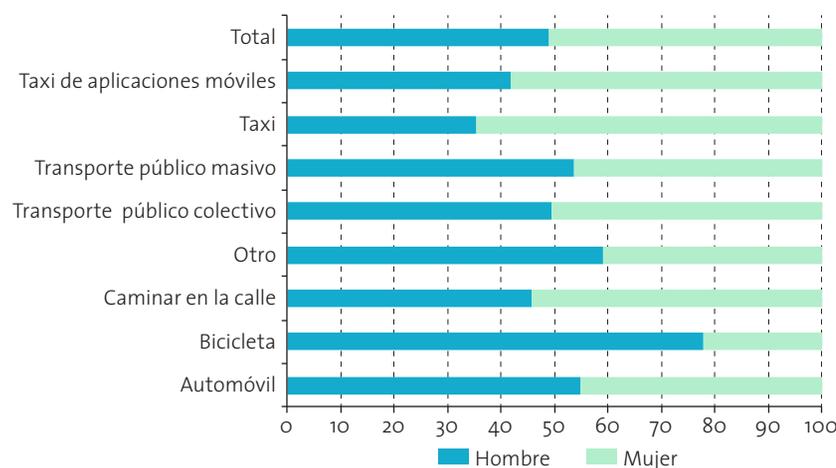
La poca promoción e inversión en la movilidad activa provoca también una percepción de inseguridad, resistencias y temores a la hora de elegir otra forma de transporte alternativa al automóvil (FES/ILDIS 2018). Estas temáticas son muy importantes a la hora de decidir el modo de transporte y afectan directamente la autonomía física y a la movilidad las mujeres. Según datos para distintas ciudades de la región, las mujeres son menos favorables a usar el automóvil y la motocicleta que los varones y tienden a utilizar con mayor frecuencia el transporte público u optan por caminar aun estando expuestas a diversas situaciones de violencia física en el espacio público (Rozas y Salazar, 2015) como por ejemplo la extendida práctica del acoso callejero. También se destaca que las mujeres son más propensas al *car pooling* (United Nations, 2015) —incluso si disponen de automóvil propio (Alber, 2011).

Las diferencias de género evidencian, entonces, contribuciones desiguales que tanto hombres como mujeres realizan para mitigar sus externalidades negativas, observándose que las mujeres tienden a buscar un patrón más sustentable de desplazamiento con el objetivo de proteger el medio ambiente (Svab, 2016). Por otro lado, los estudios existentes dan cuenta del factor de masculinización del uso del automóvil particular (OECD, 2008), (Johnsson-Latham, 2007), por el cual los hombres, respondiendo al rol de masculinidad que les es asignado socialmente, suelen optar con mayor frecuencia por el automóvil como medio de transporte (Stock, 2012) y, con ello, ejercen un mayor consumo de energía produciendo, en consecuencia, unas emisiones de carbono proporcionalmente más altas comparadas con las emitidas por las mujeres. Las mujeres, además, por el hecho de fungir el rol de cuidado en el seno familiar, trabajan en lugares más cercanos a sus hogares y usan el transporte privado en menor medida que lo que realizan los hombres, lo que redundará en menores emisiones de CO₂ a la atmósfera.

A nivel latinoamericano, las mujeres recorren entre un 11% y un 16% más kilómetros que los hombres para cumplir con sus labores diarias, y sus recorridos son mucho más complejos que los de los hombres (Umaña y San Gil, 2017). En Costa Rica, son las mujeres quienes generan más viajes que los hombres, estas tienen menos acceso al transporte privado (20% de mujeres frente al 34% de los hombres). En su lugar, un 44% de las mujeres del área metropolitana camina o anda en bicicleta, frente a un 31% de los hombres⁵ (PIMUS, 2017). Otro reciente estudio para el país también sugiere que el uso del taxi (tanto tradicionales como de aplicaciones móviles) es utilizado por el 60% de los hombres para ir al trabajo o a sus lugares de estudio, frente a un 39,8% de las mujeres que lo utilizan para la misma finalidad. Ahora bien, cuando el objetivo corresponde a labores de cuidado, las mujeres reportan un 31,2% de uso del taxi frente al 18,6% reportado por los hombres para estas mismas labores (Cob Barboza, 2018). Una situación similar también se observa en la Ciudad de México, donde las mujeres caminan sustancialmente más que los hombres, aunque el uso de los taxis (tanto tradicionales como de aplicaciones móviles) es una opción modal que ha aumentado por parte de las mujeres respecto a los años anteriores (CAF, 2018), tal como se muestra en el gráfico 1.

Gráfico 1

Viajes realizados, según sexo, por modo de transporte en Ciudad de México, 2017
(En porcentajes)



Fuente: Elaboración propia con base en la Encuesta Origen Destino del Valle de México, 2017.

Lo mismo ocurre con las bicicletas, cuya frecuencia de uso difiere significativamente entre hombres y mujeres. En San José de Costa Rica, el 15,2% de hombres y el 6,0% de las mujeres consultadas reportan su uso, aunque una mayor proporción de hombres la utilizan solo por recreación o ejercicio físico (Cob Barboza, 2018). En Sao Paulo, Brasil, el porcentaje de viajes realizados en bicicleta no asciende a más del 12% para las mujeres (Kohler Harkot, 2018) y en

⁵ Sin embargo, si se toma en cuenta solo al segmento de personas que se traslada en bicicleta, la mayoría son hombres con una edad promedio de 25 años.

