

MOVILIDAD URBANA Y GÉNERO: ANÁLISIS COMPARADO EN LOS ESPACIOS METROPOLITANOS DE CÓRDOBA Y TUCUMÁN

GONZÁLEZ ALVO, Inés

CONICET, Observatorio de Fenómenos Urbanos y Territoriales (OFUT-IPDU) FAU-UNT,
igonzezalvo@herrera.unt.edu.ar

MARTINAZZO, Lucila

Departamento de Construcciones Civiles, Facultad de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales,
Universidad Nacional de Córdoba, lucila.martinazzo@mi.unc.edu.ar

CZYTAJLO, Natalia

CONICET, Laboratorio de Género y Urbanismo, Observatorio de Fenómenos Urbanos y
Territoriales (OFUT-IPDU) / FAU-UNT, nczytajlo@herrera.unt.edu.ar

Resumen

El desplazamiento en las ciudades y el acceso a oportunidades urbanas son experiencias que se ven influidas por cuestiones de género. La división sexual del trabajo se refleja en la movilidad por motivos de cuidado a la vez que los patrones de movilidad son diferentes entre hombres y mujeres que vivencian el espacio público atravesados en su interseccionalidad. En este contexto, el objetivo del presente trabajo es caracterizar en clave comparada los patrones de movilidad en los espacios metropolitanos de Córdoba y Tucumán, como insumo para pensar las prácticas y experiencias urbanas desde una perspectiva de género. Para ello, se utiliza una adaptación del enfoque AVEO (activos, vulnerabilidad y estructuras de oportunidad) utilizando como base las Encuestas Origen/Destino en el Área Metropolitana de Córdoba (EOD Córdoba, 2009) y para el Área Metropolitana de Tucumán (EOD Tucumán, 2011). Los principales resultados muestran que, si bien la estructura de oportunidad representada por la cobertura del transporte público es alta en ambas ciudades analizadas pero de distribución heterogénea, los activos muestran disparidades en el acceso entre hombres y mujeres en cuanto a tenencia de vehículos y licencias de conducir, y prácticas de movilidad diferenciadas como un mayor uso en las mujeres de los modos transporte público y a pie, además de que las mujeres realizan la mayoría de los viajes relacionados a la movilidad del cuidado, como tareas del hogar, compras y acompañamiento, entre otras.⁵⁷

Palabras clave: **movilidad, género, territorio**

⁵⁷ Este trabajo se basa en el informe de movilidad realizado por Martinazzo y González Alvo para Czytajlo, Natalia "Desigualdades territoriales en la Argentina: una perspectiva multidimensional y multiescalar. Análisis de las desigualdades socio-territoriales en las ciudades desde una perspectiva de género". Informe Consultoría CEPAL, Noviembre 2023.

1 INTRODUCCIÓN

Los sistemas de transporte y movilidad, y el rol social y económico que cumplen, son estructurantes de la vida cotidiana de nuestras ciudades. Es innegable la relación entre transporte y exclusión social, ya que un adecuado sistema de transporte brinda acceso a las oportunidades urbanas necesarias para mejorar la calidad de vida y el bienestar de las personas. Para reconocer este valor y actuar en consecuencia, es importante poder medir la accesibilidad de forma integral, que es la tendencia actual en planificación de transporte y urbanismo.

La metodología AVEO (Activos, Vulnerabilidad y Estructuras de Oportunidad) se emplea en este trabajo para estudiar la accesibilidad a través de la movilidad, en relación al bienestar de las personas y el rol del transporte público (Hernández, 2012). Entre los activos identificados por Moser se analizan la tenencia de vehículos, uso del tiempo y experiencias de viaje. Entre las estructuras de oportunidades se consideran los recursos con que cuenta el territorio, como el transporte (Hernández 2012 en Gonzalez Alvo, Czytajlo, 2022).

Este enfoque metodológico se ha utilizado en diversos estudios relacionados con el bienestar de las personas y el rol del transporte público (Hernández 2012), con aplicaciones en investigaciones anteriores (González Alvo, 2022). En este trabajo se emplea en forma desagregada por género para analizar las prácticas de movilidad que articulan la vida cotidiana y el impacto que las condiciones de movilidad generan en la capacidad de las personas para desplazarse y usar las oportunidades y recursos de la vida en la ciudad.

En esa línea, a partir de una investigación de movilidad cotidiana en el espacio metropolitano de Tucumán (González Alvo, 2022) se ajusta el enfoque AVEO para adaptarlo al estudio de la movilidad en el Sistema Metropolitano de Tucumán (SiMeT), considerando la perspectiva de género, utilizando indicadores que cruzan movilidad y género en las ciudades de Córdoba y Tucumán a través de las Encuesta Origen/Destino 2009 en el Área Metropolitana de Córdoba (EOD Córdoba) y 2011 para el Área Metropolitana de Tucumán (EOD Tucumán).

De esta manera, se analiza el impacto que las condiciones de movilidad generan en la capacidad de las personas para desplazarse y usar las oportunidades y recursos de la vida en la ciudad y en forma desagregada por género. El análisis se complementa con el estudio de las prácticas de movilidad que articulan la vida cotidiana e implican las maneras en que las personas utilizan y se apropian del territorio a través de sus desplazamientos y de los recorridos elegidos. Como una dimensión emergente del trabajo, surge la necesidad de incluir una mirada interseccional a través de un análisis desagregado por género y nivel socioeconómico. La movilidad del cuidado se

desprende de este estudio como un concepto que aporta a una comprensión más completa de los desplazamientos de la vida cotidiana.

