

# Seguridad vial con perspectiva de género: el rol de la mujer con los medios de transporte y la movilidad sustentable.

**Informe realizado por La Caja sobre una base de 400 casos, mujeres y varones de 18 a 60 años, que residen en AMBA, Córdoba, Mendoza, Tucumán, Río Negro. Dentro del marco de la Campaña anual de Seguridad Vial Sustentable realizada por La Caja durante el mes de octubre de 2021.**

En este informe se presentan los resultados de una investigación que aborda la vinculación entre la movilidad cotidiana, los hábitos y costumbres en torno a la seguridad vial y las reconfiguraciones ocurridas a partir de la pandemia de COVID-19.

Se propone asimismo hacerlo desde la perspectiva de género, evidenciando cómo las mujeres experimentan la ciudad, los espacios públicos y el escenario vial de manera distinta a los varones, en tanto allí se ponen en juego los roles de género, entendidos como las convenciones sociales que se asignan a las mujeres (y varones) actividades, actitudes, normas y valores (Karsten y Meertens, 1992). Los cuales configuran, entre otras, la naturalización de la dedicación de las mujeres a las tareas de cuidado y de la doble (o triple) jornada laboral, en el caso de ser trabajadoras remuneradas.

El trabajo se basa en una encuesta online de 400 casos, realizada a mujeres (50%) y varones (50%) de entre 18 y 60 años residentes en AMBA (50%), Córdoba (15%), Mendoza (15%), Tucumán<sup>1</sup> (10%) y Río Negro (10%). Y utiliza asimismo para dar contexto información proveniente de las encuestas de movilidad domiciliarias realizadas por el Ministerio de Transporte de la Nación y que aplican a las áreas bajo análisis (áreas metropolitanas de Córdoba, AMBA, Mendoza, Tucumán) aunque también están disponibles de manera pública los datos para otras 6 áreas metropolitanas argentinas: Rosario, Posadas, Salta, Santa Fe-Paraná, Neuquén-Cipolletti y Corrientes-Resistencia<sup>2</sup>.

A continuación se presentan los principales resultados. En una primera parte se muestra de manera sintética cómo es la movilidad diaria de mujeres y varones con base en las distintas necesidades cotidianas, se indaga en cómo

---

<sup>1</sup> Año de las Encuestas de Movilidad Domiciliarias (ENMODO): Córdoba (2009), AMBA (2009-10), Mendoza (2010) y Tucumán (2011).

<sup>2</sup> Esta ola de relevamientos realizados por el Ministerio de Transporte de la Nación entre 2009 y 2013 no incluyó a la ciudad capital de la provincia de Río Negro.

perciben de manera diferencial sus experiencias de viaje en cuanto a la inseguridad vial en general y cómo desde los distintos roles en el escenario vial se ponen en práctica conductas no tan 'seguras'. La segunda parte avanza en plantear si la pandemia puede implicar una oportunidad de cambios sostenidos en el tiempo en el escenario vial, en especial el rol de las mujeres.

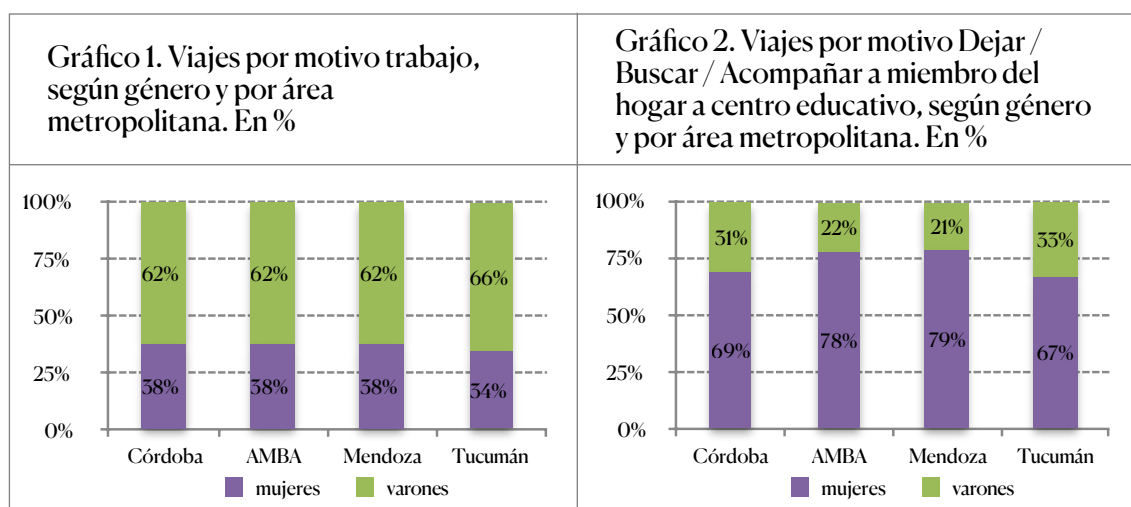
## **PRIMERA PARTE: movilidad cotidiana, experiencia de viaje y seguridad vial**

### ***Mujeres activas como trabajadoras: en el mercado de trabajo y en los hogares***

Las mujeres argentinas han ido incrementado su participación en el mercado de trabajo de manera sostenida desde mediados del SXX, aunque sus tasas de actividad<sup>3</sup> aún hoy continúan siendo menores a las de sus pares varones. A la vez que su inserción no ha sido en igualdad de condiciones, pues no se produjo por ejemplo de la misma forma en todos los sectores y ocupaciones, categorías de puestos, niveles de remuneración o participación sindical, aun cuando paralelamente han consolidado, por ejemplo, su protagonismo entre las estudiantes y graduadas universitarias.