Ciudad de México, como se muestra en el mismo gráfico 1, las mujeres realizan alrededor del 24% de los viajes en bicicleta. Como se comentó anteriormente, estas decisiones modales tienen relación con los patrones de crianza y los roles de género asociados con el aprendizaje y uso de dicho medio de transporte, donde la movilidad del cuidado, característica de las mujeres, limita de manera evidente el uso de la bicicleta para la atención de sus diversas tareas.

Por lo anterior, es importante tener presente que la movilidad más o menos sostenible de las mujeres, en ciertos estratos de ingreso, se explica en mayor medida por los ajustes económicos y sociales a los que se ven enfrentadas, más que a decisiones individuales de movilidad (Jirón, 2016). Por lo cual es fundamental disponer de alternativas modales considerando las distintas necesidades de cada tipo de usuario (Cob Barboza, 2018) e ir más allá de las variables cuantitativas y características de infraestructura urbana y considerar la lógica de percepciones, emociones y afectos que moldean la relación que las personas tienen con la ciudad (Kohler Harkot, 2018).

Estas consideraciones deberían estar dentro de las preocupaciones de quienes formulan políticas públicas en la región, ya que el crecimiento poblacional y económico, junto con los cambios tecnológicos e inquietudes crecientes con el medioambiente, sugieren la posibilidad de un fuerte crecimiento de la demanda de servicios de transporte así como cambios significativos en los itinerarios de viaje de pasajeros y características de estos, afectando con ello los modelos tradicionales de movilidad cotidiana y ampliando las desigualdades ya existentes. La apuesta pública debería orientarse a ofrecer una mejor calidad de servicio en el transporte público colectivo y de los viajes no motorizados (a pie y bicicleta), para capturar no solo a los viajes de los sectores de menores recursos, sino también de los sectores de ingreso más acomodados. Únicamente de esta manera será posible salir del círculo vicioso que se origina cuando el transporte público baja de calidad y más personas, incluyendo cada vez más mujeres, migran al transporte privado congestionando las vías y agravando los niveles de contaminación (CAF, 2018). Ejemplo de ello, es posible observar en la Ciudad de México, donde las mujeres de nivel socioeconómico alto utilizan cinco veces más el auto que aquellas mujeres de nivel socioeconómico bajo, lo cual, vendría a compensar una reducción del 50% de los viajes que implican caminar en la calle (UNAM, 2017).

Una política pública de movilidad sostenible debe evitar que los usuarios del transporte público migren al transporte privado cuando sus ingresos se incrementen, para lo cual se debe fortalecer las redes de transporte público, su conectividad, seguridad y accesibilidad con otros medios de transporte, mediante la comodalidad (el uso combinado de distintos modos, públicos y privados).

Una red de transporte público comodal, también favorece la movilidad de las mujeres, ya que ellas experimentan necesidades cambiantes de transporte a lo largo del día. Un buen ejemplo de esto es el sistema de bicicletas públicas Ecobici de Ciudad de México, altamente complementario con otros modos, en el que el 40% de los viajes es realizado por mujeres, porcentaje que cuadruplica la proporción de viajes femeninos realizados en bicicleta privada (SEDEMA, 2018).

III. La movilidad del cuidado: desafíos y oportunidades para la autonomía de las mujeres

La experiencia de movilidad cotidiana tiene implicancias heterogéneas en la vida de las personas; estas experiencias urbanas se viven de manera diferenciada en función del género y se cruzan con diferencias de edad, ciclo de vida, etnia, ingreso, habilidad, entre otras (Jirón, 2015). Observar la movilidad desde la perspectiva de género no solo revela que la movilidad es una práctica social sino también una relación social y que, por lo tanto, es política en tanto expresa, permite, produce o contesta relaciones de poder (Jirón y Zunino 2017).

Como ya ha sido comentado, históricamente las mujeres han estado relegadas a ambientes domésticos o a tareas ligadas a la familia y al servicio del hogar. Si bien han accedido a mejores

oportunidades en el mercado laboral, ello no ha ido aparejado de una mayor corresponsabilidad de los hombres en las tareas domésticas y, por ello, aún se mantienen las obligaciones de las mujeres en la esfera doméstica y de cuidados en una gran proporción de los hogares.

A medida que cambia la composición del hogar, también varían los requisitos de movilidad (SUTP, 2018) de sus integrantes en donde los roles de género y las expectativas asociadas con estos influyen las decisiones y responsabilidades de viaje (CAF, 2018). Las necesidades de movilidad de las mujeres no se limitan únicamente a desplazarse al lugar de trabajo, sino que también pueden incluir (en mayor medida y dependiendo de los ajustes familiares) los trayectos propios de los roles de género heredados: recoger a los hijos/hijas al colegio, hacer las compras para el hogar, y todas las actividades relacionadas con asistir a terceras personas que se les han atribuido históricamente, sin tener en cuenta su disponibilidad de tiempo libre, la acorde organización de las ciudades, ni los tipos de desplazamiento requeridos para cumplir con las diversas tareas de cuidado. Debido a lo anterior, la movilidad urbana se constituye en una de las mayores barreras de acceso de las mujeres dentro de los androcéntricos escenarios urbanos; lo que hace necesario la inclusión de la mirada de la vida cotidiana en las políticas públicas de movilidad, con el ánimo de registrar aquellas cadenas de tareas que se producen regular y periódicamente en el uso de la ciudad (Jirón, 2015).