2 MARCO TEÓRICO

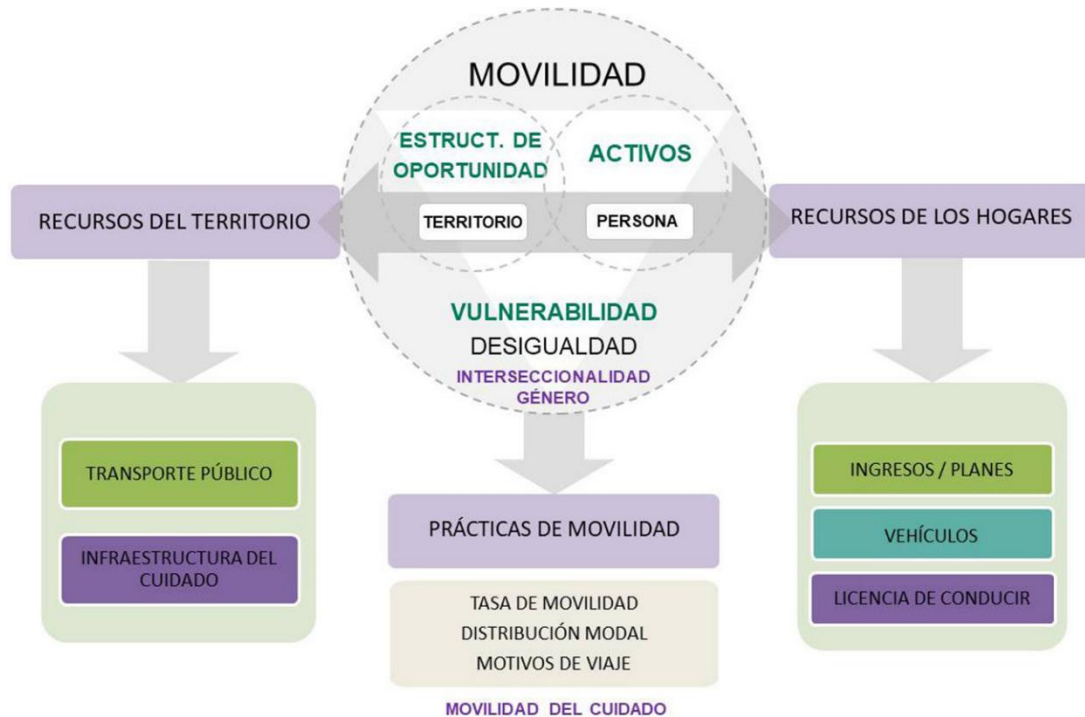
La accesibilidad refleja el papel del transporte como facilitador de oportunidades urbanas relevantes para el bienestar de las personas, en consecuencia, abarca desde el empleo hasta las interacciones sociales y el desarrollo del capital humano, por ejemplo, a través del acceso a la educación (Scholl *et al.*, 2022). Hansen (1959) define a la accesibilidad como una medida de la distribución espacial de las actividades respecto a un punto de origen ajustada por la habilidad de las personas para superar la separación espacial. Miralles y Cebollada (2003, en Hernández, 2012) identifican a la accesibilidad con la facilidad de las personas para superar la distancia que separa dos lugares y de esta forma ejercer su derecho como ciudadano, integrando una dimensión territorial (con relación al número de opciones que tienen los diferentes ciudadanos para acceder a los lugares y a las actividades) con las características individuales. Estas características individuales, de la oferta de oportunidades urbanas y de transporte e institucionales no pueden considerarse establecidas ni como atributos distribuidos equitativamente entre las personas y los hogares (Hernández, 2012).

Caroline Moser desarrolló en la década de los 90 el “marco de activos-vulnerabilidad” para estudiar la pobreza urbana en países con altos índices de desigualdad social, esquema que fue ampliado en 1999 por Rubén Kaztman introduciendo el modelo “activos-vulnerabilidad-estructura de oportunidades” (AVEO), incluyendo a las estructuras de oportunidades que se generan desde el mercado, la sociedad y el Estado. Definidas como probabilidades de acceso a bienes, servicios o al desempeño de actividades, estas estructuras de oportunidades inciden sobre el bienestar de los hogares, porque permiten o facilitan a los miembros del hogar el uso de sus propios recursos (Kaztman, 1999 en Hernández, 2012), en cuya tensión se evidencian las vulnerabilidades. En términos prácticos, las estructuras de oportunidades son los recursos con que cuenta el territorio, como el transporte, las oportunidades de empleo, los equipamientos de educación, salud, comercios y recreación, etc. (González Alvo y Czytajlo, 2022). Por otra parte, los activos están relacionados a los recursos físicos, humanos y sociales con los que cuentan los hogares, como los ingresos, la disponibilidad de vehículos, la información y la capacidad para obtenerla y utilizarla, la formación, las capacidades físicas, entre otros (Hernández, 2012).

González Alvo y Czytajlo (2022) ampliaron el alcance del enfoque AVEO proponiendo la transversalización de la perspectiva de género en sus distintos elementos que permita una visión

integral que considere las vivencias diferenciales que tienen las personas al atravesar los territorios (ver Figura 1).

Figura 1. Adaptación del enfoque AVEO elaborado por Inés González-Alvo con base en Kaztman (1999) y Hernández (2012).
Fuente: González Alvo y Czytajlo (2022).



Las mujeres tienen prácticas y experiencias diferenciales respecto a los varones en sus movimientos por la ciudad que resultan en desigualdad espacial, violencia, dependencia e incluso inmovilidad (Jirón y Zunino Singh, 2017). Los roles de género condicionan fuertemente los patrones de movilidad en cuanto a motivos de viaje, distancia recorrida y número de paradas realizadas, entre otras características de los viajes (Casas *et al.*, 2019), siendo los patrones de movilidad de las mujeres más complejos que los de los varones debido a sus roles sociales asignados y sus

actividades laborales (Jaimurzina *et al.*, 2017). La movilidad urbana de hombres y mujeres también se ve condicionada en relación a la oferta de transporte. Las restricciones financieras que afectan en mayor proporción a las mujeres impiden su acceso al transporte motorizado individual o el transporte colectivo (Jaimurzina *et al.*, 2017).