No obstante, los cambios ocurridos respecto de la distribución al interior de los hogares de las tareas de reproducción son mucho más lentos. Mostrando que en la actualidad incluso mujeres laboralmente activas realizan más que los varones las tareas vinculadas a la limpieza de la casa, las compras, preparación de alimentos y el cuidado de niños/as o adultos/as mayores.

La clara desigualdad evidenciada en la vida cotidiana implica para las mujeres una tensión entre las diversas actividades que pueden realizar a lo largo del día y tiene su correlato en una clara diferencia en por qué motivos se mueven a diario en las ciudades (ver Gráficos 1 y 2).



Fuente: elaboración propia con base en Gutiérrez y Pereyra (2019).

<sup>3</sup> Es calculada como porcentaje entre la población económicamente activa y la población total.

El importante peso de la movilidad para ‘Dejar / Buscar / Acompañar a miembro del hogar a centro educativo’ que realizan a diario las mujeres (ver Gráfico 2) repercute en cómo es vivida la experiencia de viaje de las mujeres dado que muchos de sus desplazamientos incluyen a niños/as, lo que conlleva por un lado moverse en horarios muchas veces distintos a los horarios pico más asociados a la actividad productiva y, por otro, asumir mayores preocupaciones sobre la integridad física y la seguridad ya sea propia como de las personas a cargo y una potencial incomodidad y dificultad al viajar con bolsos, mochilas y/o cochecitos de bebé. Siempre teniendo en cuenta que las mujeres no dejan de moverse además, como ya se vio, por cuestiones laborales u otros motivos tales como hacer compras, asistir a centros de salud, etc.

Lo que pone asimismo en evidencia la distinta disponibilidad de tiempo ‘libre’ que disponen mujeres y varones, situación que funciona como un importante condicionante para las primeras respecto al acceso a las oportunidades (laborales y de bienes y servicios) que brindan las ciudades. Repercutiendo en su autonomía física, económica y así en la concreción de los derechos ciudadanos.

### ***Todas las personas somos peatones***

Por otro lado y respecto a los medios de transporte a través de los cuales se concretan estas distintas necesidades de movilidad, las mujeres son las principales usuarias del transporte público y realizan además una gran proporción de viajes a pie para realizar sus actividades diarias. Lo que se observa tanto AMBA como en las otras ciudades del país analizadas, con la única salvedad de que en estas últimas el transporte público, en general, lo componen únicamente los colectivos urbanos, en tanto que en el AMBA se contabilizan también trenes y subte. Lo que muestra que la diversa canasta de actividades social, espacial y temporalmente compleja de las mujeres es resuelta más bien en la proximidad de sus hogares o usando transportes que ofrecen menor cobertura, flexibilidad y autonomía de movimiento (Gutiérrez y Pereyra, 2019).

Asimismo los varones también utilizan a diario el transporte público y las caminatas. Visibilizando el hecho de que tanto varones como mujeres protagonizan en algún momento del día el rol de peatón en el escenario vial.

### ***El auto se usa. Pero ¿quiénes?***

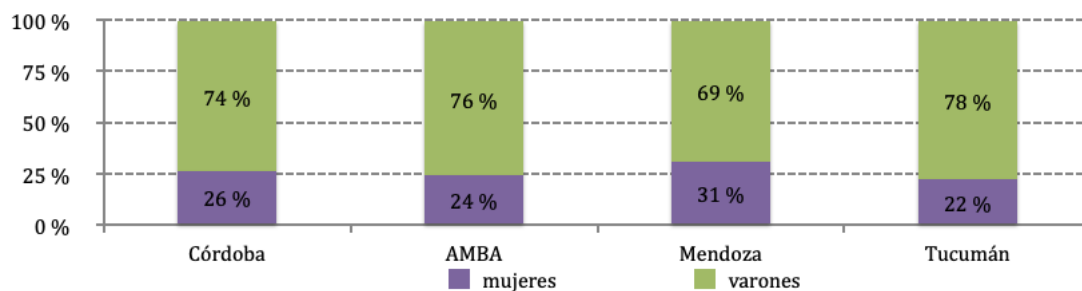
Respecto del uso del auto es importante considerar que no todos los hogares cuentan con este recurso de movilidad: en las ciudades analizadas entre un tercio y algo más de la mitad de los hogares posee al menos un vehículo<sup>4</sup>.

---

<sup>4</sup> Datos correspondientes a las encuestas de movilidad domiciliaria (ENMODO) de Córdoba, Mendoza, Tucumán y AMBA.