La corriente de la economía feminista ha hecho eco de lo que se conoce como la economía del cuidado⁶ en la que éste último es concebido como un sistema económico que da cuenta de los trabajos de producción y reproducción de las mujeres y afirma que su reconocimiento y redistribución resultan un requisito esencial para lograr la igualdad socioeconómica y de género en los países de la región. En este contexto, Carrasco y Tello (2013) analizan la sostenibilidad de la vida humana a través de cinco eslabones ordenados históricamente: los sistemas naturales, el espacio doméstico y de cuidado, las comunidades, la administración pública del Estado y los Mercados. Esta clasificación sitúa el problema de la división sexual del trabajo como base histórica del trabajo no remunerado realizado por las mujeres el cual “*sostiene la vida de las personas*” y, sin embargo, ha sido invisibilizado y a la vez aprovechado por la economía tradicional y el mundo financiero (Carrasco y Tello, 2013). Este papel subordinado de las mujeres permite también el “*mantenimiento*” mínimo de la vivienda, el transporte (moviendo personas y mercancías) y las instalaciones públicas de la ciudad (Feagin y Castells, 1979) plusvalía aprovechada por el Estado en su función de provisión de servicios de esta naturaleza.

En esta línea, el trabajo del cuidado, por lo general, está relacionado con el hogar y las instituciones sociales del cuidado como escuelas, comedores públicos (Esquivel, Faur y Jelin, 2012), centros de salud y otros servicios públicos, lo que implica que, a la hora de planificar sistemas de transporte inclusivos, se debe buscar su localización y conectividad con arreglo a las necesidades de transporte de las mujeres.

El recientemente acuñado concepto de la *movilidad del cuidado* proporciona una perspectiva para “*reconocer y reevaluar la labor de cuidado*” y ayuda a apreciar mejor los viajes que las mujeres y hombres hacen con el objetivo de cuidar a otros (Sánchez de Madariaga, 2009 y 2016) conceptualizando la movilidad desde una visión que considera necesidades de viajes alternas a las laborales (BID, 2016) ya que los datos revelan patrones de viajes significativos que de otra forma están ocultos en variables de recolección de datos. Donde en general, los hombres frecuentan más los viajes con propósitos laborales (*movilidad con fines productivos*) mientras que las mujeres muestran diferentes patrones de viaje, caracterizados como *movilidad del cuidado*⁷: que como vimos anteriormente, estos tienden

⁶ El cuidado refiere a los bienes y servicios, actividades que permiten a las personas alimentarse, educarse, estar sanas y vivir en un hábitat propicio. Abarca, por tanto, al cuidado material que implica un trabajo, al cuidado económico que involucra un costo y al cuidado psicológico que entraña un vínculo afectivo (Batthyány, 2004).

⁷ Según estudios que se han desarrollado sobre la movilidad del cuidado en diferentes contextos (Reino Unido, Italia, Alemania, España), se ha identificado que una mayor proporción de los viajes del cuidado son realizados por mujeres (Zucchini, 2015). Por esto, la noción de la movilidad del cuidado se considera esencial en el análisis del género y la movilidad. Entender las características de los viajes relacionados con el cuidado es fundamental para mejorar la experiencia de movilidad de las mujeres y promover sistemas de transporte que respondan a las necesidades de los viajes que realizan las mujeres.

a ser más frecuente, más cortos, y más heterogéneos que los varones⁸, utilizando ellas principalmente el transporte público, caminan más que los hombres y tienden a realizar más viajes no relacionados con el trabajo, desplazándose a ubicaciones más dispersas (SUTP, 2018) (véase el cuadro 2).

Cuadro 2

Movilidad con fines productivos versus movilidad del cuidado

Movilidad con fines productivos	Movilidad del cuidado
Anteriormente realizados por hombres y cada vez más por las mujeres	Viajes realizados principalmente por mujeres.
De casa al trabajo y del trabajo a casa	Viajes más variados (destinos dispersos o cadena de viaje).
Viajes largos en tiempo y distancia	Viajes más cortos en tiempo y distancia.
Se realizan en su mayoría, en transporte público o en automóvil	Mayoritariamente caminando o en transporte público y en automóvil (según nivel socioeconómico).
	Suelen involucrar a más de una persona.
	Se cargan más cosas (bolsas, herramientas para el cuidado, etc.).

Fuente: C40 Cities Finance Facility (CFF), 2018.

Muchos viajes que las mujeres deben hacer diariamente, en especial viajes para acompañar a los niños y niñas hacia y desde la escuela, están fijados 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).

En México, al igual que en el resto de los países de América Latina, se nota que las mujeres cargan el mayor peso de las labores reproductivas dentro del hogar y en la sociedad⁹, por lo cual realizan la mayoría de los viajes relacionados a la movilidad del cuidado. Tal como se muestra en el gráfico 2 para la Ciudad de México, respecto del total de los viajes declarados, es posible observar como las mujeres declaran haber realizado un 6,63% de los viajes por motivo “ir de compras”, mientras que los hombres afirman apenas un 2,96% por igual propósito. Del mismo modo, en la categoría de “llevar o recoger a alguien”, las mujeres destinan 3,4% de los viajes, mientras que los hombres apenas alcanzan un 1,25%.

