

IDEAS PARA AGENDAS EMERGENTES

01 Género y equidad: el caso de la movilidad cotidiana



*Al servicio
de las personas
y las naciones*

Ideas para agendas emergentes

Género y equidad: el caso de la movilidad cotidiana

Autor: Diego Hernández

©2019 PNUD Uruguay

Corrección: Alejandro Coto

Diseño: Taller de Comunicación

Obligado 1181, apto. 5

ISBN: 978-92-95114-01-2

Impresión: Mastergraf

Depósito Legal: XXX XXXX

Publicado en abril de 2019

El autor agradece la invaluable asistencia de Daniela de los Santos en el procesamiento y análisis de la información para la elaboración de este documento, y los comentarios y valiosos aportes de Virginia Varela y Romina Quagliotti de la oficina del PNUD en Uruguay.

Ideas para agendas emergentes es una serie de publicaciones encargadas por el PNUD a investigadores independientes. Según las normas aplicadas por el PNUD en todo el mundo, los autores de estas investigaciones gozan de completa independencia editorial, y aplican criterios de objetividad e imparcialidad en sus análisis.

El análisis y las recomendaciones de políticas contenidos en este informe no reflejan necesariamente las opiniones del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, de su Junta Ejecutiva o de sus Estados miembros. Se agradece la difusión y reproducción en cualquier medio, con indicación de la fuente.

Tabla de contenidos

1. Introducción	7
2. Abordaje conceptual	9
2.1. Abordaje general.....	9
2.2. Antecedentes.....	14
3. Movilidad observada y género	17
3.1. Inmovilidad y movilidad territorialmente acotada o no demandante.....	17
3.2. Patrones de viaje.....	21
4. Contribución a la movilidad del cuidado y recursos de movilidad	31
5. Análisis basado en personas e itinerarios	37
5.1. Patrones de movilidad en personas.....	37
5.2. Itinerarios de actividades.....	41
6. Consideraciones finales	51
6.1. Principales hallazgos y discusión de resultados.....	51
6.2. Implicaciones de política pública.....	56
Referencias	61

Índice de gráficos, cuadros y figuras

Gráficos

GRÁFICO 1. Inmovilidad y movilidad no demandante por sexo. En porcentajes.....	18
GRÁFICO 2. Inmovilidad (incluye movilidad no demandante) por género según indicadores sociodemográficos. En porcentajes	19
GRÁFICO 3. Motivo de la no realización de ningún viaje, por sexo. En porcentajes	20
GRÁFICO 4. Tasa de viajes por persona, por sexo. En cantidad promedio de viajes.....	21
GRÁFICO 5. Propósito del viaje por sexo (excluyendo viajes al hogar). En porcentajes	22
GRÁFICO 6. Modo principal del viaje por sexo. En porcentajes	23
GRÁFICO 7. Tiempos promedio de viaje por propósito y modo según sexo. En minutos.....	26
GRÁFICO 8. Tiempos promedio de viaje por modo para viajes con propósito tareas del hogar. En minutos	26
GRÁFICO 9. Hora de inicio de los viajes por sexo. En cantidad absoluta de viajes	28
GRÁFICO 10. Hora de inicio de los viajes por sexo para viajes hacia o desde el trabajo. En cantidad absoluta de viajes	28
GRÁFICO 11. Hora de inicio de los viajes por sexo para viajes hacia o desde tareas para el hogar. En cantidad absoluta de viajes.....	29
GRÁFICO 12. Contribución femenina a los viajes por trabajo y orientados al hogar por modo (personas de 18 o más años). En porcentajes.....	31
GRÁFICO 13. Viajes relacionados a tareas del hogar, por sexo y modo sobre el total de estos viajes (personas de 18 o más años).....	32
GRÁFICO 14. Contribución femenina a la cantidad de minutos dedicados a viajes por tareas del hogar (personas de 18 años o más). En porcentajes	33
GRÁFICO 15. Situación respecto a diversos recursos de movilidad por sexo. En porcentajes	34
GRÁFICO 16. Cantidad de viajes realizados por persona. En porcentajes acumulados	38
GRÁFICO 17. Estructura horaria de los itinerarios por sexo. En porcentajes.....	38
GRÁFICO 18. Reparto modal de los itinerarios por sexo. En porcentajes.....	39
GRÁFICO 19. Estructura de actividades de los itinerarios, por sexo (personas de 18 o más años). En porcentajes.....	40
GRÁFICO 20. Personas que registran algún viaje concatenado hogar-cadena-trabajo (y viceversa). En porcentajes	43
GRÁFICO 21. Estructura de actividades fijas, por sexo (personas de 18 o más años). En porcentajes.....	44

Cuadros

CUADRO 1. Propósito de los viajes por modo, según sexo. En porcentajes y diferencia absoluta de porcentaje respecto al total para cada sexo.....	25
CUADRO 2. Itinerarios pendulares, por sexo (personas que hicieron dos viajes). En porcentajes	42
CUADRO 3. Itinerarios por cantidad de viajes realizados por la persona, según sexo. En porcentajes.....	46

Figuras

FIGURA 1. Esquema de viaje concatenado hogar-cadena-trabajo	43
FIGURA 2. Esquema sintético de itinerario hogar-trabajo-hogar, por sexo. solo Montevideo	47
FIGURA 3. Esquema sintético del itinerario hogar-tareas del hogar-hogar. Solo Montevideo	48

Prólogo

A través de esta publicación, el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo en Uruguay inaugura una nueva serie llamada *IDEAS para agendas emergentes*.

Lo hacemos como un aporte sustantivo a la renovación de la agenda del desarrollo, en sus múltiples y variadas dimensiones, y al debate público. Esto incluye tanto la visibilización de nuevos temas como la forma de concebirlos, comprenderlos y articular respuestas de política eficaces.

Los logros en materia de bienestar que Uruguay ha alcanzado y la trayectoria de desarrollo recorrida en la última década y media interpelan a los actores institucionales y los desafían de una manera particular.

El escenario de preocupaciones y prioridades de la sociedad y de las políticas públicas presenta una dinámica que nos enfrenta a nuevas preguntas y a la necesidad de concebir respuestas más sofisticadas e innovadoras.

La serie *IDEAS* procura ser un aporte para identificar precisamente temas que contribuyan a una agenda de nueva generación. Un menú de asuntos que dé cuenta de la complejidad de los desafíos del desarrollo. La propuesta invita a pasar de los análisis lineales a los complejos, de la mirada unidimensional a la interconectada.

El primer documento que se presenta, *Género y equidad: el caso de la movilidad cotidiana*, toma como base informacional la Encuesta de Movilidad del Área Metropolitana de Montevideo. Analiza y cuestiona el potencial que tienen las políticas de movilidad para construir igualdad y generar condiciones de accesibilidad con vistas al goce efectivo de los derechos de todas las personas. Se conectan ahí las dimensiones del uso de tiempo, el espacio y la movilidad cotidiana a la luz del bienestar y calidad de vida en la ciudad. Son asuntos que como tema de agenda pública no siempre ha recibido una atención destacada.

Finalmente, se presenta un conjunto de hallazgos que ubican en el centro del análisis a las personas: patrones de movilidad, tiempos, modos, motivos y comportamientos, con particular énfasis en la mirada de género. De ahí surge una serie de implicaciones para las políticas públicas que recorren

aspectos como el uso de los espacios, las condiciones de *caminabilidad* de la ciudad y la movilidad asociada a la tarea de los cuidados.

Quisiera agradecer especialmente el aporte de la Intendencia de Montevideo y el Ayuntamiento de Madrid a este trabajo en el marco del proyecto conjunto sobre localización de los ODS y alianza de ciudades.

Stefan Liller

Representante Residente del Programa
de las Naciones Unidas para el Desarrollo en Uruguay

1. Introducción

El presente informe tiene como objetivo desarrollar un análisis orientado a diagnosticar un tema relevante para la política pública que pone en el centro del debate la discusión sobre equidad de género y ciudad. En particular, se centra en la movilidad cotidiana de las personas, fenómeno que es adecuado para estudiar desigualdades de género y que, al mismo tiempo, puede formar parte de la configuración de estas en otros aspectos de la vida cotidiana de las personas.

Para hacerlo, opta por un diseño descriptivo y recurre como evidencia empírica al procesamiento directo de fuentes secundarias, concretamente de la Encuesta de Movilidad del Área Metropolitana de Montevideo del año 2016 (EMAMM 2016). Vale mencionar que el carácter de fuente secundaria es relativo, en tanto PNUD Uruguay formó parte del grupo de trabajo que trabajó en el diseño, relevamiento y primer análisis de la información. Esto se sumó al esfuerzo realizado en el año 2012 en relación con el procesamiento de la encuesta 2009 y otras fuentes de información sobre movilidad (Hernández, 2012*b*) y a otros antecedentes que se repasan en la próxima sección. La estrategia escogida para el análisis de la información busca describir lo directamente observable y especular con la información disponible para aproximarse a aquellos fenómenos menos observables o cuya recolección de datos no permite hacerlo directamente. De hecho, este trabajo permitirá precisar una serie de implicaciones de carácter metodológico que tienen que ver con las ventajas y limitaciones de esta fuente de información y posibles estrategias de recolección que permitirían abordar la temática de estudio de forma directa sin los costos de una encuesta regular.

El procesamiento de la información implicó un conjunto de operaciones de depuración de la base de datos para llegar a una versión procesable. Una de las principales tareas en este sentido tuvo que ver con la generación de datos sobre las personas y el cálculo de indicadores propiamente dicho. Estas operaciones permitieron observar la información con niveles de desagregación que echan luz

sobre fenómenos poco analizados tradicionalmente. De la misma forma, también habilitan ciertas agregaciones —especialmente, tomar en consideración los propósitos que constituyen la movilidad del cuidado como una única categoría— que ponen de relieve fenómenos que analizados individualmente podrían ser considerados irrelevantes.

Para el logro de los objetivos planteados, este documento se estructura en cinco secciones. El capítulo 2 desarrolla conceptualmente el problema abordado y revisa antecedentes nacionales e internacionales. Seguidamente, se presenta la evidencia empírica recolectada. Comienza describiendo la movilidad observada de las personas, con especial énfasis en la distinción por género. Concretamente, analiza los patrones de inmovilidad y movilidad territorialmente acotada o no demandante (viajes a pie de hasta diez cuadras), así como los patrones de viaje de quienes sí registran desplazamientos.

El capítulo 3 se enfoca en indicadores específicos a la discusión de género, presentando el perfil de la movilidad del cuidado en el área metropolitana de Montevideo (AMM).

En el capítulo 4 se presenta evidencia novedosa sobre los indicadores disponibles para describir la utilización de los recursos de motorización privada en los hogares.

El capítulo 5 estudia la movilidad centrada en *las personas* como unidad de análisis. Allí el eje es la noción de *itinerario*, que intenta poner en perspectiva y contexto los viajes que hasta allí se consideraron de forma individual. Esta visión permite identificar patrones individuales de comportamiento y aproximarse al estudio —al menos primario— del patrón de actividades de las personas.

El documento se cierra con un capítulo de síntesis que incluye los principales hallazgos surgidos de la evidencia presentada y de su lectura desde una perspectiva de políticas públicas de tiempo y movilidad.

2. Abordaje conceptual

2.1. Abordaje general

9

Desde una mirada centrada en la equidad y el bienestar social, la observación de la movilidad de las personas se fundamenta en una razón: las personas deben poder llegar a los lugares donde desarrollan las actividades que les permiten vivir en sociedad y contar con niveles mínimos de integración social. Estas actividades pueden ser voluntarias u obligatorias y responden a las distintas necesidades y deseos que se intenta satisfacer en los lugares a los que se acude. Así, por ejemplo, una persona que se desplaza en la ciudad para ir a trabajar, generalmente lo hace hacia una localización y en un horario sobre el que tiene pocas posibilidades de elección. A la inversa, alguien que lo hace por esparcimiento generalmente responde a un deseo donde el lugar y el horario en que se realiza la actividad son elegidos por la propia persona bajo restricciones impuestas por, entre otras cosas, el primer tipo de actividades (Neutens, Schwanen y Witlox, 2011; Cresswell y Uteng, 2008).

En última instancia, lo relevante son las actividades que se realizan, esto es, las oportunidades y recursos desplegados en la ciudad que las personas pueden efectivamente aprovechar. En este sentido, las políticas de transporte y de tiempo apuntan a un conjunto de prerequisites o bienes intermedios que las personas deben movilizar a los efectos de obtener otros que constituyen el fin último del desplazamiento (Hernández, 2012a; Gutiérrez, 2009; Church, Frost y Sullivan, 2000).

Esto tiene dos implicaciones fundamentales. En primer lugar, que la movilidad y los desplazamientos se definen por las necesidades o deseos a atender. Estas características definen un campo óptimo para observar aspectos de desigualdad entre distintos grupos sociales, tanto en términos de las condiciones de desplazamiento como en la efectiva obtención de los bienes o servicios que se buscan. De alguna forma, observar la movilidad y los obstáculos que

se presentan a las personas es también observar su capacidad para acceder al empleo, a la salud, a la educación o al esparcimiento, entre muchas otras actividades (Ascher, 2005). En segundo lugar, el estudio de patrones de equidad —y desigualdad— en este campo debe tener en cuenta las diferentes estructuras de actividades de las personas y no detenerse simplemente en los desplazamientos.

El centro en las *actividades* es esencial a la hora de abordar la discusión sobre movilidad y género, incluso cuando esta toma como objeto central a los desplazamientos. Se debe tener presente que estos dependen de las estructuras de actividades y las afectan. Este énfasis va en línea con las nociones de autores que relacionan actividades específicas con la discusión sobre movilidad y género. Por ejemplo, Murray identifica un incremento en la movilidad que demanda el ejercicio de la maternidad —y los esfuerzos de coordinación y gerenciamiento de dicha movilidad—, al punto de convertirla en insostenible para algunas mujeres. En tal sentido, esta autora propone que la movilidad representa una restricción significativa en la vida de las madres, al tiempo que los géneros de rol representan a su vez barreras a la movilidad (Murray, 2008).

Las actividades que diversos grupos sociales llevan adelante definen la forma en que se mueven y los costos que deben asumir al hacerlo; a la inversa, esos costos y la forma en que se mueven definen sus chances de realizar determinadas actividades y, en ciertos extremos, la propia capacidad de moverse. Todo ello, a su vez, define aspectos de desigualdad y estratificación entre grupos según patrones diferenciales por género para indicadores que se estudian tradicionalmente (por ejemplo, modo de transporte, propósito desagregado o tiempo de viaje). Asimismo, dentro de la descripción de indicadores tradicionales es necesario incluir toda la variedad de viajes posibles que muestre su comportamiento por género. Se deben considerar ejes espaciales que trasciendan las matrices origen-destino hacia las centralidades y mostrar rasgos espaciales de los viajes que generalmente no son considerados tales, por ejemplo, los de alcance local. Esto implica prestar atención a viajes cuya distancia o tiempo de desplazamiento son bajos, ya que constituyen una porción importante de los minutos que las personas dedican a desplazarse cotidianamente. En ambos casos —conocer patrones espaciales de vecindad y tomar en consideración viajes *cortos*—, es la única manera de no limitarse a una visión parcial de la movilidad.

Esto, sin embargo, no es suficiente, ya que una mirada de género implica la construcción de indicadores específicos que den cuenta

de esa estructura de actividades diferencial en particular y de una estructura de género desigual en general. Este tipo de indicadores apuntan a las actividades relacionadas con el cuidado y la subsistencia del hogar y el cuidado de sus miembros. En la literatura se los identifica como la movilidad del cuidado (Sánchez de Madariaga, 2013; Zucchini, 2015) o de consumo dual, en tanto satisfacen necesidades que no se limitan a la persona que se desplaza sino que abarcan a algún otro miembro del hogar o a este en su conjunto (Alcaino, Domarchi y López Carrasco, 2009a; 2009b). Más allá de diferencias en las denominaciones y en cómo se formulan, estas apuntan básicamente al mismo conjunto de actividades, esto es, aquellas tradicionalmente clasificables como de trabajo no remunerado pero que necesitan de un desplazamiento fuera del hogar (por ejemplo, realizar compras o llevar a un niño a la escuela). En muchos casos, al no considerárselas como un único tipo de actividades, tienden a perder visibilidad en los patrones observados de movilidad; por ello, agruparlas como un propósito en sí mismo es parte de una necesaria operación conceptual y operativa para entender el clivaje de género (Sánchez de Madariaga, 2013).

11

Entre los indicadores específicos también se cuenta la consideración a una escala que trascienda los viajes individuales y haga referencia al conjunto de movimientos de las personas. Es igualmente relevante tomar los viajes como una unidad que conocer la forma en que estos viajes se combinan para una persona. Dos personas pueden haber realizado dos viajes idénticos entre su hogar y la centralidad histórica de la ciudad, pero si una de ellas lo hace en el marco de otros viajes anteriores o posteriores, sus condiciones de movilidad son distintas, de la misma manera que si lo hace en horario matutino o vespertino, en horario de punta o fuera de punta. Por esto es necesario observar patrones en las personas y no en los viajes, conocer la forma en que se suceden para una misma persona, la intensidad de los desplazamientos a lo largo del día o los motivos que tienden a concatenarlos.