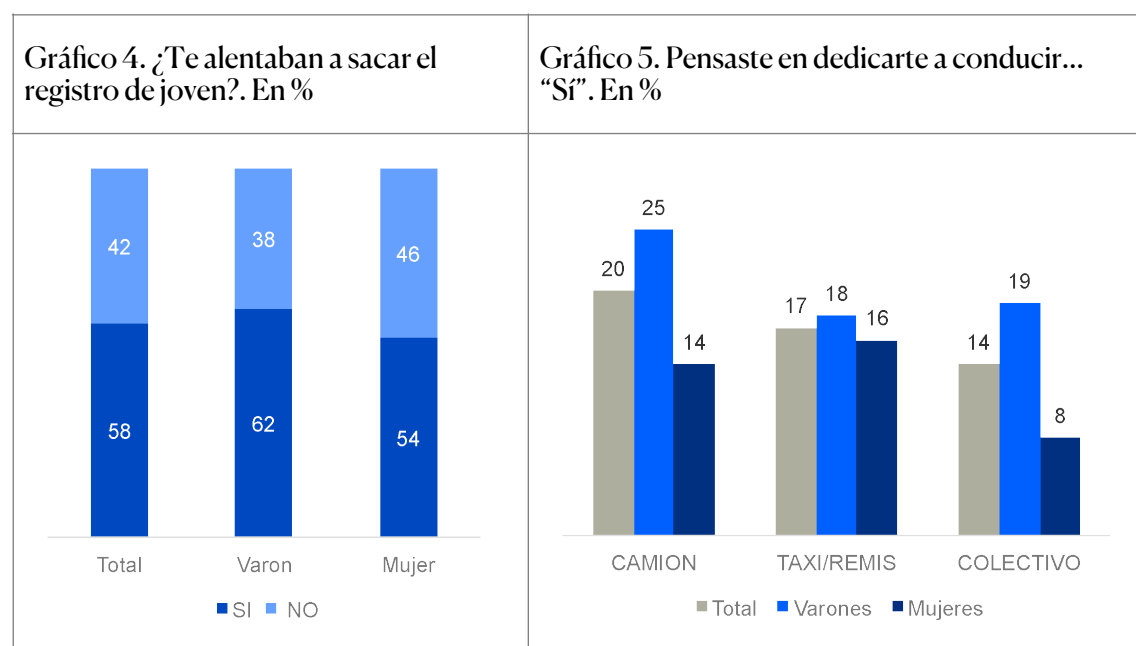
Su uso se incrementa en aquellos hogares de mayores ingresos y las mujeres lo usan menos que los varones como medio de transporte diario. Incluso cuando hay vehículo en el hogar no son las mujeres quienes lo utilizan efectivamente, dejando ver que al interior de los hogares las decisiones sobre los recursos de movilidad evidencian un sesgo de género.

Gráfico 3. Viajes en auto como conductor, según género y por área metropolitana. En %



Fuente: elaboración propia con base en Gutiérrez y Pereyra (2019).

Sin embargo, las mujeres utilizan el auto. Aun cuando su uso es proporcionalmente menor al de los varones, dato que se evidencia al observar que entre 7 y 8 de cada 10 mujeres no cuentan con licencias de conducir (ENMOD) y que la edad promedio a la que empiezan a conducir supera la de los varones, en tanto más de la mitad de estos últimos obtienen la licencia hasta los 18 años. Lo que va en línea con un menor el menor incentivo que de joven reciben las mujeres para aprender a manejar o sacar la licencia de conducir (ver Gráfico 4), por lo que posiblemente les cuesta más imaginarse en roles profesionales vinculados al manejo e incluso los propios juguetes que utilizan de pequeñas (ver Gráfico 5) están poco vinculados al mundo vial.

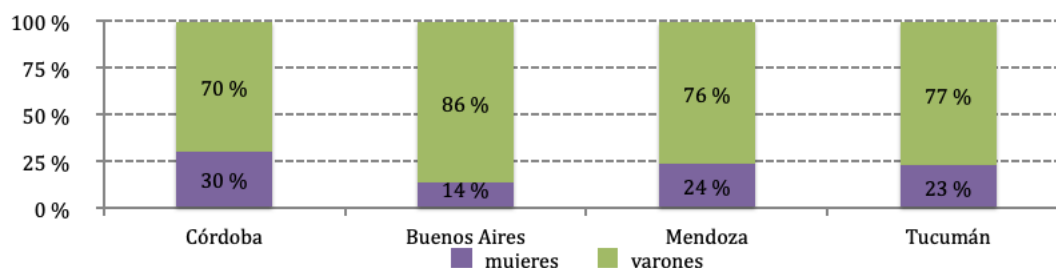


Fuente: Estudio Seguridad Vial Sustentable con Perspectiva de Género, 2021.

## Las mujeres no son usuarias de la moto

En las ciudades bajo estudio las mujeres solo representan entre el 14% (AMBA) y el 30% (Córdoba) de los viajes hechos como conductoras de moto o ciclomotor. Dejando ver que los varones son sus principales usuarios.

Gráfico 6. Viajes en moto/ciclomotor, según género y por área metropolitana. En %



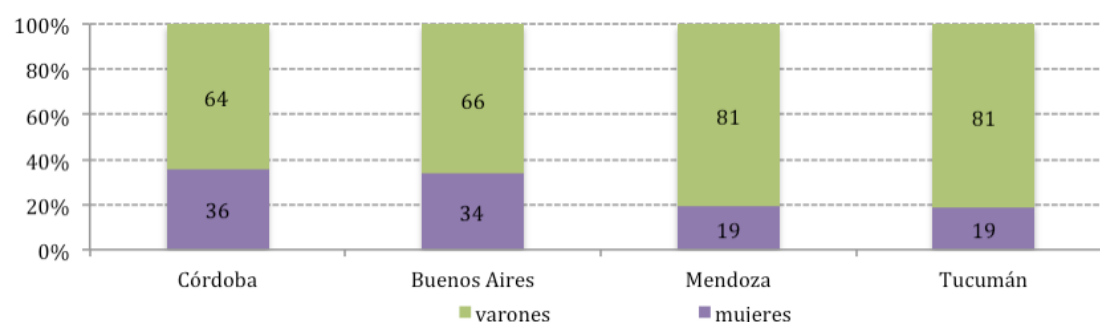
Fuente: elaboración propia con base en Gutiérrez y Pereyra (2019).

