

¿Cómo se trasladan las mujeres de los barrios populares?

Movilidad cotidiana desde una mirada de género

Por Victoria Tapia, voluntaria del Centro de Investigación e Innovación Social (CIIS).

TECHO - Argentina

La semana de la movilidad sustentable nos invita a reflexionar sobre los traslados y actividades cotidianas que realizamos. *¿Qué medio de transporte utilizamos? ¿Cuántos viajes realizamos? ¿Para qué viajamos? ¿Cuánto tiempo y dinero suponen esos viajes?* **La respuesta a estas preguntas varía según el lugar de residencia de las personas respecto de los centros urbanos y, particularmente, de quienes viven en barrios populares.** Más aún, esas respuestas son completamente diferentes si consultamos a un hombre o a una mujer.

En términos generales, la movilidad refiere a todas aquellas acciones que permiten a las personas el acceso a la ciudad y las oportunidades que esta ofrece, existiendo un nexo entre la movilidad y el funcionamiento de la sociedad, marcando diferencias entre quienes pueden desplazarse sin problemas y quienes sí encuentran barreras para su movilización (Avellaneda, Pau, Lazo, Alejandra, 2011). En este sentido, la movilidad no

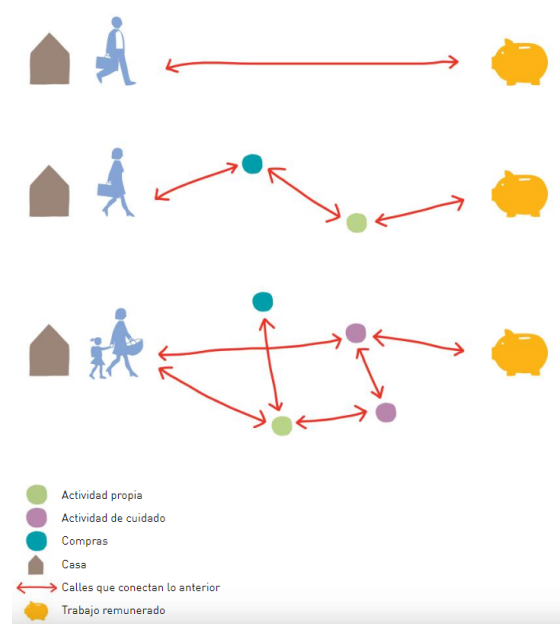
se limita a la esfera individual, sino también a la de interacción e integración social de la comunidad en su conjunto.

En esta línea, según los datos del Relevamiento de Asentamientos Informales de TECHO (2016), solo en el 19% de los barrios populares existe una parada de transporte público dentro del barrio. En Argentina existen al menos 5.687 barrios populares conformados a diciembre de 2018 en los que habitan más de 1.200.000 familias (RENABAP, 2021) para las cuales, dadas los problemas de accesibilidad a paradas de transporte público y la falta de una infraestructura adecuada y segura para todo tipo de vehículos, el simple hecho de trasladarse supone una operación más compleja. Las distancias recorridas son más largas, se requiere más tiempo de viaje, mayores transbordos y, en algunas ocasiones, mayores costos.

La situación descrita supone mayores barreras si pensamos en la cotidianidad de las mujeres que viven en barrios populares. En relación a la distribución de tareas, **en Latinoamérica, las mujeres recorren entre un 11% y un 16% más kilómetros que los hombres** para cumplir con sus labores diarias, y sus recorridos son mucho más complejos que estos últimos (Umaña y San Gil, 2017). Más aún, según el [informe de Movilidad Cotidiana en Barrios Populares de TECHO \(2022\)](#), sabemos que entre el 45% y el 60% de las principales tareas de cuidado y reproducción del hogar recaen

exclusivamente en las mujeres, lo que se traduce en esquemas distintos de movilidad al de los hombres. Éstos realizan trayectos más rectos, en su mayoría, a su lugar de trabajo y de regreso a su hogar al finalizar la jornada. En cambio, las mujeres realizan más desplazamientos al día, debido a su doble y triple jornada de trabajo remunerado y no remunerado, que supone tanto el trabajo doméstico y de gestión del hogar, como las relaciones afectivas y comunitarias.