Esta postura está íntimamente ligada a la noción de conciliación entre actividades y asume que el orden y la forma en que un hogar organiza las actividades cotidianas son tan importantes como las actividades y el tiempo que insumen. En efecto, los hogares no resuelven y planifican sus actividades de forma aislada, lo hacen en relación con una agenda que puede incluir más de una a lo largo del día. Estos arreglos presentan patrones que deben ser analizados. Cuando se trata de la movilidad, esta postura llama la atención a considerar

itinerarios y no solamente viajes. Esto permitirá describir patrones espaciotemporales con implicaciones en materia de obstáculos para acceder a las oportunidades y recursos urbanos. Más aún, es muy probable que permita develar desigualdades entre géneros que desde una mirada aislada serían invisibles.

En términos conceptuales, considerar la secuenciación de viajes a partir del estudio de itinerarios alude a una noción que la geografía del tiempo acuñó hace ya varios años. Tiene que ver con un paradigma que distingue entre una *serie* de elementos agregados respecto a un *grupo* de elementos. La serie es un conjunto de elementos unidos aunque más no sea de forma circunstancial, mientras que el grupo se define por hacerlo recurrentemente y con un conjunto de rasgos y reglas que son en última instancia las que lo definen como tal (Ellegard, 1999, en alusión a Sartre). Ellegard (1999) refiere a esta noción para distinguir entre el análisis agregado del uso del tiempo que no diferencia lógicas de concatenación, rutina o estructura, por un lado, del tiempo real que justamente es aquel que sí lo tiene en cuenta. Desde el punto de vista de la movilidad, esto implicará analizar los *viajes concatenados* (o *chain trips* en inglés) que reconocen una estructura general a partir del estudio de viajes precedentes y posteriores.

Generalmente, cuando se analizan los viajes concatenados se buscan determinadas categorías de interés para la discusión. En el caso de género, uno de estas es indudablemente aquella que intercala viajes de cuidado entre viajes con destino de trabajo. Estos, así como otros posibles itinerarios, ponen de relieve varios de los costos de conciliación entre trabajo remunerado y no remunerado, y constituyen un eje analítico central para estudiar estructuras de desigualdad por género (Currie y Delbosc, 2011; Lee, Hickman y Washington, 2007; McGuckin y Murakami, 1995; Verma, 2013; Hernández, 2012b).

Queda de manifiesto la necesidad de abordar la movilidad de las personas y analizarlas desde una perspectiva de género. Para ello, se ha destacado como caminos posibles la identificación de patrones diferenciales, el análisis de indicadores específicos relacionados con la movilidad del cuidado y la construcción de datos tomando a la persona y no los viajes como unidad de análisis para complementar los perfiles antes mencionados. Estos caminos tienen la función última de revelar fenómenos existentes pero poco advertidos en general. En efecto, esta perspectiva no ha sido evidente, ni en relación con las herramientas de recolección y aná-

lisis de la información ni para la planificación de los sistemas de transporte.

Históricamente, esta área de política pública ha estado orientada a resolver los problemas de los viajes *productivos* de carácter pendular, aquellos que comienzan en el hogar rumbo al trabajo en la hora punta de la mañana y finalizan con el retorno en la hora punta de la tarde. Uno de los exponentes claros de este fenómeno ha sido una de las categorizaciones utilizadas tradicionalmente para la caracterización de los viajes, que los clasificaban —con distintas variaciones— aquellos basados en el hogar con destino *trabajo*, o con destino *no trabajo*, y los que no se basan en el hogar. Resulta claro que estas categorías esconden realidades específicas que no son atendidas de ninguna forma y que presentan sesgos claros en materia de género si se tienen en cuenta las estructuras de actividades antes mencionadas.

13

Esta mirada parcial permea todos los procesos relacionados con la planificación de la política, desde el diseño de las herramientas de recolección de datos, pasando por el análisis de los resultados, los procesos de modelización y el estudio de alternativas dirigidas a un número reducido de grupos de interés. En el caso de la modelización, una de las grandes limitaciones tenía que ver con el desarrollo tecnológico y la capacidad de modelización desde el punto de vista del agente (micromodelización). En la actualidad se registran avances en tal sentido. De todas maneras, es necesario adoptar un nuevo paradigma que dé cuenta de diversas situaciones desde el punto de vista espacial y temporal que la política pública debería abordar. Y no solo la política de transporte, que reduce la discusión a la movilidad por medios motorizados, sino toda la política de movilidad, que debe tener en cuenta a todos los actores que se desplazan por la ciudad, comenzando por los peatones y los ciclistas, con quienes debería ser amigable cualquier ciudad que se precie de buscar la calidad de vida de sus ciudadanos.

Este documento pretende poner de relieve una mirada compleja acerca de la movilidad, que trascienda la noción homogeneizante y pendular con que tradicionalmente se ha abordado. Su objetivo, pues, es explorar los patrones de movilidad observada, tanto en términos generales de indicadores tradicionales como de indicadores específicos para la discusión de género, en particular, de la movilidad del cuidado. Asimismo, busca identificar patrones de movilidad asociados a las personas, a partir de la categorización del conjunto de sus viajes cotidianos.

Los resultados contribuirán a la discusión más general sobre género —cuya acumulación internacional y en el país es sólida—, que ha tenido históricamente al *tiempo* en un lugar central a la hora de informar el debate más general sobre igualdad de género relacionada a la división sexual del trabajo y a la socialización de los cuidados en el marco de la llamada *crisis del cuidado* (véase, por ejemplo: CEPAL, 2009). Los resultados del trabajo permitirán analizar tiempos que antes aparecían agregados pero que ahora se podrán observar de forma detallada o, a la inversa, tiempos que al considerarse de forma fragmentada ocultaban la relevancia de determinadas categorías de movilidad. Asimismo, se identificarán patrones de conducta espaciotemporales que pueden constituir obstáculos o ser facilitadores de la meta de equidad de género.

2.2. Antecedentes

En el país y en la región existen profusos antecedentes sobre la discusión de igualdad de género, en general, y sobre la conciliación entre trabajo remunerado y no remunerado, en particular. En líneas muy generales, y sin aspiración de exhaustividad, se podría afirmar que esta discusión ha estado centrada en el uso del tiempo y sus efectos sobre las oportunidades de las mujeres. Estos antecedentes dan cuenta del punto de partida estructural para este documento, que define lo que se mencionó más arriba como la estructura de actividades. No obstante, existen muy escasos antecedentes que se centran en la movilidad cotidiana de hombres y mujeres, lo que implica una visión dinámica que incorpore el espacio y la ciudad a la discusión de tiempo. En este caso, el centro está puesto en la movilidad observada, los desplazamientos efectivamente realizados por las personas, lo que permite entender dimensiones adicionales a las del uso del tiempo, tanto en la asignación de tiempo a actividades como en las condiciones de uso de ese tiempo. Más aun, si se tiene en cuenta que durante ese tiempo es poco factible la realización de actividades simultáneas, se lo podría considerar tiempo no deseable que debería ser minimizado.

Antes de seguir adelante es importante aclarar que en este documento no se abordará una de las dimensiones, que ha sido muy relevante en la discusión de transporte y género, que se centra en menor medida en los desplazamientos propiamente tales y pone el foco en las situaciones de acoso que sufren las mujeres cuando utilizan el sistema.

En el ámbito internacional es posible encontrar una acumulación considerable en la materia de este trabajo, y que ha ido en aumento con el correr de los años. Ello incluye una producción creciente en el ámbito académico pero también institucional, como parte de la agenda de organismos nacionales e internacionales. Entre esta literatura es posible identificar estudios relacionados con los patrones diferenciales de viaje entre hombres y mujeres, así como otros que incorporan una mirada que profundiza en la dimensión espacio-temporal (Lecompte, 2016; Zucchini, 2015; Sánchez de Madariaga, 2013; Scheiner y Holz-Rau, 2012; McQuoid y Dijst, 2012; Turner, 2012; McQuaid y Chen, 2012; Li et al., 2012; Grieco y McQuaid, 2012; Uteng, 2011; Transportation Research Board, 2005 y 2010; Tanzarn, 2008; Srinivasan, 2008; Hamilton et al., 2005; Turner y Grieco, 1998; Bernard et al., 1996).

Un escenario similar es advertible en la región, donde esta discusión comienza a ganar un espacio más protagónico. Buena parte de esta literatura construye sobre cimientos generados en países industrializados e intenta adaptar la discusión al contexto local (véanse, por ejemplo: Íñiguez-Rueda y Pessoa de Oliveira, 2017; Rico y Segovia, 2017; Jirón, 2017; Caballero, 2013; Almeida Lobo, 2010; Alcaíno, Domarchi y López Carrasco, 2009a; Jirón, 2007).

En Uruguay, los antecedentes son más puntuales y tienen a PNUD Uruguay como una de las organizaciones protagonistas. Dos de ellos son de carácter más general; uno se relaciona con una discusión más abstracta acerca de la interacción entre el transporte y el cuidado (Rossel y Hernández, 2011), y el otro, en cambio, incluye evidencia empírica a partir de un estudio cualitativo exploratorio acerca de los constreñimientos espaciotemporales que enfrentan los hogares para cumplir determinados trámites emblemáticos asociados a la salud de niños pequeños (Hernández y Rossel, 2013). En ambos casos, el desplazamiento es parte de los costos identificados y forma parte de uno de los elementos centrales para la discusión, que es complementada por las características de los servicios a los que se pretende acceder.

Existe un antecedente directo del presente estudio (Hernández, 2012b), cuyo centro no fue el estudio de género sino que este formó parte de una de las dimensiones de equidad, en el marco de un documento que tenía como objetivo la generación de indicadores cuantitativos sobre movilidad, desarrollo humano y equidad utilizando varias fuentes de información, entre las cuales se encontraba la encuesta de movilidad del año 2009. En esa ocasión se calcularon

varios indicadores comparando el perfil de la movilidad de hombres y mujeres y el tiempo que ambos dedicaban a los desplazamientos con motivo de cuidado. Uno de los aportes más importantes de ese documento fue justamente la re categorización de propósitos de viajes en una categoría de cuidado (*orientados al hogar*) lo que permitió un análisis global de este tipo de movilidad.

Capitalizar una acumulación sistemática en la reflexión sobre políticas de transporte público, tiempo y movilidad en relación con el desarrollo humano y la equidad de género resulta un paso natural si se tiene en cuenta que PNUD Uruguay participó en el grupo de trabajo que comandó la realización de la Encuesta de Movilidad del Área Metropolitana de Montevideo 2016 (EMAMM 2016). A lo largo de las discusiones de dicho grupo se buscó incorporar elementos sensibles al género que luego pudieran ser analizados, lo que tiene lugar en este documento. El grupo de trabajo estuvo conformado por las intendencias del área metropolitana (Montevideo, Canelones y San José), el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, la Universidad de la República y el Banco de Desarrollo de América Latina (CAF), que fue el financiador del proyecto.

3. Movilidad observada y género

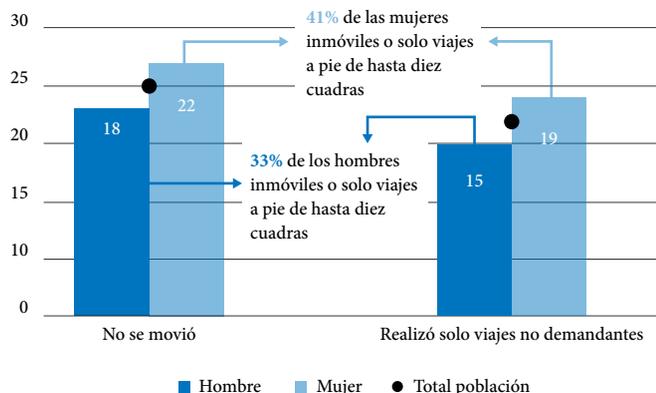
3.1. Inmovilidad y movilidad territorialmente acotada o no demandante

Uno de los primeros rasgos que deben ser considerados para analizar la movilidad de las personas es precisamente la ausencia de movilidad, esto es, cuando una persona declara que no realizó viaje alguno en el período de referencia de una encuesta de movilidad. Generalmente estas personas permanecieron en sus hogares durante todo el día. En las encuestas como la EMAMM se registró todo tipo de viajes sin tener un umbral mínimo, por lo que si una persona realizaba una diligencia que le requería caminar tres cuadras de ida y tres de vuelta, ella no se consideraba inmóvil. Asimismo, esto último abre una distinción que también resulta útil a la hora de describir este aspecto básico de la movilidad que es el conjunto de personas cuyos desplazamientos están circunscriptos al territorio cercano. En términos concretos, se trata de las personas cuyos viajes fueron en su totalidad a pie y no superaron las diez cuadras de distancia.¹

Ambas categorías son relevantes para conocer los patrones de movilidad de las personas. Se trata de un fenómeno cuya interpretación no siempre es unívoca, en tanto alguien que no realizó viaje alguno no necesariamente se trata de un individuo excluido de las actividades urbanas. Las diversas lecturas de la inmovilidad están presentes cuando se la analiza a la luz del género. De todas formas, la ausencia de desplazamientos o un patrón anclado territorialmente es en sí mismo un dato relevante.

¹ En este documento, este tipo de desplazamientos son nombrados como *no demandantes, territorialmente cercanos* o como *viaje a pie (o caminata) corto*. En términos estrictos, esta última es la categoría específica de viajes, aquellas caminatas que no superan las diez cuadras. No obstante, en términos conceptuales se trata de desplazamientos que no demandan energía ajena a la personal ni espacio más allá del territorio cercano al que se adscribe la actividad desarrollada.

GRÁFICO 1.
Inmovilidad y movilidad no demandante por sexo. En porcentajes



18

Fuente: Elaboración propia basada en la EMAMM 2016.

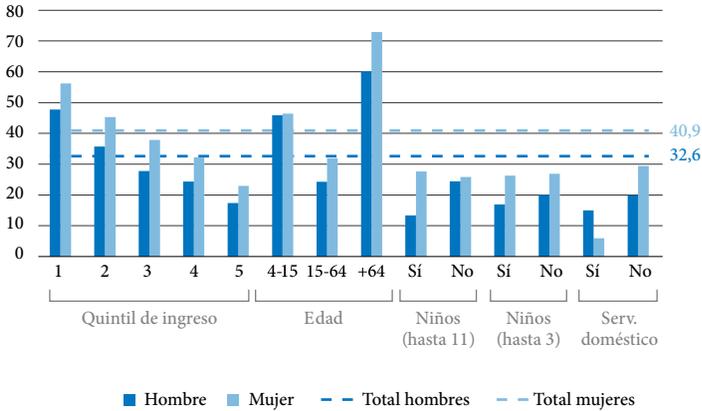
El gráfico 1 presenta el porcentaje de hombres y de mujeres que se encuentran dentro de estas categorías. En ambas, la presencia de este fenómeno es mayor en términos proporcionales entre las mujeres que entre los hombres. Si se suman las dos categorías, es posible observar que cuatro de cada diez mujeres (41%) son inmóviles o se mueven en el entorno cercano, al tiempo que entre los hombres esta cifra disminuye a tres de cada diez (33%).

La observación en detalle del diferencial de inmovilidad sumado a la movilidad cercana territorialmente (gráfico 2) muestra que al controlar por nivel socioeconómico se mantienen los mayores niveles de esta condición entre mujeres, en comparación con los hombres. Algo similar sucede con los distintos grupos etarios, con excepción de los niños y niñas más pequeños, cuya proporción de inmóviles y móviles cercanos es muy similar. Este dato es esperable y una posible explicación radica en la no adopción a esa altura de la vida de roles sesgados por género en su asignación.

Vale la pena destacar dos grupos específicos. El primero es el de los hogares en los que no hay niños menores de 12 años. En ellos, el porcentaje de inmovilidad y movilidad cercana es similar entre hombres y mujeres, con un aumento de dicha proporción entre hombres. No surge para este dato una explicación intuitiva de forma inmediata. El otro grupo que modifica sustancialmente la presencia del fenómeno descrito por sexo es aquel cuyos hoga-

GRÁFICO 2.

Inmovilidad (incluye movilidad no demandante) por género según indicadores sociodemográficos. En porcentajes



Nota: Para los grupos de tenencia de niños y disponibilidad de servicio doméstico la cifra se calcula sobre personas de 25 a 49 años. Por esto, para hombres y mujeres los porcentajes son inferiores al promedio.