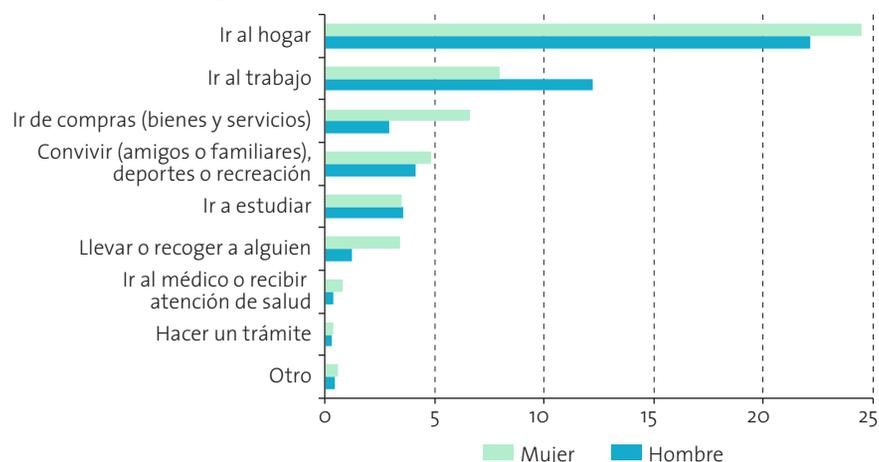
Si bien la categoría “ir de compras” (bienes y servicios) no ofrece *per se* información específica sobre viajes de cuidados, puesto que no se especifica que las compras sean para el hogar, se puede deducir que la mayoría de los viajes en esta etiqueta pueden ser con finalidades de cuidado y, por ende, demuestra la sobrerrepresentación de las mujeres en la ejecución de los mismos. Del mismo modo, la categoría “llevar o recoger a alguien”, en la que también las mujeres presentan cifras más elevadas que las de los hombres, no refleja, en rigor (aunque en mayor precisión que la categoría anterior) que el viaje sea con un propósito específico de cuidado, ya que “llevar o recoger” a alguien podría incluir otros propósitos. Esto refleja que existe un importante espacio de mejora en la formulación de las preguntas en el cuestionario de la encuesta para obtener análisis más precisos sobre la participación de las mujeres en los viajes de cuidado.

⁸ Resulta más probable que las mujeres estén empleadas como trabajadoras a medio tiempo e informales que los hombres por lo tanto sus destinos no están necesariamente concentrados en los centros de actividad productiva o en una o dos áreas de empleo principales, sino también en las áreas residenciales. Ya que deben organizar sus días alrededor de su propio trabajo y los horarios de sus hijos/hijas, sus tiempos de viaje pueden ser mucho más temprano o más tarde que el patrón clásico de día de trabajo alrededor del que se planifica la mayor parte del tránsito (SUTP, 2018) y de los traslados.

⁹ En Ciudad de México, las mujeres dedican en promedio 39,76 horas a la semana al trabajo no remunerado, y los hombres, únicamente 15,61 horas. Las mujeres de los quintiles más altos de dicha ciudad, dedican menos tiempo a este tipo de trabajo, probablemente porque los ingresos de los hogares les permiten comprar en el mercado servicios que suplen las demandas de trabajo doméstico y de cuidado (Pérez Fragoso, 2016).

Gráfico 2

Distribución de viajes por propósito en Ciudad de México



Fuente: Elaboración propia con base en la Encuesta de Origen Destino del Valle de México, 2017.

El análisis de este tipo de viajes exige ciertos cambios significativos en la forma de recolectar los datos estadísticos sobre movilidad ya que estos usualmente están recogidos con una serie de sesgos que infravaloran los viajes de cuidado. Es así como las estadísticas no contabilizan adecuadamente los viajes cortos a pie y tampoco reflejan adecuadamente los viajes encadenados, ambos mucho más propios de las mujeres que de los hombres; tampoco se deslindan con precisión los viajes de cuidado de otro tipo de viajes, de manera que muchos desplazamientos relacionados con la esfera reproductiva aparecen como viajes personales, de compras, gestiones o de ocio y en muchos casos se encasillan en la categoría de otros (Zucchini, 2015). Visualizar debidamente los viajes de cuidado en una única categoría dedicada, significaría no solo reconocer la importancia de la labor de cuidado, sino también permitir a los y las planificadores/as de transporte diseñar sistemas más eficientes para todos los segmentos de la población y facilitar del mejoramiento del hábitat urbano (SUTP, 2018).

Para poder realizar análisis de género a partir de las Encuesta Origen-Destino (EOD) se requiere que las mismas consideren la estructura familiar, incluyendo investigar la presencia de hijos/as y otros/as dependientes en el hogar o si el hogar tiene jefe o jefa a cargo. También se requiere ampliar la información detallada de los viajes, por ejemplo, preguntar sobre si el viaje se realizó con la compañía de alguien o incluir preguntas que posibiliten identificar los viajes intermedios, su origen-destino, su motivo y que permitan integrar los tramos de viaje realizados en los mismos modos (CAF, 2018).

Esto queda en evidencia, por ejemplo en la Ciudad de México, donde junto con las deficiencias clásicas que caracterizan los servicios de transporte en América Latina (inseguridad, lentitud, incomodidad), una parte del problema en el transporte público radica en una planificación tradicionalmente orientada a satisfacer necesidades típicamente masculinas donde predominan los servicios radiales de la periferia al centro, escasean los servicios locales pensados para recorrer distancias cortas, bajas frecuencias en las horas valle y, generalmente, las unidades no están diseñadas para el traslado cómodo y seguro junto a personas dependientes (Díaz, 2018) tarea que como ha sido expuesto en el documento, recae mayoritariamente en las mujeres.

Repensar los sistemas de transporte urbano en clave de igualdad y sostenibilidad resulta esencial para transformar el actual orden de género y redistribuir el trabajo no remunerado (doméstico, reproductivo y de cuidados), no solo entre hombres y mujeres, sino entre las familias, el Estado, el sector privado y la comunidad, liberando a las mujeres de esta responsabilidad exclusiva. Analizar quién cuida y bajo qué características se realiza este cuidado obliga a tener presente tanto la oferta de servicios de cuidado como las facilidades existentes, con el resultado de unir ámbitos “tradicionalmente” privados como son las relaciones de cuidado, con ámbitos de orden público, como son los de desarrollo urbano y el transporte para contribuir a la autonomía de las mujeres (Pérez Frago, 2016).