## Mujeres y el uso de la bici: lento, pero en aumento

En los últimos años, incluso previo a la pandemia de COVID 19, se constata un aumento en la atención puesta por las políticas públicas de movilidad en la promoción del uso de la bicicleta en varias ciudades argentinas. Distintas iniciativas de infraestructura ciclista y la implementación de sistemas de bicis públicas colaboraron en impulsar este medio de transporte.

No obstante, el uso de las bicicletas -tanto particulares como del sistema público- por parte de las mujeres continúa siendo proporcionalmente menor al de los varones.

Gráfico 7. Viajes en moto/ciclomotor, según género y por área metropolitana. En %



Fuente: elaboración propia con base en Gutiérrez y Pereyra (2019).

\*\*

A partir de este sintético panorama que nos permite comprender por qué motivos diferenciales se mueven mujeres y varones en las ciudades y qué medios de transporte utilizan frecuentemente, resulta importante indagar sobre cómo perciben sus experiencias de viaje en cuanto a la inseguridad vial a la que se

enfrentan. Análisis que permite ponderar, entre otros, el lugar que ocupan el género, la clase, la edad e incluso el rol en el escenario vial en las desigualdades vivenciadas a diario.

***El estudio “Ella se mueve segura” (2016-2017) que indaga sobre la inseguridad en el transporte público en el AMBA muestra que para las personas viajar es una necesidad, una obligación. Y en muchas ocasiones ‘el viaje’ es considerado tanto por mujeres como por varones como “la peor parte del día”***

Se observa que 9 de cada 10 personas encuestadas tanto mujeres como varones considera que siempre o casi siempre respetan las normas de seguridad en sus desplazamientos cotidianos. Sin embargo, algo más de la mitad se siente ‘algo’ o ‘muy inseguro’ en el escenario vial. Lo que plantea una paradoja y lleva a plantearse: ¿quién o qué genera entonces la sensación de inseguridad?

***Paradoja: más de la mitad de las personas encuestadas (mujeres y varones) menciona tener temor en el escenario vial y a la vez se registra la autopercepción de un alto respeto por las normas de seguridad vial.***

El principal motivo de inseguridad señalado es la ‘falta de respeto a las normas/reglas de tránsito (de conductores y peatones)’. Indicando que se proyecta la falta de acatamiento de las normas de seguridad en los demás actores y actrices más que pensarse siendo protagonista y parte del problema identificado.

Asimismo se observa que entre las mujeres emergen como otras causas salientes de la sensación de inseguridad en el escenario vial: la ‘falta de respeto al peatón’ y ‘la ‘velocidad/ se maneja muy rápido / a gran velocidad’. Aspectos que aparecen mencionados en menor medida entre los varones. Lo que posiblemente pueda pensarse en línea con el rol desde el cual se percibe el escenario vial, en tanto las mujeres suelen caminar proporcionalmente más que sus pares varones y usar menos el auto, por lo cual el temor ante las altas velocidades viales puede ser vivido de maneras distintas.

Sin embargo, al profundizar sobre el respeto a las normas de seguridad consultando por un conjunto de medidas de seguridad vial tomadas de forma cotidiana y según cada uno de los roles en el escenario vial se observa que efectivamente hay algunos aspectos que se cumplen en menor medida.

***Las prácticas no tan “seguras” identificadas se vinculan con los roles preponderantes en el escenario vial y que protagonizan de manera diferencial varones y mujeres. Dando pistas de una vinculación entre las conductas en el escenario vial y el género.***

Entre automovilistas y motociclistas las medidas de seguridad son respetadas mayormente. No obstante, casi 2 de cada 10 personas aceleran de manera frecuente con el ‘semáforo en amarillo’ y, en menor medida, suelen distraerse al momento de manejar ‘manipulando el GPS/radio’. Y son varones, y jóvenes de entre 25 y 40 años (y más en el interior que en AMBA) quienes mayormente mencionan estos motivos de distracción al momento de manejar.

En particular, respecto de quienes conducen autos no aparenta ser frecuente realizar malas prácticas al momento de manejar, como puede ser el ‘llevar a menores en el asiento delantero’, el ‘uso de las dobles filas’ y ‘estacionar en lugares no permitidos (rampas y/o garajes)’. En tanto que al observar el perfil de quienes sí reconocen realizar estas prácticas (sobre todo las últimas dos) de forma frecuente se identifica que son los/as conductores/as jóvenes (25 a 40 años).

Por su parte, entre las conductas de riesgo de quienes conducen de motos y ciclomotores se destaca que de forma frecuente 2 de cada 10 utiliza el espacio de las bicisendas/ciclo vías para circular. Mientras que el “zigzagado” entre autos, no se expresa como una práctica tan habitual.

En cuanto a peatones, siempre es importante recordar que su posición dentro del escenario vial es común a todas las personas que salen de sus hogares para realizar cualquier actividad en algún momento del día, a la vez que constituye el grupo más vulnerable ante los riesgos de los siniestros viales.

No obstante, los peatones también reconocen efectuar prácticas no tan “seguras” tales como ‘caminar por el borde de la calle’ cuando están apurados/as o si en la vereda hay mucha gente, cruzar ‘a mitad de la calle o en diagonal’ o ‘entre los autos vehículos detenidos, cuando el semáforo está en rojo para los autos’. Conductas prevalentes sobre todo en varones y personas muy jóvenes (18-24 años), aunque también se observa entre quienes tienen hasta 40 años.