Existen también otras restricciones no económicas, ya que en aquellos hogares donde hay automóvil tienden a usarlo los hombres de la familia y no las mujeres, y en general es menos probable que las mujeres tengan licencia de conducir (Levy, 2013). Diversos estudios han demostrado que las mujeres, en comparación con los hombres, tienden a tener menor acceso a vehículos privados y menos probabilidades de contar con licencias de conducir, lo cual limita sus opciones de movilidad (González Alvo, 2022). Este aspecto resulta fundamental para comprender las restricciones que enfrentan las mujeres en sus desplazamientos cotidianos, particularmente en relación con la movilidad del cuidado. Este concepto, desarrollado por Inés Sánchez de Madariaga (2009, 2010), busca poner el foco en aquellos viajes realizados para el cumplimiento de tareas no remuneradas realizadas por personas adultas hacia menores de edad u otras personas dependientes, incluyendo las tareas relacionadas al cuidado del hogar, en contraposición a los análisis de patrones de movilidad tradicionales que sólo consideran importantes las actividades productivas y remuneradas.

3 METODOLOGÍA

El presente trabajo emplea una adaptación del enfoque AVEO (Activos, Vulnerabilidad y Estructuras de Oportunidad), desarrollada originalmente por Moser (1998) y utilizada en investigaciones previas sobre movilidad y bienestar (Hernández, 2012; González Alvo, 2022), tal como fue expuesto en el apartado anterior. Este enfoque permite estudiar la movilidad urbana desde una perspectiva que integra dimensiones socioeconómicas, de género y territoriales, con el objetivo de analizar cómo las desigualdades en el acceso a recursos y servicios afectan de manera diferencial a hombres y mujeres. Para ello, se utilizaron datos desagregados por género obtenidos de las Encuestas de Origen-Destino (EOD) de las áreas metropolitanas de Córdoba (2009) y Tucumán (2011). Así, se compararon los patrones de movilidad de las áreas metropolitanas de Córdoba y Tucumán, utilizando indicadores que permiten analizar la cobertura del transporte público, las diferencias entre hombres y mujeres en relación a la distribución modal, la distribución modal por nivel de ingreso y por edad, viajes por motivo incluyendo la movilidad del cuidado, tenencia de vehículos y licencias de conducir.

Dentro del enfoque AVEO, la categoría de activos se refiere a los recursos que las personas poseen para desplazarse por el entorno urbano. Entre los activos evaluados en este estudio se

incluyen el acceso a vehículos particulares y la posesión de licencias de conducir. En este sentido, contar con una licencia de conducir o con un vehículo otorga autonomía y flexibilidad a la hora de elegir modos de transporte y realizar desplazamientos, permitiendo a las personas movilizarse de manera más eficiente y acceder a empleos, educación y servicios. Las variables de estudio fueron obtenidas de los microdatos y los informes de las Encuestas Origen y Destino 2009 en el Área Metropolitana de Córdoba (EOD Córdoba) y 2011 para el Área Metropolitana de Tucumán (EOD Tucumán).

La vulnerabilidad se analiza a través de los patrones de movilidad identificados utilizando la distribución modal desagregada por género, por niveles de ingreso y por edad, las tasas de viaje y los motivos de viaje desagregados por género obtenidos de la EOD Córdoba y la EOD Tucumán, además del relevamiento de patrones de movilidad en Tucumán a través de entrevistas domiciliarias individuales con una guía de preguntas según el trabajo de González Alvo y Czytajlo (2022). La vulnerabilidad también se analiza en términos de las condiciones socioeconómicas de los individuos y de los hogares, así como de la exposición diferencial a limitaciones en la movilidad. En este trabajo, se estudia la vulnerabilidad territorial utilizando como indicador la proporción de hogares con necesidades básicas insatisfechas (NBI). Estos factores se intersectan con el género, incrementando las dificultades que enfrentan las mujeres, especialmente aquellas que se encuentran en situaciones de pobreza o que deben realizar múltiples desplazamientos vinculados a las tareas de cuidado (Czytajlo, 2024). El análisis se complementa con un enfoque interseccional, considerando también variables como la edad y el nivel socioeconómico en términos de ingreso y quintiles.

Las estructuras de oportunidad se refieren a los recursos territoriales disponibles, tales como la infraestructura de transporte público, equipamientos urbanos y servicios. En el presente estudio, se mapea la cobertura de la red de transporte público en Córdoba y Tucumán, permitiendo evaluar cómo la accesibilidad varía según las zonas geográficas y el nivel de vulnerabilidad de los territorios. En particular, se analiza cómo las condiciones del transporte público afectan la movilidad de las mujeres, quienes dependen en mayor medida de este servicio y realizan más viajes vinculados a tareas de cuidado (González Alvo, 2022). El transporte público, al actuar como una estructura de oportunidades, es clave para mejorar o restringir el acceso a oportunidades laborales, educativas y de cuidado. Para este trabajo se utiliza el indicador de cobertura de transporte público para analizar la oferta del servicio, que mide la relación entre el área servida (o *buffer*) y la densidad poblacional, de lo que se obtiene el porcentaje de población cubierta. Este indicador resulta relevante, ya que evidencia qué porcentaje de la población no tiene acceso a la

red de transporte. Los cálculos fueron realizados en el programa QGis tanto para Tucumán como para Córdoba, considerando los trabajos previos de González Alvo (2022) y Martinazzo (2022).