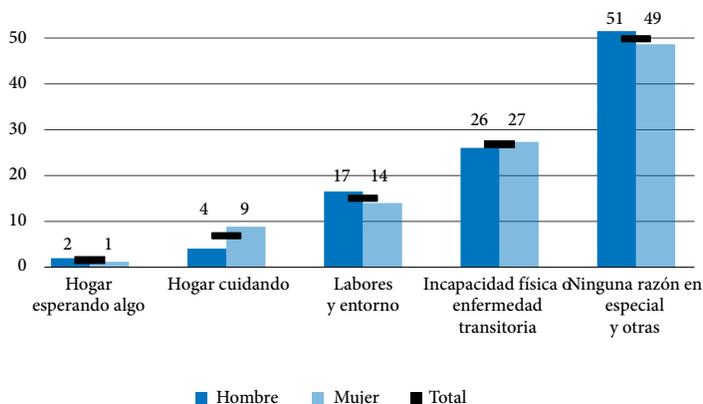
Fuente: Elaboración propia basada en la EMAMM 2016.

res cuentan con servicio doméstico. Cuando esto es así, las mujeres presentan mayores niveles de movilidad demandante que los hombres, en un grupo específico que presenta los mayores niveles de algún viaje demandante. En aquellos hogares que no cuentan con servicio doméstico, si bien aumenta de forma relevante el porcentaje de inmovilidad y movilidad territorialmente cercana, el patrón vuelve a ser el de la mayoría de los grupos. En este caso es algo más claro que se trata de hogares en los que la mujer trabaja y tiene capacidad para contratar servicios de cuidado en el mercado.

Más allá de la certidumbre con que se puedan explicar estos resultados, lo destacable aquí es que, al igual que al estudiar los patrones de desplazamientos de mujeres y hombres, los patrones de no desplazamientos también se asocian a la demanda de viajes generada por el hecho de ser activo o no, la edad y otras variables asociadas a la organización de los cuidados dentro del hogar. Dicho de otra forma, la estructura de actividades es producto de aspectos más estructurales pautados por una división sexual del trabajo poco equitativa y la aún escasa corresponsabilidad social de dichos cuidados.

GRÁFICO 3.

Motivo de la no realización de ningún viaje, por sexo. En porcentajes



Nota: La categoría *laborales y entorno* agrupa las respuestas: vacaciones, licencias, razones gremiales; trabaja en la casa; clima adverso y huelga de transporte.

Fuente: Elaboración propia basada en la EMAMM 2016.

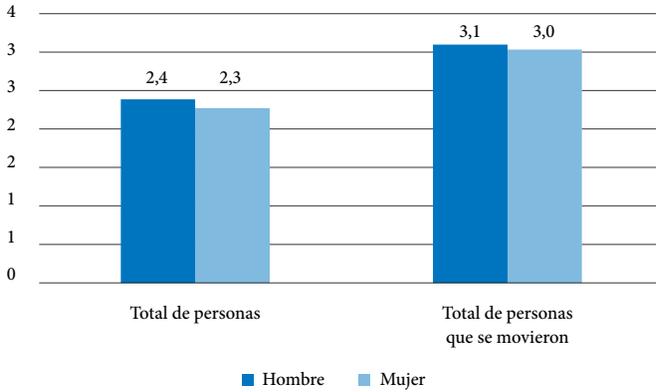
Por todo esto es muy valiosa además la descripción de las razones declaradas por las entrevistadas para no haber realizado desplazamientos en el día de referencia de la encuesta. Esta información se presenta en el gráfico 3.

Como se comentó, la interpretación de la inmovilidad no es unívoca y puede responder a diversas razones. Una de las más claras tiene que ver con la no realización de actividades, lo que supone falta de participación y de aprovechamiento de determinados tipos de recursos en la ciudad. Las causas de esta situación pueden ser de diverso tipo, incluyendo obstáculos físicos derivados de alguna discapacidad o edad avanzada, la necesidad de permanecer en el hogar o la ocurrencia de hechos puntuales en el día de referencia de la encuesta. Por eso, los diferenciales de inmovilidad y movilidad cercana por género pueden referir a una mayor existencia de mujeres mayores, pero también al patrón de actividades que registra menos viajes laborales entre las mujeres y, como se verá más adelante, una participación mayor en viajes a pie de hasta diez cuadras podría responder a la realización de compras del hogar por mujeres.

Una forma de aproximación a este fenómeno es la consulta de los motivos por los cuales la persona no realizó ningún desplazamiento el día anterior. Si bien se trata de una proporción muy baja,

GRÁFICO 4.

Tasa de viajes por persona, por sexo. En cantidad promedio de viajes



21

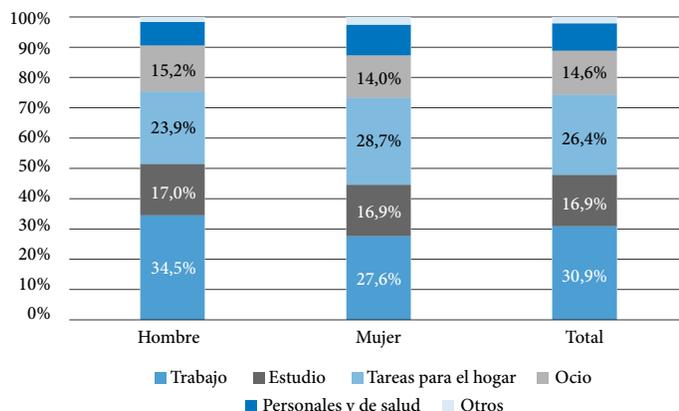
Nota: En la serie «Total de personas», quienes no realizaron viaje alguno cuentan como 0 para el cálculo de la media aritmética.

Fuente: Elaboración propia basada en la EMAMM 2016.

la categoría *se quedó en el hogar porque tenía que cuidar a otra persona* es la única que revela diferencias significativas entre hombres y mujeres. Este resultado va en la misma dirección del argumento de que la organización de los cuidados en el hogar juegan un rol muy relevante a la hora de determinar los niveles de inmovilidad de hombres y mujeres. De todas maneras, esto se registra en un marco de acentuada incertidumbre sobre el porqué de este fenómeno, que también se resume en el hecho de que la mitad de los individuos no mencionan razón especial alguna.

Finalmente, para cerrar este punto sobre la movilidad básica restaría conocer la generación de viajes por sexo, lo que se conoce a través de las tasas de viaje por persona. De la encuesta se desprende que el 52% de los viajes son realizados por mujeres y 48% por hombres; la cantidad de viajes promedio que realiza cada uno es relativamente similar. En efecto, las tasas de viaje (gráfico 4) presentan pequeñas variaciones de una décima de viaje a favor de los hombres. Esto significa que, como punto de partida, hombres y mujeres aparecen con una estructura de demanda por viajes relativamente similar —algo mayor para hombres— lo que llama a observar cómo se comporta ese conjunto de viajes y si es posible encontrar un patrón diferencial entre sexos. Esta tarea comienza en la próxima sección.

GRÁFICO 5.
Propósito del viaje por sexo (excluyendo viajes al hogar).
En porcentajes



Fuente: Elaboración propia basada en la EMAMM 2016.

3.2. Patrones de viaje

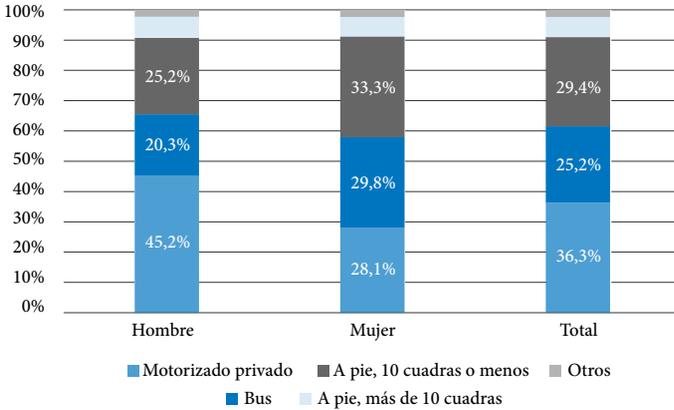
En esta sección se presentan aspectos básicos de la movilidad observada que describen patrones detrás del conjunto de desplazamientos realizados por hombres y mujeres en la ciudad. Concretamente, se analizan los propósitos de los viajes —o las actividades que se realizan—, los medios de transporte que se utilizan para llegar a dichas actividades y los tiempos de desplazamiento insu- midos. Estas variables están asociadas entre sí y son relativamente interdependientes.

La primera pregunta a contestar es sobre el propósito de los desplazamientos que se realizaron. Esto es, en definitiva, la actividad que se va a desarrollar en el lugar de destino y la motivación última de dicho desplazamiento. La primera constatación observable en el gráfico 5 es que las mujeres presentan un mayor porcentaje de viajes cuyo propósito es movilidad del cuidado² (28,7% contra

2 La categoría *tareas para el hogar* agrega los propósitos originales de: compras para el hogar, dejar/recoger a niños en la escuela, dejar/recoger a alguien y acompañar a alguien. A lo largo del documento esta categoría será nombrada indistintamente como *movilidad del cuidado*, *viajes domésticos*, *con orientación al hogar* o *domésticos*.

GRÁFICO 6.

Modo principal del viaje por sexo. En porcentajes



Fuente: Elaboración propia basada en la EMAMM 2016.

23,9%) al tiempo que, a la inversa, los hombres presentan un porcentaje algo mayor de viajes al trabajo (34,5% contra 27,6%). Este es el mismo patrón identificado en el año 2009, que presentaba una estructura similar de viajes, con un componente de mayor orientación al trabajo en el caso de los hombres y a las tareas para el hogar en el caso de las mujeres. Vale destacar que estas diferencias no son de gran magnitud pero marcan un patrón que al ser complementado con información relacionada a las estructuras de movilidad refuerza la existencia de un diferencial por sexo.

Una vez que se abordó la necesidad o deseo que motivó el desplazamiento, la siguiente pregunta tiene que ver con el medio de transporte utilizado para llevarlo a cabo (gráfico 6). Una vez más, es posible encontrar dos perfiles diferenciados entre hombres y mujeres. Los primeros presentan un porcentaje más elevado de viajes en medios motorizados privados (auto y moto), al tiempo que las mujeres presentan una estructura que se asemeja a tercios entre la movilidad privada, el autobús y las caminatas de hasta diez cuadras. En estas últimas dos opciones, las mujeres presentan porcentajes moderadamente mayores que los hombres pero, en el caso del transporte privado, los hombres lo utilizan en casi la mitad de sus viajes (45,2%) y las mujeres lo hacen en menos de una tercera parte de estos (28,1%).

Teniendo en cuenta las cifras arriba analizadas, es posible identificar un perfil masculino más sesgado hacia los viajes por traba-

jo y la motorización privada. En el caso de las mujeres, existe una sobrerrepresentación de los viajes orientados a tareas del hogar, al tiempo que presentan una estructura mucho más variada en cuanto a los medios de transporte que utilizan para sus viajes. Estos datos dejan entrever estabilidad respecto a la información de la encuesta de movilidad del año 2009, con una excepción, que es que en dicha ocasión las mujeres presentaban un porcentaje algo mayor de viajes por estudio (Hernández, 2012*b*).

El cuadro 1 combina modo y propósito al presentar el reparto modal para cada uno de los propósitos para hombres y mujeres. Para la distinción de la información por sexo se utilizan las diferencias entre el porcentaje correspondiente al grupo y el de la población total. Así, cuando el valor es negativo, ello indica que la categoría está subrepresentada en la estructura de dicho grupo.

Para los tres propósitos que reúnen las mayores cantidades de viajes (trabajo, estudio y tareas para el hogar) es posible identificar distintos perfiles de viaje entre la población en general. Así, ocho de cada diez viajes al trabajo son motorizados y, entre estos, los viajes en auto o moto (45,3%) tienen mayor preponderancia que los de transporte público (36,1%). En el caso de los viajes por estudio, si bien la mitad de estos se realizan en transporte privado o autobús, más de una tercera parte consisten en caminatas de hasta diez cuadras. Asimismo, dentro de los viajes motorizados, la proporción mayor se realizan en transporte público. De hecho, los viajes no demandantes (33,8%) y el transporte público (32,8%) son los dos principales medios para realizar este tipo de viajes. Finalmente, la movilidad del cuidado presenta una estructura con dos modos claramente predominantes: las caminatas cortas (44,5%) y los viajes en transporte privado (40,9%). Esta estructura bimodal tan marcada sugiere que buena parte de estos viajes generalmente requieren distancias cortas o, cuando no, activan la utilización de recursos de movilidad privada. Es de destacar que en este tipo de viajes la participación del transporte público —menos de uno de cada diez— es baja.

Se observa un claro patrón que diferencia mujeres y hombres: estos se encuentran proporcionalmente sobrerrepresentados en prácticamente todos los viajes en transporte privado, con independencia del propósito. A la inversa, las mujeres sistemáticamente presentan porcentajes mayores de viajes en transporte público. Las cifras con diferencias más significativas se encuentran en los viajes al trabajo, donde la suma de las diferencias en un sentido y el otro para hombres y mujeres hace que la utilización de estos

CUADRO 1.

Propósito de los viajes por modo, según sexo. En porcentajes y diferencia absoluta de porcentaje respecto al total para cada sexo

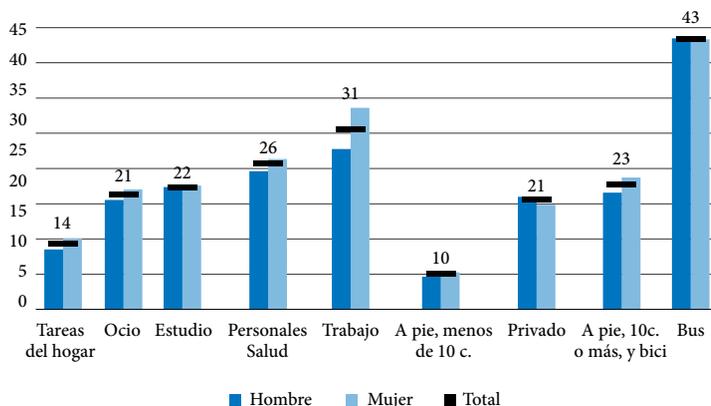
	Trabajo	Estudio	Tareas hogar	Pers. y salud	Ocio	Otros	Total
Motorizado privado	45,3%	20,9%	40,9%	32,7%	38,8%	39,6%	36,3%
Autobús	36,1%	32,8%	8,4%	35,9%	18,9%	18,0%	25,2%
A pie 10 cuadras o menos	11,4%	33,8%	44,5%	22,0%	33,0%	36,8%	29,4%
A pie más de 10 cuadras y bicicleta	5,6%	8,6%	5,4%	5,8%	7,6%	4,0%	6,7%
Otros	1,5%	4,0%	0,8%	3,5%	1,7%	1,5%	2,3%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Hombres (Diferencia% hombres - % total)							
Motorizado privado	11,9%	1,2%	11,9%	9,0%	6,3%	3,9%	8,9%
Autobús	-11,5%	-3,2%	-2,4%	-6,7%	-4,5%	4,7%	-5,0%
A pie 10 cuadras o menos	-1,4%	2,1%	-8,3%	-3,4%	-2,1%	-9,4%	-4,2%
A pie más de 10 cuadras y bicicleta	0,9%	-0,2%	-1,4%	0,1%	1,5%	1,0%	0,3%
Otros	0,1%	0,1%	0,2%	1,0%	-1,2%	-0,2%	-0,1%
Mujeres (Diferencia % mujeres - % total)							
Motorizado privado	-13,5%	-1,3%	-9,0%	-6,3%	-6,2%	-2,3%	-8,2%
Autobús	13,1%	3,0%	1,8%	4,7%	4,6%	-2,7%	4,6%
A pie 10 cuadras o menos	1,6%	-1,8%	6,3%	2,4%	1,9%	5,4%	3,9%
A pie más de 10 cuadras y bicicleta	-1,1%	0,2%	1,0%	-0,1%	-1,5%	-0,6%	-0,3%
Otros	-0,1%	0,0%	-0,1%	-0,7%	1,2%	0,1%	0,1%

Fuente: Elaboración propia basada en la EMAMM 2016.

medios para ir a trabajar sea sustantivamente menor entre hombres que entre mujeres. Diferencias similares, aunque algo menores, pueden encontrarse en la movilidad del cuidado. Los hombres realizan un porcentaje mayor de viajes de este tipo en auto,

GRÁFICO 7.

Tiempos promedio de viaje por propósito y modo según sexo. En minutos

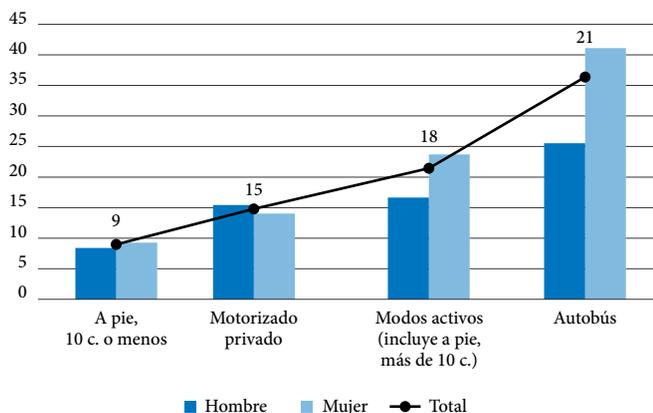


Nota: Se excluyen los viajes de 120 minutos y más.