Los trayectos que recorren las mujeres son poligonales y se producen encadenando diferentes actividades o tareas, por ejemplo, a establecimientos educativos, supermercados o centros de salud. Estos desplazamientos implican una menor distancia en cada viaje, sin embargo, **las mujeres terminan transitando más kilómetros durante el día, invirtiendo gran parte de su tiempo exclusivamente en viajes por la falta de mejores conexiones intermodales.**



Fuente: Espacios para la vida cotidiana desde una perspectiva de género (2014)

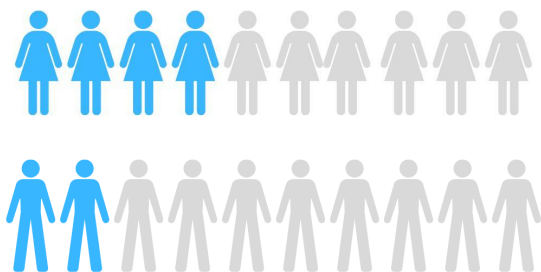
Además de mayor tiempo, esto acarrea mayores costos en el transporte, ya que en muchos de esos sistemas es necesario pagar varias veces y también por sus hijos o hijas (TECHO, 2022).

Los medios y modos de transporte se encuentran determinados por las actividades que las personas, tanto hombres como mujeres, realizan habitualmente. En términos generales, el medio de transporte más utilizado por los habitantes de barrios populares es el transporte público, seguido por el traslado a pie. Esto se debe, según datos del informe mencionado, a los costos que supone el acceso a medios privados de transporte, los cuales son minoritarios (primando la moto o bicicleta, por sobre el auto propio o la utilización de aplicaciones de movilidad).

En este sentido, **toma una enorme relevancia la existencia y el buen estado de la infraestructura urbana como condición para la plena integración de los barrios populares a la ciudad.** Si los barrios no cuentan con las condiciones necesarias, las personas deben recorrer mayores distancias a pie u otro medio sólo para poder acceder a una parada de colectivo, lo que las coloca en desventaja respecto de aquellas que tienen, por ejemplo, la posibilidad de acceder a un automóvil. En vistas de disminuir esta desigualdad, es sumamente necesario adoptar una mirada integral sobre la movilidad de las personas y la calidad del transporte público.

A su vez, una infraestructura urbana adecuada garantiza las condiciones básicas que hacen a la seguridad de todas las personas. Debido al estado de la luminaria, la ausencia de corredores seguros y el mal estado de las calles y veredas, gran parte de las familias de barrios populares perciben sus recorridos cotidianos un tanto inseguros.

En base al informe de movilidad de TECHO (2022), **4 de cada 10 mujeres de barrios populares se sienten inseguras en sus recorridos diarios.**



Fuente: Elaboración propia, sobre informe Movilidad Cotidiana en Barrios Populares (TECHO, 2022)

Esta situación supera la percepción de inseguridad en términos de hechos delictivos, ya que implica el miedo de transitar debido al hecho de ser mujer. A partir de allí, se utilizan diferentes estrategias en vías de disminuir los riesgos en los viajes. Por ejemplo, viajar siempre acompañada de alguien más o movilizarse al interior del barrio junto con otra persona, u optar por otros medios de transporte privado, como pueden ser las aplicaciones de movilidad.

Así, las desigualdades sociales repercuten en los modos de transporte y movilidad de todas las

personas. **En los barrios populares la falta de una infraestructura urbana, condiciona el libre y justo acceso a una oferta adecuada de servicios de transporte.** Sin embargo, esta realidad no es el único foco a revisar, sino también la distribución de tareas al interior de los hogares y dentro de la comunidad como generadores de determinados roles en la sociedad, que a priori parecen inalterables.

Desconocer las diferencias entre la movilidad cotidiana de los hombres y mujeres supone un grave error en materia de política pública, las mujeres nos movemos diferente, nos sentimos más inseguras, realizamos otras tareas que suponen trayectos y modalidades de traslado diversas. Es necesario un cambio en la mirada y gestión sobre la movilidad, tradicionalmente orientada hacia los hombres y los traslados por trabajo remunerado, y dar paso a una mirada más amplia, contemplando la diversidad y complejidad de las actividades cotidianas, tanto en materia laboral, reproductiva, comunitaria y personal.

La movilidad sustentable debe contemplar e incorporar la vivencia cotidiana de las mujeres, como partes claves en el desarrollo de tareas reproductivas fundamentales para la sociedad, en vistas de generar políticas efectivas que se orienten a conseguir una mayor equidad. Superar las barreras sociales y económicas implica el pleno disfrute y goce de las y los ciudadanos del derecho a la ciudad.

Referencias:

- Avellaneda, P., & Lazo, A. (1). Aproximación a la movilidad cotidiana en la periferia de dos ciudades latinoamericanas. Los casos de Lima y Santiago de Chile. *Revista Transporte Y Territorio*, (4), 47-58.
- Ministerio de Desarrollo Social de la Nación. (2021). Relevamiento Nacional de Barrios Populares.
- TECHO. (2022). Movilidad Cotidiana en Barrios Populares.
- TECHO. (2016). Relevamiento de Asentamientos Informales.