4 RESULTADOS

Tenencia de vehículos y licencias de conducir

Las licencias de conducir son un indicador importante en el análisis de la movilidad, especialmente desde la perspectiva de género, considerandola dentro de los activos del Enfoque AVEO como recursos que las personas tienen a su disposición para mejorar su capacidad de desplazamiento y acceso a oportunidades. Las mujeres enfrentan barreras desproporcionadas en el acceso a licencias de conducir, lo cual limita su capacidad de movilidad y refuerza su dependencia del transporte público o de terceros para realizar sus actividades cotidianas, especialmente aquellas vinculadas al cuidado.

Para los casos de estudio se observa una desigualdad relevante en el acceso a licencias de conducir y uso de vehículos privados. En Córdoba, el 42,72% de la población no tiene licencia de conducir, y de ese grupo, el 70% son mujeres (Martinazzo y González Alvo para Czytajlo CEPAL 2024). Esta brecha también se observa en Tucumán, donde solo el 23% de las mujeres posee licencia de conducir, lo que restringe significativamente sus opciones de movilidad y aumenta su dependencia del transporte público o de ser acompañadas en automóvil (González Alvo, 2022).

La tenencia de vehículos también es dispar en ambas ciudades en estudio. Según el informe del “Apoyo al Programa de Modernización del Transporte Urbano de San Miguel de Tucumán”, más del 70% de los hogares en el aglomerado metropolitano no poseen ningún vehículo, mientras que menos del 4% posee dos vehículos o más, lo que denota una concentración de los vehículos privados en un número de hogares limitado. Si se considera el área metropolitana de Tucumán, se detecta que la diferencia entre hogares que poseen motocicletas (31%) y los que poseen autos (27,5%) es menor que en el SSE. Mientras en el área metropolitana hay un 3,5% más de motocicletas que autos, en el SSE la diferencia es de un 15% más de motocicletas. Esto se explica, quizás, por la brecha desigual de ingresos económicos y la baja accesibilidad del SSE. Las motocicletas se usan principalmente como modo de transporte para desplazarse hacia las actividades cotidianas, como ser el trabajo o actividades educativas, y se caracterizan, en general, por ser modelos económicos y de baja cilindrada (Gonzalez Alvo, 2022). Para el Área Metropolitana de Córdoba, el 44,81% de los hogares contaba con auto, mientras que el 45,47% de los hogares no contaba con vehículo motorizado (De Beláustegui, 2011).

Distribución modal: intersecciones con el nivel socioeconómico, el ingreso y la edad

Algunas aproximaciones comparadas permiten señalar que las mujeres hacen más viajes en transporte público y a pie. En Córdoba el 70% de sus viajes son en transporte público y a pie, mientras que los hombres utilizan predominantemente el auto particular (Martinazzo, 2022). Las mujeres en Córdoba también tienen mayor proporción de viajes en taxi/remis mientras que los hombres tienen mayor proporción de viajes en moto/ciclomotor y más que duplican la proporción de viajes en bicicleta de las mujeres (Figura 2).

En Tucumán, las mujeres también son las mayores usuarias del transporte público, mientras que su uso del automóvil es mayoritariamente como acompañantes. Al igual que en Córdoba, las mujeres tienen mayor proporción de viajes en taxi/remis, y los hombres mayor cantidad de viajes en bicicleta y en motocicleta (ver Figura 3).

Figura 2. Distribución modal de viajes de hombres y mujeres Córdoba. Fuente: Martinazzo (2022).

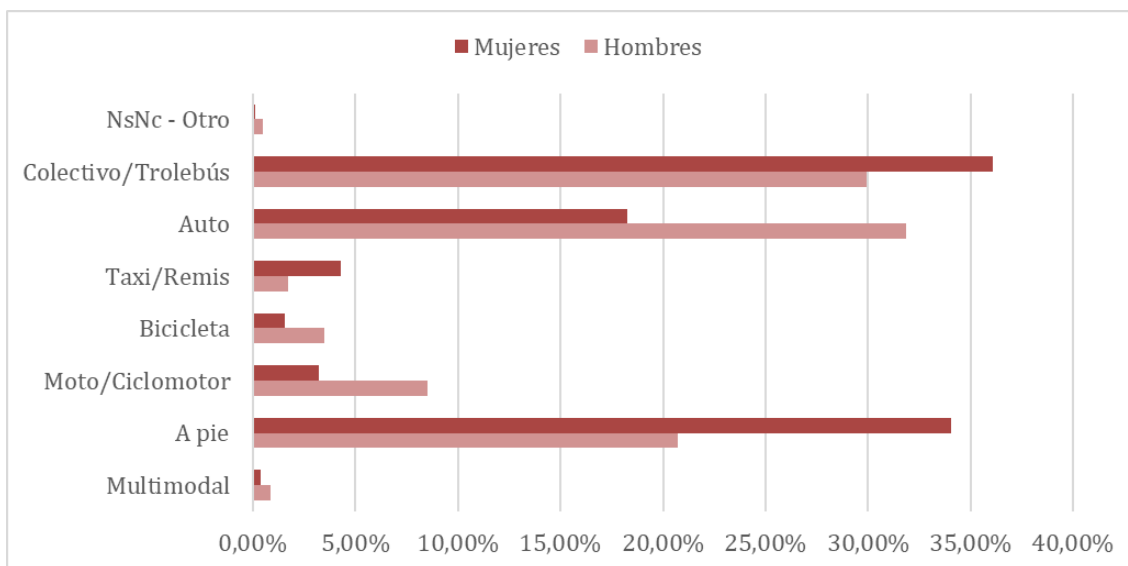
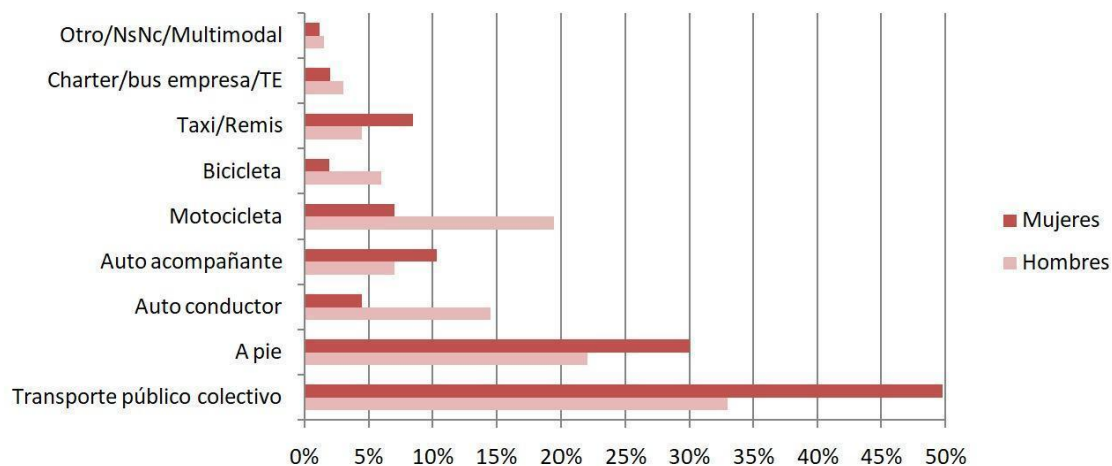