Para finalizar, entre ciclistas, a diferencia del resto de actores y actrices del escenario vial, se observa que hay un mayor reconocimiento a realizar prácticas no tan “seguras” de manera frecuente, como es la utilización de auriculares y veredas al momento de pedalear -sobre todo entre los varones y jóvenes de entre 25 y 40 años- y solo 5 de cada 10 personas tienen incorporado el uso del casco, conducta con menor prevalencia entre las mujeres. Respecto a esto es clave recordar que, por ejemplo en la Ciudad de Buenos Aires, el uso del casco de ciclorodados es obligatorio. Aunque por ejemplo algunos estudios internacionales discuten si el impacto de su uso para la seguridad de quien conduce la

bici es superior al mensaje (como falsa imagen de seguridad) que puede transmitir a quien conduce y a los otros actores del escenario vial (automovilistas, conductores de colectivo) sobre una “mayor” protección de la que en realidad otorgan.

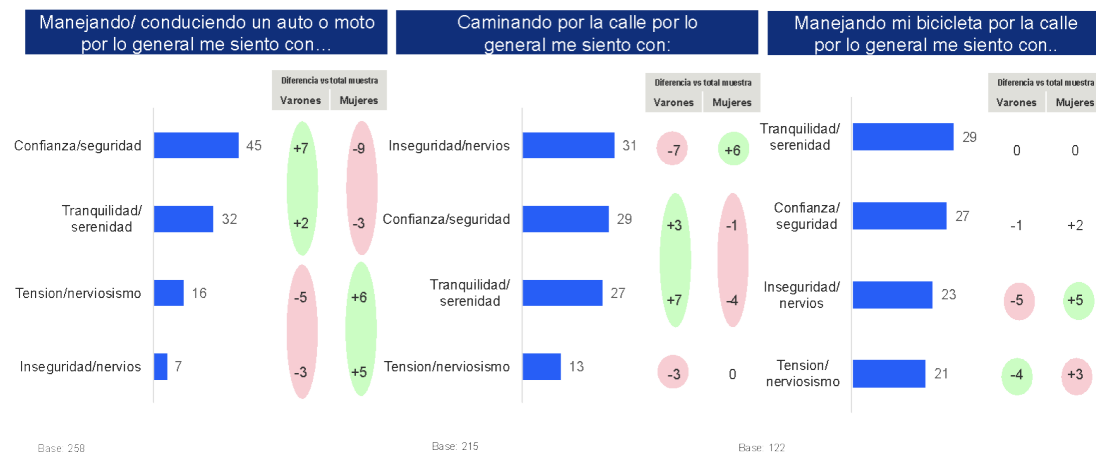
## **Motos: el medio de transporte que más temor genera**

Cuando se avanza en la indagación sobre qué medios de transporte generan mayor sensación de inseguridad al desplazarse a diario principalmente aparecen las motos. Y en segundo lugar, si bien de manera general –lo que también se observa entre las mujeres- se mencionan los colectivos, entre los varones el auto es el segundo medio mencionado como generador de inseguridad. Esto último podría leerse nuevamente en clave de quienes son los mayores usuarios de cada medio: como se vio previamente las mujeres protagonizan más viajes en el colectivo que los varones y lo contrario ocurre con el uso del auto.

En tanto que al consultar desde una perspectiva subjetiva cómo se sienten al momento de viajar emerge con claridad que las mujeres sienten menor ‘confianza/ seguridad’ que los varones sobre todo al ‘manejar/conducir un auto o moto’ y ‘caminar por la calle’ (ver Gráfico 8).

Y se destaca que en general la ‘Tranquilidad/serenidad’ es el atributo que más se menciona al plantear cómo se sienten al usar la bici. En tanto que es el único medio de transporte en el que las mujeres expresan sentirse más confiadas y seguras que los varones.

Gráfico 8. Cómo se siente a la hora de transitar el escenario vial según género, para cada medio de transporte. En %



Fuente: Estudio Seguridad Vial Sustentable con Perspectiva de Género, 2021.

## **Machismo en movimiento**

A este panorama resulta relevante sumar también como factor que tiene impac-



to en la experiencia de viaje de las mujeres la cuestión de la violencia en el escenario vial, aportando evidencia sobre lo múltiple y diverso de las violencias que viven cotidianamente las niñas, adolescentes y mujeres.

La investigación realizada muestra que entre 6 y 7 personas encuestadas reconocen que las mujeres 'experimentan mayores situaciones de violencia' en el escenario vial que los varones. Lo que puede interpretarse, en línea con otros estudios realizados sobre acoso callejero y en el transporte público, como una barrera con impacto en la movilidad cotidiana de las mujeres. Lo que en ocasiones se combina también con la inseguridad asociada a robos/hurtos, implicando así un riesgo "extra".

### ***Efecto Ni una Menos: las personas más jóvenes reconocen más las violencias que sufren las mujeres***

En tanto que se destacan en este reconocimiento de las situaciones de violencia tanto las mujeres como los más jóvenes (18 a 24 años) y los residentes en AMBA. En línea con lo hallado en otros estudios realizados, mostrando que la población más joven identifica esta problemática con mayor claridad, en comparación a otros grupos etarios.

### **SEGUNDA PARTE: Cambios ocurridos a partir de la pandemia de COVID 19**

En esta segunda parte se analiza cómo la pandemia de COVID 19 trajo aparejados cambios en cuanto a los medios de transporte utilizados para moverse a diario en las ciudades y evaluar qué posibilidad hay de que los mismos se sostengan en el tiempo. Y asimismo, se examina si se percibe una mayor participación de las mujeres como conductoras durante el último año, ya sea de forma particular o profesionalmente y las causas que pueden estar motorizando esta tendencia.