Fuente: Elaboración propia basada en la EMAMM 2016.

GRÁFICO 8.

Tiempos promedio de viaje por modo para viajes con propósito tareas del hogar. En minutos



NOTA: se excluyen viajes de 120 minutos y más.

Fuente: Elaboración propia basada en la EMAMM 2016.

al tiempo a que las mujeres les sucede lo mismo en relación con los viajes en transporte público y a pie cortos. Teniendo en cuenta lo mencionado más arriba sobre la baja prevalencia de viajes en

transporte público, probablemente debido a la necesidad de contar con determinados niveles de comodidad para hacerlos cuando no son espacialmente cercanos, es relevante marcar que el porcentaje de viajes en autobús orientados al hogar entre las mujeres dobla al de los hombres.

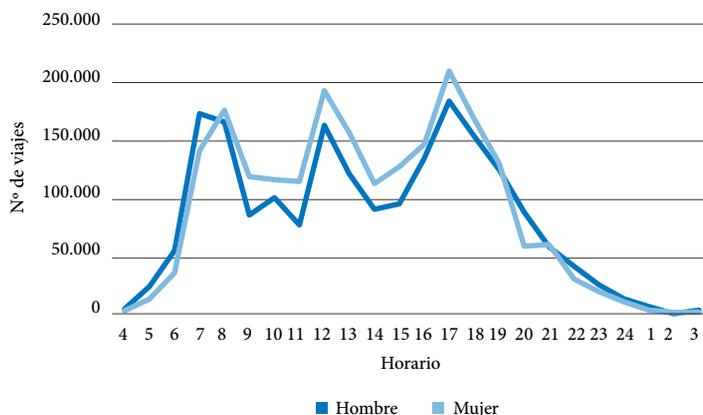
En promedio, los tiempos de viaje de las mujeres son un minuto más largos que los de los hombres (24 y 23 minutos, respectivamente). En buena medida estas cifras surgen de una serie de *compensaciones* relacionadas con la estructura modal de cada grupo. Mientras que los hombres presentan mayor cantidad de viajes en opciones motorizadas (de menor duración), las mujeres hacen lo propio en la categoría caminatas de hasta diez cuadras. Al igual que al estudiar la estructura modal por propósito, un análisis que incorpore la dimensión de género requiere hacer el mismo ejercicio con los tiempos de viaje para identificar patrones diferenciales.

En el gráfico 7 se presentan los tiempos de viaje según el propósito del viaje y el medio de transporte utilizado. De allí se desprende que el subconjunto con mayores diferencias es el de viajes al trabajo, cuya duración promedio para las mujeres es de casi seis minutos más que para los viajes masculinos. Esto responde probablemente a la estructura modal de los viajes laborales mencionada más arriba, con una incidencia muy relevante de viajes motorizados. Asimismo, los viajes al trabajo son los que insumen mayores tiempos dentro de la movilidad urbana, lo que explica además que las brechas sean mayores en términos absolutos.

Si se realiza el mismo ejercicio pero esta vez limitado a la movilidad del cuidado, la aparente estabilidad por modos no se mantiene. Cuando se trata de viajes orientados al hogar, existen diferenciales mayores entre hombres y mujeres en los modos de transporte más demandantes en materia de tiempo: las caminatas largas y el autobús. Es necesario tener en cuenta, una vez más, que estas categorías concentran una porción minoritaria de este tipo de viajes. Sin embargo, también es cierto que constituyen un nicho de movilidad altamente demandante que parece infligir costos diferenciales a las mujeres a cargo. En el modo más relevante de este tipo de viajes —a pie, cortos— las mujeres demoran algo más que los hombres, al tiempo que los viajes realizados por hombres en auto son algo más largos que los de las mujeres. Esto, en un marco en que no aparecen diferencias significativas.

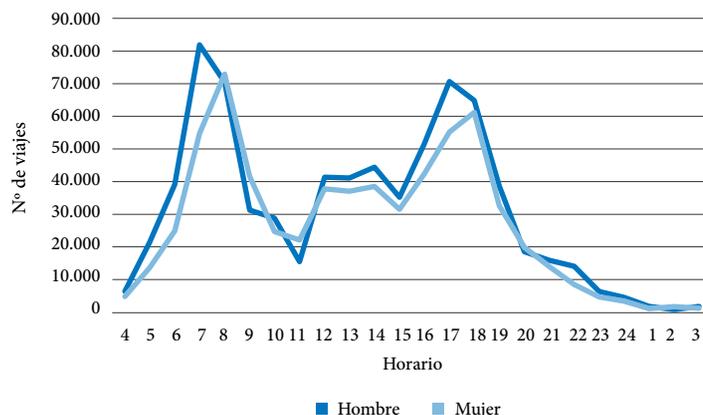
Para finalizar la descripción de la movilidad observada por sexo, resulta interesante observar los patrones temporales a partir

GRÁFICO 9.
Hora de inicio de los viajes por sexo. En cantidad absoluta de viajes



Fuente: Elaboración propia basada en la EMAMM 2016.

GRÁFICO 10.
Hora de inicio de los viajes por sexo para viajes hacia o desde el trabajo. En cantidad absoluta de viajes

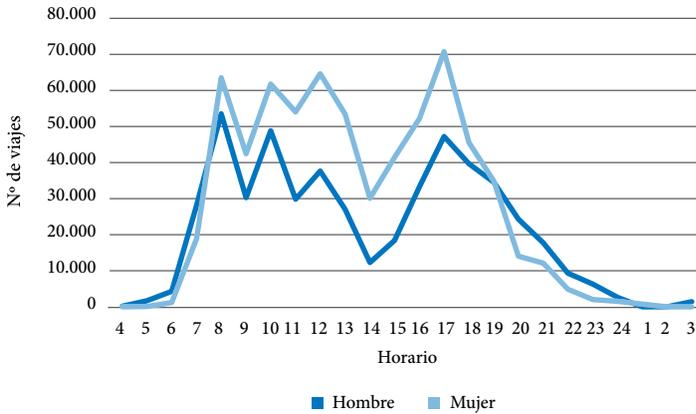


Fuente: Elaboración propia basada en la EMAMM 2016.

de las horas en que se generan mayor cantidad de viajes en uno y otro grupo. El gráfico 9 ilustra la cantidad absoluta de viajes en cada hora en que este se inició. Se advierte en el universo de viajes una estructura similar para ambos sexos, con tres picos horarios: uno al comienzo de la mañana, otro al mediodía y otro en la tarde.

GRÁFICO 11.

Hora de inicio de los viajes por sexo para viajes hacia o desde tareas para el hogar. En cantidad absoluta de viajes



Fuente: Elaboración propia basada en la EMAMM 2016.

Las diferencias radican en que la punta mañana masculina se ubica una hora más temprano que la femenina y constituye el único momento del día en que es mayor la cantidad de viajes generados por hombres. A partir de la hora 8 se registran patrones similares, aunque las mujeres generan más viajes que los hombres.

Se advierten algunas peculiaridades en dos actividades específicas como el trabajo y las actividades orientadas al hogar (gráfico 10 y gráfico 11). En relación con los viajes al trabajo (hacia o desde), los perfiles son muy similares entre hombres y mujeres, aunque es mayor la generación de viajes por parte de hombres. Asimismo, al igual que en el caso del análisis de todos los viajes, los hombres presentan una punta mañana sobre las 7 horas, al tiempo que las mujeres hacen lo propio a las 8. No se advierte un pico al mediodía, aunque a las 11 hay más viajes al trabajo de mujeres que de hombres. En ambos casos, las 17 y las 18 horas constituyen la punta tarde para los viajes laborales, con una mayor cantidad absoluta de viajes de hombres en ambos casos.

Al concentrar el análisis en los viajes para tareas del hogar (hacia o desde) resulta mucho menos advertible un patrón de viajes. Con excepción de la media tarde (en torno a las 14 horas), cuando se registra un descenso marcado de generación de viajes, el resto del día parece presentar un nivel de generación relativamente estable entre las 9 y las 17 horas, con la mencionada pausa entre las 13 y las 15 horas, pero con descensos menos marcados. Esto podría responder a

la variedad de actividades que conforma la movilidad del cuidado y que se extiende de forma más pareja a lo largo del día. En términos de sexos, resulta claro que prácticamente en la totalidad del día las mujeres inician más viajes de este tipo que los hombres. A su vez, estos últimos presentan un patrón más irregular y generan algo más de viajes a partir de las 20 horas.

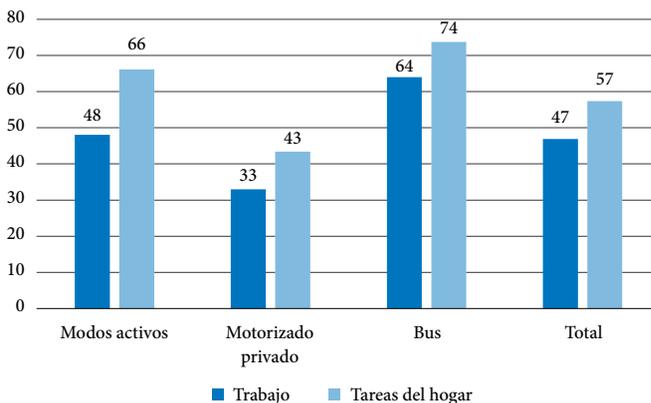
4. Contribución a la movilidad del cuidado y recursos de movilidad

Hasta aquí se ha perfilado la movilidad de hombres y mujeres a través de la descripción de variables básicas tales como propósito, medio de transporte o tiempo de viaje. A partir de la construcción de esos perfiles fue posible constatar, entre otras cosas, que las mujeres viajan más en autobús, las tareas del hogar representan una proporción mayor de sus viajes y estos les insumen algo más de tiempo. Este capítulo presenta información que intenta capturar lógicas de contribución más que de comportamiento diferencial por sexo. Para ello se aporta la contribución femenina en términos de cantidad de viajes y como porcentaje de los minutos destinados a desplazamientos relacionados con estas actividades. Posteriormente se repasará un conjunto de variables que permiten una aproximación a la forma en que se utilizan —o no— los recursos privados de movilidad.

El gráfico 12 presenta los porcentajes de viajes orientados a tareas del hogar o por trabajo realizados por hombres y por mujeres. Algo más de la mitad del total de viajes domésticos (57%) son realizados

GRÁFICO 12.

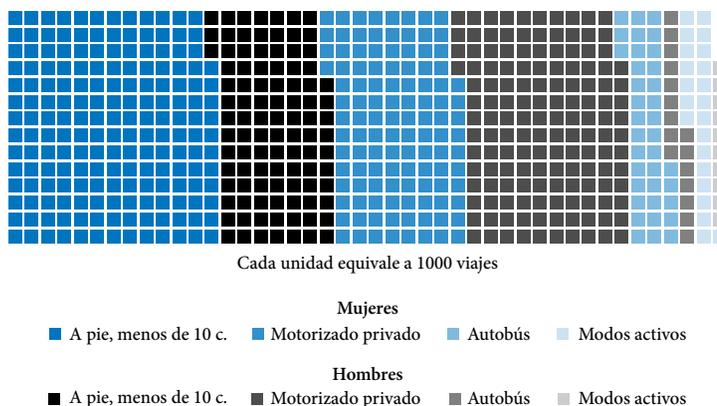
Contribución femenina a los viajes por trabajo y orientados al hogar por modo (personas de 18 o más años). En porcentajes



Fuente: Elaboración propia basada en la EMAMM 2016.

GRÁFICO 13.

Viajes relacionados a tareas del hogar, por sexo y modo sobre el total de estos viajes (personas de 18 o más años)



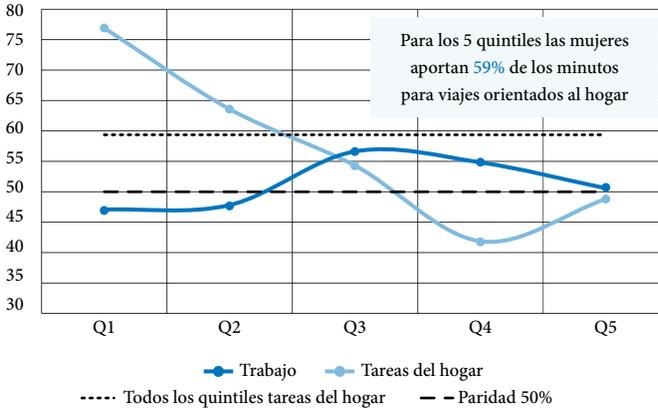
Fuente: Elaboración propia basada en la EMAMM 2016.

por mujeres, lo que implica una carga mayor en términos de los desplazamientos necesarios para realizar estas actividades de cuidado fuera del hogar. Esta carga depende en buena medida del modo en que el desplazamiento tiene lugar. Las mujeres realizan menos de la mitad (43%) de los viajes en medios motorizados privados asociados a actividades orientadas a la subsistencia del hogar. Es importante recordar que el motorizado privado es uno de los más relevantes para este tipo de viajes. No obstante ello, cuando se analiza el otro modo relevante —los viajes activos— la paridad con mayor aporte masculino desaparece, en tanto dos de cada tres de estos viajes son realizados por mujeres. En el caso de los viajes en autobús la situación es más severa, ya que la cifra se eleva a tres cuartas partes (74%). Una vez más, debe marcarse que se trata de una proporción minoritaria de estos viajes los que se realizan en transporte público. Pero también es cierto que se trata de movilidad con dependientes, de mayor demanda de tiempo, distancia y energía, carga que recae en las mujeres. En el gráfico 12 se incluye, a los efectos de comparación, la contribución femenina a los viajes con motivo laboral, en los cuales la contribución de las mujeres está por debajo del 50%, con excepción de los viajes en autobús, que para este caso es un modo mucho más protagónico a la hora de desplazarse.

El gráfico 13 presenta la misma información pero esta vez representada para todo el conjunto de viajes domésticos. Cada pieza re-

GRÁFICO 14.

Contribución femenina a la cantidad de minutos dedicados a viajes por tareas del hogar (personas de 18 años o más). En porcentajes



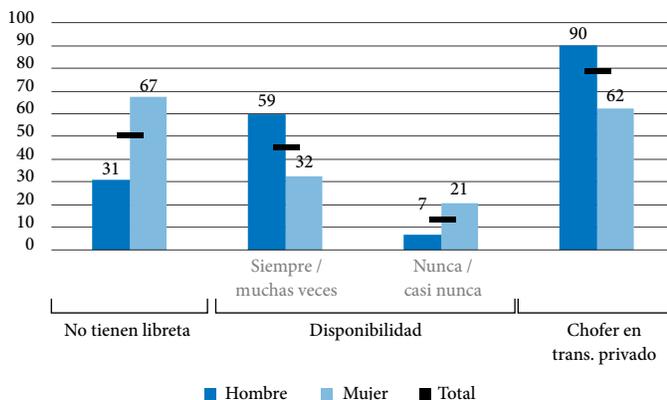
Fuente: Elaboración propia basada en la EMAMM 2016.

presenta mil viajes y el conjunto de las piezas es el total de viajes de este tipo. Puede observarse que una porción muy relevante de estos viajes son realizados por mujeres en cortas caminatas a pie. De la misma forma, es interesante apreciar que el segundo sector mayoritario incluye a los hombres que hacen este tipo de viajes en automóvil o motocicleta.

Si bien es clara la contribución diferencial de las mujeres a los viajes del cuidado, una proporción muy importante de dichos viajes (cuatro de cada diez) consisten en caminatas de hasta diez cuadras. Es claro que la realización de un viaje implica algunos costos fijos en cuanto a organización y concatenación de actividades. De todas formas, es razonable pensar que en términos de carga horaria, la incidencia de este tipo de viajes será menor. Por este motivo, en el gráfico 14 se presenta la contribución femenina, pero esta vez calculada sobre los minutos destinados a la movilidad del cuidado, en lugar de los viajes. Una de las primeras cifras destacables es que, del total de minutos que los habitantes del área metropolitana de Montevideo dedican a viajar con el propósito de realizar actividades orientadas al hogar, 59% son utilizados por mujeres.

Por otra parte, la información presentada deja en evidencia que esta situación no es similar para los distintos estratos socioeconómicos. En efecto, en los dos primeros quintiles del puntaje de nivel socioeconómico calculado en la encuesta se observa que el porcen-

GRÁFICO 15.
Situación respecto a diversos recursos de movilidad por sexo.
En porcentajes



Notas: los tres indicadores se calculan sobre personas de 18 y más años. Disponibilidad de uso de auto del hogar calculado sobre personas de 18 y más años, en hogares que cuentan con algún vehículo para uso privado. Surge de respuesta a la pregunta: «¿Podría usted indicar la posibilidad de uso del vehículo cuando necesita desplazarse? Utilice una escala del 1 al 5, donde 1 indica que nunca puede usarlo y 5 que puede usarlo siempre que lo necesita». Fuente: Elaboración propia basada en la EMAMM 2016.

taje de minutos aportados por mujeres en este tipo de viajes es de 77% y 64% respectivamente. La disparidad se reduce a partir del quintil 3, en el que los minutos de viaje llevados adelante por mujeres son algo más que la mitad, al tiempo que en los quintiles superiores se podría afirmar que existe paridad e incluso reversión de la carga por sexos. En estos resultados, la tenencia de motorización privada juega probablemente un rol preponderante. Por esta razón es que, entre los sectores más pobres —que realizan la mayor cantidad de viajes a pie—, las mujeres llevan buena parte de esa carga. En la medida que la cantidad de viajes en automóvil aumenta, mujeres y hombres tienden a compartir una porción similar de la carga temporal.