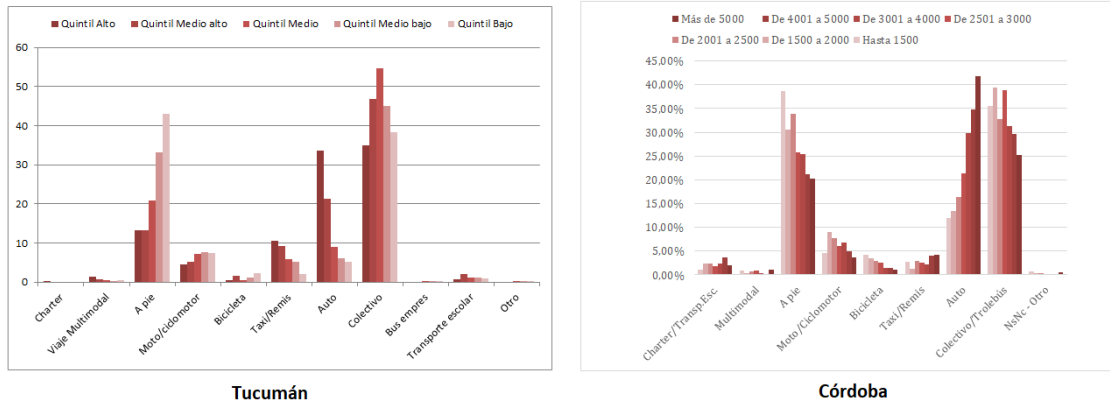
Figura 3. Distribución modal de viajes de hombres y mujeres Tucumán. Fuente: González Alvo (2022).



Los viajes en auto se concentran en las zonas de baja vulnerabilidad, en la zona noroeste para Córdoba y oeste para Tucumán, en especial para los varones. Los viajes en ómnibus/trolebús son mayores en la periferia del centro de la ciudad de Córdoba coincidiendo con zonas de gran proporción de hogares NBI, especialmente en el caso de las mujeres, que también tienen valores altos de viajes a pie en estos sectores. En un análisis territorial, Martinazzo (2022) indica que las zonas periféricas con gran cantidad de viajes también tienen los valores más altos de hogares con necesidades básicas insatisfechas (hogares NBI), y que además, las mujeres tienen más viajes a pie en la periferia donde se corresponden con zonas de media a alta vulnerabilidad. En Tucumán, también se advierte que la zona este es de mayor vulnerabilidad.

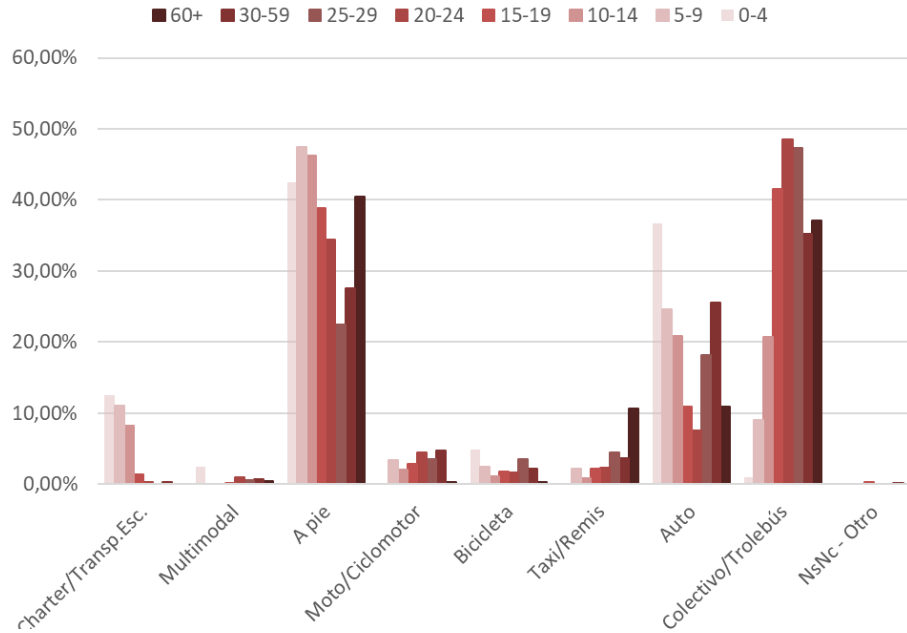
La Figura 4 sustenta estas afirmaciones mostrando que los quintiles bajos para Tucumán y los menores niveles de ingreso para Córdoba tienen los mayores porcentajes de viajes a pie y los menores porcentajes de viajes en auto. También se observa que el transporte público es mayormente usado por los sectores medios, y que tanto la moto como la bicicleta tienen un uso más intensivo en los niveles de ingreso y quintiles bajos.