### ***Menor uso del TP***

De acuerdo a la investigación realizada la mitad de las personas encuestadas manifiesta haber cambiado su forma de transportarse en su localidad debido al COVID 19, llegando entre las mujeres al 65%.

Siendo las principales modificaciones registradas el aumento de las caminatas y un mayor uso del automóvil y la bicicleta. Dejando ver que uno de los impactos más rotundos que trajo aparejado la pandemia fue la disminución del uso del transporte público. Repercutiendo de manera importante en una de las principales alternativas de movilidad de las mujeres. Asimismo, y asociado a la disminución de la circulación vehicular los siniestros mostraron una importante caída durante el primer periodo de implementación de la cuarentena estricta en Argentina.

Sin embargo, el contexto actual de transición abre interrogantes sobre qué cambios se mantendrán y se estabilizarán en el tiempo como nuevas tendencias de movilidad urbana.

Resulta importante asimismo considerar como parte de esta reflexión que si bien algunos cambios ocurridos a partir de la pandemia pueden ser interpretados de forma positiva en términos ambientales y/o de salud -por ejemplo el incremento de los viajes a pie y del uso de la bicicleta- otros pueden enfatizar desigualdades pre existentes. En este sentido es importante recordar que los hogares de menores ingresos poseen vehículos motorizados en menor proporción, que una gran parte de las mujeres (y con énfasis en los sectores menos favorecidos) no cuentan con licencia de conducir y que dependiendo de la localización de los hogares, la dotación de bienes y servicios de proximidad a la que es posible acceder a través de caminatas (de hasta 15, 20 minutos), por ejemplo, no permite satisfacer necesidades esenciales, tales como salud, educación, comercios, puestos de trabajo. Y algo similar ocurre con la calidad de los entornos urbanos donde tiene lugar la movilidad puesto que no es lo mismo caminar o usar la bici en barrios informales que en la ciudad formal, dada la calidad diferencial, que se constituye así en un condicionante adicional para los desplazamientos, ya sea en términos de inseguridad como de dificultad para la circulación de determinados grupos sociales.

### ***Aumento del uso de la bici***

Aunque su uso pre pandemia en general era relativamente bajo en comparación con otros medios mayormente utilizados como el transporte público, la caminata o el automóvil, se detecta luego de la pandemia un crecimiento en el uso de la bicicleta como medio de transporte en las ciudades argentinas: un 46% de las personas encuestadas utilizó 'más que antes de la pandemia' este medio de transporte.

Este aumento, sin embargo, es más marcado entre los varones, siendo el tercer medio que más mencionan al que cambiaron, mientras que entre las mujeres la bici aparece recién en el cuarto lugar respecto a los medios de transporte que comenzaron a usar a partir de la pandemia, bastante por detrás de las caminatas, el auto y taxi/app de traslado/remís.

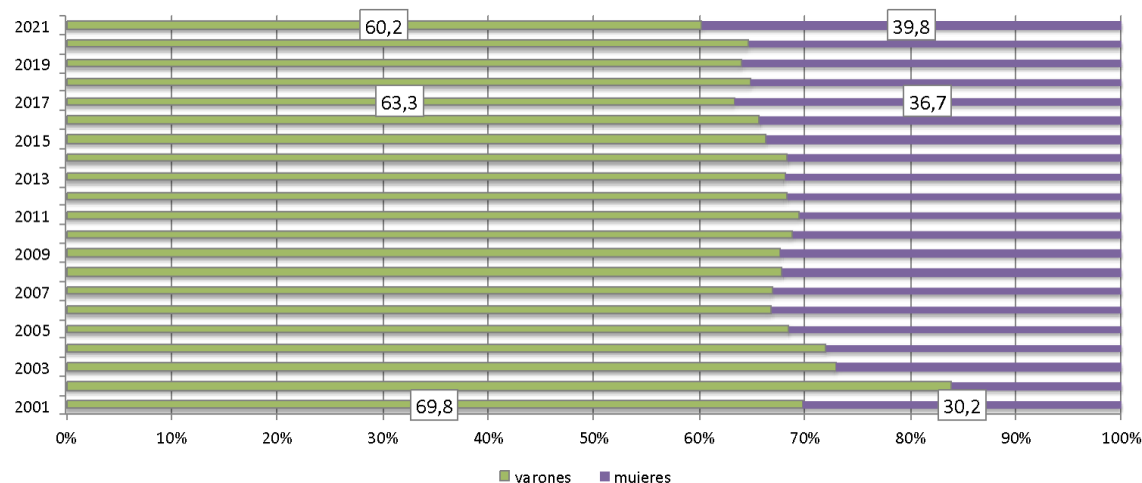
Indagando en el motivo por el cual las personas comenzaron a utilizar con más frecuencia la bicicleta se observa que tanto mujeres como varones señalan el 'bienestar físico' como la principal causa del cambio. Y mientras los varones mencionan como segunda causa la 'motivación económica', entre las mujeres emerge la 'mayor practicidad/agilidad' que otorga este medio de transporte.

***Se percibe que la participación de mujeres al volante es mayor que antes***

Otro cambio percibido refiere al aumento de la participación de las mujeres como conductoras de vehículos: 7 de cada 10 personas encuestadas observa más mujeres al volante, ya sea de forma particular o laboral (taxi, remis, app de traslado, colectivo, etc.). Situación más visible en el interior que en el AMBA y principalmente reconocida por mujeres y jóvenes.