Una vez más, se agrega la contribución en términos de la proporción de minutos de los viajes al trabajo. Al igual que con los viajes por tareas del hogar, es posible identificar el impacto del reparto modal diferencial entre géneros. Más allá de que los hombres realizan más viajes con motivo laboral, el tiempo dedicado por las mujeres ronda la paridad para todos los estratos socioeconómicos. Así entonces, cuando las mujeres también son las que aportan más

viajes, las brechas en términos de carga temporal se amplían, al menos entre los sectores con menos recursos.

El análisis de la contribución a la movilidad del cuidado respecto a la información del año 2009 marca estabilidad en el mismo patrón, tanto en materia de viajes como de contribución sobre el total de minutos de desplazamientos (Hernández, 2012b). Esto indica que, al igual que con las restantes variables, parece constituirse en un aspecto estructural con aparentes ciclos largos de modificación.

Como se mencionó, el acceso a recursos privados de movilidad tiene una influencia muy relevante en los patrones de movilidad de las personas. Generalmente, se considera que quienes cuentan con recursos de movilidad privados son aquellos individuos que viven en un hogar que cuentan con alguno. Si bien esto es correcto, la motorización privada como recurso de los hogares no necesariamente se distribuye de forma equitativa dentro de estos. Poniendo el énfasis en la discusión de género, el gráfico 15 presenta tres indicadores que podrían ser considerados como aproximaciones al uso diferencial de los recursos privados de movilidad en los hogares. El primero tiene que ver con la falta de libreta de conducir. El porcentaje de mujeres que se encuentra en dicha situación es más del doble que la de hombres (67% contra 31%). De la misma forma, en sus viajes en automóvil o moto, 9 de cada 10 hombres lo hacen en condición de chofer. Esta cifra disminuye al 62% en el caso de las mujeres. Finalmente, al analizar la autovaloración en cuanto a la disponibilidad del vehículo del hogar cuando la persona lo necesita, los datos también son categóricos. Mientras que en las dos categorías que denotan más disponibilidad (respuestas «siempre» y «muchas veces») los hombres casi doblan en términos porcentuales a las mujeres (59% contra 32%), en la que agrupa las dos respuestas que indican menor disponibilidad («nunca» o «casi nunca») las mujeres presentan un porcentaje tres veces mayor (21% contra 7%). En pocas palabras, estos tres indicadores son una aproximación consistente a que las mujeres aparecen con menor control sobre los recursos de movilidad privados. Esta situación se ve reflejada al observar el rol respecto al vehículo —a través de la variable tenencia de licencia de conducir o por la prevalencia del rol de chofer—, que permite especular que los hombres tienen un mayor dirección y control del recurso. Claro que esto no significa que dicho recurso no sea utilizado para desplazamientos de cuidado, tal como lo pone de manifiesto la estructura modal de este

propósito; la contribución masculina es mayor cuando se trata de viajes en modos privados. El otro aspecto manejado aquí y que también resulta consistente es la autopercepción respecto a la disponibilidad del vehículo del hogar cuando la persona lo necesita. En ese caso, una vez más las mujeres lo perciben mucho menos disponible que los hombres.

5. Análisis basado en personas e itinerarios

5.1. Patrones de movilidad en personas

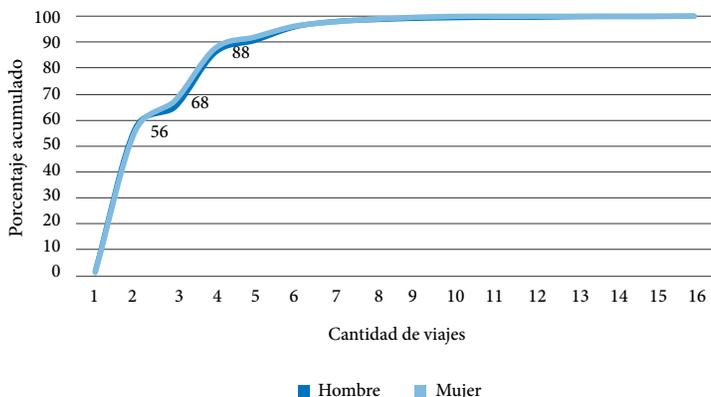
37

Hasta aquí se han analizado patrones de movilidad a partir de la descripción de los viajes realizados por las personas. En este capítulo se complementa dicha mirada pasando a considerar a cada persona como unidad de análisis, y no a cada viaje. Esto implica que en lugar de centrarse en, por ejemplo, qué porcentaje de los viajes se realizaron en determinado medio de transporte, aquí interesará identificar qué porcentaje de personas tienen a determinado medio como el predominante. En términos empíricos, demanda un esfuerzo de síntesis de cada patrón de viaje por persona, el que debe estar guiado por preguntas significativas en materia de género.

En la medida que la EMAMM releva los viajes realizados por una persona a lo largo del día, la información permite dar cuenta de su comportamiento en dicho período y clasificarlo. Para este informe se consideran datos sobre la cantidad de viajes que tuvo el día y el perfil en materia horaria (mañana y tarde), para luego centrarse en las actividades presentes en esos itinerarios, poniendo atención en la existencia de viajes concatenados (hogar-cadena-trabajo) así como el perfil de las actividades que se realizaron durante el día.

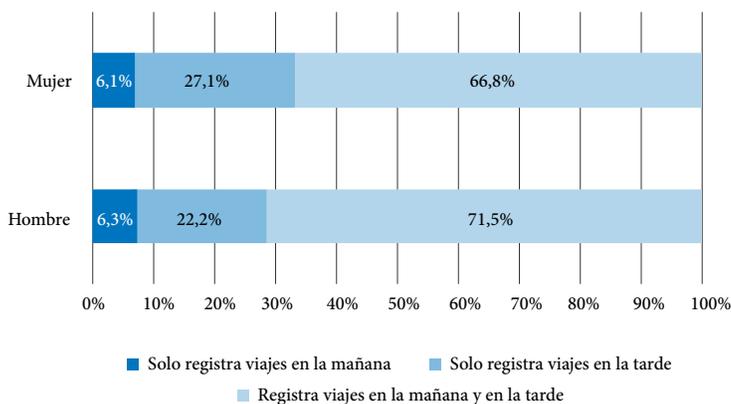
El gráfico 16 presenta la distribución de la población que realizó al menos un viaje por la cantidad total que realizó a lo largo del día. Los datos son los esperables para la movilidad cotidiana urbana de un día hábil. Más de la mitad de las personas (56%) realizan dos viajes durante el día, lo que constituye una de las pautas de la movilidad urbana: el viaje pendular en el que básicamente un individuo parte de su hogar en un momento del día, realiza una actividad y realiza un segundo viaje para regresar, en el último desplazamiento del día. A su vez, nueve de cada diez personas han realizado hasta cuatro viajes. Un punto relevante es que la estructura de cantidad de viajes es prácticamente idéntica entre hombres y mujeres. Es interesante entonces tener presente que en

GRÁFICO 16.
Cantidad de viajes realizados por persona. En porcentajes acumulados



Fuente: Elaboración propia basada en la EMAMM 2016.

GRÁFICO 17.
Estructura horaria de los itinerarios por sexo. En porcentajes



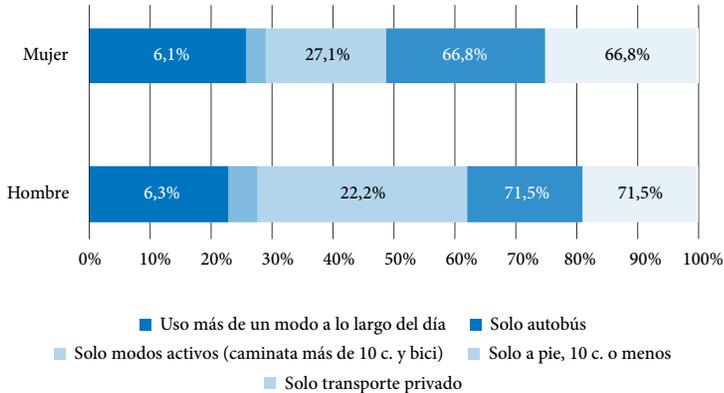
Nota: Viajes en la mañana son los comenzados entre las 4.00 y las 11.59. Los de la tarde son los comenzados a partir de las 12.00.

Fuente: Elaboración propia basada en la EMAMM 2016.

términos de movilidad generada el comportamiento de hombres y mujeres es relativamente similar, como se mencionó al analizar otras variables básicas. Una vez más es relevante, pues, tener presente que para establecer hábitos diferenciales, tanto en materia de viajes como de personas, es necesario analizar la información

GRÁFICO 18.

Reparto modal de los itinerarios por sexo. En porcentajes



39

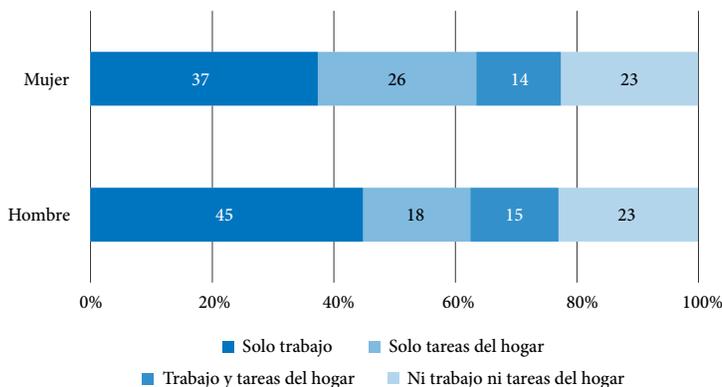
Fuente: Elaboración propia basada en la EMAMM 2016.

sobre esos desplazamientos generados. A continuación se presentan datos que intentan recorrer ese camino.

El gráfico 17 aporta información sobre los horarios en que se realizan los viajes, ya no como atributo de cada uno de ellos considerados individualmente sino para cada persona en relación con el conjunto de desplazamientos que reportó haber realizado durante el día. Los resultados ponen de manifiesto estructuras similares entre hombres y mujeres. La gran mayoría de las personas (66,8% de las mujeres y 71,5% de los hombres) realizan algún viaje en ambas franjas horarias, una de cuyas posibles explicaciones puede tener que ver con la lógica de movilidad pendular, con salida en la mañana y regreso en la tarde al hogar. En cuanto a las personas que realizan viajes exclusivamente en una de las franjas, es escasa la proporción de personas que solo se desplazan en la mañana, al tiempo que alrededor de la cuarta parte de las personas hacen todos sus viajes luego del mediodía. Si bien la clasificación de viajes en la tarde reúne un número mayor de horas, también es cierto que el porcentaje que solo realizan viajes dentro de ese período es mucho más alto que el que correspondería a esa diferencia de horas. En las categorías *solo tarde* y *mañana y tarde* es donde existen algunas diferencias por sexo, ya que las mujeres presentan una proporción algo mayor de realización de viajes exclusivamente en la tarde, al tiempo que los hombres hacen lo propio en la segunda categoría.

GRÁFICO 19.

Estructura de actividades de los itinerarios, por sexo (personas de 18 o más años). En porcentajes



40

Fuente: Elaboración propia basada en la EMAMM 2016.

Teniendo como marco contextual la cantidad de viajes y los horarios en que las personas se desplazan en la ciudad, vale la pena observar si existe algún tipo de perfil que caracterice a hombres y mujeres según un modo particular. Para ello, el gráfico 18 surge de la observación de cada una de las personas y la identificación de aquellas que se desplazaron en un único medio de transporte. Aproximadamente un cuarto de las personas (23% de los hombres y 26% de las mujeres) realizaron viajes en más de un modo de transporte. Esto es que, en última instancia, la caracterización modal de las personas parece ajustarse a la de los viajes. En otras palabras, el modo en que se realizó un viaje sería una herramienta potente para estimar el modo en que esa persona se desplazó a lo largo del día. En el caso de las mujeres que se desplazaron en un único medio, podrían ser divididas prácticamente en tres cuartos, con una quinta parte que solo se movió en transporte privado, un 26% que lo hizo exclusivamente en autobús y un 25% mediante caminatas de hasta diez cuadras. En el caso de los hombres, más de una tercera parte de ellos (35%) realizó la totalidad de sus desplazamientos de día hábil en transporte privado, dato que refuerza el sesgo hacia modos privados de los hombres.

Para integrar los propósitos de los viajes al análisis de los itinerarios de las personas —y dado el amplio abanico de actividades posibles— se optó por centrarse en las dos actividades más

relevantes para la discusión: el trabajo y las tareas del hogar. El gráfico 19 responde a la pregunta de si las personas cuentan entre sus viajes alguno al trabajo, alguno para tareas del hogar o ambos. Uno de los principales resultados de este ejercicio es que se consolida un patrón pendular laboral para los hombres. Casi la mitad de ellos (45%) cuentan entre sus desplazamientos con uno de carácter laboral durante un día hábil. En el caso de las mujeres, esta cifra disminuye al 37% y la diferencia proporcional se ubica de forma prácticamente total en mujeres que realizan algún viaje orientado a la subsistencia del hogar pero ninguno laboral. Esto significa que, adicionalmente a la contribución algo mayor de las mujeres —en viajes y tiempo—, en términos proporcionales es mayor la cantidad de ellas que registran alguno de este tipo de viajes sin haber realizado ninguno laboral. Este dato, junto con la estructura horaria que indicaba que era mayor la proporción de mujeres que solo se desplazaban en la tarde, podría orientar una posible interpretación que sugiera desplazamientos vespertinos cortos asociados a, por ejemplo, compras para el hogar.

41

5.2. Itinerarios de actividades

La información presentada hasta aquí ha dado cuenta de los itinerarios de las personas a partir de los desplazamientos que realizaron. Ha permitido observar el patrón predominante entre hombres y mujeres en materia horaria, de estructura modal de sus viajes y de las actividades que realizaron. Estos datos logran completar la primera foto de la discusión sobre género y movilidad asociada a la movilidad de cuidado que surgía de describir los patrones de movilidad contabilizando viajes como unidad de análisis. Para profundizar algo más en los itinerarios de las personas y sacar más provecho de este enfoque, se presentan a continuación algunos datos sobre tres situaciones específicas de alto impacto en materia de género: la estructura de viajes pendulares, la cantidad de personas que realizaron alguna cadena con hogar y trabajo en los extremos de dicha cadena y los desplazamientos hacia actividades fijas.

El cuadro 2 focaliza en las personas que realizaron *dos viajes*, describiendo el itinerario que estos conforman. Como se mencionó, prácticamente la totalidad de estos desplazamientos comienzan y terminan en el hogar, y definen un itinerario del tipo

CUADRO 2.

Itinerarios pendulares, por sexo (personas que hicieron dos viajes). En porcentajes

Itinerario	Hombres	Mujeres	Total
Hogar-trabajo-hogar	41,1	32,6	36,7
Hogar-estudio-hogar	31,3	29,3	30,3
Hogar-tareas del hogar-hogar	10,4	17,0	13,9
Hogar-personales / salud-hogar	6,0	8,5	7,3
Hogar-ocio-hogar	7,6	9,1	8,4
Otras	3,5	3,5	3,5
Total	100	100	100

Fuente: Elaboración propia basada en la EMAMM 2016.

hogar-actividad X-hogar. No hay que perder de vista que más de la mitad de las personas presentan itinerarios de estas características. El más relevante es el pendular laboral, que es el itinerario realizado por más de una tercera parte (37%) de las personas que realizaron dos viajes. Este tipo de itinerarios constituye el más importante en la movilidad del área metropolitana de Montevideo. En efecto, una quinta parte del total de las personas en un día hábil salen de su hogar, van a trabajar y regresan al hogar.

Volviendo al subconjunto de personas que realizaron dos viajes, el itinerario principal por género muestra una sobrerrepresentación de los hombres en términos proporcionales. Mientras que el 41% de los hombres que hacen dos viajes presentan el itinerario *hogar-actividad X-hogar*, el 33% de las mujeres en esta categoría hacen lo propio. En el caso del itinerario *hogar-tareas del hogar-hogar*, este representa un 17% en los viajes de las mujeres y un 10% en los de los hombres. Esto da la pauta de un patrón pendular doméstico en el caso de las mujeres que hacen dos viajes. Vale mencionar que la combinación hogar-tareas del hogar-hogar es el itinerario del 8% del total de personas que realizaron algún viaje.