Figura 4. Distribución modal por quintiles/nivel de ingreso Tucumán y Córdoba. Fuente: González Alvo (2022), Martinazzo (2022).



Si bien las mujeres utilizan más la caminata y el transporte público para moverse, en intersección con la edad estas prácticas son diferenciadas. Para Córdoba (ver Figura 5), los viajes a pie tienen mayor proporción para las edades más bajas, incluyendo niñas y adolescentes, mientras que las adultas mayores tienen más del 40% de sus viajes a pie. Además, las niñas tienen las mayores proporciones de viajes en auto ya que viajan como acompañantes cuando son llevadas a sus actividades diarias. Las jóvenes y adolescentes entre 15 y 19 años tienen más del 80% de sus viajes en transporte público y caminando, en contraste, el segmento 30-59 años suma un 63% en estos modos a la vez que se incrementa el uso del auto.

Figura 5. Distribución modal de viajes de mujeres por grupos de edades Córdoba. Fuente: elaboración propia, porcentajes obtenidos de los microdatos EOD Córdoba (2009).

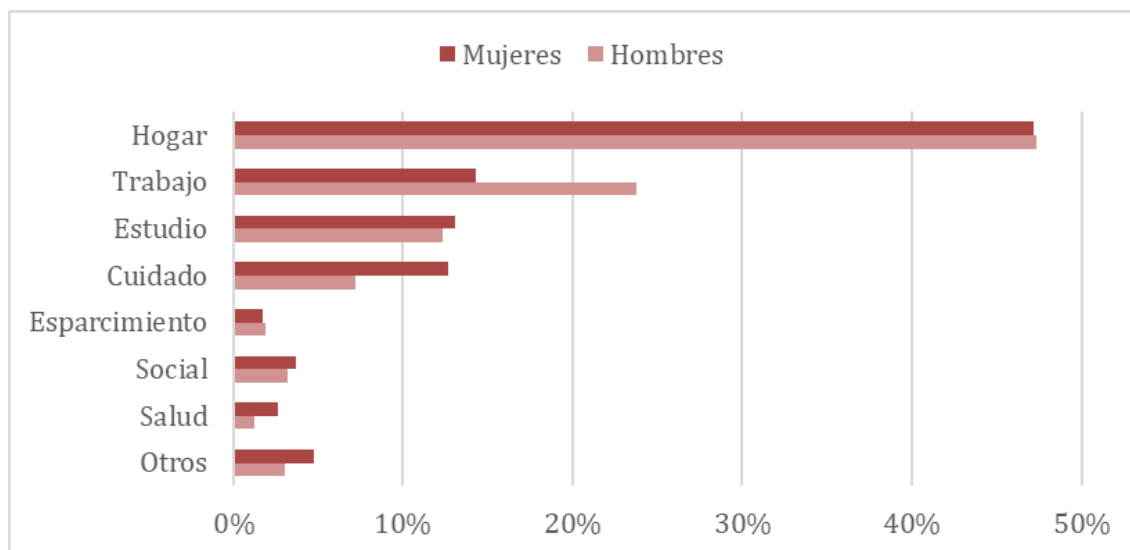


Prácticas de movilidad: tasas de viaje, viajes por motivo y movilidad del cuidado

Según se obtuvo de las bases de datos de la EOD Córdoba en el trabajo de Martinazzo (2022), las mujeres hacen 2,29% más de viajes que los hombres en la Ciudad de Córdoba, con tasas de viajes diarios promedios de 2,03 y 2,02 viajes/día respectivamente. Para el Área Metropolitana de Tucumán, la tasa de generación de viajes total es 1,44.

En el análisis de Martinazzo (2022) para la Ciudad de Córdoba, se observó que más del 40% de los viajes diarios se motivan por trabajo, estudio y cuidado. Por motivo de trabajo, los hombres tienen la mayor proporción de viajes, con una diferencia de 9,47% respecto a las mujeres, mientras que territorialmente, tanto para hombres como para mujeres, las zonas que están dentro del anillo de circunvalación agrupan gran cantidad de viajes y tienen bajo porcentaje de hogares NBI. En contraste, en la periferia, donde se concentran los sectores más vulnerables, se agrupan los mayores valores de viajes por motivos de cuidado.

Figura 6. Distribución de viajes por motivo por género Córdoba. Fuente: Martinazzo (2022).

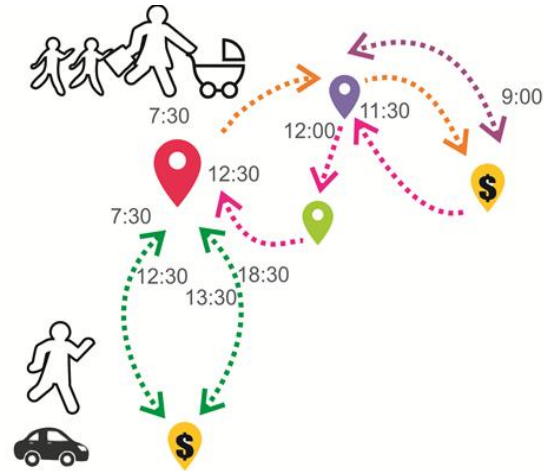


En Tucumán, González Alvo (2022) analiza el impacto que las condiciones de movilidad generan en la capacidad de las personas para desplazarse y usar las oportunidades y recursos de la vida en la ciudad y en forma desagregada por género (Figura 7), estudio que se complementa con el de las prácticas de movilidad que articulan la vida cotidiana e implican las maneras en que las personas utilizan y se apropian del territorio a través de sus desplazamientos y de los recorridos elegidos⁵⁸. La movilidad del cuidado es un concepto que aporta a una comprensión más completa de los desplazamientos de la vida cotidiana.