Esta observación va en línea con la información de la Agencia Nacional de Seguridad Vial que muestra que del total de licencias de conducir emitidas en 2021 a nivel nacional, cerca de un tercio corresponden a mujeres, el valor más alto desde 2010. Y de manera similar ocurre en CABA (ver Gráfico 9), donde casi 4 de cada 10 nuevas licencias fueron otorgadas a mujeres durante 2021, representando la mayor proporción de los últimos 20 años.

Gráfico 9. CABA - Licencias de conducir nuevas, serie 2001-2021. En absolutos.



(\*) No hay registros de abril, mayo, junio 2020 por las restricciones COVID 19  
 Fuente: Dirección General de Estadística y Censos (Ministerio de Hacienda y Finanzas GCBA) sobre la base de datos de la Dirección General Habilitación de Conductores y Transporte (Ministerio de Desarrollo Urbano y Transporte).

Entre los aspectos que se mencionan como causas posibles de este mayor protagonismo de las mujeres conductoras se plantea con fuerza la potencialidad del uso del auto como fuente de empleo y los avances percibidos respecto de la igualdad de género.

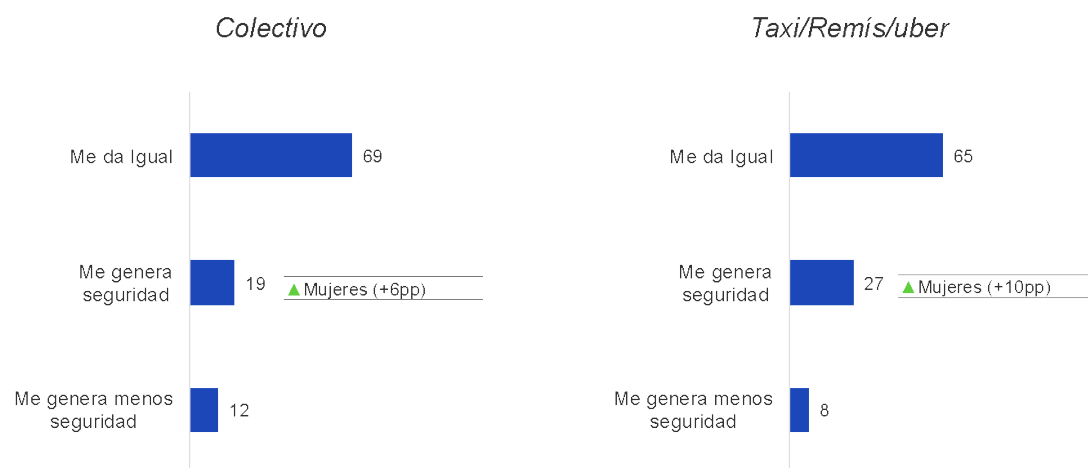
Proponiendo un escenario de apertura a que las mujeres se sumen como trabajadoras al sector transporte, que históricamente ha sido altamente masculinizado.

Asimismo, a la gran mayoría de los actores y actrices del escenario vial les resulta indistinto que sea una mujer o un varón quien conduce un colectivo o un taxi/ remis/app de traslado, mostrando una importante aceptación de las mujeres al volante.

Aunque se destaca la particularidad de que entre las mujeres es mayor la

percepción de seguridad cuando la conductora es mujer, lo que se acentúa cuando se trata de viajes en taxi/ remís/ app de traslado (ver Gráfico 10), medio que si bien en general tiene a las mujeres como principales usuarias, tal como se vio anteriormente, fue uno de los que también aumentó su uso desde la pandemia.

Gráfico 10. Sensación cuando subís a un colectivo o un taxi/remís/app de traslado y ves a una mujer manejando. En %.



Base: 403

Fuente: Estudio Seguridad Vial Sustentable con Perspectiva de Género, 2021.

Lo que a su vez encuentra correlato en la evaluación positiva respecto de cómo manejan las mujeres en relación a los hombres: si bien 7 de 10 personas encuestadas coinciden en que las mujeres manejan 'igual de bien o mal' que los varones, se destaca que 5 de 10 al ser consultadas por el acatamiento de las normas de tránsito, considera que las mujeres las respetan en mayor medida que los varones.

## Conclusiones

Desde mediados del SXX las mujeres argentinas han incrementado su participación en el mercado de trabajo, aunque sus tasas de actividad aún hoy continúan siendo menores a las de sus pares varones, a la vez que esta inserción no ha sido en igualdad de condiciones que los varones. En paralelo se observa el sostenimiento de los roles de género que colaboran en 'naturalizar' la dedicación de las mujeres a las tareas de cuidado y así la doble (o triple) jornada laboral en el caso de ser trabajadoras remuneradas.

Esta desigualdad de género que se evidencia en los roles jugados en la vida cotidiana se relaciona (y en ocasiones pone en tensión) las distintas actividades que pueden realizar a lo largo del día mujeres y varones y tiene como correlato una clara diferencia en por qué motivos se mueven a diario. Mientras 6 de cada 10 viajes por trabajo tiene como protagonistas a varones, casi 7 de cada 10 viajes para 'Dejar / Buscar / Acompañar a miembro del hogar a centro

educativo' son realizados por mujeres.

Diferencias que repercuten en cómo es vivida la experiencia de viaje de las mujeres en términos de horarios, comodidad y percepción de (in)seguridad (integridad física, robos, acoso) propia y de las personas a cargo. Teniendo en cuenta que además ellas no dejan de moverse por cuestiones laborales u otros motivos tales como hacer compras, asistir a centros de salud, etc.