Más allá de las especificidades producto de las diversas combinaciones, resulta claro que la lógica pendular está pautada por el perfil tradicional de viajes al trabajo y al estudio. Una vez más, entre las mujeres esa pauta se ve moderada por tener una proporción menor de viajes laborales en detrimento de viajes orientados al hogar.

FIGURA 1.

Esquema de viaje concatenado hogar-cadena-trabajo

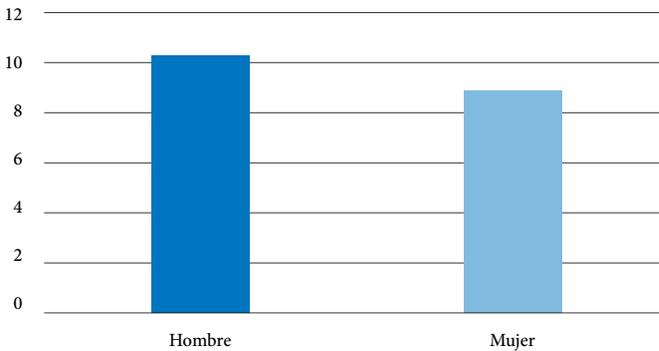


Fuente: Esquema tomado de Hernández (2012b).

43

GRÁFICO 20.

Personas que registran algún viaje concatenado hogar-cadena-trabajo (y viceversa). En porcentajes

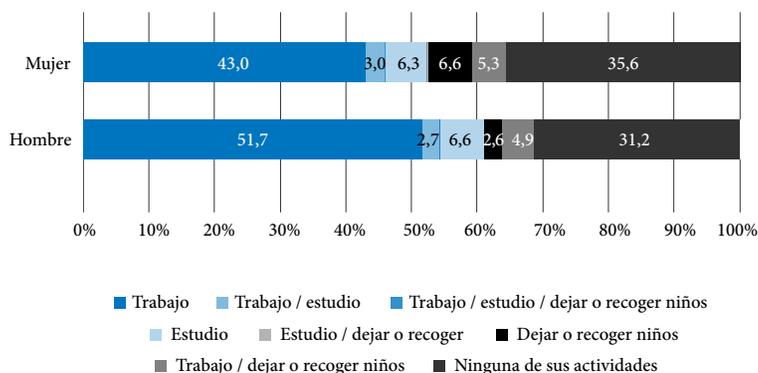


Fuente: Elaboración propia basada en la EMAMM 2016.

La siguiente situación específica que surge del análisis del conjunto de viajes de la persona es la presencia de *viajes encadenados* dentro de la secuencia que desarrolló durante el día. Concretamente, existe una cadena de este tipo cuando se secuencian tres actividades y la intermedia tiene una duración de hasta 30 minutos. Un ejemplo sería el de una persona que parte del hogar a las 8.00 de la mañana para llevar niños a la escuela, adonde llega a las 8.25 y luego de dejarlos, parte hacia el trabajo a las 8.30. En la medida en que la actividad intermedia (dejar al niño en la escuela) tuvo una duración de 5 minutos y las actividades anterior y posterior eran hogar y trabajo, se trata de una cadena como la referida (véase figura 1). No existen —al igual que en el año 2009— diferencias significativas

GRÁFICO 21.

Estructura de actividades fijas, por sexo
(personas de 18 o más años). En porcentajes



44

Fuente: Elaboración propia basada en la EMAMM 2016.

entre los porcentajes de hombres y mujeres que registran alguna cadena de este tipo (gráfico 20). El porcentaje de hombres que registran alguna cadena es algo mayor que el de las mujeres. Un dato relevante en este sentido es que este tipo de cadenas implica en muchos casos la presencia de algún modo motorizado privado, cuyo sesgo masculino ya fue mencionado con anterioridad.

El tercer tipo específico que vale la pena recorrer tiene que ver con la naturaleza de los propósitos de los viajes que realizan hombres y mujeres a lo largo de un día, según cuán fijos sean aquellos. Como se mencionó, una actividad fija es aquella que debe desarrollarse en el mismo lugar y a la misma hora, y es lo contrario a una actividad flexible, en la que el individuo tiene margen para elegir el lugar donde se desarrolla o el horario en que lo hace. El gráfico 21 presenta el porcentaje de personas que, entre las actividades que le demandan desplazamiento, cuentan alguna fija. Son incorporadas en esta categoría: el trabajo, el estudio y dejar o recoger niños en la escuela.

Los datos arrojan un porcentaje muy similar de hombres y mujeres que tienen que realizar al menos una actividad espaciotemporalmente fija. Tanto para hombres como para mujeres, la actividad fija predominante es el trabajo, aunque entre los hombres la proporción es más alta (51,7% de los hombres de 18 o más años que realizaron algún viaje contra 43,0% de las mujeres). Si se restringe

el análisis a personas de 18 o más años, la cantidad de personas que registran algún viaje por estudio se reduce, aunque es la segunda proporción más importante de personas tanto en hombres como en mujeres. La otra diferencia —menor en términos absolutos, aunque importante en términos relativos— es el porcentaje de personas que registran algún viaje para dejar o recoger niños (6% de las mujeres, 3% hombres). El porcentaje de hombres y mujeres que registran algún viaje al trabajo y para dejar o recoger niños es muy similar. En este punto se debe tener presente que estos datos refieren al desplazamiento y no al tiempo de participación en la actividad. Es claro que la actividad trabajo insumirá varias horas, mientras que, por ejemplo, dejar o recoger niños puede llevar algunos minutos. No obstante ello, las actividades fijas imprimen marcas en el territorio que funcionan como anclas y condicionan el resto de los desplazamientos. Es por ese motivo que al considerarlos al nivel de personas, es posible llegar a la conclusión que el porcentaje de mujeres sujetas a desplazamientos con horarios algo más fijos es relativamente similar a la de los hombres. La diferencia fundamental es la participación en la actividad, pues un porcentaje más alto de mujeres parecen estar sujetas a actividades cuyo tiempo de participación es menor. Finalmente, también cabe señalar que alrededor de una tercera parte de las personas de 18 o más años que registran algún viaje (35,6% de mujeres y 31,2% de los hombres) no realizaron ninguno asociados a actividades de carácter fijo.

Los itinerarios presentados en el documento surgen de testear el cumplimiento de determinadas condiciones cuyo significado conceptual es relevante para la discusión aquí desarrollada. Así, para cada persona se contestó la pregunta de si, por ejemplo, todos sus viajes que no fueran al hogar tuvieron como propósito el trabajo. Este tipo de análisis permite simplificar la muy alta complejidad que surge de los posibles itinerarios, especialmente cuando se trata de personas que realizaron más de dos viajes. No obstante la dificultad que encierra analizar itinerarios específicos, hacerlo constituye un aporte a la comprensión de algunas de las desigualdades en materia de género y de las lógicas detrás de estas. Para realizar este ejercicio, las siguientes ilustraciones presentan itinerarios *individuales*, cuyos parámetros son calculados a partir de estadísticos sintéticos de cada grupo individual.

Con anterioridad a la presentación detallada de algunos tipos de itinerarios, el cuadro 3 contextualiza la información que se va a

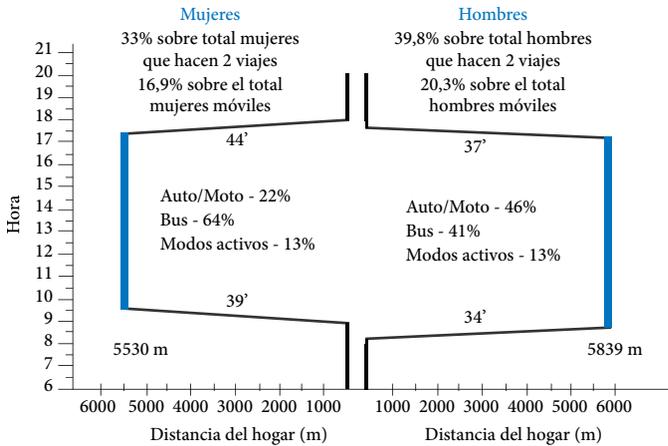
CUADRO 3.

Itinerarios por cantidad de viajes realizados por la persona, según sexo. En porcentajes

Personas que realizaron dos viajes (55% del total de personas / 57% hombres / 54% mujeres)	Hombres	Mujeres	Total
Hogar-trabajo-hogar	41	33	37
Hogar-estudio-hogar	31	29	30
Hogar-tareas del hogar-hogar	10	17	14
Hogar-personales y de salud-hogar	6	8	7
Hogar-ocio-hogar	8	9	8
Otras	4	4	4
Total de personas que realizaron dos viajes	100	100	100
Personas que realizaron tres viajes (10% del total de personas / 8% hombres / 12% mujeres)	Hombres	Mujeres	Total
Hogar-trabajo-trabajo-hogar	16	12	13
Hogar-trabajo-estudio-hogar	6	8	7
Hogar-trabajo-tareas del hogar-hogar	8	12	11
Hogar-trabajo-personales y de salud-hogar	3	5	4
Hogar-trabajo-ocio-hogar	8	8	8
Hogar-estudio-ocio-hogar	12	2	6
Hogar-tareas del hogar-trabajo-hogar	9	6	7
Hogar-tareas del hogar-tareas del hogar-hogar	4	4	4
Hogar-personales y de salud-trabajo-hogar	1	3	2
Otras	33	40	37
Total de personas que realizaron tres viajes	100	100	100
Personas que realizaron cuatro viajes (20% del total de personas / 21% hombres / 20% mujeres)	Hombres	Mujeres	Total
Hogar-tareas del hogar-hogar-tareas del hogar- hogar	9	13	11
Hogar-trabajo-hogar-tareas del hogar-hogar	9	11	10
Hogar-trabajo-hogar-ocio-hogar	9	7	8
Hogar-estudio-hogar-ocio-hogar	11	7	9
Hogar-trabajo-hogar-trabajo-hogar	7	4	6
Hogar-tareas del hogar-hogar-trabajo-hogar	6	4	5
Otras	48	54	51
Total de personas que realizaron cuatro viajes	100	100	100

Fuente: Elaboración propia basada en la EMAMM 2016.

FIGURA 2.
Esquema sintético de itinerario hogar-trabajo-hogar,
por sexo. solo Montevideo



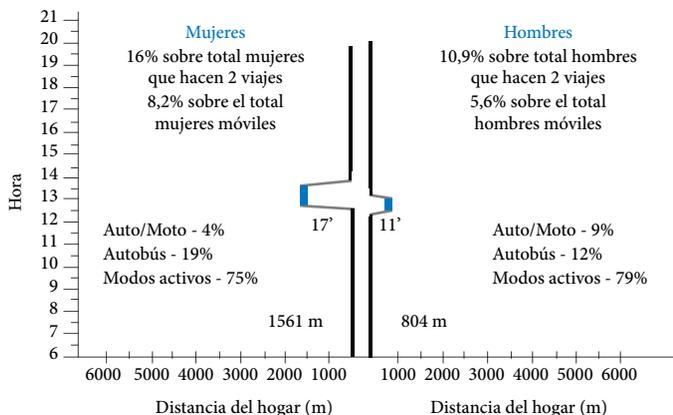
47

Fuente: Elaboración propia.

presentar. Para hacerlo, se subdivide a la población según la cantidad de viajes que realizó y, dentro de cada categoría, se clasifica de acuerdo con el itinerario. Como puede observarse, a medida que se agregan viajes, la categoría *otras* comienza a ser la mayoría de los itinerarios debido a que la cantidad de combinaciones crece exponencialmente. Vale la pena tener en cuenta al leer este cuadro que cada una de esas combinaciones da cuenta de la distribución por itinerarios del porcentaje de población que realiza esa cantidad de viajes, cuya contribución al total de viajes es indicada en la primera fila de cada subconjunto. Así, los itinerarios hogar-trabajo-hogar representan el 37% de las personas que realizaron dos viajes, grupo este que, a su vez, representan el 55% de personas que realizaron algún viaje. Por tanto, en dicho ejemplo se trata de un 37% del 55% de la población. Se presentan únicamente los itinerarios que realizaron entre 2 y 4 viajes y a su vez se desagregan únicamente aquellos que reúnen un mínimo porcentaje dentro de dicho subgrupo.

Como comentario general al cuadro 3, cuya extensión no permite un análisis mayormente detallado, puede decirse que el itinerario pendular con estudio o trabajo (hogar-estudio o trabajo-hogar) resulta el más relevante en términos individuales. Este es un dato esperable y pone de manifiesto una pauta tradicional

FIGURA 3.
Esquema sintético del itinerario hogar-tareas del hogar-hogar.
Solo Montevideo



Fuente: Elaboración propia.

de movilidad. Una vez más, entre hombres y mujeres se destaca un perfil más laboral entre los primeros y uno más orientado a tareas del hogar entre las segundas. Como también es esperable, los datos aquí presentados son una muestra de la ya mencionada proporción de personas con patrones de viaje pendular, pero acompañada por otro conjunto de personas con diversos y complejos patrones de movilidad, que se expresan en itinerarios con bajas proporciones que reflejan todas las combinaciones posibles de un actor urbano en movimiento.

A continuación, se presenta la descripción de cuatro itinerarios concretos, sintetizando alguno de los parámetros relacionados con ellos. Las figuras 2 y 3 presentan dos barras, una para mujeres —a la izquierda— y otra para hombres —a la derecha—. Dichas barras representan el paso del día, cuyas horas se especifican en el eje vertical. El punto de partida es el hogar, en todos los casos; las líneas verticales representan la participación en la actividad, al tiempo que las horizontales implican movimiento, que está dimensionado por la distancia del destino al hogar. Para establecer el valor de cada mujer y cada hombre *promedio* se tomaron valores promediales de distancias, tiempos y horarios. A modo de ejemplo, en el itinerario de la figura 2 la mujer permaneció en promedio en el hogar hasta aproximadamente las 9 a.m., hora en la cual comenzó un despla-

zamiento de su hogar al trabajo, de 5530 metros,³ y llegó a las 9.30 aproximadamente. Permaneció hasta pasadas las 17, momento en el que emprendió el viaje de regreso, de 44 minutos, hasta el hogar, donde permaneció hasta el final del día. En la medida en que estos itinerarios representan el conjunto de mujeres y de hombres que lo realizaron, las distancias del hogar, tiempos de viaje y permanencia en la actividad constituyen el promedio del grupo (por ejemplo, mujeres que hicieron un itinerario hogar-trabajo-hogar). Asimismo, la figura 2 presenta el reparto modal del traslado realizado, para dar una noción de cómo fue realizado el desplazamiento. En el caso del ejemplo, seis de cada diez mujeres (64%) realizaron ese viaje en autobús, 22% en medios motorizados privados y el 13% en modos activos. El ángulo de las líneas horizontales indica la velocidad del desplazamiento, un ángulo más pronunciado sugiere mayor necesidad de minutos para desplazarse la misma distancia que una línea con un ángulo menor.

De este modo, la observación del perfil de personas con viajes pendulares al trabajo y por tareas del hogar, muestra algunos patrones. En el caso de los viajes al trabajo (figura 2), las mujeres emprenden el viaje algo más tarde que los hombres y viajan por más tiempo a una distancia más reducida (promedio de 39 minutos para 5530 metros, contra 34 minutos para 5839 metros, para los hombres). Esto se debe a la ya mencionada estructura modal que tiene a las mujeres como usuarias más intensivas del transporte público. Los hombres que solo realizan viajes pendulares laborales tienden a permanecer en promedio más tiempo en el trabajo, ya que si bien llegan en promedio antes que las mujeres, emprenden el regreso a la misma hora aproximada.

Al centrarse en las personas con un patrón de movilidad pendular con orientación al hogar (itinerario hogar-tareas del hogar-hogar), la primera constatación es la reducción muy notoria de distancias, tiempos de traslado y participación en la actividad. Los hábitos de movilidad nos hablan acerca de las actividades de

3 La distancia surge de la medida euclidiana de longitud (no planimétrica) entre el centroide del segmento censal del hogar y el centroide del segmento del destino del viaje. Esta medida da cuenta de qué tan lejos está el segmento de destino respecto al hogar. Sin embargo, no constituye la distancia real recorrida durante el viaje en tanto no se conoce la ruta específica por la que se transitó. En los casos de viajes con origen y destino en el mismo segmento censal se imputa la distancia en función de las cuadras de caminata declaradas.

cuidado, reproducción y subsistencia que se realizan fuera del hogar, lo que implica agregar tiempo de traslado y minutos de realización de la actividad. En este caso, a diferencia de los itinerarios pendulares laborales, las mujeres realizan actividades en promedio algo menos que el doble más largas que las de los hombres. De la misma forma, la distancia recorrida por las mujeres es también algo menos que el doble, aunque las diferencias en tiempos de viaje son más moderadas. Es posible encontrar una explicación en el hecho de que, para ambos grupos, casi ocho de cada diez viajes son realizados en modos activos, básicamente caminatas. Uno de los hallazgos a destacar en este caso tiene que ver con que, además de aportar una porción mayor de minutos a los traslados hacia actividades del cuidado realizadas fuera del hogar, las mujeres también aportan en promedio —en la categoría de itinerarios considerada— una cantidad mayor de minutos de participación en dichas actividades. En ambos casos, el patrón horario promedio de salida y llegada es al mediodía y temprano en la tarde. Vale aclarar en este caso que, si se complementa este dato con la estructura horaria de la movilidad del cuidado presentada con anterioridad en el informe, se puede inferir que este promedio esconde en realidad una distribución relativamente pareja a lo largo del día, con un período corto de valle de viajes (gráfico 11).