⁵⁸ Cada persona cuenta con una serie de opciones de movilidad sobre las que hace elecciones según sus representaciones y conocimiento de sus posibilidades (Gutiérrez, 2012 cit Gutiérrez, 2021).

Figura 7: Tucumán: Prácticas de movilidad – movilidad del cuidado en barrios populares. Fuente: González Alvo, 2022.

FAMILIA 1: mujer (25), varón (27), hija (7), hijo(3), hijo (1)



Las personas que se encargan de los cuidados son mayoritariamente mujeres y cuentan con menos “activos” (vehículos), por lo que las estructuras de oportunidad del territorio se vuelven especialmente importantes, pero también las condiciones de accesibilidad y las condiciones de caminabilidad del espacio público y los atributos de la ciudad.

Cobertura del transporte público

Las estructuras de oportunidad, es decir los recursos del territorio, refieren a la configuración material, la localización de actividades y las redes de circulación. Estos son factores estructurales que no están bajo el control de los hogares. El transporte público actúa como estructura de oportunidad.

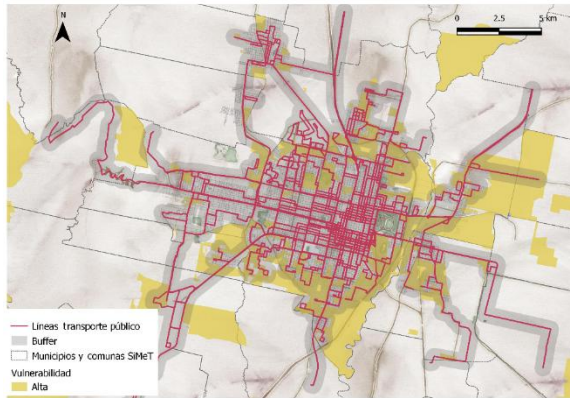
Los resultados obtenidos del análisis comparado de las ciudades de Córdoba y Tucumán evidencian que, si bien la cobertura de transporte público es alta en términos generales, existen importantes diferencias en la calidad del servicio y en la distribución de esta cobertura según el nivel socioeconómico y de vulnerabilidad territorial. En ambos aglomerados urbanos, las zonas más

vulnerables presentan menores opciones de transporte y una menor calidad del servicio, generando un desproporcionado efecto negativo en los sectores periféricos.

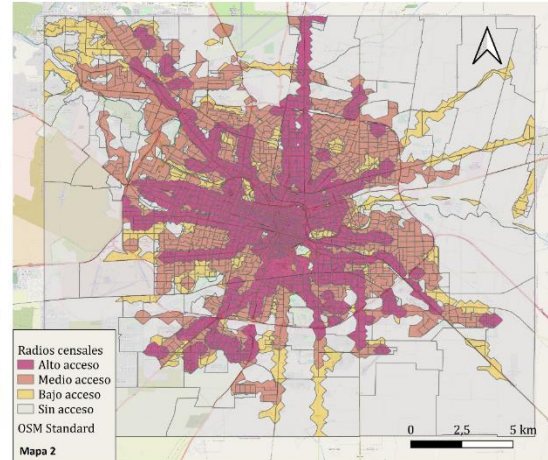
Los cálculos realizados indican que el servicio de transporte público cubre al 89,9% de los habitantes del espacio metropolitano de Tucumán, un alto porcentaje de población, pero se observan problemas de conectividad que se corresponden con las zonas más pobres, con carencias en la vivienda y con menor cobertura de servicios. Al cruzar los recorridos de las líneas de transporte con la información sobre áreas vulnerables del espacio metropolitano, se observa que las zonas más desfavorecidas presentan menos opciones de transporte público (ver mapa 1, Figura 8). Los desplazamientos entre puntos distantes en la periferia requieren transbordos y mayores tiempos de viaje, lo que pone de manifiesto otras formas de desigualdad en el acceso y uso del transporte público (González Alvo, 2022).

En la Ciudad de Córdoba (ver mapa 2, Figura 8) la población cubierta por el transporte público en términos geográficos es del 91%, aunque disminuye al 64% si se tiene en cuenta una calidad del servicio adecuada en términos de la cantidad de servicios por hora. El cálculo de las isócronas o líneas de recorrido considerando cinco minutos de caminata a una parada de ómnibus/trolebús, da como resultado corredores de alto acceso, especialmente hacia el oeste y centro de la ciudad, debilitándose hacia el norte y especialmente hacia el sur (Martinazzo, 2022).

Figura 8. Cobertura del transporte público, Aglomerado de Tucumán (2011) y Aglomerado de Córdoba (2019) Fuente: Gonzalez Alvo (2022), Martinazzo (2022)



Mapa 1



Mapa 2

5 CONCLUSIONES

Los resultados obtenidos subrayan la necesidad de incorporar la perspectiva de género en la planificación del transporte público y de los servicios urbanos. Las políticas de movilidad deben considerar la movilidad del cuidado como un factor clave para la equidad en el acceso a oportunidades. Las mujeres enfrentan no solo una carga desigual en términos de responsabilidades de cuidado, sino también una desigualdad en el acceso a los recursos de movilidad.