Este conjunto de condiciones consideradas previo a la realización de un viaje podría entrar en juego, por ejemplo, al momento en que las mujeres evalúan aceptar un puesto de trabajo a una mayor distancia de su lugar de residencia. Decisiones que pueden tener una resolución diferente dependiendo el nivel de ingresos del hogar de pertenencia de cada trabajadora, puesto que de disponer los recursos necesarios podría delegar las tareas de cuidado en otra trabajadora, en general también una mujer.

Todo esto visibiliza la vinculación entre la movilidad y la autonomía física y económica de las mujeres, así como la importancia de tener en cuenta la interseccionalidad en estos análisis, es decir, observar cómo interactúa el género con otras condiciones de vulnerabilidad como la clase, la edad, etc.

Por otro lado, para hacer concretas estas necesidades en el territorio las mujeres llevan adelante una proporción de viajes a pie y en transporte público mayor que los varones. Mientras ellos son quienes principalmente protagonizan los viajes realizados en auto particular, moto o ciclomotor y bici.

No obstante, algunas mujeres también utilizan el auto como conductoras, aun cuando la posesión de licencias de conducir a nivel general es baja entre las mujeres y cuando ellas suelen recibir menos incentivos desde pequeñas para manejar o dedicarse a ocupaciones vinculadas al manejo (conductoras de colectivo, taxi/remís o camión).

Al hacer foco en la cuestión de la experiencia de viaje y la inseguridad vial se plantea una paradoja: más de la mitad de las personas encuestadas (mujeres y varones) menciona tener temor en el escenario vial y a la vez se registra la autopercepción de un alto respeto por las normas de seguridad vial.

Respecto de este punto se observa, por un lado, que entre quienes sí ponen en práctica conductas no tan 'seguras' en el escenario vial, en general, se identifican más frecuentemente varones y personas jóvenes (sobre todo en el rango de 25-40 años). Dando pistas de una vinculación entre las conductas viales y el género. Lo que asimismo va en línea con que 5 de cada 10 personas al ser consultadas por el acatamiento de las normas de tránsito, considera que las mujeres las respetan en mayor medida que los varones.

Por otro lado, el reconocimiento de las situaciones de violencia vividas por las mujeres en el escenario vial podría colaborar con la sensación de temor percibida, la cual junto con el temor al acoso callejero y en el transporte público -que según otros estudios muestra un impacto diferencial sobre las mujeres- impli-

caría un condicionante particular a la movilidad diaria de las mujeres. Lo que incluso puede estar colaborando con que las mujeres sientan menor 'confianza/ seguridad' que los varones sobre todo al 'manejar/conducir un auto o moto' y 'caminar por la calle'.

Asimismo, la pandemia de COVID 19 trajo consigo cambios: una marcada disminución en el uso del TP y un aumento de los viajes a pie, el uso del auto y de la bicicleta. Destacándose que entre las mujeres este orden se invierte levemente siendo el 'taxi/app de traslado/remís' el tercer medio del cual incrementaron su uso.

Abriéndose a partir de esta evidencia algunos interrogantes: ¿se recuperará el uso del transporte público a niveles pre pandémicos?, y ¿se profundizará la tendencia al crecimiento del uso de la bicicleta para la realización de viajes diarios, sobre todo entre las mujeres? Ambas preguntas son relevantes en la reflexión sobre la movilidad de las mujeres, la seguridad vial y las oportunidades de acceso, puesto que ellas son quienes utilizan ampliamente el transporte público y en el caso de las bicis, aun cuando no han sido sus principales protagonistas, entre los factores destacados como motivaciones para incrementar destacan la 'mayor practicidad/agilidad' que otorga este medio de transporte, lo que podría impactar de manera positiva en sus opciones de movilidad y experiencia de viaje.

También es importante considerar que, si bien estos cambios ocurridos a partir de la pandemia tienen un lado positivo en términos ambientales y/o de salud, pueden asimismo enfatizar desigualdades sociales y de género pre existentes.

Por último, respecto al crecimiento de los viajes en vehículo motorizado, en términos ambientales es relevante prestar atención sobre todo al uso particular, puesto que al identificar y atender estas necesidades es posible plantear escenarios favorables a la combinación de medios para la realización de viajes (utilizando auto y transporte público, por ejemplo). Por otro lado, emerge el incremento en el uso profesional del auto por parte de las mujeres, lo que constituye una oportunidad de salida laboral en el actual contexto de crisis. Esto podría precisar del apoyo por parte de las políticas públicas y empresariales focalizadas en promover la participación de las mujeres en el transporte, sector que históricamente ha sido altamente masculinizado. Asimismo, es dable pensar que la visibilización de las mujeres en el escenario vial como conductoras favorezca su participación en un ámbito, como se ha visto, en donde también los varones son protagonistas principales, poniendo en cuestión los roles y creencias de género que las asignan tradicionalmente a la esfera privada, potenciando la visión a nivel social de que una mujer al volante no está 'fuera de lugar'.

## **Bibliografía**

Karsten, L., Meertens, D. (1992). La geografía del género: sobre visibilidad, identidad y relaciones de poder. *Documents d'analisi geográfica*, 19-20, 181-193.

Gutiérrez, A. y Pereyra, L. (2019). La movilidad cotidiana en ciudades argentinas. Un análisis comparado con enfoque de género. *Laboratorio, Revista de Estudios sobre Cambio Estructural y Desigualdad Social*, 143-166

Pereyra, L., Gutiérrez, A., y Nerome, M. M. (2019). *Ella se Mueve Segura (ESMS)*. Caso de estudio: Área Metropolitana de Buenos Aires. FIA Foundation y CAF-Banco de Desarrollo.