De este modo, el vínculo entre el sector transporte y el género es central para el logro de los Objetivos del Desarrollo Sostenible, debido a que, actualmente, los servicios de transporte en los países de la región de América Latina y el Caribe reproducen las desigualdades socioeconómicas y de género que caracterizan la región y, a su vez, los planes y políticas al respecto no tienen una consideración de las variables de inclusión e igualdad, asumiendo como uniforme los patrones de movilidad de hombres y mujeres sin reconocer su diversidad y sin identificar y responder a la multiplicidad de necesidades, exigencias y experiencias de usuarios y usuarias (Jaimurzina, Muñoz y Pérez, 2017). Lo anterior sigue obstaculizando la resolución de los principales nudos críticos de la desigualdad de género que están en la base patriarcal de las sociedades latinoamericanas y caribeñas.

IV. Acciones para la promoción del enfoque de género en las políticas de movilidad

Integrar la perspectiva de género en las políticas de movilidad implica concebir a las mujeres como agentes activos en la producción y el mejoramiento del hábitat urbano en general y del sistema de transporte en particular, desde un papel propositivo y evaluativo, pero no instrumental, coadyuvando así al crecimiento y el desarrollo ciudadano de las mujeres en el ejercicio de sus derechos (Bonino y Bidegain, 2011).

Si bien la mayoría de las acciones de inclusión de la perspectiva de género en el sector del transporte se centran en la erradicación de la violencia hacia las mujeres y las niñas en los espacios públicos y el transporte público, tema de primera importancia como lo ha relevado la CEPAL (Rozas y Salazar, 2015), es importante tener presente que este no es el único en relación al vínculo transversal y esencial que idealmente debería dibujarse entre el género y la movilidad. Actualmente las políticas de transporte buscan atacar el problema de la inseguridad, pero no consideran las necesidades ni demandas de transporte diarias de las mujeres, cuyo patrón de viajes, como se ha expuesto, es sustancialmente distinto al de los hombres.

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 (y no como una consideración adicional al término del proceso). 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.

Ejemplo de ello es lo que está desarrollando el gobierno de Costa Rica con su proyecto de movilidad urbana sostenible en el marco de los compromisos de descarbonización adoptados por el país. Utilizando el derecho de vía actual, el tren eléctrico conectará las principales ciudades de las 4 provincias de la gran área metropolitana a lo largo de 73 km pasando por 15 cantones el cual contará con un diseño innovador que propiciará ciudades conectadas y pasajeros/as trasladándose a sus destinos de forma eficaz y sin contaminación sónica ni atmosférica. Si bien el objetivo principal del proyecto es propiciar la transición hacia una flota vehicular eléctrica, las instituciones públicas implementarán acciones que permitan mejorar la calidad de vida y la eficiencia de la función pública para reducir emisiones y congestión vial, incentivar el uso del transporte público, permitir el ahorro de combustibles y caracterizar de mejor forma las necesidades de los distintos tipos de usuarios y usuarias del servicio.

A través de una encuesta en línea que se ha realizado en relación con el tren (así como también en el caso del autobús) las mujeres destacan que es inseguro (26,7% frente a un 1,7% de los hombres) y, de manera mayoritaria en relación con los hombres, señalan que no es accesible para personas con movilidad reducida (20,6% frente al 15,6% de los hombres). Otras dificultades que pueden considerarse significativas son la no llegada del servicio al lugar de destino (65,8%), la lejanía de las paradas (34,2%), la incomodidad al viajar por sobrecarga de personas usuarias (33,6%) y su deficitaria conectividad con otros modos de transporte (29,4%) (Cob Barboza, 2018).

De igual forma, la Asociación Costarricense de Movilidad Eléctrica (ASOMOVE) ha hallado de manera preliminar que una mayor proporción de las personas interesadas en el cambio a una flota vehicular eléctrica son mujeres, por lo que, conociendo también que las mujeres hacen un mayor uso del bus y del tren con finalidades de cuidado (23,8% de las mujeres frente a un 9,7% de los hombres) resulta necesario orientar las acciones para transitar hacia una movilidad eléctrica desde esta una mirada género-responsiva.

Junto a ello, se establecieron en los pliegos de la licitación criterios de igualdad de género¹⁰ como en el financiamiento del sistema¹¹. Específicamente en los estudios de factibilidad, se percibió la necesidad de contar con encuestas de percepción de la población desagregadas por sexo con base en las preferencias de uso, a modo de identificar cuáles serían las medidas específicas para el diseño de la flota vehicular que impactarían positivamente en las brechas de género en este sector.

Ante la necesidad de disponer de datos objetivos para dirigir acciones más concretas, recientemente también se ha concluido un análisis de género del sector del transporte en general en Costa Rica. El proyecto denominado Mitigación de Emisiones en el Sector Transporte (MiTransporte) tiene como objetivo apoyar al Gobierno de Costa Rica en la implementación de medidas de reducción de la emisión de gases de efecto invernadero (GEI) en el sector transporte. En ese contexto, se ha desarrollado la investigación “*Análisis de género del sector transporte en Costa Rica*”, donde se estudian las condiciones de acceso y uso del sistema de transporte en la Gran Área Metropolitana (GAM) considerando necesidades y patrones de movilidad según género con el objeto de equilibrar la relación históricamente desigual en la gobernanza y uso del espacio público —y del transporte como parte de este—, entre géneros.