El estudio evidencia un vínculo entre la accesibilidad a la movilidad y las desigualdades de género en las áreas metropolitanas de Córdoba y Tucumán. Se pudo observar cómo las mujeres enfrentan mayores barreras para acceder a recursos de movilidad que les permitan una participación plena en la vida urbana. La falta de acceso a licencias de conducir y vehículos, junto con la dependencia del transporte público, limita su autonomía al mismo tiempo que acentúa las desigualdades socio-territoriales, especialmente en las zonas más vulnerables. En ambas ciudades, los hombres tienen mayor acceso a vehículos, lo que les otorga mayor autonomía y flexibilidad en sus desplazamientos cotidianos. En cambio, las mujeres deben depender de modos de transporte más lentos o costosos, como taxis o remis, o bien caminar distancias largas en áreas con baja

conectividad de transporte público, como se evidencia en la cobertura del servicio en ambas ciudades.

El análisis comparativo entre estas dos ciudades indica que, aunque la cobertura de transporte público es alta, los problemas de conectividad y calidad del servicio tienden a afectar más a las mujeres. Las zonas periféricas, donde residen las poblaciones más vulnerables, presentan una menor cobertura de transporte y mayores tiempos de desplazamiento, lo que incrementa la carga de trabajo no remunerado vinculado a las tareas de cuidado. Por esta razón, las mujeres, principales usuarias del transporte público y responsables de estos trabajos, ven condicionada su movilidad y acceso a oportunidades laborales, educativas y sociales.

La investigación también identifica que las políticas urbanas y de movilidad deben incorporar la perspectiva de género como una prioridad para favorecer una mayor equidad en las ciudades. La movilidad del cuidado y las desigualdades en el acceso deben ser abordadas para reducir las brechas de género en el uso del espacio urbano. Tales medidas deben centrarse en mejorar la cobertura del transporte público y su calidad en las áreas más vulnerables, así como en promover el acceso de las mujeres a activos clave de movilidad, como las licencias de conducir.

Para poder transversalizar la perspectiva de género en las políticas urbanas es necesario además contar con datos actualizados, de libre disponibilidad y de recolección periódica. La utilización de fuentes de datos de distinto origen como censos, encuestas de movilidad y otras herramientas de recolección de datos muestra el potencial que tienen los análisis sistemáticos para lograr políticas basadas en la evidencia que incluyan a todas las personas y sus necesidades.

6 REFERENCIAS

- Casas Varez, Marina, Cindy Lara y Carlos Espinosa. "Determinantes de género en las políticas de movilidad urbana en América Latina". *Boletín FAL* (2019). <https://hdl.handle.net/11362/44902>
- De Beláustegui, Jorge Humberto. *Encuesta origen-destino 2009: Movilidad en el Área Metropolitana de Córdoba*. Proyecto de Transporte Urbano de Buenos Aires (2011). Buenos Aires. <https://www.argentina.gob.ar/transporte/dgppse/publicaciones/encuestas>
- González Alvo, Inés. "Movilidad urbana y desigualdad socio-territorial. Problemas y desafíos para la movilidad cotidiana en el Sistema Metropolitano de Tucumán en el siglo XXI", Tesis de Doctorado en Ciencias Sociales, Universidad Nacional de Tucumán, San Miguel de Tucumán, inédito (2022).
- González Alvo, Inés y Natalia Czytajlo. "Movilidad y género en contextos de vulnerabilidad: el caso del Sistema Metropolitano de Tucumán", *Íconos. Revista de Ciencias Sociales* 73: 35-56, Quito, FLACSO Ecuador (2022).
- Hansen, Walter G. . "How Accessibility Shapes Land Use". *Journal of the American Institute of Planners*, 25(2), 73–76 (1959). <https://doi.org/10.1080/O1944365908978307>
- Hernández, Diego. "Activos y estructuras de oportunidades de movilidad. Una propuesta analítica para el estudio de la accesibilidad por transporte público, el bienestar y la equidad". *Eure* 38 (115): 117–135 (2012). <http://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612012000300006>
- Jaimurzina, Azhar, Cristina Muñoz Fernández y Gabriel Pérez. *Género y transporte: experiencias y visiones de política pública en América Latina*. Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL, 2017). https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/43125/1/S1700969_es.pdf
- Jirón, Paola y Dhan Sebastian Zunino Singh. "Dossier. Movilidad Urbana y Género: experiencias latinoamericanas". *Revista Transporte y Territorio* 16: 1-8 (2017).
- Levy, Caren. "Travel choice reframed: "Deep distribution" and gender in urban transport". *Environment and Urbanization* 25(1): 47–63 (2013). <https://doi.org/10.1177/0956247813477810>
- Martinazzo, Lucila. "Metodología para evaluar aspectos sociales del transporte público a través de indicadores de accesibilidad: aplicación en la Ciudad de Córdoba", Tesis de Maestría en Ciencias de la Ingeniería, Mención en Transporte, Facultad de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales, Universidad Nacional de Córdoba, Córdoba, inédito (2022).
- Moser, Caroline. "The asset vulnerability framework: Reassessing urban poverty reduction strategies". *World Development* 26 (1): 1-19 (1998). [https://doi.org/10.1016/S0305-750X\(97\)10015-8](https://doi.org/10.1016/S0305-750X(97)10015-8)
- Sánchez de Madariaga, Inés. "Vivienda, Movilidad, y Urbanismo para la Igualdad en la Diversidad: Ciudades, Género, y Dependencia". *Ciudad y Territorio Estudios Territoriales*, XLI (161-2), 581-98 (2009).
- Sánchez de Madariaga, Inés. *Housing, mobility and planning for equality in diversity: Cities, gender and dependence, in Social Housing and City*. Ministerio de Vivienda, 177-97 (2010).
- Scholl, Lynn, Alana Fook, Juan David Barahona, María Eugenia Rivas, Lauren Montes Calero, Valentina Montoya-Robledo *et al*. *Transport for Inclusive Development: Defining a Path for Latin America and the Caribbean*. Inter-American Development Bank (2022). <https://doi.org/10.18235/O004335>