En pocas palabras, del repaso ilustrativo de itinerarios pendulares es posible extraer un patrón que informa que los viajes laborales masculinos implican generalmente mayor distancia aunque menor tiempo de traslado. Esto se asocia a una mayor utilización de medios motorizados privados por parte de los hombres. Además, es común encontrar una duración promedio mayor de la actividad laboral en hombres respecto a las mujeres. Resulta interesante, asimismo, la constatación de que, conforme los itinerarios se vuelven más complejos, aparecen mayores porcentajes de viajes en auto entre las mujeres y se dibujan itinerarios algo más similares entre ambos sexos.

6. Consideraciones finales

6.1. Principales hallazgos y discusión de resultados

51

El porcentaje de personas inmóviles —que no realizaron ningún desplazamiento el día de la encuesta— es algo mayor entre las mujeres que entre los hombres (22% contra 18%). Si se suman a la categoría *inmóvil* aquellas personas cuya única movilidad fueron caminatas de hasta diez cuadras —una movilidad acotada territorialmente—, se obtiene que un 41% de las mujeres se encuentran en esa categoría contra un 33% de los hombres. Es destacable que el único motivo para *no haberse desplazado* en que existen diferencias significativas entre sexos —en el marco de bajos porcentajes y una categoría residual significativa— es el de quedarse en el hogar por tener que cuidar a alguien.

En relación con los patrones de viaje, es posible identificar un perfil masculino más sesgado hacia los viajes por trabajo (35% entre los hombres, contra 28% entre las mujeres) y la motorización privada (45% y 28%, respectivamente). En el caso de las mujeres, existe una sobrerrepresentación de los viajes orientados a tareas del hogar respecto a los hombres (29% contra 24%) y una estructura mucho más variada en cuanto a los medios de transporte que utilizan para sus viajes, con un rol mucho más importante del transporte público (20% de los viajes realizados por hombres y 30% de los realizados por mujeres).

La dimensión temporal de los patrones de viaje muestra tiempos de viaje más largos entre las mujeres que entre los hombres (24 y 23 minutos, respectivamente). Estas diferencias se vuelven más significativas en términos proporcionales si se consideran la movilidad del cuidado y los viajes al trabajo. Debido a que estos últimos son los viajes de mayor duración, las diferencias entre hombres y mujeres, en términos absolutos, son las más amplias (aproximadamente 5 minutos). Al detenerse en los viajes orientados al hogar resulta llamativo que, incluso controlando por modo

del viaje, las mujeres se desplazan mayor cantidad de minutos tanto en los viajes en modos activos como en autobús.

Las mujeres contribuyen con seis de cada diez viajes orientados al hogar. Dicha contribución se reduce al 43% cuando son viajes realizados en auto o moto; crece al 74% cuando son realizados en autobús (algo menos del 10% de los viajes domésticos) y al 66% cuando son realizados en modos activos —que constituyen, junto con el transporte privado, una proporción muy relevante de este tipo de viajes—. Si se analiza la contribución en función del tiempo destinado a esos desplazamientos, de las mujeres cargan con el 59% de los minutos dedicados a este tipo de movilidad. No obstante, entre los dos estratos inferiores de nivel socioeconómico esa cifra trepa al 77% y 64%, al tiempo que en los tres restantes la pauta predominante es de paridad.

El informe identifica que en los tres *proxies* de control sobre recursos privados de movilidad las cifras indican un sesgo masculino en esa materia. Dos terceras partes de las mujeres de 18 años o más no cuentan con libreta de conducir (31% de los hombres) y, mientras seis de cada diez hombres declaran contar siempre o muchas veces con el vehículo de uso del hogar, entre las mujeres son tres de cada diez las que viven esa situación. Asimismo, cuando un hombre realiza un viaje en auto o moto, en el 90% de las ocasiones lo hace como chofer, al tiempo que la mujer lo hace en un 62% de los casos. Esto no significa que las mujeres no accedan a estos recursos, pero da cuenta desde distintas miradas de una posición que sugiere más control por parte de los hombres.

Al observar la movilidad tomando a las personas como unidad de análisis, es posible identificar en primer lugar una lógica pendular predominante, sintetizada en el hecho de que el 55% de las personas realizaron dos viajes y nueve de cada diez (88%) realizaron cuatro o menos. Este patrón no presenta distinciones relevantes por sexo y la estructura de porcentajes acumulados es muy similar para ambos grupos.

Como era esperable, la actividad más relevante asociada a los desplazamientos de los montevideanos es el trabajo. Más de la mitad de la población de 18 años o más ha realizado algún viaje laboral. Al detenerse en la realización de viajes por trabajo y orientados al hogar, es notoriamente mayor el porcentaje de hombres que realizan algún viaje al trabajo y ninguno por tareas del hogar (45% contra 37%) y, a la inversa, es mayor el porcentaje de mujeres que realizan algún viaje orientado al hogar y ninguno laboral (26% contra 18%). Esto permite vislumbrar un perfil de actividades que

ya sugería la distribución de los propósitos del viaje. De la misma forma, al observar la distribución por modo, las mujeres presentan un perfil más marcado de uso exclusivo del transporte público, al tiempo que los hombres hacen lo propio con el transporte privado.

El estudio del carácter fijo o no fijo de las actividades que generan los desplazamientos muestra que el trabajo es la principal para ambos sexos, con un porcentaje mayor entre los hombres (52%) respecto a las mujeres (43%). Al observarlo en conjunto con otro tipo de actividades fijas, emerge que las mujeres asocian desplazamientos a actividades fijas cuyo tiempo de participación es menor (por ejemplo, trabajo en relación con dejar o recoger niños). Asimismo, es muy similar el porcentaje de hombres y mujeres que presentan en sus itinerarios actividades fijas laborales, simultáneamente con otras de carácter doméstico.

El informe finaliza estudiando con algo más de detalle los itinerarios que dibujan las personas en la ciudad, lo que confirma la —esperable— lógica pendular laboral y de estudio como itinerario predominante de las personas. Sumado a esto, entre las mujeres juega un rol relevante el itinerario pendular asociado a tareas del hogar, esto es, permanencia en el hogar y un único desplazamiento de ida y vuelta para realizar tareas del hogar. Este itinerario incluye al 17% de las mujeres que realizaron dos viajes y al 10% de los hombres en dicha situación.

El análisis más detallado de los componentes de algunos itinerarios permite ilustrar una lógica de mayor permanencia en el trabajo por parte de los hombres, que recorren mayor distancia en algo menos de tiempo, debido a un reparto modal con mayor presencia de motorización privada. Este patrón es relativamente similar para los viajes pendulares hogar-trabajo-hogar y para los pendulares hogar-tareas del hogar-hogar.

Este informe ha presentado un análisis de los resultados de la Encuesta de Movilidad del Área Metropolitana de Montevideo 2016, con énfasis en la discusión sobre movilidad y género. En su desarrollo ha expuesto algunos indicadores clásicos cruzados por la variable género, indicadores específicos para esta discusión relacionados con la movilidad del cuidado (o tareas del hogar) y una profundización en el estudio de los itinerarios que dibujan las personas en la ciudad.

Una de las primeras constataciones es la necesidad de esta mirada. Si el análisis se hubiera limitado a observar promedios generales de un conjunto de indicadores, se hubiera perdido de documentar escenarios que ponen de manifiesto diferencias y también

inequidades y potenciales nudos de política pública que surgen de dichas diferencias.

La mirada más general es imprescindible para la planificación y conocimiento de cualquier aglomeración urbana pero, cuando se buscan problemas específicos que involucran aspectos de equidad de género y desarrollo social, no es suficiente. De haberse limitado a dicho enfoque, se tendría una historia urbana que arrojaría consistencia sobre los resultados: entre dos y tres viajes en promedio por persona, el trabajo y el estudio como grandes generadores de desplazamientos, un número importante de caminatas, una mayoría de viajes motorizados y tiempos y repartos modales que fluctúan de acuerdo con el propósito y otras variables. También hubiera arrojado que en ciertas variables básicas el promedio entre hombres y mujeres no marcaba diferencias significativas.

Esa información no cuenta toda la historia sobre movilidad y género que se plasmó en el informe. A partir del análisis se lograron identificar varios resultados que marcan tensiones y cuellos de botella en materia de equidad urbana y de género. Entre los principales hallazgos se dibuja una movilidad en que las mujeres presentan un perfil algo más inmóvil y, sobre todo, territorialmente más cercano. Este último rasgo se ve complementado por la realización de más viajes orientados al hogar, realizados en caminatas de hasta diez cuadras como uno de los medios más frecuentes. Este hallazgo es consistente con la noción de una movilidad masculina de viajes más largos pero en menor cantidad y a un único lugar, y una femenina con distancias más cortas pero itinerarios más complejos.

En el caso del área metropolitana de Montevideo, se podría afirmar esta situación, aunque con una cantidad de viajes relativamente similar por sexo. En efecto, mientras que las mujeres abordan en mayor medida ese conjunto de viajes más cortos asociados al funcionamiento y subsistencia del hogar, los hombres realizan más viajes al trabajo y en una proporción relevante es su único viaje pendular, y permanecen más tiempo realizando dicha actividad que las mujeres. Al comparar las movilidades laborales suceden situaciones similares: las mujeres recorren distancias menores en más tiempo y permanecen menos horas en el lugar de trabajo.

La proporción de hombres y mujeres que durante el día realizaron los dos tipos de viajes —al menos uno por tareas del hogar y también alguno de trabajo— es similar. Más allá de esta situación de paridad, debe contemplarse que la complejidad de los viajes de uno y otro grupo está sujeta a un reparto modal en el que el autobús alcanza una proporción mayor en las mujeres que en los hombres, al igual que

con los modos activos —especialmente, la caminata—. En síntesis, cuando las mujeres realizan desplazamientos al trabajo, también presentan alguno orientado al hogar —en similares proporciones que los hombres—, aunque en condiciones de movilidad menos ventajosas.

En relación con los viajes orientados al hogar en sí mismos, nos encontramos con una movilidad fuera de hora punta, en muchos casos acompañada de dependientes y con una fuerte demanda de energía personal y de necesidad de mínimas garantías de seguridad ciudadana. La complejidad o simplicidad de este tipo de desplazamientos no puede darse por sentada, especialmente si implica actividades fijas en el tiempo y en el espacio —que deben ser realizadas en el mismo lugar y a la misma hora—. En este sentido, hombres y mujeres presentan un perfil muy similar de rigidez (*fixity*, del original en inglés de esta expresión). La diferencia una vez más es que, en el caso de los hombres, dicha rigidez es más laboral y en el caso de las mujeres se orienta más hacia movilidad del cuidado, con anclas espaciotemporales menos extendidas en el tiempo.

Los hallazgos obtenidos en cuanto a movilidad y género apuntan a las condiciones de movilidad como la pregunta más relevante. Resulta claro que las mujeres se desplazan en la ciudad bajo un conjunto de parámetros que agregan rigidez y complejidad a sus movimientos, lo que puede ser compensado por estrategias tiempointensivas, como podrían ser la supresión de otras actividades (por ejemplo, no estar insertas en el mercado laboral) o restringiendo la ciudad disponible y convirtiéndose en un actor urbano que debe maximizar la efectividad de los desplazamientos buscando la mayor cantidad de oportunidades en el área territorial menos extensa posible. Dicha estrategia no está exenta de costos, más aún si se incorporan a la discusión las tareas de cuidado que se realizan dentro del hogar y que se suman a los desplazamientos para realizar aquellas que se desarrollan fuera de este.

Un indicador muy significativo para esta discusión es el de la contribución de minutos de cada sexo a la movilidad del cuidado, en particular, la contribución desigual de sexos en materia de tiempo de movilidad de cuidado. En este caso no solo se pone sobre la mesa la necesidad de discutir sobre las condiciones en que se realizan esos viajes, sino que también invita a reflexionar acerca del hecho de que dichas condiciones tampoco se distribuyen de igual manera entre mujeres. Las mujeres de los sectores más pobres cargan con una proporción mucho mayor de los minutos dedicados a la movilidad del cuidado que las de los estratos más prósperos. De la misma forma, resulta notorio que, cuando se analizan algunos itinerarios que aumen-

tan la complejidad, también aumenta la proporción de transporte privado entre las mujeres. Este tipo de estrategias apuntan a la activación de recursos con que no todas las mujeres cuentan. Esto determina mayores costos —especialmente para las más pobres— o, también, la supresión de movilidades complejas o itinerarios múltiples.

Lo antedicho pone de relieve uno de los puntos de partida del documento: la movilidad urbana refleja aspectos estructurales de la relación entre géneros y estratos sociales. Estos aspectos estructurales *adelantan* un conjunto de restricciones que determinan un patrón de desplazamientos —o la ausencia de estos— y las condiciones en que se realizan. Pero, al mismo tiempo, la movilidad urbana también podría determinar algunos aspectos estructurales. Solo a modo de ejemplo: la participación diferencial en el mercado laboral es determinante para las concomitantes estructuras diferenciales de movilidad. La pregunta que surge entonces es hasta qué punto estas pautas de movilidad bajo las condiciones actuales no moldean al mismo tiempo las chances de insertarse en el mercado laboral. En términos más concretos, una mujer cuyo único viaje extrahogar es dejar a los niños en la escuela, o ir a hacer compras a media tarde, puede que logre hacerlo en buena medida porque no trabaja. Pero cabría preguntarse si el hecho de moverse de esa manera no funciona también como un factor que desalienta o dificulta la búsqueda de empleo. Una vez más, es muy importante dejar claro que la variable relevante de fondo es la *estructura de actividades*, lo que no obsta el hecho de que la movilidad sigue siendo una de las manifestaciones de esta.

6.2. Implicaciones de política pública

Habida cuenta de la evidencia empírica y su discusión, debe tenerse en cuenta que cuando se trata de pensar en términos de desafíos de política pública, uno de los problemas centrales es el de la movilidad del cuidado. Esta implica un conjunto de desplazamientos con dependientes y artefactos en horarios fuera de punta y con un alto grado de utilización de modos activos. Aspectos estructurales de la relación entre géneros y la división sexual del trabajo lo convierten en una discusión sobre equidad y género. Si ese aspecto central se modificara, el problema seguiría existiendo, aunque esta vez las cargas serían más igualitarias entre sexos.

Respecto al margen de acción desde las políticas públicas de tiempo y movilidad —incluso en su concepción más amplia—, estas

por supuesto no podrán abordar aspectos como la segmentación de género en el mercado laboral, la división sexual del trabajo u otros factores de carácter cultural como, por ejemplo, un mayor control de los hombres de los recursos privados de movilidad. Por otra parte, tampoco resulta una solución sustentable buscar medidas que mejoren estas condiciones únicamente a partir de mayor penetración de modos privados. Que todas las personas hagan sus viajes en un automóvil sería una medida parcial, que no afecta toda la movilidad del cuidado, terminaría minimizando el impacto y atendería a todas luces contra la sustentabilidad del sistema de movilidad en particular y urbano en general. Efectivamente, darle un auto a cada ciudadano para que se desplace por la ciudad estaría lejos de constituir un escenario que resolviera todos los problemas. Sería insustentable desde todo punto de vista y las soluciones deberían seguir otros carriles. Lo que sí debe estar claro como punto de partida es que las desigualdades existen y pueden ser cuantificadas, al tiempo que algunos factores causales pueden ser identificados. Existen diferencias entre géneros y, al mismo tiempo, diferencias entre las mujeres; las más pobres aparecen con las condiciones menos favorables y llevan consigo una proporción más alta de la carga.

En tal sentido, una de las medidas más relevantes es la mejora de la calidad del transporte público. Con independencia del bajo porcentaje de viajes orientados al hogar que se realizan por este medio, resulta claro que en algunos grupos específicos su prevalencia es más significativa. Por tanto, la mejora de la calidad en términos de regularidad, velocidad, seguridad y frecuencia impactaría directamente en la mejora de las condiciones de movilidad. Más aún cuando se trata de viajes en horarios fuera de punta, en los que, más allá de la frecuencia, adquieren protagonismo aspectos como la regularidad, puntualidad y contar con información precisa y actualizada sobre su funcionamiento. De la misma forma, mejorar este modo de transporte también tendría un sesgo progresivo en materia de género, en tanto las mujeres están sobrerrepresentadas entre sus usuarios para todo tipo de viajes.

Vale destacar que, por otra parte, más allá del impacto específico para la discusión desarrollada aquí, el efecto de privilegiar el transporte público es de carácter universal en tanto se trata de un modo sustentable y eficiente que cuando es provisto con calidad favorece al conjunto de la ciudad, no solo a sus propios usuarios. Pero además del impacto progresivo por género, tiene un impacto progresivo sobre los sectores cautivos, generalmente pertenecientes a estratos pobres, quienes se verían beneficiados. Vale destacar, para

el caso montevideano, que las innovaciones tarifarias de los últimos años van en el sentido de lo aquí propuesto. Especialmente, las tarifas planas (como los boletos *una hora* y *dos horas*) permiten realizar viajes con actividades de corta duración a un precio reducido. Esto, además de posibilitar viajes que por su distancia demandan motorización, también podría constituir un modo alternativo a viajes a pie que, por hacerse con carga o dependientes, sean excesivamente demandantes en materia de energía.

De la mano del privilegio a las opciones colectivas de transporte, generalmente existen otras medidas en el sector de la movilidad. Entre otras, privilegiar en términos espaciales al transporte público e instrumentar medidas que alienten su utilización especialmente para viajes pendulares al trabajo. Sin entrar en la discusión sobre cuáles deben ser las medidas para lograr que las personas vayan a trabajar en transporte público y dejen sus automóviles en el hogar, cabría especular que este cambio modal quizás podría llegar a tener un efecto en la distribución de los recursos privados de movilidad en el interior de los hogares. Ello podría redundar —para sectores medios y altos— en un uso más eficiente de esos recursos, lo que aliviaría la carga de la movilidad del cuidado motorizada —o en modos activos con largas distancias— y reencauzaría la demanda hacia los horarios con menor densidad de tráfico y congestión.

Otra de las medidas relevantes con indudable impacto diferencial sobre la movilidad de las mujeres tiene que ver con la mejora en las condiciones de caminabilidad en la ciudad. Mejorar la calidad de las veredas para, por ejemplo, circular con carritos de bebés es indispensable para que algunos trayectos de mediana distancia sean amigables y factibles de ser transitados a pie. Una accesibilidad a pie a un conjunto de oportunidades cercanas al hogar de las personas desalentaría la utilización de opciones privadas en los hogares donde existe disponibilidad y las mujeres tienen acceso a estas. También mejoraría la calidad de vida y condiciones de traslado de las personas que no cuentan con estas opciones. Una estrategia de aproximación a este tipo de medidas debería incluir la identificación de lugares clave en la ciudad para lograr intervenir y garantizar un área de influencia caminable mínima.

La mejora de las condiciones de caminata tiene un efecto general positivo sobre la calidad de vida urbana y convierte a la ciudad en un lugar más amigable para todos los actores. Porque detrás de este tipo de medidas se esconde una opción ciudadana —o política— que es privilegiar al actor más relevante de la pirámide de la movilidad, el peatón. Y que tal como se expuso a lo largo del informe, es

un actor que en términos proporcionales es mucho más femenino que masculino. Simultáneamente a estas medidas, debería avanzarse en la instalación de infraestructura para viajes en bicicleta, tendiendo al mayor grado posible de multimodalidad. Planes como el de mejoramiento de veredas (Plan Veredas) son buenas noticias a este respecto, en tanto, además de sus objetivos últimos de mejora de la caminabilidad, constituyen oportunidades para discutir sobre cuáles son los espacios donde se debería intervenir.

Las medidas anteriores no deberían descuidar la naturaleza de mayor vulnerabilidad de las mujeres en el espacio público y el posible impacto de la supresión de viajes necesarios si no existe la sensación de seguridad al recorrerlo. El espacio público incluye no solamente las calles y espacios públicos tradicionales (parques, espacios verdes o edificios públicos), sino que también el propio sistema de transporte. En el caso de los primeros, es necesario contar con una arquitectura amable, espacios con presencia de personas y actividades, iluminados y despejados, con apertura, diseño agradable y buen mantenimiento del equipamiento. En relación con el sistema de transporte, debería prestarse atención al combate a las conductas de acoso y violencia contra las mujeres, tanto dentro de las unidades como en las estaciones y otros espacios anexos. Si bien no se deduce de la discusión desarrollada hasta aquí, este es un componente siempre presente que hace a la calidad de los traslados con independencia del propósito que tengan o el tiempo que insuman. En el fondo, hacen a una dimensión que no es posible analizar con estas herramientas que es la de la experiencia del movimiento, que es central para contextualizar varios de los parámetros aquí considerados.

Finalmente, existen algunas orientaciones urbanas y de carácter institucional que parece oportuno señalar en virtud de la evidencia empírica y discusión presentada aquí. La primera tiene que ver con la forma urbana de una ciudad. Las políticas de planificación urbana deberían combatir la extensión en baja densidad y tender hacia un modelo de ciudad compacta. Más allá de los efectos en términos de uso sustentable del suelo productivo, uso de energía, emisión de contaminantes y demás, estos procesos facilitan la instauración de un modelo de ciudad orientado al uso del automóvil, cuyos efectos negativos generalmente recaen en los sectores populares. Estos efectos se manifiestan en procesos de informalización y traslado a la periferia, que alejan a estos ciudadanos de las oportunidades urbanas y tensionan las redes de transporte público, que se ven enfrentadas a un aumento de costos por pasajero transportado.

La segunda es de carácter institucional y de gestión. La oferta de servicios debería proveer horarios extensos y flexibles, especialmente los relacionados al cuidado infantil, pero no limitados a estos. Una estrategia ya conocida al respecto es intentar capitalizar al máximo la estructura existente para poder brindar servicios por más horas y más lugares, tratando de fortalecer centralidades urbanas. Ejemplo de ello es la utilización de la propia infraestructura de transporte para ofrecer (por ejemplo, en las estaciones) servicios variados que permitan simplificar itinerarios de viaje o incluso suprimir algunos de estos sin resignar la satisfacción de la necesidad.

60

La tercera tiene que ver con transitar el camino de convertir las oficinas de movilidad y transporte en verdaderas *oficinas de tiempo*. Una estructura de este tipo tiene como objetivo la gestión del uso social del tiempo y no únicamente la organización de los desplazamientos en la ciudad. Así, además de encargarse de la organización, planificación y supervisión del sistema de transporte, debe necesariamente incorporar una mirada intersectorial para encontrar espacios y medidas de política en varios sectores y no solamente el transporte para minimizar costos temporales y riesgos de exclusión de actividades por motivos de tiempo. Este tipo de organización requiere un esfuerzo muy importante de coordinación interinstitucional, que implica como punto de partida una autoridad centralizada y potente a cargo de las políticas de movilidad.

Un efecto asociado a una estructura de este tipo tiene que ver con adaptar la mirada al fenómeno de movilidad y producir información algo más específica al respecto. Las encuestas de movilidad son herramientas de un altísimo potencial. Este informe, de hecho, es una muestra de que es posible ir mucho más allá de los objetivos originales de este tipo de relevamientos. Sin embargo, como toda herramienta de recolección de datos, no es posible abordar todos los temas sin resentir la calidad de la información necesaria para sus fines originales. Así, resulta muy recomendable concebir herramientas alternativas de recolección y, al mismo tiempo, prestar atención a los registros administrativos en diversas áreas de política (por ejemplo, patrón de atención de salud de niños pequeños, horarios escolares asociados a direcciones de los hogares). Estos poseen un enorme potencial de ser analizados incorporando la referencia espacial y de movilidad, lo que daría pistas muy significativas para aportar mayor discernimiento a temáticas como la abordada aquí.

Referencias

- ALCAINO, P., DOMARCHI, C., y LÓPEZ CARRASCO, S. (2009a). «Gender Differences in Time Use and Mobility: Time Poverty and Dual Consumption». En *First Workshop of the Time Use Observatory (TUO)*. Santiago de Chile, enero.
- (2009b). «Time, Poverty and Transport: An Exploration into Mobility Patterns Contribution to Poverty Measurements». En *2nd Time Use Observatory Workshop*. Santiago de Chile: mimeo.
- ALMEIDA LOBO, A. de (2010). *Intervención de género en transporte*. México: Centro de Transporte Sustentable de México.
- ASCHER, F. (2005). «Ciudades con velocidad y movilidad múltiples: un desafío para los arquitectos, urbanistas y políticos», *Revista ARQ*, n.º 60, pp. 11-19.
- BERNARD, A., SEGUIN, A.-M., BUSSIERE, Y., y POLACCHINI, A. (1996). «Household Structure and Mobility Patterns of Women in O-D Surveys: Methods and Results Based on the Case Studies of Montreal and Paris». En *Women's Travel Issues Second National Conference*. Baltimore, octubre.
- CABALLERO, L. (2013). *Guía para la integración de la perspectiva de género en los sistemas de transporte urbano que optimizan la movilidad*. BID, División de Género y Diversidad.
- CEPAL (2009). *Panorama social de América Latina 2009*. Santiago de Chile: CEPAL.
- CHURCH, A., FROST, M., y SULLIVAN, K. (2000). «Transport and Social Exclusion in London», *Transport Policy*, n.º 7, pp. 195-205.
- CRESSWELL, T., y UTENG, T. (2008). «Gendered Mobilities: Towards an Holistic Understanding». En CRESSWELL, T., y UTENG, T. (eds). *Gendered Mobilities. Transport and Society*. Aldershot (Reino Unido) y Burlington (EUA): Ashgate.
- CURRIE, G., y DELBOSC, A. (2011). «Exploring the Trip Chaining Behaviour of Public Transport Users in Melbourne», *Transport Policy*, n.º 18, pp. 204-210.
- ELLEGÅRD, K. (1999). «A Time-Geographical Approach to the Study of Everyday Life of Individuals – A Challenge of Complexity», *Geojournal*, vol. 48, n.º 3, pp. 167-175.
- GRIECO, M., y MCQUAID, R. W. (2012). «Gender and Transport: An Editorial Introduction», *Research in Transportation Economics*, vol. 34, n.º 1, pp. 1-2. Recuperado de: <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2011.12.009>.
- GUTIÉRREZ, A. (2009). «Movilidad o inmovilidad: ¿qué es la movilidad? Aprendiendo a delimitar los deseos». En *XV Congreso Latinoamericano de Transporte Público y Urbano (CLATPU)*. Buenos Aires. Recuperado de: <http://www.filo.uba.ar/contenidos/investigacion/institutos/geo/ptt/GutierrezClatpu09b.pdf>.
- HAMILTON, K., JENKINS, L., HODGSON, L., y TURNER, J. (2005). *Promoting Gender Equality in Transport*, Working Paper Series n.º 34. Manchester: Equal Opportunities Commission.

- HERNÁNDEZ, D. (2012a). «Activos y estructuras de oportunidades de movilidad. Una propuesta analítica para el estudio de la accesibilidad por transporte público, el bienestar y la equidad», *Revista EURE*, vol. 38, n.º 115, pp. 117-135.
- (2012b). *Políticas de tiempo, movilidad y transporte público: rasgos básicos, equidad social y de género*. Montevideo: PNUD Uruguay, Intendencia de Montevideo.
- HERNÁNDEZ, D., y ROSSEL, C. (2013). *Tiempo urbano, acceso y desarrollo humano*, serie Uruguay. El Futuro en Foco, Cuadernos sobre Desarrollo Humano, n.º 1. Montevideo: PNUD.
- ÍÑIGUEZ-RUEDA, L., y PESSOA DE OLIVEIRA, J. H. (2017). «La movilidad de las mujeres en la zona sur de São Paulo (Brasil). Identificación de los problemas y soluciones desde su punto de vista», *Revista de Estudios Urbanos y Ciencias Sociales*, vol. 7, n.º 1, pp. 9-29.
- JIRÓN, P. (2007). «Implicancias de género en las experiencias de movilidad cotidiana urbana en Santiago de Chile», *Revista Venezolana de Estudios de La Mujer*, n.º 12, pp. 173-198.
- (2017). «Planificación urbana y del transporte a partir de relaciones de interdependencia y movilidad del cuidado». En RICO, M. N., y SEGOVIA, O. (eds.). *¿Quién cuida en la ciudad? Aportes para políticas urbanas de igualdad*. Santiago de Chile: CEPAL.
- LECOMPTE, M. C. (2016). «Transport systems and their impact con gender equity», *Transportation Research Procedia*, n.º 25, pp. 4249-4261. doi: 10.1016/j.trpro.2017.05.230.
- LEE, Y., HICKMAN, M., y WASHINGTON, S. (2007). «Household Type and Structure, Time-Use Pattern, and Trip-Chaining Behavior», *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, vol. 41, n.º 10, pp. 1004-1020. doi: 10.1016/j.tra.2007.06.007.
- LI, H., RAESIDE, R., CHEN, T., y MCQUAID, R. W. (2012). «Population Ageing, Gender and the Transportation System», *Research in Transportation Economics*, vol. 34, n.º 1, pp. 39-47. doi: 10.1016/j.retrec.2011.12.007.
- MCGUCKIN, N., y MURAKAMI, E. (1995). *Examining Trip-Chaining Behavior. A Comparison of Travel by Men and Women*. Washington DC: Federal Highway Administration.
- MCQUAID, R. W., y CHEN, T. (2012). «Commuting Times—The Role of Gender, Children and Part-Time Work», *Research in Transportation Economics*, vol. 34, n.º 1, pp. 66-73. <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2011.12.001>.
- MCQUOID, J., y DIJST, M. (2012). «Bringing Emotions to Time Geography: The Case of Mobilities of Poverty», *Journal of Transport Geography*, vol. 23, pp. 26-34.
- MURRAY, L. (2008). «Motherhood, Risk and Evaryday Mobilities». En CRESSWELL, T., y UTENG, T. (eds). *Gendered Mobilities. Transport and Society*. Aldershot (Reino Unido) y Burlington (EUA): Ashgate.
- NEUTENS, T., SCHWANEN, T., y WITLOX, F. (2011). «The Prism of Everyday Life: Towards a New Research Agenda for Time Geography», *Transport Reviews*, vol. 31, pp. 25-47.

- RICO, M. N., y SEGOVIA, O. (eds.) (2017). *¿Quién cuida en la ciudad? Aportes para políticas urbanas de igualdad*. Santiago de Chile: CEPAL.
- ROSSEL, C., y HERNÁNDEZ, D. (2011). «Políticas de tiempo y acceso para el cuidado infantil». En CORBO, G., y AZAR, P. (comps.). *Criar, trabajar, cuidar. Algunas consideraciones sobre políticas de cuidado, tiempo, acceso y trabajo*. Montevideo: PNUD.
- SÁNCHEZ DE MADARIAGA, I. (2013). «The Mobility of Care: A New Concept in Urban Transportation». En SÁNCHEZ DE MADARIAGA, I., y ROBERTS, M. (eds.). *Fair Share Cities: The Impact of Gender Planning in Europe*. Londres: Ashgate.
- SCHEINER, J., y HOLZ-RAU, CH. (2012). «Gender Structures in Car Availability in Car Deficient Households», *Research in Transportation Economics*, vol. 34, n.º 1, pp. 16-26. doi: 10.1016/j.retrec.2011.12.006.
- SRINIVASAN, S. (2008). «A Spatial Exploration of the Accessibility of Low-Income Women: Chengdu, China y Chennai, India». En CRESSWELL, T., y UTENG, T. (eds). *Gendered Mobilities. Transport and Society*. Aldershot (Reino Unido) y Burlington (EUA): Ashgate.
- TANZARN, N. (2008). «Gendered Mobilities in Developing Countries: The Case of (Urban) Uganda». En CRESSWELL, T., y UTENG, T. (eds). *Gendered Mobilities. Transport and Society*. Aldershot (Reino Unido) y Burlington (EUA): Ashgate.
- TRANSPORTATION RESEARCH BOARD (2005). *Research on Women's Issues in Transportation. Report of a Conference. Volume 2, Technical Papers*. Washington DC: Transportation Research Board.
- (2010). *Women's Issues in Transportation: Summary of the 4th International Conference. Volume 1: Conference Overview and Plenary Papers*. Washington, D.C.: Transportation Research Board. doi: 10.17226/22901.
- TURNER, J. (2012). «Urban Mass Transit, Gender Planning Protocols and Social Sustainability – The Case of Jakarta», *Research in Transportation Economics*, vol. 34, n.º 1, pp. 48-53. doi: 10.1016/j.retrec.2011.12.003.
- TURNER, J., y GRIECO, M. (1998). «Gender and Time Poverty: The Neglected Social Policy Implications of Gendered Time, Transport and Travel». En *International Conference on Time Use*, University of Luneberg, Alemania, abril.
- UTENG, T. (2011). *Gender and Mobility in the Developing World*. s. l.: World Bank.
- VERMA, A. (2013). «Trip-Chaining Behaviour of Workers from a City of a Developing Country». En *XIII World Conference on Transport Research*, Río de Janeiro.
- ZUCCHINI, E. (2015). *Género y transporte: análisis de la movilidad del cuidado como punto de partida para construir una base de conocimiento más amplia de los patrones de movilidad. El caso de Madrid*, tesis doctoral. Madrid: Universidad Politécnica de Madrid.

PNUD Uruguay
Paraguay 1470, piso 5, CP 11100
Montevideo, Uruguay
Tel: (598) 29093806
www.uy.undp.org