Ambos estudios ofrecen pautas para la acción con propuestas que atienden la agenda país en cuanto a la modernización del transporte, la inclusión y transversalización de género para la descarbonización y la acción climática del sector, tomando en cuenta para ello las experiencias y desafíos que afrontan las personas usuarias y particularmente, los aportes de mujeres líderes que han incidido en derribar barreras de acceso a espacios públicos y de gobernanza. El cuadro 3 muestra algunas acciones para promocionar la igualdad de género en el marco de la electromovilidad en Costa Rica.

De igual forma, en algunas ciudades de México también se están realizando esfuerzos para considerar la perspectiva de género en los proyectos de electromovilidad. Bajo el programa C40 Cities Finance Facility, se desarrolló el estudio “*Lineamientos para desarrollar un Plan de Acción para el Eje 8 Sur*”¹² el cual fue trabajado con la Secretaría de Movilidad (SEMOVI), la Secretaría de Medio Ambiente (SEDEMA), y el Servicio de Transportes Eléctricos (STE) para analizar un corredor cero emisiones Eje 8 Sur a partir de las necesidades especiales que presentan las mujeres. En particular se consideraron las categorías de uso del suelo, equipamiento urbano, vivienda, centros de transferencia modal (equipamientos de transporte), patrones de movilidad de futuras usuarias, las zonas de riesgo o con incidentes de violencia y los potenciales impactos del corredor en estas variables. Como resultado de ello, se presentó una propuesta de lineamientos para la elaboración del Plan de Acción de Género (PAG) basado en el análisis previo realizado sobre el corredor.

En una segunda fase del proyecto se espera poder implementar la propuesta del estudio a nivel intersectorial, haciéndola evolucionar mediante la vinculación con nuevas instituciones así como extender las recomendaciones a las ciudades de Hermosilla, Monterrey y Guadalajara, en donde el programa C40-CFF también está empezando a colaborar para seguir asesorando a los gobiernos locales sobre la bancabilidad de sus respectivos proyectos de electromovilidad así como en la incorporación de la perspectiva de género en los mismos¹³.

¹⁰ Entrevistas con la Sra. A. San Gil, asesora de la Primera Dama y directora del Centro para la Sostenibilidad Urbana de Costa Rica y con la Sra. A. L. Moya Mora, asesora del Ministerio Nacional de Medio Ambiente de Costa Rica.

¹¹ Uno de los requisitos del Banco Centroamericano de Integración Económica BCIE para el desarrollo de este estudio contempla la inclusión de género para contemplar condiciones específicas para la puesta en servicio de este medio de movilidad del GAM (Cob Barboza, 2018).

¹² Disponible en: <https://cff-prod.s3.amazonaws.com/storage/files/nmYhMutg5C55hKEzbnHljoAbuFt7CW7zfv5K5h8G.pdf>.

¹³ Información obtenida a partir de la entrevista con la Sra. M. Monterrubio (GIZ- C40 México).

Cuadro 3

Actividades identificadas en el plan operativo del proyecto MiTransporte

Actividad agregando enfoque de género	Metas complementarias
Apoyo en la implementación de iniciativas para reducir el uso del automóvil privado y el aumento del transporte público y el tráfico no motorizado.	Perspectiva de género transversalizada en las iniciativas. Participación paritaria o prioritaria de mujeres para el manejo y desarrollo del proyecto piloto. Demandas y necesidades específicas de las mujeres en el servicio que brinda el proyecto piloto (seguridad, confort, mayor espacio para las personas a su cargo) atendidas. Medidas de prevención y atención de situaciones de acoso y violencia en trayectos, paradas y unidades ejecutadas.
Participación en redes internacionales e intercambios con personas expertas en movilidad sostenible, protección climática e innovación.	Espacios de intercambio de conocimientos generados para la búsqueda de la equidad e igualdad de género, implementados.

Fuente: Cob Barboza, 2018.

V. Recomendaciones para tomadores/as de decisiones

Dado que, como ha sido expuesto en el documento, los patrones de movilidad entre hombres y mujeres son diferentes, es fundamental incorporar en el diseño de los sistemas de transporte y la infraestructura asociada estas consideraciones, para lo cual no solamente se debe considerar la participación de actores relacionados con los sistemas de transporte público o con el desarrollo urbano, sino también de aquellos que hacen gestión del espacio público y del desarrollo social, incluyendo a los Mecanismos para el Adelanto de la Mujer en el diseño y definición de instrumentos estadísticos de medición de las desigualdades en cuanto a género y transporte. Ello no solamente redundará en servicios de transporte más inclusivos y sostenibles, sino también a una movilidad que acompañe de mejor forma el desarrollo de las ciudades, atendiendo debidamente las necesidades de toda la población.

Es perentorio emprender esfuerzos por incorporar más mujeres, tanto en puestos directivos como técnicos, en las agencias de transporte, tradicionalmente en manos de hombres, cuyas visiones y necesidades de viaje consciente o inconscientemente tienden a permear las políticas del sector. Esto debe ir acompañado de la producción de datos y llenar los vacíos de información sobre género y transporte impulsando la realización periódica de estudios interdisciplinarios que ayuden entender patrones de viaje y necesidades específicas por género manteniendo información sistemática y comparable sobre patrones diferenciados de movilidad, movilidad del cuidado e impacto de las medidas que se apliquen. En este sentido, es importante explorar las limitaciones que presentan las Encuestas de Origen Destino para realizar un análisis de género, particularmente dada la falta de información detallada acerca de viajes no lineales y no relacionados con propósitos laborales, así como lograr una homologación de datos en todas las encuestas y evitar la disgregación de los datos en las diferentes instituciones.

Varios países de la región, como se presentó en el informe, están iniciando procesos de reformulación de sus políticas de movilidad, apostando hacia la descarbonización de sus flotas. Fomentar una política de desarrollo orientado a una movilidad sostenible, puede facilitar no solamente la accesibilidad a mejores servicios y menos contaminantes, sino también un esfuerzo colectivo que permita coordinar un conjunto de acciones e inversiones que favorezcan un *big push* ambiental. Para ello se requiere coordinar distintas acciones dispersas en distintos estamentos del Estado y del sector privado para favorecer una transformación productiva, una movilidad más sostenible y la transversalización de las consideraciones de género. Así por ejemplo, acciones coordinadas entre una política de suelo integral que promueva el desarrollo orientado al transporte público y la cercanía de estos a servicios como centros de salud y centros educativos se observan en Curitiba en Brasil y recientemente en Quito, donde en importantes puntos de transbordo en la ciudad se ubican centros de cuidado infantil y otros servicios sociales o de atención a la ciudadanía, facilitando su acceso. De igual forma, incorporar la perspectiva de género y movilidad del cuidado en estudios de integración tarifaria, permitiría reducir la carga económica de viajes múltiples, generalmente realizados por mujeres con propósito de cuidado.

El uso de la tecnología permitiría acercar a las personas usuarias, sobre todo mujeres, en la prevención, denuncia y atención de situaciones de acoso y violencias de distinto tipo en el sector, así como a entender de mejor forma sus patrones de viaje. Utilizar la información disponible en los teléfonos móviles junto con las oportunidades que brinda el *big data*, permitiría generar más oportunidades de mejora en el uso de los sistemas de transporte público, brindar servicios de mayor calidad en función de las necesidades de cada usuario/a y asociarlo a factores cuantitativos de mitigación y reducción de emisiones. Junto a ello, se puede desarrollar una estrategia de espacio público para asegurar que todos los espacios tengan una iluminación y señalización adecuadas, incluyendo acceso wifi u otros servicios tecnológicos, brindando de esta forma una infraestructura que sea segura y de calidad para todos los usuarios, promoviendo el transporte público y su combinación con otros modos de transporte.

VI. Bibliografía

- Alber G. (2011), “Gender, cities and climate change: thematic report prepared for cities and climate change”, *Global Report on Human Settlements 2011*, UN-HABITAT.
- Bárcena y otros (2018), *La economía del cambio climático en América Latina y el Caribe, Una visión gráfica* (LC/TS.2017/84/Rev.1), Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).
- BID (2016), *El porqué de las relaciones entre género y transporte*, Banco Interamericano de Desarrollo.
- Bonino y Bidegain (2011), *Guía para la transversalización de la perspectiva de género en las políticas públicas*, CIEDUR.
- CAF (2018), *Estrategia de gestión de demanda y género para la movilidad sostenible en Ciudad de México*.
- ___ (2011), *Desarrollo urbano y movilidad en América Latina*, Ciudad de Panamá, Banco de Desarrollo de América Latina.
- Carrasco, C. y Tello, E. (2013), *Apuntes para una vida sostenible: Tejiendo alianzas para una vida sostenible, Consumo crítico, feminismo y soberanía alimentaria*, Barcelona: xarxa de consum solidari/Marcha Mundial de las Mujeres.
- Casas, M. (2017), “La transversalización de la perspectiva de género en las políticas de cambio climático en América Latina y el Caribe”, *Estudios del cambio climático en América Latina*, Documentos de Proyectos, (LC/TS.2017/19), Santiago, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).
- CEPAL (2019), “La autonomía de las mujeres en escenarios económicos cambiantes”, Índice comentado del documento de posición de la *XIV Conferencia Regional sobre la mujer de América Latina y el Caribe*, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).
- ___ (2018), *La ineficiencia de la desigualdad*, Trigésimo séptimo período de sesiones de la CEPAL, La Habana, 7-11 de mayo de 2018, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).
- ___ (2017), *Estrategia de Montevideo para la implementación de la Agenda Regional de Género de Género en el Marco del Desarrollo Sostenible hacia 2030*, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).
- ___ (2016), *Horizontes 2030, la igualdad en el centro del desarrollo sostenible*, Trigésimo sexto período de sesiones de la CEPAL, Ciudad de México, 23-27 de mayo de 2016.
- ___ (2015), *La Economía del Cambio Climático en América Latina y el Caribe: Paradojas y desafíos del desarrollo sostenible* (LC/G.2624) Santiago, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).
- Díaz, R. (2018), *Movilidad y mujer, más allá de los transportes rosa*, La Brújula.
- Esquivel, V., Faur, E. y Jelin, E. (2012), *Las lógicas del cuidado infantil, entre las familias, el Estado y el mercado*, 1a ed - Buenos Aires: IDES 2012.
- Feagin, J. R., y Castells, M. (1979), *City, class and power*, *Contemporary Sociology*, 8(5), 742.
- FES/ILDIS (2018), *Más allá de los límites, apuntes para una movilidad inclusiva*, Friedrich-Ebert-Stiftung (FES-ILDIS) Ecuador, Pinto Álvaro, N. Puga Cevallos, E. Endara, G. Eds.
- GIZ (2018), *Lineamientos para desarrollar un plan de acción de género para el eje 8 sur*, Ciudad de México y C4o Cities Finance Facilities.

- GIZ, SUTP y TUMI (2018), “Enfoques para la movilidad urbana responsiva al género”, Módulo 7ª, *Transporte sostenible: un texto de referencia para diseñadores de políticas en ciudades en desarrollo*.
- Herrera, A. y Razmilic, S. (2018), *Movilidad urbana, equidad de género y participación laboral*, Centro de Estudios Políticos.
- Jaimurzina, A. Muñoz Fernández, C. y Pérez, G. (2017), *Género y transporte: experiencias y visiones de política pública en América Latina*, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).
- Jirón, P. y Zunino Singh, D. (2017), “Movilidad Urbana y Género: experiencias latinoamericanas”, *Revista Transporte y Territorio*, número 16.
- Jirón, P. (2016), “Interacciones entre movilidad urbana, género y desigualdad”, Seminario *Cambio climático, gobernanza y movilidad en América Latina y el Caribe: ¿Hacia dónde nos movemos?*, 2 y 3 de mayo 2016.- Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).
- Jirón, Paola (2015), “La movilidad como oportunidad para el desarrollo urbano y territorial”, *La ciudad que queremos*.
- Johnsson-Latham, G. (2007), *A study on gender equality as a prerequisite for sustainable development*, Environment Advisory Council, Stockholm: Ministry of the Environment.
- Kohler Harkot, M. (2018), *A bicicleta e as mulheres: mobilidade ativa, gênero e desigualdades socioterritoriais em São Paulo*.
- Mark, L. (2017), *(In)movilidad Diaria en Barrios Bajos, Una Perspectiva Femenina desde la Villa 20 en Buenos Aires*, Tesis de Maestría, Technische Universität Berlin/Universidad de Buenos Aires.
- MiTransporte (2018), *Análisis de género en el sector transporte en Costa Rica*, GIZ y Daket Consultores.
- Pérez Fragoso, L. (2016), *¿Quién cuida en la ciudad? Oportunidades y propuestas en la Ciudad de México*, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).
- OECD (2008), *Gender and Sustainable Development: Maximizing the economic, social and environmental role of women*.
- ONU Mujeres (2018), *Hacer las promesas realidad: la igualdad de género en la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible*.
- PIMUS (2017), *Plan integral de movilidad urbana sustentable, encuesta de movilidad intradomiciliaria*.
- Rozas, P. y Salazar, L. (2015), *Violencia de género en el transporte público: una regulación pendiente*. Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).
- Sánchez de Madariaga, I. (2016), “Mobility of Care”, Consultado 20 de octubre de 2018, de ONU Hábitat, sitio web: <https://unhabitat.org/mobility-of-care-ines-sanchez-de-madariaga/>.
- ____ (2009), “Vivienda, Movilidad y Urbanismo para la igualdad en la diversidad: ciudades, género y dependencia” en *Ciudad y Territorio*, Vol. XLI, N° 161-162, pp. 581-598.
- Sedema (2018), *Encuesta de percepción sobre uso de la bicicleta en la CDMX*, Secretaría del Medio Ambiente.
- Stock, A. (2012), *El cambio climático desde una perspectiva de género*, Friedrich Ebert Stiftung, Quito, Ecuador.
- Svab, H. (2016), *Evolução dos padrões de deslocamento na região metropolitana de São Paulo: a necessidade de uma análise de gênero*, 10.11606/D.3.2016.tde-30092016-142308.
- Umaña, N. y San Gil, A. (2017), “How can spatial design promote inclusivity, gender equality and overall sustainability in Costa Rica’s urban mobility system?”, *Urban Transitions Conference*, Shanghai, September 2016. ELSEVIER. *Procedia Engineering* 198 (2017) 1018–1035.
- UNAM (2017), “Recomendaciones para el uso de la Base de Datos”, *Encuesta Origen Destino del Valle de México*.
- United Nations (2015), *The World’s Women 2015: Trends and Statistics*, New York, Department of Economic and Social Affairs, Statistics Division.
- Zucchini, E. (2015), *Género y transporte: análisis de la movilidad del cuidado como punto de partida para construir una base de conocimiento más amplia de los patrones de movilidad: El caso de Madrid*, Universidad Politécnica de Madrid / Centro de lectura: ETS Arquitectura / Departamento: Urbanística y Ordenación del Territorio / Centro de realización: ETS Arquitectura, 335A “Periferias, Sostenibilidad y Vitalidad Urbana”.

VII. Publicaciones de interés



Género y transporte: experiencias y visiones de política pública en América Latina

Azhar Jaimurzina
Cristina Muñoz Fernández
Gabriel Pérez

El vínculo entre el sector transporte y el género es central para el logro de los Objetivos del Desarrollo Sostenible, debido a que, actualmente, los servicios de transporte en los países de la región de América Latina y el Caribe reproducen las desigualdades socioeconómicas y de género que caracterizan la región. Si bien la mayoría de las políticas públicas de equidad o igualdad de género en la región incluyen el mandato explícito de considerar el enfoque de género en todas las políticas del gobierno, la transversalización del género en las políticas, planes y programas de transporte es aún una tarea pendiente. En general, la mayoría de las acciones se centran en la erradicación de la violencia hacia las mujeres y las niñas en los espacios públicos y el transporte público, que si bien es un tema de primera importancia como lo ha relevado la CEPAL, no es el único en relación al vínculo transversal y esencial que debe dibujarse entre el género y el transporte.

Disponible en:



Violencia de género en el transporte público: una regulación pendiente

Patricio Rozas Balbontín
Liliana Salazar Arredondo

Este documento, de carácter exploratorio, reúne los principales antecedentes relativos a la agresión sexual en medios de transporte público en algunas de las principales áreas metropolitanas de la región a partir de los estudios e investigaciones realizados en cada país. Específicamente, analiza las características de los actos de violencia de género en el transporte público e infraestructura de acceso, revisa los marcos jurídicos y regulatorios correspondientes, y presenta las políticas emprendidas en cada país para hacer frente al problema. Sobre la base de estos antecedentes, el documento expone un conjunto de ideas destinadas a ser la base de una política integrada sobre el tema.

Disponible en: