



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO
POSGRADO EN CIENCIAS DE LA SOSTENIBILIDAD
CONTEXTOS URBANOS

MOVILIDAD DE MUJERES TRABAJADORAS EN LA ECONOMÍA INFORMAL: UN
ANÁLISIS DE GÉNERO EN EL CONTEXTO DE LA PANDEMIA POR COVID-19 EN LA
CIUDAD DE MÉXICO.

TESIS
QUE PARA OPTAR POR EL GRADO DE
MAESTRA EN CIENCIAS DE LA SOSTENIBILIDAD

PRESENTA:
CAROLINA TORO PÉREZ

DRA. ERICKA JANNINE FOSADO CENTENO (TUTORA PRINCIPAL)
CENTRO REGIONAL DE INVESTIGACIONES MULTIDISCIPLINARIAS -UNAM

DRA. PAULINA URIBE MORFIN (MIEMBRO DE COMITÉ TUTOR)
ESCUELA NACIONAL DE ESTUDIOS SUPERIORES UNIDAD LEÓN - UNAM

MTRA. CLAUDIA GABRIELA ORTIZ CHAO (MIEMBRO DE COMITÉ TUTOR)
FACULTAD DE ARQUITECTURA - UNAM

DRA. LIBERTAD CHAVEZ-RODRIGUEZ (REVISORA)
CENTRO DE INVESTIGACIONES Y ESTUDIOS SUPERIORES EN ANTROPOLOGÍA
SOCIAL, UNIDAD NORESTE EN MONTERREY, NUEVO LEÓN.

DRA. PAULA CAROLINA SOTO VILLAGRÁN (REVISORA)
DEPARTAMENTO DE SOCIOLOGÍA DE LA DIVISIÓN DE CIENCIAS SOCIALES Y
HUMANIDADES – UAM IZTAPALAPA

CIUDAD UNIVERSITARIA, CIUDAD DE MÉXICO, OCTUBRE 2022



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

M. en C. Ivonne Ramírez Wence
Directora General de Administración Escolar
Universidad Nacional Autónoma de México
Presente

Me permito informar a usted, que el Comité Académico del Programa de Posgrado en Ciencias de la Sostenibilidad, en su sesión 82 del 9 de agosto del presente año, aprobó el jurado para la presentación del examen para obtener el grado de **MAESTRA EN CIENCIAS DE LA SOSTENIBILIDAD**, de la alumna **Toro Pérez Carolina** con número de cuenta **521460118** con la tesis titulada "Movilidad de mujeres trabajadoras en la economía informal: un análisis de género en el contexto de la pandemia por Covid-19 en la Ciudad de México", bajo la dirección de la Dra. Ericka Jannine Fosado Centeno.

PRESIDENTA: DRA. PAULA SOTO VILLAGRÁN
VOCAL: DRA. LIBERTAD CHÁVEZ RODRÍGUEZ
SECRETARIA: M. EN C. CLAUDIA GABRIELA ORTIZ CHAO
VOCAL: DRA. PAULINA URIBE MORFIN
VOCAL: DRA. ERICKA JANNINE FOSADO CENTENO

Sin más por el momento me permito enviarle un cordial saludo.

ATENTAMENTE,

"POR MI RAZA HABLARA EL ESPIRITU"
Cd. Universitaria, Cd. Mx., 7 de octubre de 2022.



Dr. Alonso Aguilar Ibarra
Coordinador
Posgrado en Ciencias de la Sostenibilidad, UNAM

Agradecimientos y dedicatoria

A la Universidad Nacional Autónoma de México y al posgrado de Ciencias de la Sostenibilidad, que me permitieron la satisfacción de seguir aprendiendo.

Al Consejo Nacional de Ciencias y Tecnología que con su apoyo económico me permitió estudiar y establecerme en México durante este tiempo.

Gracias a la Dra. Ericka que orientó este proceso generosa y pacientemente. Sus palabras precisas y oportunas fueron el cimiento desde el que imaginamos y pusimos a andar este proceso.

A la Dra. Paulina y la Mtra. Claudia, que pusieron su tiempo, entusiasmo y atención para darle forma a las discusiones en este trabajo.

A las Doctoras Paula y Libertad, que con sus lecturas y comentarios nos motivaron a fortalecer esta investigación.

Al Dr. Alonso y a todo el equipo del posgrado: María José, Ángel, Carolina, que nos cuidaron y acompañaron durante todo este ciclo. También al profesorado del posgrado, especialmente quienes nos acompañaron en el campo de Contextos Urbanos. Al PUEC, el Dr. Javier y la Mtra. Tzazilha, quienes abrieron espacios de trabajo desde los que se nutrió este trabajo.

A las mujeres que me reglaron de su tiempo y atención para entrevistarlas y conversar sobre sus rutinas y movilidades.

A mi familia: Anita, Miguel y Natalia. Su atención, consejo y cariño me llenan de entusiasmo. El esfuerzo con el que completamos este ciclo es para enaltecerlas.

A Rodrigo por acompañar y sostener este proceso, y por interesarse en la conversación.

A las amigas de allá y de acá. Diana, Juliana, Valentina, Daniela y Federico, gracias porque siempre estamos. Laura, Gabriel, Tatiana, Gabriela, Valentina, Isabel, Juan Pablo, amistades que me regaló la UNAM.

A Montse y Aniela que nos abrieron su espacio para estar en casa en la Ciudad de México.

A mis colegas de la maestría.

“No es suficiente decir que el contexto importa, así como tampoco es suficiente decir que el género importa. Necesitamos demostrar cómo y dónde son importantes y para quién. De lo contrario, no creo que podamos avanzar mucho hacia la sostenibilidad”

Susan Hanson

Resumen

La movilidad urbana es un tema central para la sostenibilidad, como práctica y experiencia que condiciona la vida de las personas y afecta la calidad ambiental en diferentes escalas. El objetivo de este estudio fue analizar y describir los vínculos entre movilidad, desigualdad de género y sostenibilidad, en el contexto de la pandemia en la Ciudad de México. Abordé el tema desde una metodología mixta, que incluyó el procesamiento y análisis desde la perspectiva de género de los datos de la encuesta Origen-Destino 2017 de la ZMVM y un acercamiento a través de entrevistas a tres casos de mujeres trabajadoras informales en la Alcaldía Benito Juárez. Los resultados dan cuenta de maneras en que la movilidad mantiene y reproduce situaciones de desigualdad de género. A partir de esta experiencia, retomé el concepto de movilidad sostenible, encontrando tensiones y vínculos pendientes para ampliar su alcance desde la perspectiva de género. Al final presento siete claves para abordar la movilidad sostenible en consideración de la igualdad de género.

Palabras clave: Género, movilidad, sostenibilidad, pandemia, trabajo.

Abstract

Urban mobility is a central issue for sustainability, as practice and experience that conditions people's lives and affects environmental quality at different scales. The objective of this study was to analyze and describe the links between mobility, gender inequality and sustainability, in the context of the pandemic in Mexico City. I approached the subject from a mixed methodology, which included the processing and analysis from the gender perspective of the data from the Origin-Destination 2017 survey of the Mexico metropolitan area and an approach through interviews to three cases of informal working women in the Benito Juarez municipality. The results show ways in which mobility maintains and reproduces situations of gender inequality. From this experience, I took up the concept of sustainable mobility, finding tensions and pending links to broaden its scope from a gender perspective. At the end I present seven keys to address sustainable mobility in consideration of gender equality.

Keywords: Gender, mobility, sustainability, pandemic, work.

Contenido

Introducción	7
1. Impactos de la movilidad en la sostenibilidad urbana.....	8
2. Planteamiento del problema, preguntas y objetivos de investigación	10
3. Propuesta metodológica: aproximación cuantitativa y cualitativa	12
Capítulo 1: Marco conceptual y antecedentes teóricos para el estudio de la ciudad y la movilidad desde la perspectiva de género	16
1. El género en el análisis de los contextos urbanos.....	16
2. Aproximación a la categoría de movilidad	21
Capítulo 2: La movilidad en la ZMVM y CDMX desde la perspectiva de género.....	29
1. Antecedentes y fuentes de información sobre movilidad en la ZMVM y CDMX.....	30
2. La movilidad en la ZMVM y CDMX desde la perspectiva de género.....	37
3. Pendientes en la EOD para analizar la movilidad desde la perspectiva de género	50
Capítulo 3: Un análisis cualitativo de la movilidad en el contexto de la pandemia	55
1. La economía informal y la pandemia como laboratorio para analizar la movilidad.....	55
2. Las rutinas de movilidades y trabajos de tres mujeres en la Alcaldía Benito Juárez	63
3. Discusión: movilidad y desigualdad de género en experiencias de trabajo informal	67
Capítulo 4: Movilidad sostenible: aportes al concepto desde la perspectiva de género	80
1. Discursos y marcos para abordar la sostenibilidad.....	80
2. La construcción del concepto de movilidad sostenible: breve estado del arte.....	83
3. Aportes para fortalecer agenda de movilidad sostenible.....	85
Comentarios finales	90
Referencias.....	93
Anexo - Guion de entrevistas	99

Lista de imágenes

Imagen 1. Entramado de niveles de intervención en el género	19
Imagen 2. Síntesis de los tres enfoques en movilidad/transporte	24
Imagen 3. Componentes para análisis de la movilidad urbana desde la lógica de género	32
Imagen 4. Estructura resultados procesamiento de datos EOD	37
Imagen 5. Mapas de viajes generados y viajes atraídos por distritos de tránsito en la ZMVM	43
Imagen 6. Evolución casos positivos Covid-19 y semáforo epidemiológico en la CDMX	62
Imagen 7. Clasificación de los empleos informales de acuerdo con la movilidad	64
Imagen 8. Marcos conceptuales para el análisis de la sostenibilidad	83

Lista de tablas

Tabla 1. Brújula de investigación: vínculo entre preguntas, objetivos, categorías de análisis y métodos de investigación	14
Tabla 2. Relación de estudios con información primaria en movilidad y género	33
Tabla 3. Duración promedio de los viajes según propósito en la CDMX (mujeres)	47
Tabla 4. Propósitos de los viajes y lugares de destino para cada uno	48
Tabla 5. Lugares de destino de los viajes y proporción de viajes que atraen por motivo	48
Tabla 6. Motivos de viaje por los que más se desplazan las mujeres según su ocupación	49
Tabla 7. Ocupaciones de las mujeres que viajan según propósito del viaje	50

Lista de gráficos

Gráfico 1. Edades entre las personas que viajan	39
Gráfico 2. Ocupaciones de las personas que viajan	40
Gráfico 3. Propósitos de los viajes en la ZMVM	41
Gráfico 4. Proporción de viajes según hora de inicio por sexo	44
Gráfico 5. Cantidad promedio de viajes al día para cada sexo	44
Gráfico 6. Cantidad de viajes según ocupación principal de las mujeres	45

Introducción

La configuración del modelo de transporte orientado al automóvil es el hito que determinó la planeación y gestión de los sistemas de transporte a partir de los años sesenta, teniendo como premisa el imaginario de libertad y confort asociado a este vehículo. El uso recurrente y masivo del automóvil marcó un punto de inflexión en la configuración de la ciudad, posibilitando su extensión y la fragmentación de sus polos de actividad, causando efectos directos e indirectos sobre el ambiente, la sociedad y la economía (Mendoza-Hauchecorne, 2013).

La dinámica de movilidad en las ciudades incide en la crisis socioambiental actual. Las emisiones y residuos generados derivados de la motorización afectan la calidad del aire y contribuyen a agudizar la crisis climática; la salud de las personas se ve afectada por las condiciones ambientales, el sedentarismo asociado a la motorización y la pérdida de vidas por la siniestralidad vial; los altos tiempos de desplazamiento afectan la calidad de vida de las personas y ralentizan las economías; la segregación espacial está marcada por la carencia de infraestructura de movilidad, que genera barreras para las personas acceder al empleo, educación, salud, cultura, deporte, entre otras.

Los contextos urbanos, epicentro del hábitat contemporáneo, son escenario inapelable de la transformación socioambiental, y un giro hacia la sostenibilidad pasa necesariamente por dimensionar y comprender la amplitud y magnitud de los efectos adversos que la movilidad causa sobre la inequidad social y el deterioro ambiental. En ese sentido, renovar y ampliar los marcos analíticos y metodológicos desde los que se aborda la movilidad es un reto para la investigación desde las Ciencias de la Sostenibilidad, y requiere reconstruir los vínculos entre aspectos sociales, ambientales y económicos en movilidad y en relación con otros componentes de lo urbano.

El género es una categoría de análisis que permite comprender cómo se mantiene y reproduce un orden social que subordina lo femenino, expresado en las relaciones, espacios, actividades, entre otras (Scott, 2011; Serret, 2011; Soto Villagrán, 2016). Analizar la movilidad desde la lógica de género abre una perspectiva desde la cual se pueden generar propuestas que en tanto disienten del paradigma de movilidad actual, inducen alternativas para la igualdad en el contexto de las relaciones socioambientales en lo urbano. La revisión y reconstrucción del concepto de

movilidad sostenible desde la perspectiva de género es una premisa de esta investigación, pues es acuciante considerar las relaciones socioambientales —en crisis— en el análisis de problemáticas urbanas para apelar a alternativas de solución.

Esta investigación buscó escudriñar la movilidad desde la perspectiva de género reconociendo la crisis socioambiental como parte del contexto urbano. Las Ciencias de la Sostenibilidad atravesarán el diálogo entre la movilidad y la igualdad de género a lo largo de esta investigación, y será su resultado más sugestivo converger en ideas, críticas, propuestas para una movilidad sostenible que contribuya a alcanzar la igualdad de género. Es por lo anterior que los conceptos de sostenibilidad y movilidad sostenible son abordados como parte del resultado de la investigación: Partiendo de la perspectiva de género y los enfoques en el abordaje de la movilidad, se propone el hilo conductor del estudio para al final comprender el contexto conceptual en relación con el término “sostenibilidad” y así proponer elementos para construir vínculos entre éste, la movilidad y la perspectiva de género.

1. Impactos de la movilidad en la sostenibilidad urbana

Los vehículos contribuyen cerca del 70% de las emisiones de Óxido Nitroso (NOx), 50% de Hidrocarburos (HC), 60% de Plomo y 95% de Monóxido de Carbono en los centros urbanos, principales gases que afectan la calidad del aire (Wright, 2006). Si bien a partir de la década de 1990, las tecnologías más limpias permitieron una estabilización en los contaminantes criterio¹, la misma puede ser sobrepasada dado el incremento en el uso de vehículos, considerando que en algunos países la eficiencia de los combustibles esta de hecho reduciéndose (Wright, 2006)

El cambio climático es quizás el mayor riesgo socioambiental que enfrentamos, considerando los fenómenos climatológicos que se pronostican, entre otros las olas de calor, inundaciones, sequías y tormentas que tienden a ser más frecuentes y extremas. El transporte es uno de los sectores que más contribuye a las emisiones de CO₂, con un crecimiento proyectado en 2,5% cada año y representando 24% de las emisiones globales relacionadas con el sector energético, dado el alto crecimiento en el uso de energía de este sector. El 80% del uso de energía del transporte está

¹ Aquellos contaminantes para los cuales se han establecido límites máximos de concentración en el aire, a saber: Ozono (O₃), dióxido de azufre (SO₂), monóxido de carbono (CO), dióxido de nitrógeno (NO₂), las partículas en suspensión (PM₁₀, PM_{2.5}) y el plomo (Pb).

localizado en el transporte terrestre, y son los países con altos ingresos los que reportan las mayores emisiones per cápita (Dora et al., 2011; Wright, 2006).

Sumado a los riesgos por la exposición a contaminantes del aire, el transporte es la principal causa de ruido en las ciudades, situación que está asociada a mayores niveles de estrés, pérdida de audición, riesgo de enfermedades cardiovasculares, alteración del sueño, desempeño laboral y/o escolar y afectaciones a la salud mental (Wright, 2006). Asimismo, la salud de las personas se ve afectada por el sedentarismo asociado a la dependencia hacia los vehículos motorizados. Según la Organización Mundial de la Salud (OMS), la falta de actividad física es responsable de tres millones de muertes anuales a nivel mundial (Dora et al., 2011).

La siniestralidad vial genera traumatismos que aumentan la carga de morbilidad en las ciudades, donde los países que mayor impacto tienen son aquellos de ingresos bajos y medios, que tienden a tener condiciones de viaje más peligrosos. Según la OMS, los traumatismos causados por el transporte generan 1.3 millones de muertes al año en el mundo. La Organización estima que para el 2030 el tráfico vial representará aproximadamente el 5% de la morbilidad y será la tercera causa de muerte en general (Dora et al., 2011; Wright, 2006).

La motorización se relaciona con la inequidad a la hora de acceder el transporte, sobre todo en países en desarrollo: mientras las personas con mayor poder adquisitivo acceden a la motorización privada y se benefician en términos de velocidad y comodidad, quienes tienen menores ingresos reciben las opciones de movilidad de más baja calidad, espacio, costo, comodidad y riesgos; en últimas, las personas que no tienen la posibilidad de acceder al transporte motorizado son quienes más sufren los impactos negativos de la motorización (Wright, 2006). Las inequidades están dadas por sexo y edad, creando retos para gran parte de la población. El cuidado de los niños, manejo del hogar y empleo informal, que son situaciones que viven muchas de las mujeres, requieren que éstas hagan una mayor cantidad de viajes y que éstos sean más cortos, más complicados, con más paradas y fuera de rutas normales; todo esto hace que sus movimientos sean más costosos y requieran mayor cantidad de tiempo (Dora et al., 2011).

El transporte urbano es determinante en la productividad y eficiencia económica, por esto, los impactos financieros de la congestión son altos, considerando adicionalmente que la congestión

tiende a empeorar otras de las externalidades como las emisiones de contaminantes (Dora et al., 2011; Wright, 2006). Las afectaciones a la salud, derivadas de la contaminación ambiental, acarrea costos relacionados también con la pérdida de productividad laboral. El Banco Mundial estimó en 2013 una pérdida de US\$ 143 mil millones en ingresos laborales y US\$ 3,55 billones por efectos sobre el bienestar de la población dada la exposición a PM2.5, cifras que representan hasta 5% del PIB para algunos países (Organización Mundial de la Salud (OMS), 2021).

En términos de los impactos de la movilidad sobre la sostenibilidad urbana, no hay un efecto aislado de los demás, sino relaciones y tensiones que dan cuenta de las desigualdades sociales que son contexto del estilo de vida urbano. Los efectos adversos de la movilidad en las ciudades están estrechamente vinculados al modelo de desarrollo que se ha seguido orientado al vehículo motorizado, que ha favorecido más a unas —personas, países— subordinando a otras. Los beneficios que se experimentan al utilizar el automóvil en términos de acceso, comodidad, tiempo, entre otras, convergen con la inmovilidad, la inseguridad, los altos costos y tiempos, la imposibilidad de acceder a ciertos lugares, entre otros, en el sistema de movilidad urbano.

2. Planteamiento del problema, preguntas y objetivos de investigación

2.1. Planteamiento del problema

Las mujeres representan el 52% de la población en la Ciudad de México (CDMX), pero son mayoría entre la población sin escolaridad (55%), analfabetismo (69%) y estudio hasta la primaria (54%). También son ellas quienes tienen menor participación en el mercado laboral y mayor dedicación a las actividades domésticas: el 66% de las personas no económicamente activas son mujeres, el 50% de ellas están dedicadas a actividades del hogar y dedican 30.8 horas semanales al trabajo doméstico no remunerado, 12.3 horas al trabajo de cuidado en su hogar y 9.4 en apoyo a otros hogares o trabajo voluntario. Entre las mujeres económicamente activas casi la mitad tiene un empleo informal (Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), 2017a, 2019, 2022).

En términos de movilidad cotidiana, las mujeres tienen un menor acceso a modos de transporte privados, realizan más viajes por motivos de cuidado —para hacer compras o llevar/recoger a alguien a algún sitio—, caminan y se desplazan más en transporte público y su experiencia de viaje en la ciudad está atravesada por una mayor exposición a hechos de violencia y acoso sexual (Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), 2017a, 2019, 2022). Las actividades

relacionadas con el trabajo doméstico (no remunerado) combinadas con los compromisos laborales de las mujeres hacen que la necesidad de desplazarse sea mayor para ellas.

Las mujeres que trabajan en la economía informal suelen desempeñarse en horarios de trabajo variables y extensos, recorren amplias distancias y en muchos casos cumplen a su vez con roles de cuidado. Quienes se desempeñan en este sector fueron además altamente vulneradas/os a partir de las medidas de restricción impuestas para reducir los contagios de Covid-19. El impacto de medidas como limitar la circulación en transporte público entre las mujeres que trabajan en la economía informal es desconocido, y es por esto que la pandemia, más allá de ser el contexto en el que se desarrolló esta investigación, es parte de ésta como una condición que evidenció la desigualdad de género relacionada con la movilidad. Restringir el acceso a vehículos de transporte público colectivo o reducir la circulación de personas en las calles en ciertos horarios fue aún más problemático para aquellas que dependen de estos transportes y para quienes sus ingresos se vieron afectados directamente por el flujo de personas, situaciones que probablemente han profundizado los ciclos de subordinación y segregación en el que estas mujeres se encuentran.

2.2. Preguntas de investigación

El interés que orientó esta investigación fue el de generar conocimiento que contribuyera a hacer frente a la desigualdad de género en la movilidad urbana. La pregunta central que estuvo presente durante todo el proceso fue la siguiente: ***¿De qué maneras la movilidad urbana puede contribuir a la igualdad de género ante el actual escenario de crisis socioambiental?***

Esta cuestión fue desagregada en tres preguntas concretas:

1. ¿Cómo se aborda la perspectiva de género en los estudios sobre movilidad y políticas de movilidad en la CDMX/ZMVM?
2. ¿De qué maneras el trabajo productivo y reproductivo de las mujeres empleadas en la economía informal ha condicionado sus dinámicas de movilidad en el contexto de pandemia?
3. ¿Cómo contribuir a la construcción del concepto de movilidad sostenible de manera que conduzca a la igualdad de género en el contexto de crisis socioambiental?

2.3. Objetivos

Objetivo general

Analizar y describir las conexiones entre movilidad urbana y desigualdad de género en el marco de la sostenibilidad.

Objetivos específicos

1. Identificar vacíos en la recopilación y análisis de información para comprender la movilidad desde la perspectiva de género.
2. Analizar los contextos y condiciones de los viajes de las mujeres trabajadoras en la economía informal antes y después del Covid-19 en la Ciudad de México.
3. Proponer elementos para aportar al análisis del concepto de movilidad sostenible desde la perspectiva de género.

3. Propuesta metodológica: aproximación cuantitativa y cualitativa

Con el objetivo de construir una metodología para analizar la movilidad desde la perspectiva de género, inicié por abordar tres aspectos fundamentalmente:

1. Revisión del estado del arte en los estudios sobre movilidad desde la perspectiva de género en la Ciudad de México.
2. Acercamiento teórico a las categorías centrales del estudio: género, movilidad, sostenibilidad, movilidad sostenible, contextos urbanos e informalidad.
3. Revisión de metodologías de investigación cualitativas y perspectivas para la elaboración de marcos metodológicos mixtos.

Si bien la revisión de fuentes secundarias de información se mantuvo durante todo el proceso, fue clave establecer un punto de partida reconociendo omisiones en la investigación sobre movilidad desde la perspectiva de género. Así se construyó el núcleo de la investigación: problema, justificación, preguntas y objetivos, que se fortalecieron desde diversos espacios de diálogo académico (cursos del posgrado, eventos de intercambio entre estudiantes, sesiones de tutoría) y evolucionaron hasta consolidar el proyecto de investigación concreto.

La propuesta de entremezclar métodos cuantitativos y cualitativos para abordar el interés de investigación surgió de este diagnóstico inicial. Por un lado, encontré una oportunidad en analizar los datos disponibles y cuestionar a las encuestas que compilan información sobre movilidad para

profundizar el análisis desde la perspectiva de género. Por otro lado, al estudiar los datos, y desde la comprensión y profundización sobre las categorías centrales, fue evidente cómo era necesario identificar (o construir) otras herramientas que me permitieran estar más cerca de la experiencia de movilidad y ahondar a través de métodos cualitativos en aquellos componentes de la misma que no sería posible comprender a través de los datos.

3.1. Composición de una metodología mixta para el estudio

Una metodología de investigación mixta implica recolectar, analizar e identificar vínculos entre datos cuantitativos y cualitativos en el mismo estudio, de manera que se logre responder el planteamiento de un problema. La posibilidad de obtener una perspectiva más detallada sobre los temas en estudio es una de las razones para utilizar más de un método de investigación. Teniendo como premisa el concepto de triangulación, una metodología mixta propone atravesar los datos, métodos, investigadoras-es, teorías y disciplinas desde una lógica de contraste y complemento permanente entre los enfoques cuantitativos y cualitativos. Se presentan para ello distintas maneras de abordarlo, que difieren en cuanto al alcance de la mezcla de los métodos, los momentos en que se involucran unos u otros o si se dan en paralelo, entre otras (Blaxter et al., 2010; Hernández Sampieri et al., 2006).

La metodología mixta fue aplicada en este estudio en tres fases en consideración a las preguntas de investigación. Cada etapa fue el pilar para la construcción de la siguiente, y en la medida en que los resultados se fueron vinculando, fue posible atender los objetivos de la investigación. Los componentes teóricos y metodológicos que dieron forma al trabajo se resumen en una brújula² de investigación, herramienta que facilitó la construcción de los vínculos entre componentes, favoreciendo el permanente diálogo entre preguntas, objetivos, conceptos, métodos y técnicas. Adicionalmente orienta la lectura de este documento, al relacionar cada pregunta/objetivo con los capítulos en los que se desarrollaron. A continuación, presento la matriz de la brújula de la investigación.

² Herramienta propuesta por la Dra. Ericka Fosado, para acotar y visualizar el enfoque de la investigación, los objetivos y la argumentación del problema a partir de identificar la relevancia social y teórico-metodológica de la investigación, la manera que se articula con otras en el mismo campo y las necesidades que busca atender dicha investigación.

Tabla 1. Brújula de investigación: vínculo entre preguntas, objetivos, categorías de análisis y métodos de investigación

Pregunta general: ¿De qué maneras la movilidad urbana puede contribuir a la igualdad de género ante el actual escenario de crisis socioambiental?	Objetivo general: Analizar y describir las conexiones entre movilidad urbana, desigualdad de género y sostenibilidad, a partir de:			
Preguntas específicas	Objetivos específicos	Sujetos, métodos y técnicas	Conceptos	Cap.
1. ¿Qué estudios y/o políticas se tienen como antecedente en movilidad desde la perspectiva de género en la Ciudad de México?	1.1 Identificar vacíos en la toma y análisis de información para comprender la movilidad desde la perspectiva de género	<ul style="list-style-type: none"> • Construcción de categorías para analizar estudios. • Recopilación y análisis de documentos. • Elaboración de matriz de comparación. • Procesamiento y análisis de datos de la encuesta Origen-Destino 	Género Movilidad Encuesta Origen-Destino	2
2. ¿De qué maneras el trabajo productivo y reproductivo de las mujeres empleadas en la economía informal ha condicionado sus dinámicas de movilidad en el contexto de pandemia?	2.1 Analizar los contextos y condiciones de los viajes de las mujeres trabajadoras en la economía informal antes y durante distintas fases del confinamiento. Tomando en cuenta o la incidencia del género, la clase y la distribución sexual del trabajo 2.2 Caracterizar las dinámicas y experiencias de viaje de mujeres antes, durante y después de la pandemia	<ul style="list-style-type: none"> • Construcción de instrumentos para toma y análisis de información. • Entrevistas estructuradas y diseño de marco analítico para el procesamiento de la información. • Sujetos: mujeres trabajadoras en la economía informal en la Alcaldía Benito Juárez. 	Género Movilidad Igualdad	3
3. ¿Cómo contribuir a la construcción del concepto de movilidad sostenible de manera que conduzca a la igualdad de género en el contexto de crisis socioambiental?	3.1 Analizar los paradigmas en el estudio de la movilidad y las propuestas de “movilidad sostenible”. 3.2 Proponer elementos para aportar al análisis del concepto de movilidad sostenible desde la perspectiva de género	<ul style="list-style-type: none"> • Análisis de elementos de la lógica de género y de sostenibilidad en las propuestas de movilidad sostenible. 	Género Sostenibilidad Movilidad sostenible	4

Fuente: elaboración propia a partir de la propuesta de la Dra. Ericka Fosado.

Los procedimientos, resultados y análisis derivados de la aplicación de esta metodología están consignados en este documento. El primer capítulo lo dediqué a la discusión conceptual alrededor de las categorías género y movilidad, que son preámbulo y resultado de la investigación, toda vez que fue a partir del proceso que se delimitaron, contrastaron y complementaron.

En el segundo capítulo detallé los resultados del procesamiento e interpretación individual de los datos de la Encuesta Origen Destino (EOD) 2017 para la ZMVM, que me permitieron profundizar en los análisis que ya se han generado de estos datos desde la perspectiva de género y de esta manera reconocer vacío en términos cuantitativos al que esta investigación aportaría.

En el tercer capítulo desarrollé la discusión respecto a las movilidades en el trabajo informal, a partir de tres casos de mujeres ocupadas en este sector en la Alcaldía Benito Juárez. En este capítulo introduzco el contexto de crisis socioeconómica que provocó la pandemia en la Ciudad, y argumento porqué estudiar la movilidad de mujeres trabajadoras informales en la Alcaldía Benito Juárez, una de las que presenta mejor calidad de vida en la ciudad, es interesante para el análisis sobre desigualdad social y de género en la ciudad.

En el cuarto capítulo abordé los paradigmas de la sostenibilidad a partir de la literatura, distinguiendo tres alcances en el estudio del tema: en el primero no se reconoce como problemática la relación socioambiental y se centra en mantener el *status quo*, el segundo describe problemas socioambientales que se pueden intervenir con modificaciones simples y en el tercero se plantea una necesidad de transformación social, económica y política para abordar la crisis socioambiental. A partir de lo anterior, destaco algunos de los efectos de la movilidad en la sostenibilidad urbana, para proponer una discusión frente al concepto de movilidad sostenible desde la aproximación con perspectiva de género.

Finalmente, elaboré a manera de conclusión, algunas reflexiones que este ejercicio me suscitó, en términos de los resultados y la respuesta a las preguntas de investigación, la aplicación de una metodología mixta al tema y algunas claves para aportar a la construcción de una agenda de cambio social desde la movilidad urbana.

Capítulo 1: Marco conceptual y antecedentes teóricos para el estudio de la ciudad y la movilidad desde la perspectiva de género

Este capítulo es la síntesis de la aproximación teórica a las categorías de movilidad y género. En primer lugar introduzco la categoría de género y su utilidad para analizar los contextos urbanos, retomando la composición de una lógica de género a partir de los trabajos de Fosado Centeno, (2019) y Serret, (2011), que serán la base para delimitar el análisis de este trabajo. Posteriormente me acerco a la categoría de movilidad desde diversas perspectivas, considerando los modelos teóricos del transporte en los que se ha basado el urbanismo desde el surgimiento del automóvil en el siglo XIX y otras propuestas como el concepto de movilidad del cuidado.

1. El género en el análisis de los contextos urbanos

Género es una categoría de análisis para (re)pensar las relaciones entre los sexos. La significación de esa categoría se ha dado en torno a la diferencia sexual desde las interpretaciones y construcciones sociales y culturales, y en ese sentido tiene un carácter social y espacial que distingue lo femenino y lo masculino expresados en diferentes escalas (Scott, 2011; Serret, 2011; Soto Villagrán, 2016).

El objetivo de este apartado fue aproximarme a la composición de la perspectiva género que me permita abordar la investigación, considerando que la noción de género reúne perspectivas, procesos, escalas, realidades, proyecciones que deben ser diferenciados. En ese sentido, en esta delimitación conceptual parto de la pregunta **¿qué significa e implica un análisis de género en el estudio de la movilidad urbana?** Como punto de partida para describir esa perspectiva que conducirá el trabajo.

1.1. El género como perspectiva para el análisis

La categoría de género hace referencia al *“estudio de la relación (en torno a la sexualidad) entre lo normativo y lo psíquico, el intento de a la vez colectivizar la fantasía y usarla para algún fin político o social, ya sea ese fin la construcción de nación o la estructura familiar”* (Scott, 2011 p. 100). Es una entrada a la realidad que se basa en la reconstrucción de la manera en la que se han concebido el sexo y la diferencia sexual a lo largo de la historia. Es una invitación al pensamiento crítico ante la simplificación que se ha dado al término en distintos contextos:

“Con demasiada frecuencia, ‘género’ connota un enfoque programático o metodológico en el cual los significados de ‘hombre’ o ‘mujer’ se toman como fijos; el objetivo parece ser describir roles diferentes, no cuestionarlos. Creo que género sigue siendo útil sólo si va más allá de este enfoque, si se toma como una invitación a pensar de manera crítica sobre cómo los significados de los cuerpos sexuados se producen en relación el uno con el otro, y cómo estos significados se despliegan y cambian. El énfasis debería ponerse no en los roles asignados a las mujeres y a los hombres, sino a la construcción de la diferencia sexual en sí” (Scott, 2011, p. 98).

Los trabajos de Serret, (2011) y Fosado Centeno, (2019) han abordado la categoría de género con el objetivo de precisar ese entramado de componentes que la colman de sentido. Las propuestas de las autoras buscan particularizar los niveles de intervención, de expresión de la diferencia entre géneros de manera que sea mucho más potente su uso para el análisis (Fosado Centeno, 2019).

La construcción de una pareja simbólica es lo que soporta todo el entramado del género. La forma en que funciona la cultura y cómo se establecen órdenes de referencia para darle sentido, pasa por elementos que no funcionan de manera independiente sino en relación. Es decir, el orden simbólico requiere de parejas, que nos permiten comprender los procesos, fenómenos, a partir de distinguir sus límites y su contraparte. Este punto de partida es clave puesto que las parejas simbólicas están en el primer orden dando sentido a la realidad, como ejemplos cultura-naturaleza; orden-caos; mismidad-alteridad, que dan lugar a asociaciones para comprender el mundo.

El género en este nivel permite que atribuyamos *“posiciones de género masculinas o femeninas a todo lo que imaginamos (mitos, batallas, instituciones, comunidades políticas). Construye significados que nos lleven a comprender, a hacer inteligibles los distintos fenómenos ocurridos a nuestro alrededor reproduciendo en todos ellos una dinámica propia de la constitución del sujeto. Lo que hacemos, cuando socializamos, es ritualizarlos”* (Serret, 2011 p. 81). Entendiendo esta base, un segundo nivel se fundamenta en la clasificación, tomando como referencia los cuerpos sexuados para completar las categorías de mujer y hombre, asociando cada género con una actuación en referencia al género simbólico (femenino, masculino). Es así como se establecen reglas que se convierten en referentes de la idea de qué es ser mujer y hombre en distintos contextos, considerando estas nociones como normativas (Fosado Centeno, 2019; Serret, 2011).

Tomando como base lo simbólico, Fosado (2019 Vr. Imagen 1) propone los siguientes componentes para explorar cómo opera la lógica de género en la configuración de distintas prácticas sociales, las sintetizo a continuación. A partir de lo simbólico y lo normativo, la genitalidad en los cuerpos se clasifica socialmente para darle materialidad al género y así marcar la construcción social de los sujetos (componente corporal). Esta clasificación binaria da pie al proceso subjetivo de la identidad, donde cada persona se reconoce en un género asumiendo la norma, sea consciente o inconscientemente, y de esta manera sus acciones son asociadas a expresiones femeninas o masculinas (componente identitario). El componente vincular refiere los mandatos para expresar emociones, crear y mantener vínculos entre los géneros: valida la expresión y las relaciones de acuerdo con la construcción de mujer y hombre. Un quinto componente, el práctico, introduce las actividades que son asociadas a lo femenino y masculino y de allí se da valor a dichas actividades, separando el trabajo productivo, reproductivo y comunitario. Esto tiene que ver con el espacio, y por esto los sitios adquieren referentes de género también, algunos lugares son feminizados o masculinizados de acuerdo con las asociaciones que se hacen frente a las actividades o el valor que se les da a las mismas, marcando así pautas para que sean ocupados más por mujeres o por hombres. En este componente espacial se diferencia lo público de lo privado, lo seguro de lo inseguro, estar afuera o adentro, y es a partir de esto que se valida la presencia en los espacios según el género. Finalmente, el componente de posición da cuenta de las relaciones de poder, donde lo masculino, al relacionarse más con lo racional, inteligible, orden, etc., suele tener primacía en el control de los recursos y la toma de decisiones.

El género lo comprendo entonces como referencia de un orden social sexuado —organización social a partir de la diferencia sexual (Scott, 2011)—, una lógica que contiene diferentes componentes a través de los que se antepone lo masculino subordinando a lo femenino. En este caso la aproximación desde esta perspectiva me permitió observar de qué manera el género adquiere connotaciones desde lo simbólico que permiten identificar el entramado que sostiene la desigualdad entre los sexos, para este caso en el contexto urbano. Incorporé aspectos normativos, corporales, vinculares, prácticos, espaciales y de posición para poder analizar cómo

en la movilidad se reproduce esta desigualdad y se sostiene a través de la invisibilización de las experiencias generizadas.

Imagen 1. Entramado de niveles de intervención en el género



Fuente: elaboración propia a partir de (Fosado Centeno, 2019). Software libre Canva.

1.2. Género en los estudios de la ciudad

Las ciudades, como espacios de relaciones sociales, están también atravesadas por la lógica de género y han sido construidas a partir de dicotomías, donde las diferenciaciones entre espacio público y privado han servido para reforzar roles y estereotipos de lo femenino y lo masculino. Las mujeres son invisibles en la vida urbana, considerando por un lado el diseño y la ocupación de los espacios, donde simbólicamente se refleja y fomenta la reproducción de patrones espaciales masculinos, y por el otro, los roles de mujeres y hombres en los procesos de producción y reproducción, en un escenario de dominación en la producción doméstica hacia las mujeres (Soto Villagrán, 2014).

La atención a la experiencia de las mujeres en las ciudades es un tema en auge desde hace casi tres décadas. En 1978, se registró la primera monografía sobre este asunto, en la revista *International Journal of Urban and Regional Research*, publicación en la que un conjunto de sociólogas y geógrafas plasmaron intereses en temas como movilidad, trabajo doméstico, el papel de las mujeres en los movimientos sociales urbanos, entre otros relacionados con la ciudad (Ortiz

Guitart, 2007). En la década de 1980, en el momento en que la tercera ola del feminismo y los reclamos alrededor de la consigna “la noche es nuestra” tuvieron un momento valle, autoras como Doreen Massey propusieron críticas al sesgo de género la distribución, el acceso, uso y disfrute de las ciudades, resaltando los tiempos y espacios de ocio de los que las mujeres prescinden por asumir el trabajo reproductivo. La idea central es que la invisibilización de la vida y experiencia de las mujeres en las ciudades ha llevado a que se produzcan barrios, calles, transportes, servicios, etc., que dejan al margen la consideración de lo tipificado como femenino.

No existe algo como una experiencia propia de la vida urbana, son diversas las formas de habitar la ciudad y por ello un urbanismo “para todas las personas” invisibiliza la diversidad de las experiencias e intereses particulares, perpetuando desigualdades. La planeación urbana se enfrenta además al enorme reto en el que nos sitúa la crisis socioambiental, dado que son justamente las ciudades los espacios de crecimiento continuo e ilimitado, a partir de un modelo urbano que se ha enfocado en lo productivo y en otorgar beneficios al capital económico, relegando la sostenibilidad en su amplia consideración a aspectos ecológicos, sociales, económicos y políticos. Ante este paradigma, el urbanismo feminista es una propuesta que tiene como propósito dar un giro al orden de prioridades en el diseño, planeación, inversión y gestión urbana y situar la vida cotidiana de las personas en el centro de las decisiones:

“La aproximación a la ciudad desde la vida cotidiana pone en valor todas las necesidades derivadas de las actividades del día a día, visibilizando y reconociendo la importancia de las tareas reproductivas y de cuidados realizadas mayoritariamente por mujeres, y reivindicando la corresponsabilidad social y colectiva en el desarrollo de dichas actividades” (Ciocoletto et al., 2019 p. 19).

Esta propuesta busca problematizar las omisiones en la planeación de la ciudad destacando lo inconveniente de la normalización de las personas como un perfil “estándar” que es masculino, se ubica en la clase media, tiene un trabajo productivo, recibió educación, entre otras. Al criticar este estándar propone también reflexiones acerca de la segregación de los espacios entre lo público-privado, productivo-reproductivo, y la manera en que ésta invisibiliza las múltiples experiencias urbanas. Pone además la atención en el enfoque disciplinar del urbanismo y propone perspectivas multidisciplinares que permitan, entre otras, captar la interrelación de aspectos

físicos, sociales, culturales, económicos en su carácter multiescalar. La proximidad, la escala del barrio y el eje de los cuidados, son los puntos de partida que se proponen desde esta perspectiva como salida a la crisis de la ciudad productiva y de largas distancias (Ciocoletto et al., 2019; Soto Villagrán, 2016).

La comentada aproximación a la categoría de género para la investigación fue la lupa para observar y analizar la movilidad urbana, desde la experiencia concreta de mujeres que trabajan en la economía informal, como presento más adelante. En lo que sigue, introduzco la categoría de movilidad, buscando contextualizar los enfoques desde los que se ha abordado y las propuestas que encuentro más interesantes y alineadas con la mirada desde la perspectiva de género.

2. Aproximación a la categoría de movilidad

Si bien la construcción y el análisis sobre la categoría de movilidad se han dado desde diversas disciplinas y enfoques, en la planeación y la política en esta materia han predominado la perspectiva y herramientas que se ofrecen desde disciplinas como la ingeniería, la economía y el urbanismo. En este apartado discuto esa disyuntiva, porque creo que la construcción de esta categoría ha desunido las propuestas de tantas disciplinas que enriquecerían muchísimo más el campo si fueran asumidas desde una mirada integral, en trabajos multidisciplinarios.

2.1. Enfoques de transporte-movilidad en la planeación urbana

Retomando la intención de delimitar aquellos enfoques predominantes en la investigación y planificación en la movilidad urbana, a continuación, presentaré una propuesta que reúne las aproximaciones de varios autores, en la que se abordan y diferencian tres categorías: tráfico, movilidad y accesibilidad, en términos del alcance que logran introducir al análisis. Estos enfoques son introducidos en Broaddus y otros, (2009) y Litman, (2003, 2011) como marcos para la medición del desempeño de los sistemas de transporte y la toma de decisiones en la planificación de los mismos. Desde esta perspectiva de la ingeniería de transportes, se busca evaluar los sistemas de manera que se reflejen diferentes elementos sobre sus usuarios, modos, uso del suelo, problemas y soluciones de transporte, a partir de datos e indicadores.

2.1.1. El contexto histórico en los enfoques presentados

Hasta la invención de la rueda a finales del siglo XIX, la humanidad se movía de tres maneras distintas: a pie, a caballo y en barco, siendo esto determinante en la configuración de los espacios para la circulación y los límites de la ciudad. A partir de la revolución industrial se dieron cambios determinantes en las ciudades, entre los cuales el origen del tren marcó el inicio del modelo de transporte basado en combustibles, que suplió las alternativas de tracción animal. En un periodo de cuarenta años, entre 1890 y 1930, los desplazamientos sufrieron una transformación radical, que involucró no solo la llegada del automóvil sino la implementación de vehículos para transporte público, delimitando así ciertos trayectos vinculados a la necesidad de conectar a los trabajadores con las industrias. En este marco, el objetivo de los desplazamientos se volcó hacia el objetivo de la velocidad, donde la búsqueda de reducir tiempos en los desplazamientos se considera un eje central (Mendoza-Hauchecorne, 2013).

A partir de los años sesenta del siglo XX se configura el modelo de transporte orientado al vehículo motorizado privado, el cual se sustentó en la mencionada búsqueda por disminuir los tiempos de transporte y por ende motivó la construcción de carreteras, autopistas y diversos servicios para los vehículos y sus ocupantes. Este enfoque centró la intervención urbana en lo relacionado al automóvil dejando de lado los servicios de transporte público, y a su vez instauró una idea de libertad y confort que las personas alcanzarían a través del auto. El uso recurrente y masivo del automóvil marcó un punto de inflexión en la configuración de la ciudad, posibilitando su extensión y la fragmentación de sus polos de actividad, causando efectos directos e indirectos sobre el ambiente, la sociedad y la economía, que solamente serían evidenciados desde otras posturas (Duran Forero, 2019; Mendoza-Hauchecorne, 2013).

2.1.2. Enfoque en el tráfico

El concepto de tráfico hace referencia al movimiento de vehículos. Desde esta perspectiva, un viaje o un recorrido significa desplazamiento en un vehículo, y por ende se asume que mejorar la calidad del sistema de transporte requiere de aumentar el kilometraje y la velocidad en la que pueden desplazarse los vehículos (Litman, 2003, 2011). Bajo este modelo el estudio e intervención en movilidad ha estado basada en poder predecir los flujos de los movimientos de

acuerdo con las ubicaciones de los hogares y de las actividades, para generar la oferta necesaria según los desplazamientos, considerando principalmente aquellos realizados en automóvil.

Este enfoque no problematiza aún la sostenibilidad, puesto que no se percibe como problemático el modelo basado en el automóvil privado y en lugar de ello se presenta este como la vía para el crecimiento y bienestar urbano.

2.1.3. Enfoque en la movilidad: más allá del tráfico

A partir de los años setenta, se posicionan preocupaciones frente a los efectos del enfoque basado en el tráfico de vehículos en las ciudades. Se propone una mirada más allá de los vehículos, y para ello se introduce el concepto de movilidad en referencia al movimiento de personas o mercancías. Este concepto difiere del tráfico pues reconoce otros modos diferentes al vehículo privado, aunque no se dé mucha relevancia a los modos no motorizados u otros factores que afectan la accesibilidad a los diferentes modos de transporte (Litman, 2003, 2011).

El enfoque en la movilidad³, desde esta perspectiva, se superpuso al del tráfico y transporte, volcando la atención del movimiento de automóviles al de personas. El enfoque de movilidad propone la accesibilidad como un componente fundamental para los sistemas de transporte e introduce consideraciones de hábitos y comportamientos sociales en la movilidad, posicionando de esta manera alternativas distintas a la del modelo orientado al vehículo privado.

2.1.4. Enfoque de accesibilidad: la ciudad que se puede transitar

A partir de los 90 la reflexión del acceso tomó un carácter central en el análisis e intervención en la movilidad. La accesibilidad es replanteada como el potencial de interacción en las ciudades, en cuanto a lo social y lo económico, y posibilita el llegar desde el hogar hasta una multitud de destinos abriendo así un espectro de oportunidades de trabajo y disfrute de la ciudad. El carácter de accesible está determinado por la distribución espacial de los destinos y las actividades que allí se ubican en contraste con la facilidad de llegar a ellos, considerando el sistema de transporte y las condiciones socioeconómicas de cada persona (Duran Forero, 2019).

³ Este enfoque se ha abordado también desde otras disciplinas incorporando aspectos sociopolíticos y culturales más allá de los temas técnicos en relación con el transporte. Más adelante comento al respecto, por ahora haré referencia a la perspectiva que se presenta desde la ingeniería del transporte.

Desde este enfoque se consideran múltiples alternativas de acceso a la ciudad, como los modos motorizados, no motorizados y alternativas al transporte, buscando que las opciones sean adecuadas para cada persona según sus características y considerando la incidencia de las condiciones socioeconómicas.

Desde estas aproximaciones no se problematiza o incluye un análisis sobre la sostenibilidad, tarea pendiente a la que contribuye el presente trabajo. Luego de delimitar la lógica de género y teniendo esta base teórica inicial sobre movilidad, dedico el resto del capítulo a vincular movilidad y género desde lo teórico recogiendo los aportes que se han construido desde otras disciplinas, para finalmente manifestar el posicionamiento del que parte este ejercicio.

Imagen 2. Síntesis de los tres enfoques en movilidad/transporte



Fuente: elaboración propia a partir de (Litman, 2003, 2011). Software libre Canva.

2.2. Debates sobre movilidad en las ciencias sociales y la perspectiva de género

El género, siendo una construcción social y cultural, se ha vinculado con las movilidades considerando que se experimentan y practican de formas distintas y cambiantes. La manera en la que las personas se desplazan, los lugares en que lo hacen, los tiempos, distancias y frecuencias de los viajes, los costos que cubren, los vehículos que utilizan, entre otras, están permeadas por el género y reproducen jerarquías de poder desde esta perspectiva. Un ejemplo ampliamente discutido es la asignación del masculino a lo público y lo femenino a lo privado, codificaciones que

permiten ver las formas en que el género se produce espacialmente en términos de las posibilidades y barreras para acceder y desplazarse entre unos lugares y otros (Priya & Cresswell, 2016).

Las ciencias sociales se han interesado también por el estudio de las movilidades, desde una consideración amplia de sus matices. Desde estas aproximaciones se distingue transporte y movilidad como categorías que usualmente son usadas como sinónimos, pero que tienen distintas connotaciones, definiendo movilidad como un fenómeno contextualizado, del cual el transporte es solamente una parte revelada del mismo. La categoría de movilidad tiene que ver con lo potencial, es decir que ofrece conocimiento inherente a los recorridos que se realizan y los que no se realizan dadas las barreras sociales, culturales, tecnológicas, de infraestructura, políticas y financieras que pueden enfrentarse (Jirón & Mansilla, 2013; Priya & Cresswell, 2016).

Si bien desde otras disciplinas se ha dado esta distinción, el asunto de la inmovilidad es el eje de la diferencia, puesto que las ciencias sociales elaboran a partir de esta idea lo que distintos estudios nombran como “el paradigma de las nuevas movilidades”, toda vez que *“estas movilidades diversas pero entrecruzadas tienen muchas consecuencias para los diferentes pueblos y lugares que se encuentran en los carriles rápidos y lentos de todo el mundo. Hay nuevos lugares y tecnologías que mejoran la movilidad de algunas personas y lugares y aumentan la inmovilidad de otros, especialmente cuando intentan cruzar fronteras”* (Sheller & Urry, 2006 p.207).

En ese sentido, los aportes desde este campo están orientados a la posibilidad de entrever las formas en que el transporte, la movilidad y la accesibilidad marcan los procesos de desigualdad y exclusión social en las ciudades, a partir de factores socioeconómicos y culturales (edades, género, etnia, ciclo de vida, discapacidad) en combinación con la infraestructura y oferta de transporte a la que tienen acceso las personas (Jirón & Mansilla, 2013).

Para seguir hilando las aproximaciones teóricas a la categoría de movilidad y las propuestas para analizarla desde la perspectiva de género, introduciré a continuación el “paradigma de las nuevas movilidades” que se propone desde el estudio de las ciencias sociales, a partir del cual se han elaborado dos propuestas concretas para observar la movilidad desde la perspectiva de género, como la movilidad del cuidado.

2.2.1. *El paradigma de las nuevas movilidades*

Apelando al desafío de dar un giro a los objetos y metodologías de investigación en ciencias sociales, el paradigma de las nuevas movilidades busca “*trascender la dicotomía entre la investigación del transporte y la investigación social, poniendo las relaciones sociales en los viajes y conectando diferentes formas de transporte con patrones complejos de experiencia social*” (Sheller & Urry, 2006 p.207). Este paradigma parte del reto de observar cómo las espacialidades de la vida social determinan el movimiento de las personas entre lugares, relaciones, eventos, donde la movilidad es un concepto que contiene múltiples capas (Priya & Cresswell, 2016; Sheller & Urry, 2006).

La propuesta del giro en la movilidad induce otras formas para completar la investigación en la materia, de manera que sean más útiles a la hora de examinar la interdependencia fluida en las movilidades, en lugar de sus esferas por separado. Esto quiere decir que, en lugar de examinar categorías simples como los viajes diarios, trabajo u ocio, como si fueran independientes y autónomos, los análisis comiencen por el patrón complejo de las diferentes actividades sociales de las personas, que varían y cambian, y son fundamentales para la vida social (Sheller & Urry, 2006). Por ejemplo, se encuentran distintas formas emergentes de “*etnografías móviles*”, como manera de involucrar los patrones de movimiento mientras se realiza la investigación etnográfica, que son maneras inmersivas de acercarse a la cotidianidad de estos desplazamientos empleando diversas técnicas de observación, entrevista y registro (Sheller & Urry, 2006).

La propuesta de Jirón y Mansilla (2013) introduce el concepto de *movilidad cotidiana*, definida como una práctica social de desplazamientos cotidianos que se da en espacios y tiempos urbanos y posibilita el acceso a actividades, a relaciones con otras personas y habitar otros lugares. Se plantea desde esta propuesta que la movilidad es un enfoque para “*entender las consecuencias sociales, económicas, culturales y espaciales que genera sobre la conformación del espacio urbano y los distintos tipos de experiencia de sus habitantes*”, es decir que la movilidad es una entrada para el abordaje de las problemáticas sociales en la ciudad (Jirón & Mansilla, 2013 p.58).

Comprender las movilidades como prácticas cotidianas de ocupar la ciudad, pasa por comprender las capacidades distintas que tienen las personas para acceder a la misma, e identificar las exclusiones que caracterizan las experiencias cotidianas de algunas personas en la ciudad. El

panorama de las movilidades incluye aspectos relacionados con la estructura de los sistemas de transporte en consideración a las experiencias de las personas en sus recorridos por la ciudad. Lo anterior implica, entre otras, recuperar la dimensión sensorial de los recorridos, observando a las ciudades como lugares *“donde se producen sonidos, olores, sensaciones térmicas y táctiles a través de nuestra piel, contactos corporales y experiencias gastronómicas que, en conjunto, asaltan los sentidos en el día a día”* (Sabido Ramos, 2019 p.205), es decir recuperar la experiencia desde todos los elementos que la constituyen (Jirón & Mansilla, 2013; Sabido Ramos, 2019).

El interés por escudriñar en la(s) movilidad(es) de una manera holística y en consideración de los efectos que tienen sobre la desigualdad y la segregación es el foco de este nuevo paradigma de las movilidades, enfoque que comparten las propuestas que se encuentran en el vínculo entre movilidad y género. La geógrafa norteamericana Susan Hanson ha condensado, a partir de la revisión a la extensa literatura sobre género y movilidad, dos corrientes analíticas desde las que se ha abordado este vínculo de manera desconectada. Por un lado, identifica aquellos estudios que han buscado comprender cómo la movilidad da forma al género, considerando preguntas frente a cómo los procesos de movilidad/inmovilidad configuran las relaciones de poder asociadas al género, y por otro, aquellos que se han dedicado a examinar cómo el género da forma a la movilidad, los cuales se han centrado en la manera en que los procesos de género que crean, refuerzan o cambian patrones de movilidad cotidiana (Hanson, 2010; Priya & Cresswell, 2016).

2.3. Movilidad del cuidado

En 2009, la investigadora española Inés Sánchez De Madariaga introdujo el concepto de “movilidad del cuidado”, a partir de un interés por dar lugar a aquellos viajes diarios asociados a las tareas de cuidado, entendidas como aquellas que llevan a cabo adultos dentro y fuera de los hogares, relacionadas con el mantenimiento de las viviendas y el cuidado de menores y otras personas dependientes. Estas tareas son proporcionalmente mucho más realizadas por mujeres y en la mayoría de los casos no son remuneradas (Sánchez De Madariaga & Zucchini, 2020; Sánchez De Madariaga & Roberts, 2013).

Dentro de este concepto se propone un análisis sobre los diferentes viajes relacionados con estas actividades, incluyendo entre otras, acompañar a niñas y niños a las escuelas, hacer compras,

realizar trámites en oficinas, visitar o acompañar a personas enfermas o ancianas. Este tipo de desplazamientos se realizan a lugares específicos de la ciudad y en horarios específicos del día, y en muchas ocasiones en combinación con las actividades relacionadas con el empleo remunerado. Adicionalmente, estos viajes no han logrado ser caracterizados por las encuestas de movilidad. Por ejemplo, en el caso español, se analizaron las principales encuestas en la materia, evidenciando entre otras sesgos en la forma de recopilar, analizar y representar los datos, como que no se tengan en cuenta los viajes de menos de 1km de distancia o 10 minutos de duración, que no se tomen en consideración los viajes encadenados y que los desplazamientos relacionados con el cuidado sean asumidos dentro de las categorías “visitar”, “pasear”, “tiempo libre”, “acompañar”, entre otros (Sánchez-De Madariaga & Zucchini, 2020).

De acuerdo con las autoras, se evidencia en la literatura cómo estos viajes pueden ser “difíciles, largos y complicados”, considerando la falta de modos de transporte públicos adecuados, sumado a la ubicación de los equipamientos y lugares en los que se realizan dichos trabajos de cuidado, que pueden generar barreras para la vida de las personas, llevándolas a reducir sus horarios laborales, tener poco tiempo libre para sus actividades personales o renunciar a sus empleos remunerados al no poder conectar las actividades (Sánchez-De Madariaga & Zucchini, 2020). Lo que encuentro más relevante para observar desde y hacia este concepto es el asunto de los lugares del trabajo:

“Por espacios de trabajo, el urbanismo del movimiento moderno entendía aquellos lugares donde se desarrolla el trabajo remunerado...Las políticas, sistemas y prácticas de planificación suelen invertir grandes recursos de todo tipo para garantizar el buen desarrollo y la accesibilidad de esos espacios” (Sánchez De Madariaga & Roberts, 2013, p.33).

En ese sentido, creo que además de los espacios del trabajo reproductivo, están al margen otras formas del trabajo remunerado, como el trabajo informal (respecto al sistema económico), que será abordado en el capítulo 3 (numeral 1.1.) de este estudio. Un reto mayor en la investigación sobre movilidad desde la perspectiva de género está en retomar la categoría de trabajo para observar aquellos recorridos que son a su vez desplazamientos de cuidado, como se mostrará a partir de las experiencias de mujeres trabajadoras en la economía informal.

Capítulo 2: La movilidad en la ZMVM y CDMX desde la perspectiva de género

En este capítulo abordo la pregunta sobre *¿Qué estudios y/o políticas se tienen como antecedente en movilidad desde la perspectiva de género en la Ciudad de México?* Los objetivos son recopilar los estudios relacionados con movilidad y género en la CDMX, analizar qué componentes de la perspectiva de género han abordado y procesar y analizar los datos de la EOD para identificar omisiones en la información primaria sobre movilidades.

Para dimensionar y comprender la dinámica de movilidad urbana en la ZMVM, los gobiernos, la academia y otras organizaciones han estudiado los recorridos desde distintas perspectivas. Los datos recolectados a partir de encuestas, sondeos y mediciones en campo han permitido representar las movilidades como patrones, utilizando la estadística como herramienta que permite hacer estimaciones que lleven a inferencias acerca de comportamientos de la población tomando en consideración apenas una muestra de esta. Si bien estas técnicas ofrecen información acerca de las movilidades, dicha información no representa la realidad completa de la población, sumado a que está sujeta a sesgos en la interpretación y procesamiento de los datos.

Considerando lo anterior, en este capítulo presento el procesamiento e interpretación individual de los datos de la Encuesta Origen Destino (EOD) 2017 que realicé con el objetivo de profundizar en los análisis que ya se han generado de estos datos desde la perspectiva de género y reconocer el contexto en el que esta investigación se ubica en términos cuantitativos.

El capítulo está organizado en tres partes. La primera parte es un recorrido por diferentes fuentes de datos e información sobre movilidad para la ZMVM e introducción a la EOD. En segundo lugar, presento los resultados del procesamiento de los datos de la EOD en cuanto a las características de la población que viaja y generalidades sobre los recorridos, como antesala para presentar el análisis de género para los datos de la EOD, que se resumen en la tercera parte. A manera de cierre, propongo algunas reflexiones en términos de la toma y procesamiento de datos cuantitativos para el análisis de la movilidad desde la perspectiva de género.

1. Antecedentes y fuentes de información sobre movilidad en la ZMVM y CDMX

1.1. Fuentes de datos y estudios sobre movilidad en la ZMVM y CDMX

Con el propósito de dar contexto al análisis de datos de la EOD que presento en la siguiente sección, me propongo hacer una síntesis de las principales fuentes de información primaria y secundaria en aspectos relacionados con la movilidad y perspectiva de género en la Ciudad de México y su Zona Metropolitana.

Clasifiqué las encuestas, estudios y documentos en dos niveles: en primer lugar, los trabajos realizados desde instituciones del gobierno con recopilación de información directamente de fuentes primarias, a través de censos, encuestas, conteos, entre otras. En segundo lugar, estudios de organizaciones internacionales e investigadoras-es que toman información de estas fuentes primarias como base, y algunas que adicionalmente presentan información cuantitativa y cualitativa original.

1.1.1. Primer nivel: fuentes primarias de información en movilidad para la ZMVM y CDMX
Sin considerar la EOD, la retomo en el siguiente apartado, el gobierno local y nacional tienen disponible información acerca de la movilidad y algunos de los temas que permiten delimitar el contexto de los desplazamientos en la ciudad. A continuación, listo las encuestas que contienen la información de base para el objetivo de este trabajo:

- **Censo de Población y Vivienda 2020, Encuesta Intercensal 2015:** Información sociodemográfica general para la ciudad y la ZMVM: población, características económicas, hogares, discapacidades, entre otras.
- **Encuesta Nacional sobre Uso del Tiempo (ENUT) 2014:** Tenencia de vehículos, tiempos en mantenimiento u otras actividades relacionadas con los vehículos, si se reciben rentas por alquiler de vehículos. Tiempos dedicados a actividades del cuidado en los hogares y a los desplazamientos.
- **Encuesta de género Metrobús:** Enfocada en violencia sexual en el sistema, reúne información acerca de estaciones origen y destino de los recorridos, propósitos de los recorridos, gastos promedio, estaciones que se recorren, percepciones de inseguridad.
- **Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo:** Actividades laborales que ocupan vehículos.
- **Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares:** Costos del transporte.

- **Encuesta Nacional sobre la dinámica de las relaciones en los hogares:** Tenencia de vehículos.
- **Encuesta Laboral y de corresponsabilidad social:** Medios de transporte utilizados para desplazamientos al trabajo, costos y tiempos del transporte al trabajo e incidencia de percepción de baja calidad del transporte público en que no se hagan desplazamientos para trabajar.

1.1.2. Segundo nivel: trabajos que parten de fuentes primarias y generan información original

Con el objetivo de identificar coincidencias entre los datos y vacíos en la información, los estudios fueron analizados desde un marco construido en este trabajo, que fue resultado de la búsqueda por categorías y herramientas de análisis desde la perspectiva de género. Este marco adhiere a los componentes de la lógica de género propuestos en Fosado Centeno, (2019) los trabajos de Jirón, (2012) y Soto Villagrán, (2016), en el sentido de observar estas capas de la lógica de género en las relaciones, los espacios, las prácticas, etc. En ese sentido, se proponen 14 componentes para caracterizar el alcance de los estudios mencionados (imagen 3).

En el núcleo de las categorías situó el nivel simbólico de la lógica de género, en el que relaciono el componente de los significados que se atribuyen social e individualmente a los lugares, tránsitos, actividades, entre otras, atravesados por el contraste de lo femenino-masculino en las interacciones. Dentro de lo normativo y vincular incluyo tres componentes: relaciones, estrategias e inmovilidades. Como ejemplo del primero están la configuración de los hogares y la manera en que las relaciones de pareja y/o maternidad-paternidad inciden en las dinámicas de movilidad. Respecto a las estrategias muchos de los estudios recopilan acciones y decisiones que las mujeres toman en cuanto a su movilidad dado el contexto de mayor vulnerabilidad, como los horarios de los viajes, las rutas que se recorren, el orden de las actividades y la conciliación de los tiempos de trabajo productivo y reproductivo, entre otras. Finalmente se encuentra relevante también el aspecto de los viajes que no se realizan dadas las condiciones socioeconómicas, las expectativas de género, entre otras.

Respecto al nivel corporal e identitario encuentro dos componentes a considerar, los cuerpos y la seguridad, incluyendo dentro del primero aspectos como lo físico (ropa, maneras de peinarse,

accesorios), los sentidos, las emociones, la gestualidad, en relación con los recorridos, asuntos que desde la lente de género se vinculan con la seguridad como una expectativa y una condición para los recorridos. La categoría de lo práctico se relaciona con cuatro componentes para el análisis de la movilidad desde la perspectiva de género: las ocupaciones, aquellas actividades relacionadas con el trabajo productivo y reproductivo de las mujeres y con lo recreativo, salud, autocuidado, entre otras; la temporalidad, que si bien se relaciona también con lo normativo o lo corporal, considero que tiene mayor relevancia dentro de la categoría de lo práctico pues la decisión frente a los tiempos de los viajes está condicionada por los roles que cumplen los géneros, así como la intermodalidad, que dependerá de estas actividades que determinan los recorridos.

Imagen 3. Componentes para análisis de la movilidad urbana desde la lógica de género



Fuente: Elaboración propia a partir de los trabajos citados. Software libre Canva.

En relación con la categoría anterior, la posición considerará aquellas posibilidades de alcanzar un tipo de movilidad que favorece las situaciones de cada persona. En ese sentido, se consideran tres componentes: accesibilidad (en términos de las capacidades, condiciones, barreras físicas y la situación socioeconómica), asequibilidad (la proporción del gasto en moverse) y el perfil socioeconómico, relacionado con los dos anteriores, que permite identificar justamente las alternativas para superar condiciones de desigualdad y subordinación.

Finalmente, la espacialidad es considerada en el trabajo de Jirón, (2012) como el encuentro entre lo material, las localizaciones, distancias, cosas/objetos en relación, entorno, colores, texturas, flujos, entre otras. En ese sentido, esta propuesta retoma esta categoría que se podría definir a partir de los lugares en un sentido amplio —su ubicación, infraestructura, organización, relaciones— y las escalas (porciones de lugares), en últimas la relación de los símbolos, las reglas, los cuerpos, los roles, las posiciones, en el espacio.

A continuación, los resultados de este análisis que incluye seis estudios que abordan la movilidad desde la perspectiva de género en la Ciudad de México:

Tabla 2. Relación de estudios con información primaria en movilidad y género

Título	Objetivo central	Análisis de género
La violencia sexual hacia las mujeres en el Sistema de Transporte Público de la Ciudad de México (Zermeño Núñez et al., 2009).	Caracterizar las situaciones de violencia sexual percibidas por mujeres en los Centros de Transferencia Modal (CETRAM): Chapultepec, Constitución de 1997 y El Rosario.	Seguridad – percepciones de seguridad e inseguridad en los CETRAM Tiempos y lugares – lugares y horas en que ocurrieron hechos de violencia sexual Estrategias – reacciones ante casos de violencia Significados – de la violencia sexual como delito y las acciones tomadas Perfiles socioeconómicos – consideración de edades, escolaridades, frecuencia en el uso del transporte público y ocupaciones principales
Diferencias de género en la movilidad urbana. Las experiencias de viaje de mujeres en el Metro de la Ciudad de México (Soto, 2017).	Ahondar en las experiencias de viaje de las mujeres en el Metro de la Ciudad de México y el papel de la inseguridad y la violencia en sus desplazamientos, considerando en el análisis algunos efectos de la implementación de vagones	Seguridad – percepciones de seguridad e inseguridad Cuerpos – lo corporal en la experiencia del transporte en Metro Relaciones y estrategias– en cuanto a la política de vagones preferenciales para mujeres y niñas/os

Título	Objetivo central	Análisis de género
	exclusivos para mujeres en el sistema.	
Evaluación de impacto del programa “Viajemos Seguras en el Transporte Público en la Ciudad de México” (Soto Villagrán et al., 2017).	Medir el impacto del programa de “Viajemos Seguras” en términos de la incidencia de la violencia sexual, la percepción de inseguridad de las mujeres, el funcionamiento del programa, así como la movilidad urbana de las usuarias.	Seguridad – la percepción de inseguridad relacionada con las estrategias que se toman durante los desplazamientos Estrategias – dos tipos de acciones: conducta de evitación y comportamiento defensivo Significados – valoración del programa “Viajemos Seguras”
Diagnóstico sobre la violencia contra las mujeres y las niñas en el transporte público de la Ciudad de México (ONU Mujeres et al., 2017)	Reunir y analizar información acerca de la violencia sexual en el transporte público y las maneras en que se han tomado acciones para prevenir y eliminar dichas violencias.	Lugares – espacio como elemento fundamental para entender la violencia sexual, elementos que favorecen el delito. Estrategias – se identifican estrategias que reportan las mujeres para prevenir ser violentadas Significados – efectos de la violencia sexual en términos de percepción de seguridad y acciones frente a los desplazamientos
Encuesta sobre la violencia sexual en el transporte y otros espacios públicos en la Ciudad de México (ONU mujeres & Instituto de las Mujeres de la Ciudad de México, 2018).	Generar información cuantitativa sobre la magnitud de las diferentes formas de violencia sexual en el transporte público de la CDMX. Este estudio fue la base para diseñar los indicadores del Programa Ciudades y Espacios Públicos Seguros para Mujeres y Niñas en la CDMX.	Seguridad – percepciones de seguridad e inseguridad en el transporte público Tiempos y lugares – lugares y horas en que ocurrieron hechos de violencia sexual Estrategias – reacciones ante casos de violencia y medidas ante la inseguridad Significados – de la violencia sexual como delito y las acciones del gobierno.

Título	Objetivo central	Análisis de género
Análisis de la movilidad, accesibilidad y seguridad de las mujeres en tres Centros de Transferencia Modal (CETRAM) de la Ciudad de México (Soto Villagrán, 2019).	Diagnosticar las necesidades de movilidad, infraestructura y experiencia de viaje de las mujeres en los CETRAM de la Ciudad de México, con énfasis en la movilidad del cuidado, de manera que se pudieran generar recomendaciones para mejorar movilidad, accesibilidad y seguridad de las mujeres en dichos centros de transferencia modal.	Seguridad – percepciones de seguridad e inseguridad en los CETRAM Estrategias – reacciones ante casos de violencia Significados – de la violencia sexual como delito y las acciones tomadas Accesibilidad – barreras para la movilidad Ocupaciones – movilidad para actividades del trabajo reproductivo Lugares – las experiencias de movilidad en los lugares

Fuente: elaboración propia.

Como se muestra en la tabla, el énfasis de los estudios sobre movilidad desde la perspectiva de género que han reunido información primaria ha estado en la violencia sexual en el espacio y transportes públicos, involucrando caracterizaciones socioeconómicas de las mujeres y sus dinámicas de movilidad. Dichos estudios presentan información y análisis pioneros en el campo de la movilidad y género, sin embargo, encuentro que al margen de las investigaciones han quedado otros temas igualmente relevantes para el estudio, como lo son las cuestiones de asequibilidad en el transporte, la caracterización de la población viajera entre las mujeres, las escalas de la movilidad en relación con, por ejemplo, las relaciones entre ocupaciones y dinámicas de viaje, entre otras.

La revisión de este contexto en el que enmarco el procesamiento y análisis individual de los datos de la EOD que presentaré a continuación, me dio pie para idear maneras de complementar esta información a través de otros elementos que contiene la encuesta. Uno de los aspectos que considero clave es el de las ocupaciones principales de las mujeres, pues segmentar el análisis en función de esta variable me permitió encontrar relaciones entre los aspectos socioeconómicos con los de movilidad, y en últimas explicar la subordinación de las mujeres en la ciudad desde sus movildades cotidianas.

1.2. La Encuesta Origen-Destino (EOD)

La EOD es un instrumento institucional que busca recopilar información respecto a la dinámica de movilidad en regiones delimitadas administrativa y funcionalmente para un periodo de referencia. La encuesta provee información sobre la movilidad de las personas que habitan dichas regiones y puntualmente sobre las características de sus desplazamientos, incluyendo entre otras los motivos, duraciones, medios de transporte y horarios en los que se realizan los viajes. La información que proporciona la encuesta puede ser insumo en la planificación de los sistemas de transporte, aunque su interpretación y uso están sujetos al contexto político y administrativo en cada territorio.

En la región metropolitana del Valle de México se han realizado cinco encuestas desde 1978. Este ejercicio ha sufrido cambios respecto a las delimitaciones de las zonas de aplicación, las entidades responsables, los diseños de las muestras, los lugares de toma de información, entre otras. A partir de los resultados de estas encuestas, se han formulado instrumentos de planeación como el Plan Rector de Vialidad y Transporte del Distrito Federal de 1980, el Plan Maestro del Metro y Primera revisión en 1982, el Programa Maestro del Metro Segunda Revisión en 1985, el Plan Maestro de Trolebuses en 1997, entre otras.

La última aplicación de la Encuesta en la ZMVM fue en el año 2017 y sus resultados fueron publicados en el año 2018. En esta versión se logró el levantamiento de información a partir de 49,662 entrevistas domiciliarias directas en el área de estudio delimitada para las 16 alcaldías de la Ciudad de México y 40 municipios del Estado de México. La aplicación de la encuesta en cada vivienda tuvo dos momentos:

Primera visita domiciliaria: captura de información sobre las características sociodemográficas de quienes integran el hogar, así como la disponibilidad de vehículos. Al final de la entrevista, se entregan dos tarjetas de viaje para cada integrante de 6 años en adelante y se dan las instrucciones para completarla: las personas deben registrar en ellas los viajes realizados para un día de semana (martes, miércoles o jueves) y para el sábado.

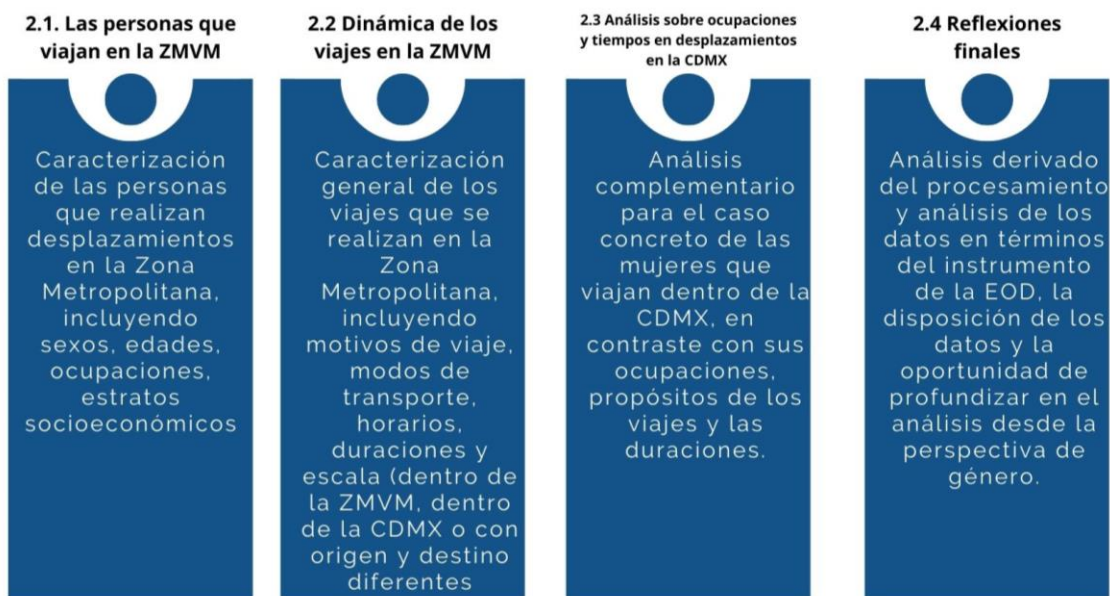
Segunda visita domiciliaria: a partir de la información completada en las tarjetas de viaje, se identifican a las personas viajeras y se completa la información respecto a los viajes realizados.

2. La movilidad en la ZMVM y CDMX desde la perspectiva de género

En el contexto de los estudios anteriormente descritos, presento ahora los resultados del procesamiento de la Encuesta Origen-Destino 2017, que realicé a través del software libre *RStudio*. Los resultados son un análisis de los datos a partir de estadística descriptiva, realizando cruces entre variables para vincular aspectos como el sexo con las ocupaciones o modos de transporte utilizados, las edades con los tipos de viaje realizados, así como estratos socioeconómicos, niveles de escolaridad, entre otras, con las dinámicas de viaje de la población.

Los resultados de este procesamiento están organizados en cuatro partes, de la siguiente manera:

Imagen 4. Estructura resultados procesamiento de datos EOD



Fuente: elaboración propia. Software libre Canva.

En los numerales 2.1. y 2.2. presento la información delimitada en la Zona Metropolitana, con el objetivo de caracterizar de manera general la dinámica de viajes en la región y cierro con los datos frente a las proporciones de viajes que se realizan exclusivamente en la CDMX, exclusivamente en los demás municipios de la ZMVM o en otros municipios externos a la ZMVM⁴. Reconociendo este contexto y partiendo de que 45% de los viajes que realizan las mujeres son dentro de la

⁴ Se reporta 1% de desplazamientos relacionados con la ZMVM y CDMX que tienen orígenes o destinos fuera de la ZMVM, es decir, municipios de otros estados aledaños. En el numeral 2.2.2. se explicará de qué manera se delimitan los desplazamientos por el INEGI en la EOD.

CDMX, presento el análisis desde la perspectiva de género (numeral 2.3.) enfocado en los viajes dentro de la CDMX, que además de ser el ámbito metropolitano de mayor proporción de viajes entre ellas, es la región en la que se ubica la Alcaldía Benito Juárez, elegida para la aproximación cualitativa a la experiencia de viaje de mujeres trabajadoras de la economía informal.

2.1. Las personas que viajan en la ZMVM

La Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) es la región habitada por cerca del 20% de la población mexicana, con poco más de 21 millones de habitantes de acuerdo con el Censo de Población y Vivienda 2020 presentado por el INEGI en 2020. Está conformada por la delimitación de la Ciudad de México y sus 16 alcaldías, además de 59 municipios del estado de México y uno más del estado de Hidalgo, zonas entre las que se realizan cerca de 50 millones de desplazamientos diarios (Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), 2017a, 2020)

De acuerdo con los datos de la EOD 2017, se registran 20,886,703 personas que realizan viajes sea entre semana (martes, miércoles o jueves) y/o los sábados, de las cuales 10,787,727 (51,6%) son mujeres y 10,098,976 (48,4%) son hombres.

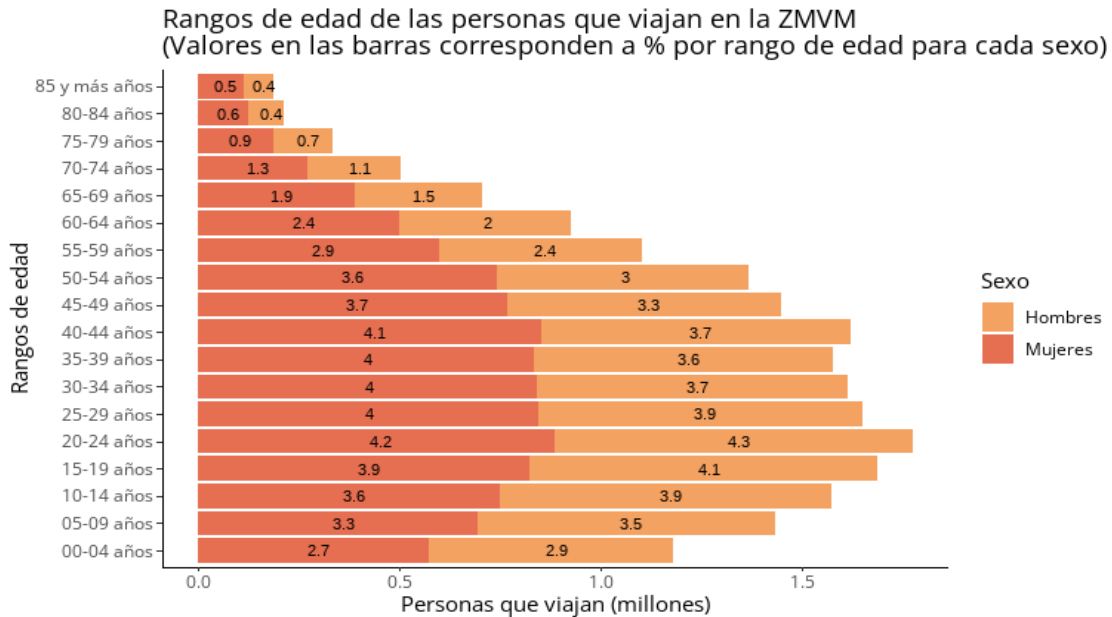
2.1.1. Edad y género como variables en el número de viajes

La edad promedio de las personas que realizan desplazamientos es de 35 años, siendo 2 años mayor para las mujeres en comparación con los hombres. El 66% de las personas que viajan tienen edades entre los 15 y 59 años y el 34% restante son adultos mayores (14% de personas tienen 60 años o más) y niñas/os (20% de personas entre 0 y 14 años). El rango de edad de 20 a 24 años contiene la mayor proporción de viajeras/os, aunque de acuerdo con el Censo del 2020, en términos de población hay una mayor proporción en los rangos de 25 a 29 y 30 a 34 años.

Se observa que a medida en que incrementa el rango de edad aumenta también la proporción de mujeres que viajan y, por el contrario, para los rangos de edad de las personas más jóvenes (hasta los 24 años), son en mayor proporción viajeros hombres. Lo anterior quiere decir que, aunque sea corta la diferencia, las mujeres viajan menos cuando son niñas/adolescentes y más cuando superan la edad de 60 años, lo cual puede estar relacionado con una predisposición al espacio público cuando son menores, que podría relacionarse con ser producto de la vulnerabilidad ante violencias y acoso; y una posible necesidad de transitarlo cuando son mayores, dado que persiste

el rol de cuidados, que -como se mostrará más adelante- en esta edad las mujeres se desplazan para hacer compras, convivir, ir al médico y llevar o recoger a una persona.

Gráfico 1. Edades entre las personas que viajan



Fuente: elaboración propia a partir de datos EOD, INEGI 2018. Software libre R

2.1.2. A menor posición económica y nivel educativo, más viajes

Respecto al estrato socioeconómico⁵ en el que se ubican, un poco más de la mitad de las personas que viajan (57%) corresponden a los estratos bajo o medio bajo, el 30% reportan estrato medio alto y 13% de quienes realizan viajes son de estrato alto. Si bien no se encuentran grandes diferencias entre los sexos, se observa que para los estratos medio alto y alto la proporción de mujeres es cuatro puntos porcentuales mayor. Lo anterior puede estar relacionado con que el estrato y acceso a la educación en las mujeres incide en que accedan empleos y tengan mayor autonomía en la movilidad (al contar con automóviles o capacidad de pago de viajes en taxi, por ejemplo).

En relación con lo anterior, 5.4% de las personas que viajan no tienen ningún nivel de escolaridad y 49% alcanzaron primaria y/o secundaria. Las mujeres son una mayor proporción de las personas

⁵ El diseño estadístico de la Encuesta incluyó una estratificación que considera las características sociodemográficas de los habitantes de las viviendas (calidad, equipamiento) e información del Censo de Población y Vivienda 2010, para establecer cuatro estratos sociodemográficos denominados como “bajo”, “medio bajo”, “medio alto” y “alto” (Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), 2017b).

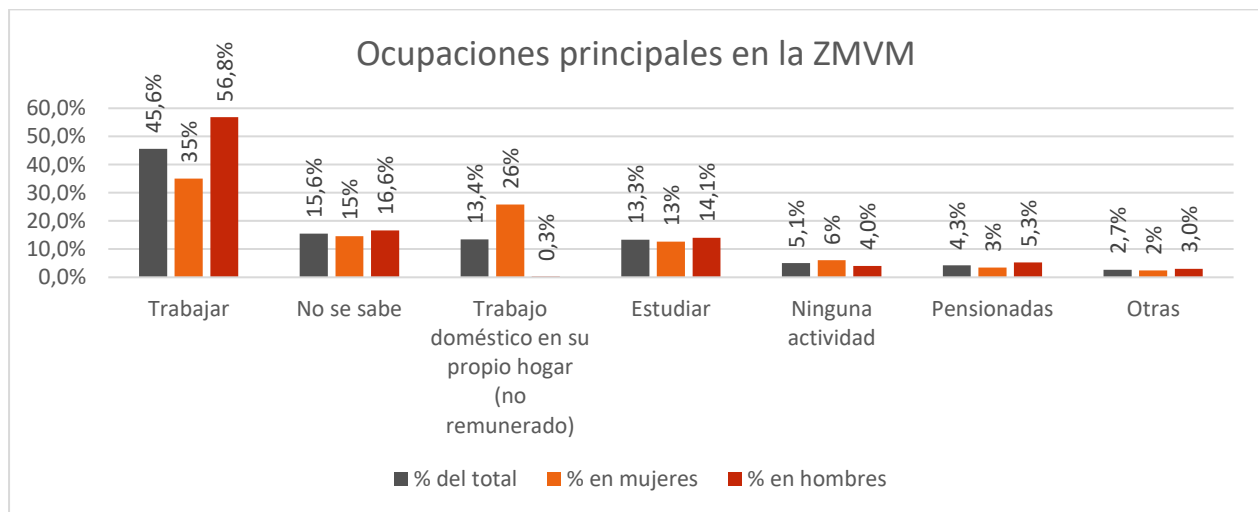
que alcanzaron primaria o hasta secundaria, y los hombres son por poca diferencia mayoría en el nivel de media superior, superior y posgrados, es decir que entre las personas que viajan, quienes estudiaron hasta secundaria son mayoría mujeres, y hasta posgrados son hombres.

2.1.3. La distribución sexual del trabajo configura los viajes

El 45,6% de las personas que viajan reportaron que “trabajar” es su actividad principal, siendo esta la ocupación principal tanto de hombres como mujeres. La segunda actividad de los hombres es estudiar y le sigue la de pensionado. Para el caso de las mujeres, 35% se dedica a trabajar y la segunda actividad es el trabajo doméstico en su propio hogar (se presume no remunerado), siendo esta la ocupación del 26% de ellas, representando poco más del 14% del total de personas que viajan. Este aspecto será clave para el análisis de género propuesto en la siguiente sección, las amplias diferencias en las ocupaciones de mujeres y hombres entre trabajar y ocuparse del trabajo doméstico en el hogar determinarán las dinámicas de viaje.

La edad, el estrato socioeconómico, la escolaridad y la ocupación de las personas son los factores que podrían explicar las dinámicas de movilidad de las personas en la ZMVM, por esto el análisis de los viajes lo haré contrastando los datos de movilidad con estas variables.

Gráfico 2. Ocupaciones de las personas que viajan



Fuente: elaboración propia a partir de datos EOD, INEGI 2018. Excel

2.2. Dinámica de los viajes en la ZMVM

En la ZMVM se reportan diariamente 55,930,398 de viajes, de los cuales el 32,7% los realizan mujeres entre semana, el 29,1% hombres entre semana, 19,3% mujeres los sábados y el 18,9%

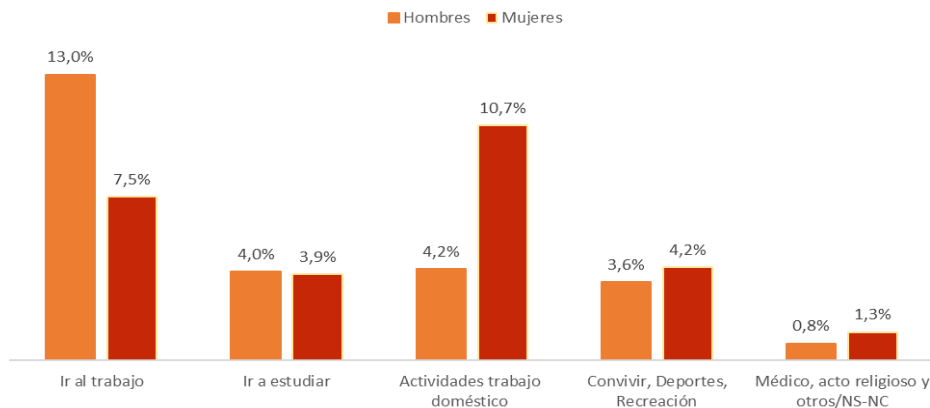
restante los realizan hombres durante los sábados. Las mujeres representan una mayor proporción de los viajes que se realizan en la ciudad y si bien la distancia no se revela en la EOD, se presume que son más cortos, dada la naturaleza de los recorridos (mucho más relacionados con actividades domésticas), la mayor proporción de recorridos peatonales y que en un 88% son viajes internos (dentro de la ciudad o dentro de los municipios conurbados).

2.2.1. El trabajo y el cuidado son los principales motivos de los viajes en la ZMVM

Sin considerar los viajes que se realizan para volver a los hogares, el trabajo productivo es la principal actividad por la que viajan los hombres. Las actividades relacionadas con el trabajo doméstico —incluyendo ir de compras, llevar o recoger a alguien y hacer trámites—, son el principal motivo para las mujeres. Aunque las mujeres suelen desplazarse para ambas actividades, esta diferencia está relacionada con las ocupaciones principales de las personas que viajan, pues es de casi 15 puntos porcentuales la distancia entre mujeres que se dedican exclusivamente al trabajo doméstico en su propio hogar versus los hombres que lo hacen.

Respecto a los modos de transporte utilizados, las mujeres se desplazan mucho más a pie, en un 47,7% de los tramos de sus viajes cotidianos y los hombres lo hacen en el 39,3% de sus tramos. En segundo lugar, se ubica el transporte público, donde las mujeres viajan en el 34,5% de los tramos de viaje y los hombres en el 39,4%. El automóvil se utiliza para el 14,7% de los recorridos de los hombres y el 11,4% para las mujeres y la bicicleta se usa en el 2% de los viajes de ellos y en menos del 1% de ellas.

Gráfico 3. Propósitos de los viajes en la ZMVM



Fuente: elaboración propia a partir de datos EOD, INEGI 2018. Excel

2.2.2. Localización de la generación y atracción de viajes

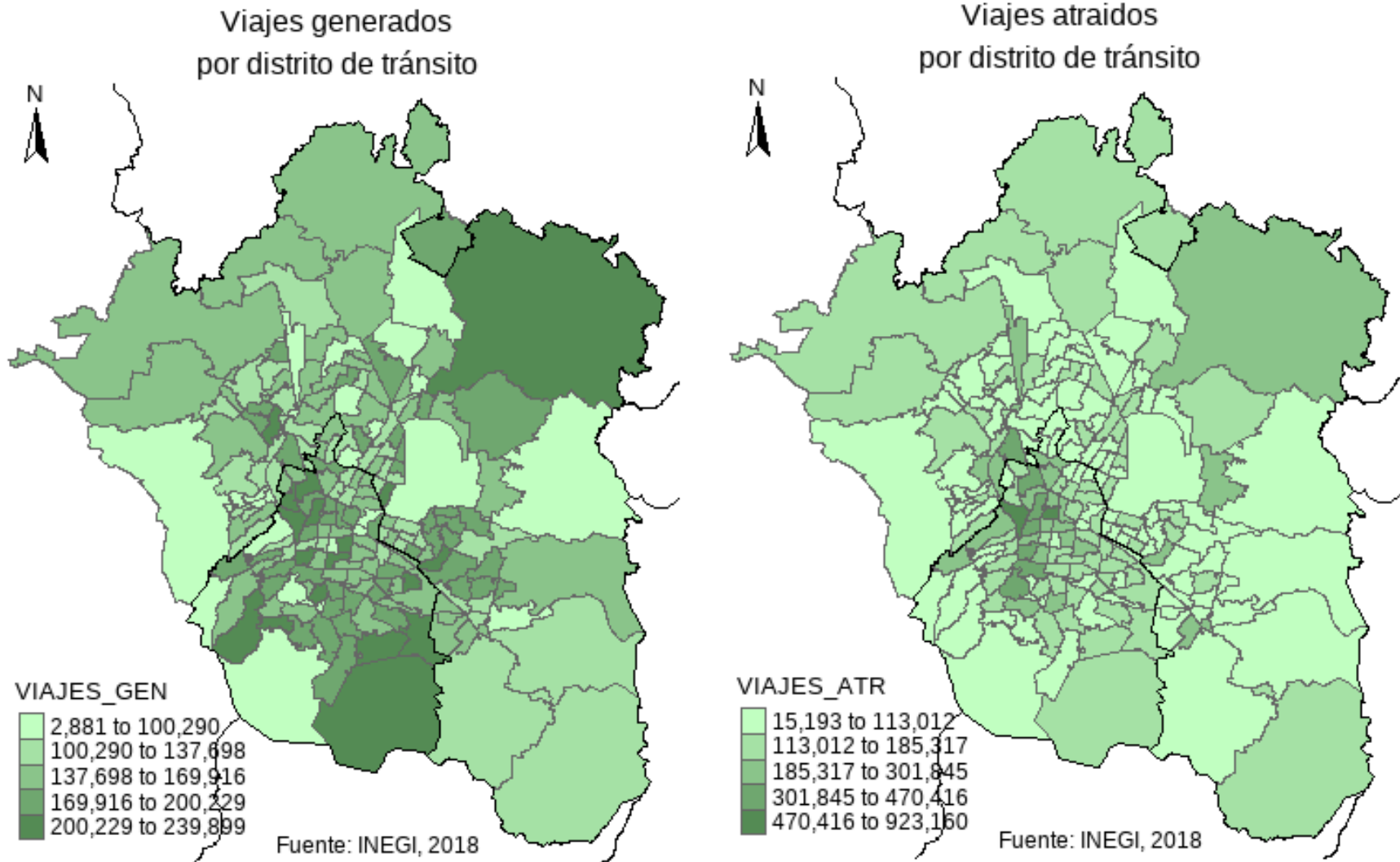
La EOD reúne información de todos los municipios en la ZMVM y crea una categoría de distrito de tránsito, en la cual agrupa los viajes territorialmente de acuerdo con unas condiciones de uniformidad entre las manzanas; dichos distritos no necesariamente coinciden con las colonias o alcaldías de la ciudad. La generación y atracción de viajes en la ciudad representa los flujos de las zonas más residenciales a los centros comerciales y/o laborales. De los viajes que se realizan cotidianamente, el 44% son internos en la CDMX, es decir que tienen origen y destino en distritos dentro de los límites de la ciudad y el 41% de los recorridos se hacen dentro de los municipios conurbados. El restante 15% son viajes que se desplazan entre los municipios y la ciudad, y por ende serán los de mayores distancias y tiempos de recorrido. Son los hombres quienes hacen más viajes entre CDMX y zonas conurbadas, con un 4% más de recorridos que las mujeres. En la imagen 5 se observan Milpa Alta, la Magdalena Contreras y Azcapotzalco en la CDMX y Nopaltepec, Axapusco, Otumba y otros municipios colindantes en la zona conurbada entre las zonas de mayor generación de viajes (imagen 5).

2.2.3. La hora valle de la ciudad es la hora pico para los viajes de las mujeres

En términos de planeación y gestión de la movilidad suele hacerse referencia a horas pico y horas valle en términos de la congestión y ocupación que se genera en las vías y en el transporte público. Sin embargo, los horarios de viaje son también variables de acuerdo con el sexo. Los viajes de las mujeres en la mañana inician un poco más tarde en general que los de los hombres, y tienen dos picos principales, en la mañana alrededor de las 07:00 y al medio día entre las 12:00 y casi hasta las 15:00 p.m.

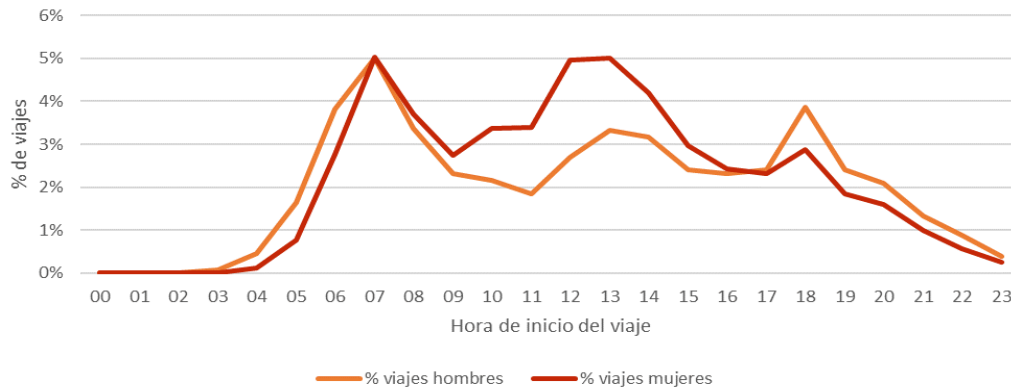
Este pico del medio día no se evidencia en la tendencia de los horarios de los viajes de los hombres, los cuales además de la alta proporción de viajes en la mañana inician los viajes de regreso a casa entre las 17:00 y 18:00 (gráfico 4). La tercera parte de los viajes de mujeres y la quinta parte de los de los hombres se realizan en el horario “valle”, de manera que podría inferirse que, si bien hay un pico de mayor proporción de viajes en el día, este no afecta de la misma manera la congestión y ocupación de los vehículos dado que son viajes mayoritariamente peatonales.

Imagen 5. Mapas de viajes generados y viajes atraídos por distritos de tránsito en la ZMVM



Fuente: elaboración propia a partir de datos EOD, INEGI 2018. Software libre R

Gráfico 4. Proporción de viajes según hora de inicio por sexo

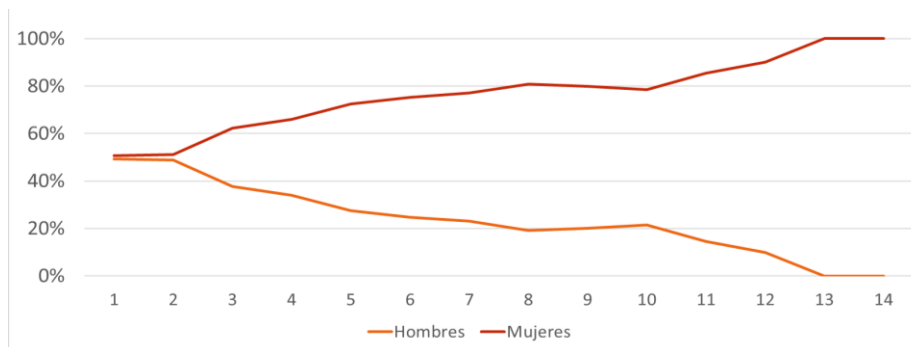


Fuente: elaboración propia a partir de datos EOD, INEGI 2018. Excel

2.2.4. Las mujeres que se dedican al trabajo doméstico en su propio hogar son las que más viajes realizan en promedio

La cantidad de viajes que se hacen en promedio en un día es mayor en el caso de las mujeres. Más de 60% de las personas que realizan tres o más recorridos son mujeres, y quienes llegan a reportar hasta más de 10 recorridos son ellas (ver gráfico 5). La movilidad del cuidado explica esta tendencia, dada la cantidad de recorridos que puede llegar a significar el encargarse del trabajo doméstico de su propio hogar en los casos en que además se tienen hijas/os y/u otras personas dependientes para su movilidad. Habría también que considerar que en ocasiones mujeres y hombres pueden realizar más de un viaje para trabajar, y esto podría dar información sobre la movilidad en la economía informal, dado que es en sectores de trabajos más precarios en los que puede presentarse esta necesidad de acceder a más de un lugar para trabajar.

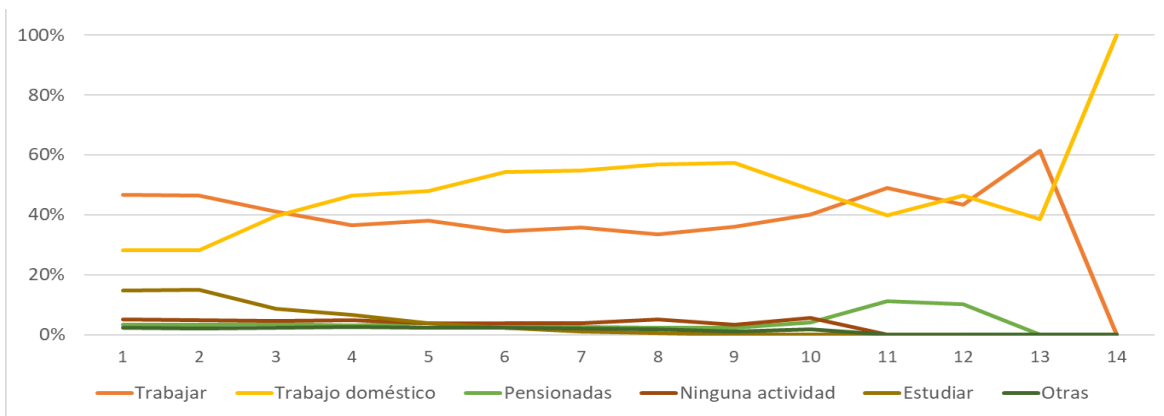
Gráfico 5. Cantidad promedio de viajes al día para cada sexo



Fuente: elaboración propia a partir de datos EOD, INEGI 2018. Excel

Las mujeres que se dedican al trabajo doméstico en su propio hogar son las que más recorridos realizan, y se resalta que en el caso de las mujeres dedicadas a estudiar hay una caída a partir de dos recorridos, contrario a las que trabajan, lo que puede estar dando información acerca de que las primeras asumen en menor proporción el rol de cuidadoras (ver gráfico 6).

Gráfico 6. Cantidad de viajes según ocupación principal de las mujeres



Fuente: elaboración propia a partir de datos EOD, INEGI 2018. Excel

Estos resultados dan cuenta de la demanda de viajes que tienen las mujeres que se dedican a trabajar en sus propios hogares, información que permite subvertir el imaginario de que estas labores se limitan al espacio doméstico.

2.3. Los desplazamientos en la CDMX

En términos espaciales, 12% de los viajes que realizan las mujeres son entre diferentes ámbitos metropolitanos, es decir que tienen origen y destino diferentes, pueden ser entre la CDMX y algún municipio de la ZMVM o del área conurbada. Este asunto es determinante en sus movilidades, pues son también ellas quienes mayores tiempos de recorrido reportan, superando las dos horas en promedio por desplazamiento. Dado el interés de estudiar para este caso la movilidad en la CDMX, el análisis de los datos presentados en los dos numerales anteriores se realizó tanto a nivel de la ZMVM como al de la ciudad, para contrastar las dinámicas y evidenciar diferencias para las mujeres que habitan en la CDMX o en uno de los municipios de la región.

Las diferencias en términos de viaje entre las mujeres de una y otra delimitación espacial son mayores en el caso de las duraciones de los recorridos y en las ocupaciones que predominan entre aquellas que viajan. En primer lugar, los tiempos son inferiores al promedio general, dado que

éste considera viajes de mayores distancias (entre la CDMX y otros municipios de la zona conurbada), y, en segundo lugar, es mayor la proporción (7% más) de mujeres que se dedica principalmente a trabajar en la CDMX frente al resto de la población de mujeres.

Dentro de la CDMX se registran el 45% de los desplazamientos que realizan las mujeres, los cuales reportan en promedio 37,6 minutos por recorrido, tiempos solamente menores para las mujeres que se desplazan entre otros municipios de la ZMVM, quienes en promedio tardan 27,7 minutos por viaje. Este ejercicio se centró en vincular la movilidad con las ocupaciones de las mujeres. Es decir, conectar motivos de viajes con roles del trabajo productivo y reproductivo que ellas tienen en mayor proporción, y a partir de allí identificar dinámicas de viaje asociadas a estos motivos. Uno de los principales resultados que este ejercicio es la alta proporción de mujeres que se desplazan y se dedican principalmente al trabajo doméstico en sus propios hogares.

2.3.1. Los altos tiempos de transporte son barreras para realizar actividades fuera del trabajo (productivo y reproductivo)

En promedio, los recorridos de las mujeres en la CDMX tardan 37,6 minutos, sin embargo, se encuentran variaciones de estos tiempos según las actividades, y en ese sentido las actividades que asuman marcarán las desigualdades sobre el uso del tiempo. Los viajes que las mujeres realizan para trabajar, convivir o hacer trámites son los que más tiempo en promedio les toman, con 51,2, 48,8 y 47,2 minutos respectivamente. Entre los viajes que menores tiempos les toman están los recorridos para llevar o recoger a alguien (23,2 minutos en promedio), ir de compras (24,8 minutos en promedio) y asistir a actos religiosos (34,3 minutos en promedio).

Los lugares a los que las mujeres viajan tampoco presentan diferencias significativas en los tiempos de recorrido, sin embargo, las ocupaciones principales sí marcan diferencias entre estos tiempos. Los viajes de las mujeres que se dedican exclusivamente al trabajo doméstico en su propio hogar toman en promedio 28,7 minutos, mientras que los de aquellas que se dedican a trabajar fuera de la vivienda tardan casi 47 minutos. Los altos tiempos de recorrido de las mujeres que se dedican a trabajar fuera de la vivienda pueden estar relacionados con que ellas además de estas actividades productivas realizan desplazamientos con propósitos relacionados con el trabajo doméstico, como mostraré más adelante. En la CDMX la proporción de mujeres que se

dedica a trabajar es 7 puntos porcentuales mayor que en la ZMVM completa (48% frente a 41%), y son ellas quienes mayor tiempo promedio gastan en los traslados.

Tabla 3. Duración promedio de los viajes según propósito en la CDMX (mujeres)

Ocupaciones principales	Duración promedio (minutos)	% mujeres
Trabajar	46.75	48%
Trabajo doméstico	28.70	24%
Estudiar	43.28	13%
Ninguna actividad	33.80	5%
Pensionado	33.23	4%
Trabajo doméstico y otras	31.93	3%
Actividades informales	32.81	1%
Estudiar y otras	47.03	1%
Buscar trabajo	44.07	1%
Pensionado y otras	37.96	0%
Incapacidad permanente	43.04	0%
Buscar trabajo y otras	47.54	0%

Fuente: elaboración propia a partir de resultados, procesamiento de datos en RStudio.

2.3.2. Los viajes de las mujeres se dirigen principalmente a lugares de comercio

Además de los hogares, los lugares a los cuales se dirigen la mayor cantidad de viajes de las mujeres son el comercio (mercado, tienda o centro comercial) con el 18%, la escuela con 14% y otras viviendas con 6%. Estos datos se relacionan con los propósitos de sus viajes, pues el comercio es de los principales sectores en los que se ubica el trabajo femenino y además son ellas quienes más viajan para hacer compras. La escuela tiene que ver también con su rol de cuidadoras, dado que el lugar al que ellas más viajan para llevar o recoger a alguien es la escuela (como se muestra en la Tabla 5.) y las otras viviendas también podrían explicarse a partir de este rol de cuidado y del trabajo que ellas realizan en otros hogares.

La mayoría de las mujeres que viaja para trabajar se dirige hacia oficinas, lugares de comercio y fábricas/talleres u otras casas en igual proporción. El 84% de los desplazamientos que realizan para llevar o recoger a alguien se dirigen a escuelas y en la mayoría de los casos en los que viajan para convivir lo hacen hacia otra vivienda (46%) o un centro cultural/área recreativa (26%).

Tabla 4. Propósitos de los viajes y lugares de destino para cada uno

Propósito de viaje / lugar de destino	Escuela	Oficina	Fábrica o taller	Comercio	Centro cultural o área recreativa	Otra vivienda	Hospital	Otros ⁶
Ir al trabajo	6%	37%	8%	29%	1%	8%	6%	5%
Ir a estudiar	96%	0%	0%	1%	2%	1%	0%	1%
Ir de compras	0%	0%	0%	98%	0%	0%	0%	1%
Convivir, deportes o recreación	1%	0%	0%	12%	26%	46%	1%	14%
Llevar o recoger a alguien	84%	1%	0%	2%	2%	3%	4%	3%
Hacer un trámite	16%	33%	1%	18%	2%	4%	6%	21%
Ir al médico	1%	0%	0%	1%	0%	1%	96%	1%

Fuente: elaboración propia a partir de resultados procesamiento de datos en RStudio.

Contrastando los lugares de destino de los viajes con los propósitos que hacen que las mujeres se desplacen hacia estos sitios se corrobora entre otras la participación de los viajes de cuidado, 41% de los viajes de mujeres que terminan en escuelas son para llevar o recoger a alguien (9 puntos porcentuales menos que para estudiar). También, aunque la EOD no contiene información específica de los tipos de trabajos, se podría lanzar la hipótesis de que 21% de los viajes que ellas realizan son para trabajar como empleadas domésticas o cuidadoras en otros hogares, pues es esta proporción de viajes que llegan a otras viviendas con motivo de “ir al trabajo”.

Tabla 5. Lugares de destino de los viajes y proporción de viajes que atraen por motivo

Lugar de destino del viaje / propósitos	Ir al trabajo	Ir a estudiar	Ir de compras	Convivir, deportes o recreación	Llevar o recoger a alguien	Hacer un trámite	Ir al médico
Escuela	7%	50%	0%	1%	41%	1%	0%
Oficina	93%	0%	0%	0%	1%	4%	0%
Fábrica o taller	94%	0%	2%	0%	2%	0%	0%
Comercio, mercado, tienda o centro comercial	24%	0%	68%	6%	1%	1%	0%
Centro cultural o área recreativa	8%	4%	1%	81%	4%	0%	0%
Otra vivienda	21%	1%	0%	72%	3%	0%	0%

⁶ Incluye bares, restaurantes, cafeterías; deportivos, gimnasios; bases o estaciones de transporte público; obras en construcción; otros servicios; recintos religiosos; vías públicas u otros.

Hospital, clínica, consultorio, laboratorio clínico	30%	1%	1%	4%	10%	2%	53%
---	-----	----	----	----	-----	----	-----

Fuente: elaboración propia a partir de resultados procesamiento de datos en RStudio.

2.3.3. Las mujeres con trabajos productivos también viajan para cuidar

Las mujeres cuya ocupación principal es trabajar realizan 56% de desplazamientos para ir al trabajo, entre los viajes restantes predominan viajes para cuidar: 16% para ir de compras y 14% para llevar o recoger a alguien. Las mujeres que se dedican al trabajo doméstico en sus viviendas viajan muy poco con propósito de trabajar, y sus viajes se concentran en ir de compras, llevar o recoger a alguien y convivir o temas deportivos/recreativos.

Tabla 6. Motivos de viaje por los que más se desplazan las mujeres según su ocupación

Ocupaciones / propósitos de viaje	Ir al trabajo	Ir a estudiar	Ir de compras	Convivir, deportes o recreación	Llevar o recoger a alguien	Hacer un trámite	Ir al médico	Ir a acto religioso	Otro
Actividades informales	14%	2%	36%	15%	22%	3%	4%	1%	1%
Buscar trabajo	10%	5%	27%	19%	16%	5%	2%	2%	14%
Buscar trabajo y otras	18%	5%	16%	18%	26%	6%	5%	0%	6%
Estudiar	4%	60%	11%	19%	3%	1%	1%	1%	1%
Estudiar y otras	27%	39%	14%	14%	4%	1%	1%	0%	1%
Incapacidad permanente	7%	1%	33%	26%	8%	2%	20%	1%	3%
Ninguna actividad	5%	7%	39%	23%	14%	3%	7%	1%	2%
Pensionado	3%	1%	40%	29%	7%	3%	12%	2%	2%
Pensionado y otras	12%	1%	37%	24%	5%	6%	5%	3%	6%
Trabajar	56%	2%	16%	14%	8%	1%	2%	0%	1%
Trabajo doméstico	4%	1%	41%	18%	28%	2%	4%	1%	1%
Trabajo doméstico y otras	12%	1%	34%	18%	26%	3%	4%	1%	1%

Fuente: elaboración propia a partir de resultados procesamiento de datos en RStudio.

El contraste entre los propósitos de los viajes y las ocupaciones de las mujeres que en mayor proporción se desplazan por cada uno, muestra que quienes más se desplazan para ir de compras, por ejemplo, son las mujeres que se dedican al trabajo doméstico en su vivienda (41%) seguido de las que se dedican a trabajar (31%). Las mujeres que más se desplazan para convivir o temas

deportivos/recreativos son aquellas que trabajan, y quienes más van a actos religiosos, al médico hacer trámites y llevar o recoger personas son las que trabajan en sus hogares en lo reproductivo.

Tabla 7. Ocupaciones de las mujeres que viajan según propósito del viaje

Propósitos de viaje / ocupaciones	Estudiar	Ninguna actividad	Pensionado	Trabajar	Trabajo doméstico	Trabajo doméstico y otras
Ir al trabajo	2%	1%	0%	91%	3%	1%
Ir a estudiar	78%	4%	0%	11%	2%	0%
Ir de compras (bienes y servicios)	5%	8%	6%	31%	41%	5%
Convivir, deportes o recreación	14%	7%	7%	40%	25%	4%
Llevar o recoger a alguien	3%	5%	2%	30%	50%	7%
Hacer un trámite	7%	8%	9%	29%	31%	7%
Ir al médico o recibir atención de salud	4%	12%	15%	27%	32%	4%
Ir a acto religioso	8%	5%	12%	29%	34%	6%

Fuente: elaboración propia a partir de resultados procesamiento de datos en RStudio.

3. Pendientes en la EOD para analizar la movilidad desde la perspectiva de género

A lo largo de este capítulo abordé la pregunta *¿Qué estudios y/o políticas se tienen como antecedente en movilidad desde la perspectiva de género en la Ciudad de México?*, a partir de la cual recopilé, clasifiqué y analicé dichos estudios desde un marco que elaboré recogiendo algunas de las propuestas frente a la lógica de género y el abordaje de movilidad desde la perspectiva de género, destacando algunas oportunidades de seguir indagando desde esta perspectiva en la información disponible.

Los documentos revisados presentan resultados muy elocuentes respecto a la manera en que el género incide en las movilidades de las mujeres en la ciudad. La violencia sexual ha sido examinada desde perspectivas cualitativas y cuantitativas, en distintas escalas y en consideración de las movilidades del cuidado. También los estudios han propuesto metodológicamente analizar la percepción de inseguridades y la respuesta ante diferentes situaciones, lo cual brinda información que no se logra recabar a partir de un solo instrumento, como es la encuesta de Origen-Destino. Destaco entre los estudios los avances en el seguimiento a políticas de movilidad desde la perspectiva de género, como es el caso del análisis sobre el impacto que la separación

de vagones ha tenido en la percepción de inseguridad y la ocurrencia de hechos de violencia sexual, que da cuenta por un lado de los problemas en la implementación de este tipo de medidas (en este caso la flexibilización de los horarios, las barreras para hacer cumplir la medida y una falta de identidad del programa) y por el otro aquellos efectos que se generaron y no habían sido considerados previamente, como el aumento de la violencia física entre los hombres a la par de la disminución de la violencia sexual hacia las mujeres.

Con el objetivo de profundizar este análisis, me acerqué a la EOD (2017) y procesé los datos centrándome en algunas variables, principalmente el sexo, las ocupaciones y los motivos de viaje, lo cual me permitió caracterizar estos viajes en términos de las actividades que las mujeres realizan. Enfocarme en variables distintas a aquellas que describen las dinámicas de viaje en contraste con las ocupaciones de las mujeres y los lugares de origen y de destino de los viajes me permitió ampliar la mirada de cómo describir las movilidades desde la perspectiva de género. Fueron estas dos variables precisamente las que me permitieron esbozar cómo el género configura la movilidad en el caso de la CDMX, más allá de distinguir dinámicas de viaje entre mujeres y hombres.

El resultado que más respaldó esta inquietud inicial por movilidades y trabajos diversos, fue encontrar cómo todas las mujeres hacen desplazamientos para cuidar y en el caso de quienes se ocupan principalmente en trabajar, solamente el 56% de sus viajes en promedio son para este motivo. Es decir, la caracterización de viajes lineales por motivo “trabajar” no se ajusta en el caso de las mujeres, aunque se dediquen principalmente a esta actividad. También encontré un grupo de población que sus viajes están enfocados en las actividades de cuidado, por lo menos el 24% de las mujeres se desplazan para esto, representando el 12% de la población viajera. Es decir, luego del trabajo productivo, el trabajo reproductivo es el que mayor demanda viajes en la ciudad y dado el carácter de estos viajes y las complicaciones al medirlos (comentadas en el punto 2 a continuación), se está perdiendo información muy relevante para planear la movilidad con perspectiva de género.

En los cinco puntos a continuación presento una síntesis de las reflexiones que el procesamiento de los datos me suscitó:

1. De acuerdo con los datos, la movilidad del cuidado, un tema central en la investigación sobre movilidad y género, es realizada mayoritariamente por un sector de mujeres que se dedican al trabajo doméstico (no remunerado) en sus hogares. Sin embargo, para caracterizar esta movilidad hace falta información en la encuesta, entre otras la composición de los núcleos domésticos en los que se ubican las mujeres, sobre todo si son responsables de hijas e hijos, dato muy relevante para conocer el tipo de viajes que deben hacerse. Poner en contexto a las mujeres que viajan, en lugar de considerarlas sujetos aislados, permitirá observar la movilidad como una actividad de relaciones entre los hogares y las actividades individuales.

2. Relacionado con el punto anterior, encuentro en la metodología de la encuesta una barrera para analizar en términos cuantitativos los viajes de cuidado. La metodología de toma de información, puntualmente el hecho de que las personas deban completar las fichas de viaje puede estar condicionando la veracidad de la información y en últimas dejando recorridos por fuera. Al revisar los datos de cantidad de viajes, encontré que el 90% de las personas hacen dos o menos recorridos en promedio cada día, es decir, solamente el 10% habría reportado más de dos desplazamientos, cifra que se podría relacionar con viajes de cuidado.

En ese sentido, considero que hay una subestimación en este dato puntualmente, situación que puede relacionarse con que cada persona deba completar su ficha de viaje, y se desestimen unos recorridos muy cortos o simplemente se prescinda de completar todos los viajes.

Una alternativa que encuentro sugerente para hacer frente a esta situación es asumir que todas las personas realizan viajes de cuidado, y de esta manera incluir una sección específica para indagar acerca de los viajes para hacer compras, llevar/recoger a alguien, realizar trámites, entre otras, de manera que esta información no dependa de la disposición de las personas a dar la información de cada uno de los recorridos, que como los datos lo muestran no se logró con la última encuesta.

3. La categoría de trabajo en la encuesta no alcanza para caracterizar la multiplicidad de movیلidades que pueden darse con este propósito. En el caso de la economía informal, por ejemplo, el viaje lineal no explica esta dinámica, pues en muchos casos los recorridos cambian cada día o con alguna frecuencia, se deben visitar diferentes locaciones por día y/o se viaja

con materiales, productos, objetos que hacen que los recorridos tengan unas características distintas a viajar a una oficina.

Uno de los retos en la investigación sobre movilidad y género es desmentir el supuesto de que hay una movilidad que es lineal, casa-trabajo, casa-estudio, y otras que implican más recorridos, que se suele nombrar solamente la movilidad del cuidado y que son las mujeres quienes mayoritariamente la realizan. Creo que a partir de esa aproximación se han creado falsas dicotomías que en el contexto actual no son útiles para comprender la dinámica de los viajes en la ciudad.

Cuestionar la categoría de trabajo e incluir para los trabajos preguntas que permitan profundizar en términos de los sectores productivos, los lugares de trabajo (que pueden cambiar todos los días), los horarios, el trabajo remoto, entre otras, permitiría dar cuenta de que los trabajos son distintos y en muchos de los casos la idea de viaje lineal no explica su dinámica.

4. En términos de la recolección de información a partir de la EOD, y de manera que se pueda analizar la movilidad desde la perspectiva de género en términos cuantitativos con un mayor alcance, considero que la encuesta debería:
 - Tener una perspectiva de núcleo familiar y/o doméstico (un esbozo de la composición de sus familias y de las personas con las que habita), para identificar las personas que se tienen a cargo, sus edades y sus condiciones de salud física y mental. Si bien dentro del cuestionario que se hace en las viviendas se pregunta sobre las personas que habitan la vivienda, edades, sexos y niveles educativos, la base de datos que ofrece el INEGI para la descarga abierta no contiene esta información específica que permita relacionar viajes.
 - Ampliar la escala temporal del análisis, para caracterizar los recorridos que se realizan más de un día de la semana, que permita complementar la información que se recoge en la tarjeta de viajes para un día hábil y el sábado. En el espacio de la entrevista, y antes de dejar las tarjetas de viajes, se podrían incluir algunas preguntas para explorar cuántas veces a la semana se realizan viajes y por cuáles motivos, de manera que se pueda tener el panorama general sin asumir que todos los días hábiles son días de viajar.

- Incluir una sección explícita sobre los viajes de cuidado, como mencioné antes, para levantar esa información. Dirigir preguntas a cada persona sobre sus recorridos a comprar, llevar/recoger personas, hacer trámites, entre otras, asumiendo que todas las personas los realizan.
- Abordar el caso de las personas que se dedican al trabajo doméstico en sus propios hogares y de quienes se desempeñan desplazándose todo el tiempo (domiciliarias/os, mensajeras/os, conductores-as) con atención a detalles particulares. En el primer caso, son personas que hacen todo el tiempo movilidad del cuidado, y permitirían conocer mucho más en términos cuantitativos de esta movilidad. Y en el segundo caso, al ser personas que realizan más recorridos que el promedio, interesa conocer estos datos para analizar los otros casos.
- Indagar acerca de la inmovilidad, aquellos viajes que dejan de realizarse por motivos como la falta de recursos para acceder al transporte, barreras físicas y dependencia de otras personas, restricciones por roles de género, trabajo remoto, entre otras.
- Favorecer el análisis respecto a la motorización, al acceso y uso de automóviles en contraste con quienes no tienen la posibilidad de utilizarlos. Considero que el mayor reto en términos de sostenibilidad y desde la perspectiva de género, es encontrar la manera de frenar el modelo basado en el automóvil, sin que esto implique relegar a la población que no puede acceder a estos vehículos, como ha sido hasta ahora. Hace falta información para entender la expectativa alrededor de los viajes en automóviles.

Capítulo 3: Un análisis cualitativo de la movilidad en el contexto de la pandemia

En este capítulo busqué responder la pregunta “¿De qué maneras el trabajo productivo y reproductivo de las mujeres empleadas en la economía informal ha condicionado sus dinámicas de movilidad en el contexto de pandemia?”, a partir de la aproximación cualitativa a la movilidad desde la perspectiva de género. Realicé tres entrevistas semiestructuradas como ejercicio exploratorio que diera pie a conocer la experiencia de movilidad y de esta manera complementar la discusión teórica y de los datos cuantitativos.

El capítulo contiene tres partes. En la primera, presento una aproximación conceptual a lo urbano y a la informalidad, ubico la investigación en el contexto de la pandemia y argumento cómo fue delimitada esta aproximación a la Alcaldía Benito Juárez. En la segunda y tercera parte, presentaré los resultados de las entrevistas, iniciando por detalles metodológicos e hilando las conversaciones con las mujeres a partir de las posibilidades de contribuir a la construcción del vínculo movilidad y desigualdad de género desde esta experiencia.

1. La economía informal y la pandemia como laboratorio para analizar la movilidad

1.1. Estudiar la informalidad en los contextos urbanos desde las ciencias de la sostenibilidad

1.1.1. *La composición y el carácter de los contextos urbanos*

Lo urbano es una escala para abordar la sostenibilidad. Es una referencia, un escenario en permanente tensión entre actores —que pueden ser individuos o grupos y se diferencian por sus intereses e intenciones—, procesos, que se reproducen y se adaptan cotidianamente a partir de y al margen de marcos institucionales específicos que plantean agendas, alcances, recursos y todo ello, en un ámbito de incidencia determinado: en cada territorio la dinámica entre actores, procesos y marcos institucionales tiene una complejidad particular.

Brenner y Schmid (2015) señalan el carácter nominalista de la ciudad como punto de partida en el estudio de ésta. De acuerdo con los autores, lo urbano se define a partir de un proceso de abstracción y conceptualización teórico, que lo señala como “una zona de pensamiento, representación, imaginación o acción”⁷ (Brenner & Schmid, 2015, p.163).

⁷ Traducción propia.

En términos de la caracterización de lo urbano, considerar la teorización del espacio social de Bourdieu, (1997), que define como “realidad invisible que no se puede mostrar ni tocar con los dedos y que organiza las prácticas y las representaciones de los agentes”, da pistas para entender las prácticas en los conjuntos sociales (Bourdieu, 1997, p.15). En este sentido, el autor plantea que se deben construir clases teóricas que sean tan homogéneas que permitan tomar los puntos de vista determinantes de la mayoría de las prácticas y propiedades que se derivan. Se trata de una clasificación del conjunto social, entre propiedades que permitan predecir otras propiedades, es decir que las clases den pie a encontrar las semejanzas y diferencias entre agentes tan parecidos y distintos como sea posible⁸.

Los contextos urbanos son los lugares de constitución y expresión de las sociedades. Las relaciones se dan a diversas escalas, y la lógica de género atraviesa esta composición estableciendo un orden social que condiciona su dinámica misma. La disputa por el espacio urbano se ha entendido desde lo económico y de clases, pero al observar desde la perspectiva de género este contexto se evidencia cómo se ha negado a las mujeres el derecho a la ciudad en cuanto a espacio público, de encuentro, de movimiento y de libertad (Ciocoletto et al., 2019). Aproximarse al estudio de la movilidad desde la experiencia de mujeres que trabajan en la economía informal, responde a una inquietud por distinguir otras dinámicas que convergen en la ciudad, y así dar cuenta de las realidades que se han dejado al margen en el análisis de lo urbano.

1.1.2. La dupla formal-informal en el entramado urbano

La informalidad no existe sino en convergencia con lo formal. En el texto “Informalidad urbana e incertidumbre. ¿Cómo estudiar la informalización en las metrópolis?”, De Alba y Lesemann, (2012) se recopilan posturas de diversas perspectivas frente a la configuración de lo denominado informal. Una de las autoras incluidas, Diane E. David, señala el hecho de que el papel positivo o negativo de la informalidad no depende tanto de cómo funcione o qué resultados produzca, sino de cómo complementa, debilita o reemplaza las actividades que se definen como formales. La

⁸ El mismo autor alerta sobre la validez de la clasificación de los grupos, puesto que este mismo proceso puede llevar a percibir “clases teóricas, reagrupamientos ficticios que no existen sino sobre el papel por una decisión intelectual del investigador, como las clases reales, los grupos reales, constituidos como tales en la realidad” (Bourdieu, 1997, p.15)

informalidad se entiende como una perspectiva desde la cual se pueden estudiar los procesos y las instituciones que organizan la ciudad, idea que es clave considerando que convoca a retomar el análisis de lo informal, dejando de lado juicios de valor sobre sus implicaciones.

Algunos estudios definen la dupla informal-formal como un proceso simbiótico, una realidad que tiene dos caras como resultado de un mismo proceso. Según Flores Peña y Soto Alva, (2010), la informalidad se da en un contexto de necesidades no resueltas por el estado y que entre los motivos por las que esta dinámica persiste es que cuando mínimo, en el corto plazo la informalidad resulta beneficiosa para todos, y en el caso particular, se vuelve la alternativa de acceder a cubrir dichas necesidades no satisfechas. Para Davis, no es posible llegar a una conclusión frente a la conveniencia de lo informal, sino que se deben valorar sus implicaciones positivas y negativas desde las funciones que estabilizan o desestabilizan, poniendo como ejemplos el acceso a vivienda o empleo para las primeras, y el contrabando o el mercado de las drogas entre las segundas (De Alba & Lesemann, 2012).

En últimas, lo informal *“es un instrumento, un recurso diferentemente movilizado por los actores múltiples del escenario urbano contemporáneo. Unos reivindican una acepción normativa y legal de la formalidad mientras otros evidencian un derecho alternativo a la ciudad, al margen de un orden establecido (y a menudo excluyente)”* (De Alba & Lesemann, 2012, p.251). En contraste con la informalidad como una característica intrínseca a lo urbano y la manera de satisfacer necesidades que por otra alternativa no se logran abarcar, es deseable que esta vía informal opere como un tránsito hacia un estado de justicia social, que ofrezca iguales alternativas y certidumbres a la población.

1.2. La Alcaldía Benito Juárez: delimitación espacial del estudio

La Ciudad de México es hogar del 7% de la población del país. La conforman 16 alcaldías, entre las cuales la población se distribuye de manera desproporcionada: 32,7% de la población reside en dos alcaldías, Iztapalapa y Gustavo A Madero, con 19,9% y 12,7% de la población respectivamente. En contraste, en Milpa Alta, Cuajimalpa y La Magdalena Contreras, habitan el 1,7%, 2,4% y 2,7% en ese mismo orden. La alcaldía Benito Juárez reúne al 4,7% de la población, 434.153 personas. Es la alcaldía en la que se tiene una mayor esperanza de vida en la ciudad, con

81 años en promedio y 84 años para las mujeres (Consejo de Evaluación del Desarrollo Social de la Ciudad de México, 2020; Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), 2020).

La manera en que se ha dado la ocupación de los espacios en la ciudad genera y mantiene condiciones de desigualdad entre estos, donde, por ejemplo, los asentamientos previamente planeados concentran más actividades económicas y entidades prestadoras de servicios en comparación con aquellos que inicialmente tuvieron una dinámica informal. Sumado a esto, otras variables como los ingresos condicionan la elección de los lugares y tipos de viviendas, reduciendo las posibilidades a sectores con menores rentas, personas que permanecen en lugares con menor calidad de vida, tanto en sus viviendas como en el espacio público del entorno (Consejo de Evaluación del Desarrollo Social de la Ciudad de México, 2020).

En la Alcaldía Benito Juárez, la probabilidad de hallar viviendas precarias (con baja calidad en materiales utilizados en pisos, paredes y techos) es baja. En términos de la tenencia de viviendas, la Benito Juárez se encuentra fragmentada: las viviendas en propiedad son menos de la mitad de las residencias, con el 49,7%, 39,1% son rentadas, 11,1% son prestadas o se desconoce. Se tiene el menor porcentaje de viviendas que no cuentan con servicio de agua entubada (1,9%) y menos de 1% tienen carencia de drenaje o servicio sanitario. En términos de espacio público, 88% de las manzanas disponen de cobertura de alumbrado público y banquetas, y aproximadamente 80% cuentan con arbolado urbano, siendo la Alcaldía que mejores condiciones presenta en estos aspectos (Consejo de Evaluación del Desarrollo Social de la Ciudad de México, 2020).

En la Alcaldía Benito Juárez se reporta tanto una elevada oferta de servicios de transporte público como un alto acceso a vehículos privados. La Alcaldía es la segunda en la que mayor cantidad de automóviles se reportan, con 1,069 coches por cada 1,000 habitantes, superada solamente por Miguel Hidalgo, con 1,273 autos por cada 1,000 habitantes, ambas casi duplican el promedio de la ciudad, que es de 562 autos por cada 1,000 habitantes, esto sumado a la ubicación privilegiada dentro de la ciudad, con cercanía a las zonas de mayor actividad económica, social, cultural. En cuanto a las características del entorno urbano, la mitad de los supermercados de la ciudad se ubican en cuatro Alcaldías: Cuauhtémoc, Iztapalapa, Benito Juárez y Miguel Hidalgo, de los cuales

Benito Juárez es la que más lugares de este tipo tiene, con 52 comercios (Consejo de Evaluación del Desarrollo Social de la Ciudad de México, 2020).

En términos de las brechas de desigualdad social, los ingresos de los hogares son determinantes. Mientras que en los estratos más bajos y entre los grupos de población en condiciones de pobreza muy alta o alta, la principal fuente de ingresos es la remuneración del trabajo, en los estratos altos las rentas constituyen casi 60% de los ingresos en promedio. Es decir que las personas más vulnerables ante la pobreza dependen del trabajo principalmente, quedando sujetas a las condiciones de los mercados y de la economía. Lo anterior se expresa territorialmente en la elección de lugares para vivir, y es en la Alcaldía Benito Juárez en la que se ubica el mayor ingreso promedio per cápita de los hogares en la ciudad, de \$14,000 MXN para 2015, año en el que este valor fue de \$2,345 MXN en la Alcaldía de Milpa Alta (Consejo de Evaluación del Desarrollo Social de la Ciudad de México, 2020).

Además de las ventajas en términos económicos, los hogares ubicados en la Alcaldía Benito Juárez cuentan con amplia cobertura de servicios de salud y educación, mayor acceso a oferta recreativa y cultural en la ciudad, a parques urbanos, entre otras. Dadas estas ventajas, y considerando su ubicación en el centro geográfico de la Ciudad, la conexión con corredores comerciales, de escuelas, oficinas, la Alcaldía tiene una alta cantidad de población flotante, que estimó en 2 millones de personas aproximadamente al día (Alcaldía Benito Juárez, 2013). Esta población que trabaja, estudia o realiza otras actividades en la Alcaldía es muy probable, dadas las cifras presentadas, que resida un entorno de condiciones menos favorables en todos los sentidos.

1.3. La crisis socioeconómica agudizada por la pandemia en México

De acuerdo con los datos recabados a partir de la encuesta Encovid-19⁹, en mayo de 2020, las tasas de desocupación en el país ascendieron a 15,5% en promedio, alrededor de 8.5 millones de personas que perdieron sus empleos, cifras que evidencian mayor afectación en las mujeres, con una tasa de desocupación del 18,7% frente a 13,4% en los hombres. A medida que se retomaron

⁹ Encuesta telefónica representativa de la población mexicana que reúne información periódica acerca de empleo, ingresos, salud mental, alimentación y otros componentes que permiten comprender los efectos de la pandemia entre la población. El ejercicio fue liderado desde el Instituto de Investigaciones para el Desarrollo con Equidad (EQUIDE) de la Universidad Iberoamericana

las actividades económicas la desocupación fue disminuyendo hasta una tasa del 3,1% en octubre de 2021, en donde los datos mostraron una mayor desocupación en los hombres con 4% frente a las mujeres de 2,4% (Investigaciones para el Desarrollo con Equidad (EQUIDE), 2021).

Según informó la investigadora Graciela Teruel Belismelis, aunque la recuperación de los empleos continúa, aún hay restricciones en actividades o se han reducido días laborales, y se siguen evidenciando efectos que amplían brechas de desigualdad de género, por ejemplo, el 40% de las mujeres y 29% de los hombres reportan haber tenido que dejar sus trabajos para apoyar en los quehaceres de los hogares y 33% de las mujeres y 28% de los hombres reportan que todavía no realizan sus actividades de la manera en que lo hacían antes de la pandemia. Las actividades de cuidado han limitado mucho más la participación de las mujeres en los sectores productivos: el 22% de ellas frente al 7% de los hombres reportaron no estar trabajando ni buscando empleos, aun cuando tienen la necesidad o voluntad de trabajar, y entre las razones para no hacerlo se destaca el cuidado de otros (Investigaciones para el Desarrollo con Equidad (EQUIDE), 2021).

La disminución en los ingresos de los hogares ha sido un indicador de la crisis. Para mayo de 2020, 7 de cada 10 hogares reportaron reducción de sus ingresos y 1 de cada 3 reportó haber perdido el 50% o más de sus ingresos. En octubre de 2021, todavía el 56% de los hogares reportaba recibir menos ingresos y 1 de cada 5 hogares seguía recibiendo un 50% menos de sus ingresos de antes de la pandemia. La afectación es mayor en los hogares en el nivel socioeconómico bajo, donde el 67% de los hogares seguía recibiendo menos ingresos que antes de la pandemia en octubre de 2021, seguido del nivel medio con el 58% de los hogares y finalmente los hogares en nivel socioeconómico alto con 43%. Aunque alrededor de 70% de la población vio afectado su empleo e ingresos, los programas sociales alcanzaron a cubrir solamente en promedio al 30% de los hogares entre mayo 2020 y octubre 2021 (Investigaciones para el Desarrollo con Equidad (EQUIDE), 2021).

La enfermedad por Covid-19 también significó un gasto adicional para los hogares, dada la necesidad de costear medicamentos, atención médica, oxígeno, entre otros. Solamente el 5% de los hogares en el país no gastaron, 14% gastó menos de mil pesos, 45% entre mil y diez mil, 36% más de diez mil pesos. En términos de la proporción de este gasto de acuerdo con los ingresos

anuales de los hogares, 56% gastó menos del 10% de sus ingresos anuales, 27% gastó entre 10% y 50% y 17% tuvo que costear su atención a los síntomas por un valor que significó más del 50% de los ingresos totales en el año para el hogar (Instituto de Investigaciones para el Desarrollo con Equidad (EQUIDE), 2021).

La salud de los hogares ha estado en riesgo también en términos emocionales, alrededor del 32% de las personas reportaron para mayo de 2020 síntomas severos de ansiedad, cifra que para octubre de 2021 disminuyó al 24%. En términos de niveles socioeconómicos, los hogares que se ubican en nivel bajo presentan mayores niveles de ansiedad (38% en mayo 2020, 30% octubre de 2021). Igualmente, las mujeres presentan unas tasas superiores en síntomas severos de ansiedad, con 39% para mayo de 2020 y 27% en octubre de 2021, cifras que en el caso de los hombres corresponden al 25% y 20% respectivamente. La investigación atribuye este reporte de síntomas de ansiedad a asuntos como preocupación por ingresos, enfermedad, la incertidumbre ante el fin de la crisis, entre otras (Investigaciones para el Desarrollo con Equidad (EQUIDE), 2021).

1.4. Tiempos de la pandemia en la Ciudad de México

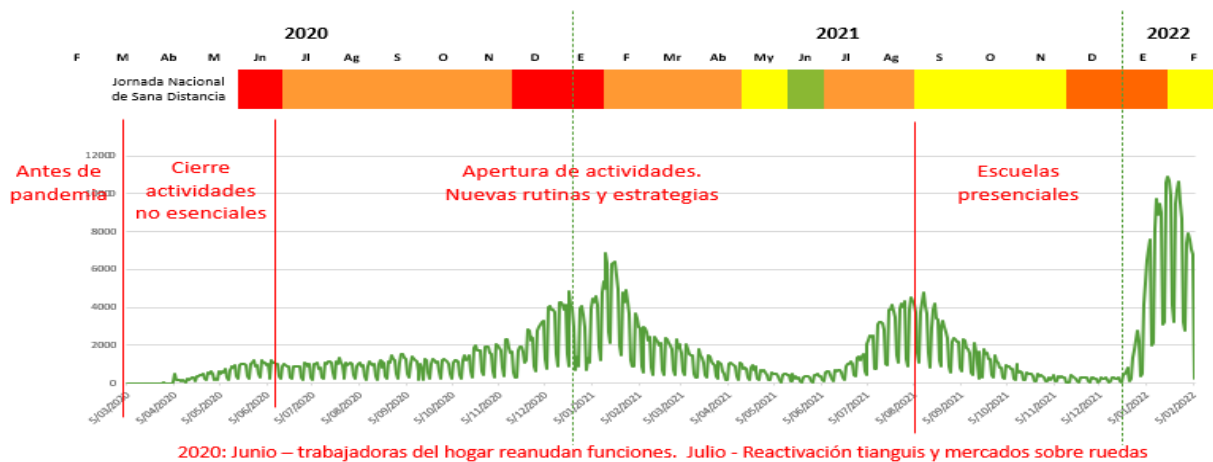
Delimité el estudio de la movilidad al grupo específico de mujeres trabajadoras informales en la Alcaldía Benito Juárez con el objetivo de generar información que permita evidenciar realidades entre aquellas personas que la transitan, ocupan, en sus actividades de todos los días. Una mayor exposición y riesgo de enfermarse, derivadas de la necesidad de salir a trabajar, marcó las diferencias entre situaciones sociales durante la pandemia. Mientras quienes tienen trabajos más especializados, con mejores salarios y mayor flexibilidad pudieron permanecer en sus casas y no exponerse a los contagios por covid, las trabajadoras informales tuvieron que asumir este riesgo de enfermarse al no tener alternativas para suplir sus ingresos o trabajar remotamente durante la pandemia.

La aproximación cualitativa a través de estas tres entrevistas buscó distinguir las situaciones de las mujeres y condiciones de sus moviidades en cuatro momentos: antes de la jornada de la sana distancia (antes de marzo 2020), que marcó el inicio de la pandemia en México; entre marzo y junio de 2020, momento de mayor restricción de actividades; el tercer momento comprendió entre julio de 2020 y agosto de 2021, donde se inició la apertura de actividades y se plantearon nuevas normas sociales de relacionamiento, trabajo, consumo, etc., en medio de la pandemia; el

cuarto momento lo marcó la presencialidad de las escuelas desde septiembre de 2021 en adelante (imagen 6). La determinación de estos cuatro momentos se basó en la imposición y eliminación de restricciones a las movilidades, buscando identificar cómo en cada momento las dinámicas y experiencias de viaje de las mujeres se afectaron por dichas circunstancias.

Los primeros casos de Covid-19 en el país se reportaron oficialmente en marzo de 2020, momento en el que se inició la implementación de la jornada nacional de sana distancia, que restringió todas las actividades no esenciales fuera de los hogares. Este momento fue el más restrictivo y tuvo el objetivo de contener la propagación del virus, dada la incertidumbre frente a la respuesta que se podía dar, situación que se dio de manera similar en todos los países de la región. Posterior a la jornada, el gobierno de la CDMX anunció el semáforo epidemiológico, como una herramienta para comunicar el estado de la pandemia en términos de los casos, y en ese sentido las medidas de restricción que aplicarían de acuerdo con la evolución de estos, poniendo en semáforo rojo el escenario de mayor rotación del virus y restricción a los desplazamientos, y en semáforo verde la apertura masiva de comercios, servicios, etc. En la imagen a continuación se detalla la evolución del semáforo y los casos, según la cantidad de pruebas positivas en la CDMX:

Imagen 6. Evolución casos positivos Covid-19 y semáforo epidemiológico en la CDMX



Fuente: elaboración propia a partir de datos del gobierno de México. Disponibles en:

<https://datos.cdmx.gob.mx/group/covid-19>

Los cambios que produjo la vacunación masiva en la ciudad en la disminución de los casos de enfermedad grave han aliviado la situación, pues los casos de gravedad y atención en UCI van a

la baja desde inicios del 2022. Sin embargo, el escenario postpandemia (de acuerdo con información recabada en 2021) no es alentador, pues las brechas de desigualdad se han ampliado, el Banco Mundial reportó que fue el 40% más pobre de la población mundial¹⁰ el grupo que experimentó una caída más pronunciada en sus ingresos, y tomará años superar este revés en la búsqueda de eliminar la pobreza en la complejidad trazada por el escenario de la crisis climática.

2. Las rutinas de movilidades y trabajos de tres mujeres en la Alcaldía Benito Juárez

Antes de la pandemia, un poco más de la mitad de las personas que trabajaban en la CDMX, lo hacían en un empleo informal, es decir que, entre otras, no accedían a beneficios como el ahorro para retirarse o tener afiliación a seguridad social por el trabajo realizado. Las mujeres que se desempeñan en este sector representaban el 52,8% de los trabajos frente al 47,2% de los hombres y sus ingresos eran inferiores: entre 40% y 50% de mujeres y 10% y 36% de hombres ganaban el salario mínimo o menos (WIEGO, 2021).

De acuerdo con la organización *Mujeres en Empleo Informal: Globalizando y Organizando* (WIEGO por sus siglas en inglés), dedicada a estudiar el trabajo informal a nivel mundial, para abril de 2020 64% de personas trabajadoras no asalariadas, 55% de las trabajadoras domésticas remuneradas y 48% de quienes comercian en tianguis no pudieron trabajar (WIEGO, 2021). De las personas que reportaron no haber podido trabajar, 88% fueron despedidas (aun temporalmente) sin certeza de cuándo volverían a ser empleadas. Esta situación afectó los ingresos de las personas: 91% de una muestra de 163 personas reportó que su salario había disminuido y 15% no tuvo ningún ingreso en el hogar en el mes anterior. Entre junio y agosto de 2020, 24% de las personas indicaron pasar hambre por falta de ingresos y solamente 15% reportó haber recibido ayudas alimentarias del gobierno (WIEGO, 2021).

El trabajo doméstico no remunerado en sus hogares también aumentó durante los primeros meses de la pandemia. En el caso de las tareas de cuidado de personas enfermas, adultas mayores

¹⁰ Resumen para 2021 sobre pandemia y desigualdad, disponible en: <https://www.bancomundial.org/es/news/feature/2021/12/20/year-2021-in-review-the-inequality-pandemic#:~:text=En%20la%20edici%C3%B3n%20de%20junio,%2C%20la%20recuperaci%C3%B3n%20ser%C3%A1%20desigual.>

o niñas/os, las diferencias entre mujeres y hombres están más marcadas, lo que hace evidente que estas tareas que efectivamente aumentaron, recayeron sobre las mujeres (WIEGO, 2021).

2.1. Observar las movilidades en el trabajo informal en la Alcaldía Benito Juárez

Este ejercicio inició por identificar diferencias en cuanto a necesidades de viajes en el trabajo informal, identificados a partir de observación y revisión de documentos sobre trabajo informal en México de la organización WIEGO. Agrupé los trabajos según su movilidad, así:

Imagen 7. Clasificación de los empleos informales de acuerdo con la movilidad

Trabajo en casa	Puesto fijo	Puesto móvil	Puesto variable
Trabajos que se realizan desde la casa y no requieren desplazamiento. Por ejemplo en textiles o algunos servicios que funcionan virtualmente.	Trabajos para los que se realizan desplazamientos diarios a un mismo lugar. Por ejemplo mercado o puesto de comidas.	Trabajos que implican desplazamientos por la ciudad o una zona. Por ejemplo venta de pan o domicilios.	Trabajos que se ubican en un punto diferente cada día. Por ejemplo en tianguis o trabajo doméstico.

Fuente: elaboración propia a partir de ejercicio de observación.

Realicé tres entrevistas para explorar cualitativamente las movilidades de las mujeres en consideración del tipo de trabajo que tenían, abordando los tres casos en los que las rutinas y movilidades pueden ser más complicadas para las mujeres: puesto fijo, puesto móvil y puesto variable. Con el ánimo de acudir a casos más complejos que permitieran esbozar esas variaciones y situaciones ante la pandemia, en este ejercicio no consideré el trabajo desde casa, pues lo encontré dispar entre los cuatro tipos de trabajo identificados.

El acercamiento a las mujeres para las entrevistas fue directo, en recorridos por Alcaldía seleccionada abordé a varias mujeres, introduciendo el trabajo que estaba realizando, el propósito de entrevistarlas y buscando un espacio que fuera adecuado para este proceso. La entrevista fue el método que me permitió profundizar en la experiencia de las movilidades de las mujeres de manera que se pudieran observar las conexiones entre sus rutinas de trabajo y

cuidados, que, de otra manera, como comenté a partir del procesamiento de los datos de la EOD, no habría sido posible detallar.

La entrevista estuvo estructurada en seis secciones (Guion completo en Anexo). Inicialmente, me presenté, realicé la introducción el contexto de la entrevista y les conté sobre el proceso mismo y su estructura. En la segunda parte abordé el contexto de su grupo doméstico, iniciando por información personal y de la configuración de su grupo doméstico, para abordar relaciones y prácticas en la vivienda. Posteriormente conversamos sobre las movilidades, antes del confinamiento, durante la jornada de sana distancia, en la reapertura inicial y en la apertura masiva de los sectores, según los hitos en la evolución del confinamiento (imagen 6). Finalmente realicé algunas preguntas adicionales sobre la experiencia de moverse en la ciudad en relación con el trabajo informal.

Si bien esta clasificación de los trabajos en función con las necesidades de movilidad fue un ejercicio interesante para abordar los casos y tener una idea inicial de las diferencias que podrían encontrarse en diferentes situaciones, en la práctica fue evidente que tal distinción está dada por una línea muy delgada que en general se diluye en sus rutinas. Es decir, fue común en los tres casos que, si bien se tenía un tipo de trabajo principalmente, en general se recurre a otras alternativas laborales y en últimas todos los casos fueron tan variables en sus movilidades como el puesto variable, que inicialmente consideré podría ser el más complicado.

A continuación, una breve reseña de las mujeres entrevistadas¹¹:

Aniela: mujer de 31 años, es de la Ciudad de México y estudió hasta la preparatoria. Vive en Iztapalapa y atiende un puesto de revistas en la colonia Portales.

Antes de esta experiencia no tuvo trabajos fijos. Por un tiempo fue empleada en una tienda de autoservicio y en general se dedicaba más al trabajo doméstico en su casa. Vivía con su madre, hermano y sus hijas, y eran su mamá y hermano quienes cubrían los gastos de la casa. Durante la pandemia su madre falleció y su hermana llegó a vivir con sus sobrinas luego de separarse, y es

¹¹ Los nombres de las mujeres fueron cambiados para resguardar su identidad.

ella quien se dedica al trabajo doméstico y a cuidar a las hijas/sobrinas ahora, y Aniela se empleó en este puesto de revistas, que ha sido trabajado por su familia durante años.

Suele desplazarse en microbús, Trolebús y Metro, este último ha dejado de utilizarlo pues era la línea 12 la que mejor le servía para los trayectos diarios¹².

Deyanira: mujer de 27 años, originaria del Estado de México, Atlacomulco. Es licenciada en lengua y cultura y reside en una colonia de la Alcaldía Benito Juárez, con su esposo e hijo de 2 años. Migraron iniciando 2020 a la CDMX en búsqueda de oportunidades laborales para su esposo, pero tuvieron que regresar al iniciar la pandemia. Se radicaron nuevamente en la ciudad en junio de ese mismo año, trabajando en tianguis con su padre, que lleva más de 10 años en esa actividad. En la misma vecindad viven su madre, padre, hermana y cuñado, quienes también trabajan en la venta de productos varios.

Tres días de la semana están en tianguis y los otros días cada uno sale a lugares diferentes con sus puestos móviles de productos varios. Se ubican en puntos cerca a los tianguis normalmente, aunque han tenido conflictos por la ubicación en varias oportunidades. Los días que trabajan en el tianguis están los tres juntos toda la jornada, los días que salen con los puestos ella es quien sale con su hijo.

Su movilidad en general es a pie con el puesto de agujetas y en camioneta (rentada) cuando van al tianguis, dado que llevan allí la mercancía. También se desplazan para surtir sus negocios, estos viajes son al centro de la ciudad y suelen irse en Metro y regresar en taxi o Uber.

Beatriz: mujer de 67 años, es de la Ciudad de México y estudió hasta la primaria. Desde hace casi cinco años trabaja en aseo y oficios varios, en un edificio de la Alcaldía Benito Juárez y por días en esta misma Alcaldía o Cuauhtémoc según la soliciten. Llegó a este trabajo luego de estar por 16 años una fábrica de costura, que la dejó sin empleo al quebrar. Vive en Nezahualcóyotl con dos

¹² La línea 12 del Metro cubre 23 kilómetros de occidente a oriente de la ciudad entre Mixcoac y Tláhuac. Desde el 4 de mayo de 2021 esta línea se encuentra fuera de servicio. Debido a una falla estructural, las vías del tren colapsaron y provocaron su caída sobre la avenida Tláhuac; el accidente ocasionó la muerte de 26 personas y cerca de cien ingresaron a hospitalización. Más información en <https://corrientealterna.unam.mx/especial-linea-12-del-metro/>

de sus hijos, uno de ellos diagnosticado con discapacidad que demanda cuidados especiales de su parte. Hoy en día es su hermana quien le ayuda a cuidar a su hijo mientras ella trabaja.

Beatriz es responsable de la manutención de ella y su hijo, y aunque tiene más hijos todos se casaron y tienen otras familias, no suelen por esto ayudarle a ella en ningún aspecto. Sus desplazamientos suelen hacerse en transporte público colectivo, principalmente Metro, Metrobús y microbús. Tiene servicios que la conectan de su casa a sus trabajos, sin embargo, debe hacer entre dos y tres trasbordos entre vehículos, lo que hace que sus viajes tomen hasta 2 horas por trayecto.

3. Discusión: movilidad y desigualdad de género en experiencias de trabajo informal

El análisis de las entrevistas será presentado en cuatro partes, determinadas por los cortes temporales estudiados en el contexto de la pandemia (imagen 6), y para cada momento temporal destacaré los aspectos más elocuentes en relación con los componentes para el análisis desde la perspectiva de género (imagen 3).

3.1. Antes del inicio de la pandemia en marzo de 2020

Las nociones de movilidad e inmovilidad están en el centro de la construcción tradicional del género, a través de relaciones entre espacio, lugar y movilidad. Desde esta construcción se equipara a la mujer y la feminidad con el hogar, lo privado, lo doméstico, la restricción, y por el otro lado se equipara al hombre y la masculinidad con lo público, urbano, expansivo, desafiante, entre otras (Fosado Centeno, 2019; Hanson, 2010; Serret, 2011; Soto Villagrán, 2014).

Antes de la pandemia, solamente una de las tres mujeres se dedicaba al trabajo productivo, pero todas asumían labores en lo reproductivo. Este momento de prepandemia, anterior a marzo de 2020, está marcado por esa constante relación entre la movilidad e inmovilidad, donde la movilidad no es siempre algo positivo e ilimitado que empodera a las personas y ofrece oportunidades ni la inmovilidad aquello que limita y restringe la autonomía (Hanson, 2010).

El caso de Beatriz permite observar cómo la movilidad no es necesariamente el símbolo de la posibilidad o expansión. Es una mujer de 67 años que trabaja desde muy joven y aun con la llegada de la pandemia, frente al riesgo de contagiarse del virus y enfermarse gravemente, solamente paró sus labores por casi dos meses. Antes, durante y después de los momentos más complicados

de la pandemia ha seguido moviéndose, tanto para desplazarse como durante su jornada laboral, pues es un oficio en el que debe hacerlo todo el tiempo:

Soy una persona inquieta, no sé estar en casa, yo siempre me ha gustado trabajar, inclusive aquí luego los de seguridad me dicen “siéntese un rato señora”, no sé sentarme, a mi me ve pa arriba, pa abajo, pa allá, pa acá, todo el tiempo, y allá en su casa es lo mismo, no me gusta estar quieta, entonces ya me acostumbré... pero es que la necesidad lo obliga a uno también y el hacer ejercicio, ante todo si lo ayuda mucho (Beatriz, 67 años).

La movilidad ha sido la vía para su independencia económica, y ella celebra su capacidad de mantenerse hoy en día tan activa como algo positivo, pues le permite costear sus gastos diarios, estar saludable y trabajar, que afirma es lo que más disfruta hacer. Sin embargo, por otro lado, Beatriz ya superó la edad de jubilación en el país y debe seguir trabajando pues en la época en que tanto tiempo trabajó en una fábrica no la afiliaron a ningún seguro y ahora no tiene la posibilidad de acceder a una pensión.

Antes y durante la pandemia, Beatriz ha tenido que recorrer trayectos de más de dos horas que inician antes del amanecer y con más de dos trasbordos entre modos de transporte, en los que además siente angustia por el exceso de velocidad, la limitación de tiempo para bajarse del autobús con precaución y la disponibilidad de asientos para viajar más cómoda:

Pues si es que luego si este no tienen la precaución y luego manejan bien, o no se paran bien, y baja uno caminando, o hay muchas veces que hay personas que si son buena gentes con uno y si le dan su espacio para que se baje. El asiento, en sí en la micro nadie me da el asiento, pero si es en el metro o Metrobús si hay veces que la gente le da a uno el asiento (Beatriz, 67 años).

En este caso considero que la movilidad es una forma en que se ve manifestada la subordinación por la condición de género y clase, en una mujer que se ha dedicado exclusivamente a trabajar (en lo productivo y reproductivo) y sobrellevar los gastos del día a día a partir de los ingresos que recibe. Los únicos desplazamientos distintos al trabajo son con su hijo los domingos, único día en que no trabaja, y están muy limitados al parque que está más cerca de su residencia, al que puede llegar caminando:

Luego me dice “llévame a la villita”, a donde está la Basílica, y le digo “no tengo dinero hijo, aguántate tantito”, porque al llevarlo que ya se le antoja esto, que ya se le antoja lo

otro, entonces la verdad no, no tenemos los recursos. O que yo lo llegue a llevar a Chapultepec, esas partes no, lo saco un rato le digo, un parque o algo así, pero hasta ahí, caminando (Beatriz, 67 años).

Sopesar la medida en que Beatriz es una mujer empoderada no hace justicia con el ideal de calidad de vida y bienestar urbanos. Aun cuando sus condiciones de salud y su entusiasmo por el trabajo le permiten mantenerse de manera independiente con su hijo, el poder desplazarse ha significado cargar con el rol de cuidadora durante toda su vida y ser marginada del empleo formal, situaciones que la ubican en unas condiciones de vida precaria.

El caso de Aniela y Deyanira son similares, en tanto son mujeres que no “tuvieron la necesidad de trabajar”, puesto que otras personas cubrieron sus gastos antes de la pandemia y ellas se quedaron en casa dedicadas al trabajo doméstico. Esta situación, que bien puede responder al estereotipo de género en el caso de Deyanira, por ejemplo, que se formó como licenciada y no ejerció inicialmente su profesión quedándose en casa para cuidar a su hijo, creo que no se explica totalmente por ese motivo. El estilo de vida del municipio en el que vivían, lo manifiesta ella, era muy distinto al de la ciudad en términos de los costos, el afán de la rutina, las relaciones con las personas, etc., y por esta razón con el salario que una persona de la familia cobraba, en este caso su esposo, podían tener buena calidad de vida.

La distribución sexual del trabajo incide en la toma de decisiones, y en el contexto rural, por ejemplo, se ha demostrado como las actividades del trabajo productivo las asumen mayoritariamente los hombres, mientras que las del trabajo reproductivo y comunitario las asumen ellas (Fosado Centeno, 2010). Sin embargo, la información recabada no es suficiente para sostener la hipótesis de que la decisión respondió a este motivo, y el hecho de que su acceso al trabajo productivo se dé una vez llegan a vivir en la CDMX, puede estar relacionado con una ahora sí necesidad de hacerlo ambas personas de la pareja, pues el ingreso de una de ellas no sería suficiente para cubrir los gastos en la ciudad y el acceso a otras oportunidades les exige estar activos a ambos:

Porque allá mi esposo ya no tenía trabajo, el trabajo ya era esporádico...y pues tenemos que mantener a un latosito...la oportunidad se nos dio aquí, de encontrar una fuente de

trabajo. Pues porque si no encontramos en el pueblo, al menos acá hay alternativas. El chiste es que no nos quedáramos sin trabajar (Deyanira, 27 años).

Hay un hecho, que considero está implícito en el relato de Deyanira (y de Aniela también como comentaré en un momento), y es que no tienen una expectativa de alcanzar un ingreso familiar mucho más alto al que basta para satisfacer sus necesidades esenciales, al menos en ese momento previo a la pandemia, puesto que con determinación se asumió que ella no accedería a un trabajo remunerado.

En el caso de Aniela, antes de la pandemia no trabajó más que esporádicamente. En su testimonio hace explícito que no había necesidad de ella trabajar, cuando su madre y hermano podían solventar los gastos de la casa:

Pues es que como te digo mi hermano comerciante, mi mamá se dedicaba a este tipo de negocios, y pues ellos eran los que llevaban los gastos. Mi hermana con su pareja todavía vivían juntos, o sea como tal pues nada más era mi mamá y yo, y ella era la que me apoyaba de alguna manera...entonces pues como tal pues no había, no requería yo trabajar en ningún lado (Aniela, 31 años).

Los contextos sociales, culturales, económicos y políticos moldean deseos y determinaciones de las personas, y se ha denominado como “preferencias adaptativas” a esta respuesta ante situaciones en las que se encuentran barreras en oportunidades y menores posibilidades de alcanzar deseos, donde se adapta para evitar la frustración al experimentar esa imposibilidad de satisfacerlos (Di Tullio, 2021; Pereira, 2007). Las situaciones de Aniela y Deyanira las percibo disidentes de una expectativa frente a imaginar la independencia económica y vías para alcanzarla, es decir, no se plantea como una expectativa el tener un mayor poder adquisitivo o de consumo. Esta cuestión podría observarse desde el concepto de preferencias adaptativas, en el sentido de considerar la tensión entre adaptarse a una condición de subordinación y tener una autodeterminación donde se toma la decisión de no acceder a un trabajo productivo.

Para cerrar el escenario antes de la pandemia, creo que es elocuente la experiencia de las mujeres entrevistadas en dar cuenta de cómo la movilidad del cuidado es también la expresión de la subordinación de género y de clase, considerando que ellas no dan mucha relevancia a los

tiempos de estos recorridos e implicaciones entre sus rutinas y los consideran como parte natural de sus actividades:

Pues, antes este eran los domingos a veces que íbamos a comprar el mandado, y si ya nos hacía algo falta ya sea que mi esposo lo trajera o ir a la tienda, pero pues ir a la tienda no era muy largo, era supongamos de aquí a la esquina, caminando. Y los domingos pues en taxi. Son 15 minutos en el taxi... Allá nuestra familia está cerca, no necesitábamos trasladarnos a algún lugar, y si nos trasladábamos era caminando y sino en carro, en bici...a pie (Deyanira, 27 años).

Cuando me bajo en este, insurgentes, o aquí luego ve que hay unos centros comerciales ya paso, compro y me voy. Porque en si allá en su casa de usted el mercado está como a 7 calles, entonces de ahí si tengo que caminar al mercado, porque está más retirado. Pero aquí no porque puedo pasar, está más cerca, porque cuando ya llego a su casa de usted pues ya no está abierto nada, ya todo está cerrado (Beatriz, 67 años).

Pues iba caminando, porque la verdad la mayoría de los tianguis siempre están cerca de donde viví, donde estaba viviendo, y pues no era muy lento, todo era muy rápido, porque ya sabía que era lo que tenía que ir a comprar y todo. Ya que sabía que tenía que comprar ya nada más iba y lo compraba (Aniela, 31 años).

3.2. Primeros meses de la pandemia: marzo a junio de 2020

Este momento del confinamiento fue en todos los casos de inmovilidad forzada. La jornada de sana distancia, que marcó el inicio de la pandemia y el momento de mayores restricciones a la movilidad en la ciudad, incidió en el acceso al trabajo productivo de las mujeres entrevistadas. En los tres casos, ellas acogieron las medidas de restricción a la movilidad, aunque en el caso de Beatriz se vio obligada a asumir los riesgos de regresar al transporte público y al trabajo, dada la necesidad de recuperar su salario total.

No, fue más, como dos meses. Que estuve en su casa y pues no salía yo pa nada, ni mi hijo, bueno más salía yo a comprar y al regresar, procuraba no salir, ahora si toda la semana comprar lo más necesario y estar ahí. Pero ya después me puse a pensar no pues a mí no me alcanza pues yo prefiero trabajar, y si le dije a mi hermana pues cuídame a mi hijo mejor, porque yo necesito trabajar y me dice “pero mira que ya estás grande también” y le digo pues sí, pero la necesidad nos obliga (Beatriz, 67 años).

Aniela y Deyanira no tuvieron cambios en sus rutinas, salvo la primera de ellas que dejó de salir para llevar hijas/sobrinas a la escuela, y lo hizo ahora nada más para hacer compras, por turnos

con los otros miembros de su familia. Deyanira y su esposo regresaron a su pueblo, abandonando el plan de migrar a la ciudad mientras se mantuvieron las medidas de sana distancia, costearon la cuarentena gracias a que sus padres, quienes se dedican también al trabajo en tianguis en la ciudad, les apoyaron:

Si allá, sin trabajar, aparte aislados. Estuvimos allá de plano nosotros si nos aislamos, los únicos que trabajaban aquí eran mis papás. Ellos nos colaboraban (Deyanira, 27 años).

En los tres casos se hace evidente una característica de la informalidad que se destaca en la literatura, y tiene que ver con la relevancia de las redes sociales y familiares para acceder a lugares de vivienda, empleo, entre otras. Los lazos familiares y de amistad se construyen durante años a través de relaciones de intercambio, generando una economía de solidaridad familiar, en la que se concilia la educación y manutención de hijas/os con la participación de la mayor cantidad de personas en el mercado (formal e informal). En ese sentido, familiares y vecinas/os asumen responsabilidad que tendrían remuneración o debería asumir el gobierno, como cuidado de niñas/os, de personas de la tercera edad, personas con discapacidad, entre otras (Abramo, 2003). Es este el motivo que detona la migración de Deyanira y su familia a la CDMX, que exime del trabajo productivo a Aniela y que le da la oportunidad a Beatriz de seguir trabajando.

3.3. Reapertura de actividades y adaptación a nueva realidad de pandemia: julio 2020 – agosto 2021

En el momento de desconfinamiento, las mujeres entrevistadas tuvieron un periodo de adaptación a una movilidad obligada, para trabajar, que todavía estuvo marcada por el miedo frente al riesgo dada la exposición al virus. Sinteticé en tres partes las formas en que las experiencias observadas evidencian cómo el género marca las movilidades en este momento de la pandemia, a la vez que estos procesos ofrecen información sobre las relaciones de poder de género. A continuación, presento esta discusión:

3.3.1. *Movilidades, no patrones de viaje*

En primer lugar, la experiencia de desplazarse en la ciudad es distinta en todos los casos, y aunque comparten trabajar en un sector similar y asumir el trabajo doméstico, es necesario empezar por hacer explícito que no hay una movilidad en el trabajo informal, como no hay tampoco una en el trabajo, a pesar de lo extendida de la noción de “patrón de viaje”, o de “viajes lineales”, que solo

al nombrarlos se simplifica la discusión, pues lo demás es lo otro, lo atípico, lo de las mujeres en muchos casos. A partir de la discusión que propongo abrir con este ejercicio no pretendo introducir un nuevo vínculo para analizar (movilidad y trabajo informal), sino destacar que son esas aproximaciones que intentan generalizar las que al final no permiten conocer la multiplicidad de experiencias.

En ese caso, considerar una movilidad específica de cuidado tampoco es suficiente para el caso de las mujeres entrevistadas, pues en el caso de Deyanira, por ejemplo, viajar al trabajo es moverse con su hijo, además de con sus mercancías, y si quisiera adherir esta experiencia a una noción de propósito de viaje o patrón de viaje ninguna la abarcaría. Es también la oportunidad de observar los instrumentos a partir de los que se recopila y analiza información sobre las movilidades, puesto que en este sentido las encuestas tienen limitaciones para abarcar la experiencia completa de moverse para trabajar y cuidar, en formas de empleo y condiciones socioeconómicas en las que se cuida también durante los tiempos de trabajo.

Los tiempos de los recorridos de ellas son más altos que los promedios, inclusive para mujeres, que se estiman en la EOD. Deyanira hace viajes de hasta una hora y media a pie, dada la imposibilidad de utilizar el transporte público con su carrito de agujetas.

Nos íbamos caminando de donde vivimos hasta allá, es una hora y media, de ida y de vuelta...si quisimos tomar el trolebús alguna vez, pero no nos dejaron subir, y eso porque esa vez nos tocó que estaba lloviendo, y dijimos por lo menos yo, para mi hijo que no se moje, no nos permitieron subir (Deyanira, 27 años).

En este caso no se trata solamente de tiempo, sino de calidad de un desplazamiento, que es complicado al deber empujar el vehículo y además viajar con su hijo. Para ella, desplazarse hasta los lugares en los que trabaja es lo más difícil de su trabajo, y esta situación es elocuente en evidenciar cómo la posición del trabajo informal limita su posibilidad de desplazarse:

Pues nada más es el traslado, porque pues en el día es tranquilo, así como ahorita, puedo atender un poco más a mi hijo, podemos jugar, podemos hacer actividades con él. Por el cruzar y así, buscar la manera donde cruzarme o así...cuando no hay semáforos es cuando es lo complicado, tengo que ver dónde pasar el carro (Deyanira, 27 años).

Beatriz pasa hasta casi dos horas de recorrido entre caminar y cambiar tres veces de vehículo. Manifiesta que a veces siente miedo, pues algunos conductores, sobre todo en los micro a veces no esperan hasta que la gente se baje despacio o manejan sin precaución:

Pues si es que luego si este, no tienen la precaución y luego no manejan bien, o no se paran bien, y baja uno caminando, o hay muchas veces que hay personas que si son buena gentes con uno y si le dan su espacio para que se baje. El asiento, en sí en la micro nadie me da el asiento, pero si es en el metro o Metrobús si hay veces que la gente le da a uno el asiento (Beatriz, 67 años).

En su caso, el transporte público no es una opción para salir con su hijo y por esta razón, sumada a la carencia de tiempo para otras actividades más allá de trabajar, no suele moverse con él más que caminando por su barrio o para ir hasta la casa de su hermano, quien lo cuida:

Casi no me lo traigo porque se pone nervioso, entonces por eso no me lo traigo, no lo saco, a no ser que sea por necesidad que vayamos a algún lado entonces si lo saco, menos no. Si lo saco por allá por su casa, lo llevo al tianguis, o a un supermercado, en fin, pero no pasa de ahí, pero así traerlo pa acá casi no, se pone nervioso (Beatriz, 67 años).

En los casos de Aniela y Beatriz, de su testimonio queda la sensación de que no se da mucho peso a los desplazamientos para hacer compras o trámites, ambas se refieren a ellos como si fueran actividades que están en el camino a sus trabajos o a sus casas, y en esa medida no tienen la sensación de que les demanden un desplazamiento:

Yo por decirlo yo iba en la tarde, más bien dicho paso al centro comercial, a comprar lo poquito ¿no? Porque no tengo bastante, porque no tengo refrigerador, entonces tengo que ir al día a día para que no se me eche a perder la comida (Beatriz, 67 años).

Esto da cuenta de cómo está naturalizado que estas actividades son de rutina, y aun cuando implican más desplazamientos, no se están poniendo en el centro como una demanda, sino más bien algo que se va a realizar y simplemente se organiza con las demás actividades. La experiencia de Beatriz también da cuenta de cómo los desplazamientos para hacer compras están condicionados por los espacios domésticos, es decir la disponibilidad entre otras de refrigerador, alacenas amplias, entre otras. En su caso, no disponer de refrigerador hace que sus compras deban ser de todos los días, pues cocinar sus alimentos y guardarlos no es una opción.

La decisión de desplazarse está basada en la obligación de cumplir con unos horarios, pues, aunque en el caso de Aniela hay flexibilidad de abrir y cerrar el negocio, dado que es de su familia, ella manifiesta en todo caso una premura por llegar temprano, dado que de la venta de cada día dependen sus ingresos y entre más tiempo esté atendiendo el puesto, es probable que logre más ventas. En el caso de Beatriz, incumplir sus horarios repercutirá en una disminución de su ingreso y para Deyanira significa reducir sus ventas también, pues los tianguis tienen reglamentos estrictos y a partir de algunas horas específicas ya no deben estar ahí:

No son exclusivos del trabajo informal los recortes al salario por incumplir horarios de trabajo, pues esto está extendido en trabajos formales en la industria y servicios. Sin embargo, si es un signo de la subordinación por cuenta de la clase, dado que, en sectores de población con trabajos de mayores ingresos, por ejemplo, este tipo de situaciones son inusuales.

3.3.2. Lugares y escalas de las desigualdades en el trabajo informal

Los contextos urbanos son procesos de transformación socioespacial a diversas escalas, que inscriben patrones de aglomeración en el territorio a la vez que expanden, transgreden, explotan y reelaboran las geografías. Los espacios de la ciudad son contextos de poder. En los tianguis las reglas de ubicación, operación, tipos de productos, subordinan a quienes apenas empiezan a buscar un lugar donde poder vender sus productos. Deyanira se ha enfrentado a estas asimetrías de poder que generan desigualdades en el acceso y uso de los espacios de la ciudad:

Me tuve que salir del tianguis porque ahí ya no me permitieron estar. El día viernes de hecho yo llegué a ponerme como siempre, en el lugar que ya tenía, y de buenas a primera me dijeron no, ya no te puedes poner, le dije pues sí, pero a donde me voy...le dije voy llegando con mi hijo, cómo me muevo, y así. Pero pues hay lugares y hay delegados que de plano no entienden e hicieron que me saliera...pues ahí vendí 100 pesos ese día, a los ocho días me quise ir a poner igual, pedí permiso y todo, pues no, ahí sí de plano nomás vendí 20 pesos, una agujeta, y son los 20 pesos que tuve que pagar de plaza (Deyanira, 27 años).

El nivel de vida de las personas que habitan la Alcaldía está sostenido también por el trabajo y la oferta de productos/servicios que generan personas que están marginadas social, económica, política, culturalmente. En ese sentido, el marco territorial de la Alcaldía no es suficiente para observar los procesos intrínsecos de desigualdad en el espacio, y son los lugares del trabajo informal contextos de disputa por el espacio y lucha ante la constante recriminación estatal,

policial, social, que además las mujeres enfrentan desde una condición de género ya desventajosa. Enfrentarse a conseguir un lugar en el espacio público siendo una mujer de origen rural, con un hijo y sin tener personas cercanas alrededor de quienes ejercen el poder da cuenta de la posición de género y de clase que limitan su acceso al empleo y también al disfrute de la ciudad.

Así como el lugar para trabajar, los lugares de las movilidades conllevan para ellas disputas por el uso conveniente, la comodidad, la seguridad, la estancia:

Es que ponen este los carros en plena vía, y si pues de hecho si me ha tocado que si se me ha querido caer el carro...suponer que vengo aquí en la banqueta y tengo que pasar aquí (rampa), pero si está el carro pues obstruyendo no puedo, tengo que buscar la forma de moverlo por ahí (darle la vuelta y bajar por el andén) y a veces si se me ha querido caer el carro con mi hijo ahí... mi hermana se le cayó el carro porque un señor en coche se echó para atrás, y ella para que no le tocara las niñas pues ella cubrió con su cuerpo...nada más le lastimó el pie pero pues si hay veces que si hay carros o conductores que de plano no respetan (Deyanira, 27 años).

La segregación se da en todos los lugares y a diferentes escalas. En la búsqueda por un sitio para su trabajo, en los desplazamientos o en las relaciones con personas que transitan la ciudad ellas encuentran barreras que imposibilitan subvertir las brechas de desigualdad.

3.3.3. Trabajos de tiempo completo

Mientras a partir de la pandemia proliferaron ideas, actividades, instrucciones de cómo ocupar los tiempos en casa, como tener estilos de vida más saludables, formas de enfrentar la crisis de salud mental derivada de las medidas de restricción, entre otras, algunas mujeres no tuvieron la opción de realizar otras actividades adicionales a sus trabajos productivos y reproductivos:

Pues que cree que casi no, ahora si de su casa de usted al trabajo y de mi trabajo a mi casa, pero así de que yo vaya a andar no. Porque en realidad llego ya bien cansada, y luego ya tengo que ver a mi hijo entonces ya...ya no me dan ánimos de salir (Beatriz, 67 años).

Pues es que, por ahorita al trabajo, ahorita si me he dedicado más a trabajar (Deyanira, 27 años).

Pues...En realidad estoy mucho tiempo aquí, trabajando (Aniela, 31 años).

La carencia de tiempo evidencia el ciclo de segregación. En la ciudad, 27.9% de la población está en condición de pobreza en términos del ingreso y del tiempo, los limitados ingresos obliga a vivir en condiciones de precariedad, y además la escasez de tiempo restringe la socialización, el acceso al conocimiento vía intercambios, lleva a posible abandono de personas que dependen de cuidados, estrés, falta de descanso, entre otras (Consejo de Evaluación del Desarrollo Social de la Ciudad de México, 2020).

3.4. Apertura de todas las actividades: entre septiembre y noviembre de 2021

La transición entre el tercer y cuarto momento la marcó la autorización para iniciar actividades presenciales en las escuelas, aun cuando no fue inmediato que las escuelas regresaran en esta modalidad y en algunos casos, como el de Aniela, todavía sus sobrinas no fueron llamadas a la presencialidad en octubre, mes en el que tuvimos la conversación:

No porque es este, conferencia, en eso sigue siendo igual, pero bueno yo sigo viendo más gente cada día, y eso si veo que el tránsito como que empeoró, pero pues ya es lo único, no he visto otro cambio como tal (Aniela, 31 años).

En el caso de Beatriz, la experiencia de viaje cambió al tener nuevamente mayor afluencia en los transportes públicos y nuevamente personas viajando con hijas/os, en este sentido, su percepción del miedo ante el riesgo de enfermarse todavía no se aminoró

Y más ahorita, como ya empieza a haber clases, pues ya hay más problema para digamos subir, bajar, o está uno esperando y ya hay bastante gente y no respetan las (filas), no las respetan sino se avientan, y no respetan si hay niños, o gente grande o gente discapacitada, entonces eso es lo que si no me gusta a mí (Beatriz, 67 años).

Los desplazamientos de Deyanira luego de la apertura de las escuelas siguieron la dinámica que tuvieron en el momento de desconfinamiento, y su percepción de riesgo al transportarse y trabajando en los tianguis incrementó, pues comenta que al reducirse las restricciones y el semáforo pasar a amarillo o verde pudo evidenciar mayor desatención entre las personas a las medidas de distanciamiento y uso del cubrebocas:

Pero cuando ya empieza a pasar al semáforo naranja, amarillo o verde es cuando si puede dar un poquito más de miedo porque ya mucha gente se comienza a quitar el cubrebocas, ya se te quiere acercar un poquito más... (Deyanira, 27 años).

Las experiencias observadas evidencian cómo indagar acerca de las movilidades es una forma de entrar a discutir los matices de la desigualdad social y de género. Los lugares, actividades, relaciones y tiempos son los elementos que considero como el punto de partida para observar la interdependencia entre el género y la movilidad, la cual forma la experiencia de vida urbana, caracterizada como ya se ha mencionado, por distancias económicas, sociales, políticas, culturales, que marcan las posibilidades de tener una vida digna.

La experiencia de las mujeres en la movilidad también está marcada por la inseguridad, aunque las percepciones son tan variables como las situaciones que han tenido que afrontar en cada caso:

Dos veces me han asaltado en la micro, que me han asaltado, de día, que me he ido temprano y se suben a asaltar, pero no pasa de ahí. Pues como que, si me siento más segura, porque en la noche hago mi recorrido igual pero nunca me ha pasado nada, o en la madrugada que me vengo, pero nunca me ha pasado nada, pero lo que es en el día, como ahorita, me voy y ahí si se suben a asaltar... (Beatriz, 67 años).

El colapso de la línea 12 en medio de la pandemia impuso una nueva barrera para la movilidad en algunos sectores de la ciudad, pues como lo manifiesta Aniela, la ventaja que representaba esta línea no pudo cubrirse con otras alternativas, en su caso de transporte en otra línea de metro:

Siento que estaba mucho mejor que la línea que está aquí luego, la azul, creo que es mejor esa, pero si este, porque si acertaba, y me evitaba tantos trasbordes (Aniela, 31 años).

Los costos de la movilidad son una constante en las preocupaciones de las mujeres frente a sus desplazamientos, considerando además para este caso la variabilidad de sus salarios. La opción del transporte público es en general la única alternativa, y en los casos de tener diferentes opciones entre estos transportes, elegirán la de menor costo para cuidar sus gastos:

Si, es que es lo más económico, el metro está en 5 pesos, la micro a lo mucho 6, el trole está en 4 pesos... aparte pues no, ahora sí que estos negocios son del día, no puedes gastar mucho, tienes que fijarte mucho qué es lo que gastas (Aniela, 31 años).

Síntesis y cierre: pandemia y movilidades en el trabajo informal

En este capítulo pude describir cómo incidió la pandemia, en diferentes momentos, en las rutinas de viaje y trabajo de algunas mujeres. Al partir de la pregunta “¿De qué maneras el trabajo productivo y reproductivo de las mujeres empleadas en la economía informal ha condicionado sus dinámicas de movilidad en el contexto de pandemia?” me acerqué a tres experiencias disimiles de las maneras en las que se expresa la desigualdad urbana vistas desde las posibilidades, necesidades y expectativas de desplazarse en la ciudad. En los tres casos pude

observar cómo la (in)movilidad no es un evento fortuito sino interdependiente de sus actividades: condición y efecto. El género y la clase las ubican en un ciclo de subordinación en el que el trabajo productivo es una actividad incierta y variable, y el reproductivo es parte de su entorno cotidiano, siendo el eje sobre el que se desarrollan las rutinas.

La pandemia agudizó las condiciones de precariedad de sus trabajos en tanto significó nuevas restricciones para llevar a cabo sus rutinas. Las barreras para moverse limitaron su acceso al trabajo y esto las colocó en una posición de mayor vulnerabilidad en contraste con quienes pudieron seguir trabajando aún durante los momentos más críticos de la pandemia. Se observaron diferencias en cada fase de la pandemia que dan cuenta de cómo estas condiciones de inestabilidad que ya eran parte de sus rutinas marcan la desigualdad. En los primeros meses, la imposibilidad de trabajar significó una pérdida de sus ingresos que puso en riesgo su subsistencia, lo que en el caso de una de ellas la obligó a salir a trabajar y en los otros dos casos puso en evidencia la manera en que las redes familiares y sociales son soporte de la inestabilidad económica característica de sus trabajos. La compra de víveres fue la única actividad para la que salieron de sus casas, y aunque en otros sectores de la población esta necesidad fue cubierta por compras virtuales, en su caso se mantuvo la frecuencia en las salidas, dando cuenta cómo las tareas domésticas se desarrollan en múltiples espacios más allá de las casas y sobre todo cómo las condiciones urbanas de las zonas en que se habita sumadas a la posibilidad de acceder a las TIC marca diferencias e incrementa brechas de desigualdad.

Luego de terminada la jornada de sana distancia e iniciado el retorno paulatino de las actividades, en los tres casos las mujeres comentaron sobre cómo salieron a trabajar con miedo por la exposición al riesgo de enfermarse, y ante esta situación renovaron sus estrategias para desplazarse por la ciudad, tratando de evitar los espacios de mayores aglomeraciones, pero con la presión de mantener sus gastos en transporte limitados. La posibilidad de recuperar sus trabajos significó mayor autonomía para ellas, y la movilidad fue la vía para ello: sus trabajos no pueden hacerse desde la virtualidad. En paralelo, recuperar su autonomía involucró retomar sus tareas reproductivas fuera de la esfera de lo doméstico, y esto fue evidente en el caso de Deyanira, quien al salir a trabajar lo hizo siempre a la par del cuidado de su hijo, situación que sumó a su preocupación.

Capítulo 4: Movilidad sostenible: aportes al concepto desde la perspectiva de género

El objetivo de este capítulo es proponer elementos para aportar al análisis del concepto de movilidad sostenible desde la perspectiva de género, a partir de una aproximación a los conceptos de sostenibilidad y movilidad sostenible para complementarlos con algunos de los elementos presentados en la discusión de los resultados en el capítulo/la sección anterior. Inicio por abordar los marcos de la sostenibilidad, considerando que es una categoría amplia en cuanto a alcances que se encuentran en la literatura, y para vincularla con la movilidad es necesario ubicar estas múltiples perspectivas que se han construido. La segunda y tercera parte la dediqué a sintetizar los principales efectos de la movilidad en las ciudades y describir algunas aproximaciones conceptuales al concepto de movilidad sostenible, a partir de un breve estado del arte sobre el tema, para cerrar con una propuesta de claves para abordar el vínculo entre movilidad y sostenibilidad que surgieron de este ejercicio.

1. Discursos y marcos para abordar la sostenibilidad

La sostenibilidad de los socioecosistemas es el mayor reto que nos convoca a los humanos como especie a repensar y evaluar la manera en la que hemos tomado decisiones frente al *desarrollo*. Las discusiones se han dado en el sentido de combinar las preocupaciones sobre los problemas ambientales y socioeconómicos en un solo concepto, que han resultado en la ambigüedad del término y su uso. En términos generales, hay aproximaciones que hacen referencia a distintos niveles de alcance de las propuestas de sostenibilidad en consideración a los grados en que se logra disuadir del modelo capitalista prevaleciente. Tomaré los siguientes dos trabajos como referentes para el propósito de esta sección:

- El trabajo de Bill Hopwood, Mary Mellor and Geoff O'Brien, *"Sustainable Development: Mapping Different Approaches"*, en el que se presentan tres marcos conceptuales para abordar la sostenibilidad y se dimensionan sus alcances en cuanto preocupaciones ambientales y de equidad social (Hopwood et al., 2005).
- Las reflexiones de Arturo Escobar, en el trabajo *"El desarrollo sostenible: diálogo de discursos"*, en el que se parte de la categoría de discurso, entendida como las luchas por definir la realidad de unas maneras y no de otras, para describir tres miradas en la

sostenibilidad, que dan cuenta de la problematización de la relación sociedad-naturaleza desde distintas posturas (Escobar, 1995).

A continuación, expondré de manera general ambos trabajos en cuanto a los tres discursos/marcos que presentan buscando convergir sus aproximaciones y establecer estas dos miradas como punto de partida en el análisis de las propuestas frente a movilidad sostenible.

1.1. El *status quo* como discurso liberal del desarrollo sostenible

El enfoque del *status quo* no considera que la naturaleza o sociedad esté enfrentando problemas insuperables. Este enfoque sugiere que se pueden hacer ajustes sin cambios fundamentales en la sociedad, los medios de toma de decisiones o las relaciones de poder y que las empresas son el motor de la sostenibilidad, a través de información, cambio en los valores, mejora en técnicas de gestión, incorporación de nuevas tecnologías y medidas de mercado. Esta visión es predominante entre los gobiernos y las empresas, y en ella el desarrollo está ligado al crecimiento económico que es en este escenario la vía para la sostenibilidad (Hopwood et al., 2005).

El discurso liberal del desarrollo sostenible presentado por Escobar comparte con el enfoque del *status quo* algunas de las consideraciones fundamentales, como la objetividad del conocimiento científico y tecnológico, la posibilidad de gestionar la realidad social a través de diversos mecanismos y la reafirmación de la cultura económica como marco único en la producción de la realidad.

1.2. La reforma y las visiones ecosocialistas

La propuesta de reforma reconoce que existen problemas crecientes, incapaces de resolverse con las políticas actuales de las empresas y gobiernos, y las tendencias en la sociedad, sin embargo, esta postura no considera que sea probable un colapso en los sistemas ecológicos o sociales ni que sea necesario un cambio estructural. Este enfoque considera que es necesario transformar los mecanismos de vinculación y participación ciudadana en los aspectos de la sostenibilidad, y para ello plantea como necesaria una reforma al sistema político que logre aumentar la democracia y la participación (Hopwood et al., 2005). La reforma pone el énfasis en el nivel de ciudad y sugiere que una combinación de mejores prácticas, líderes cívicos ilustrados, asociación activa con empresas locales y determinación pública podrán ser suficientes para producir “formas

de capitalismo sostenibles, responsables y equitativas”.

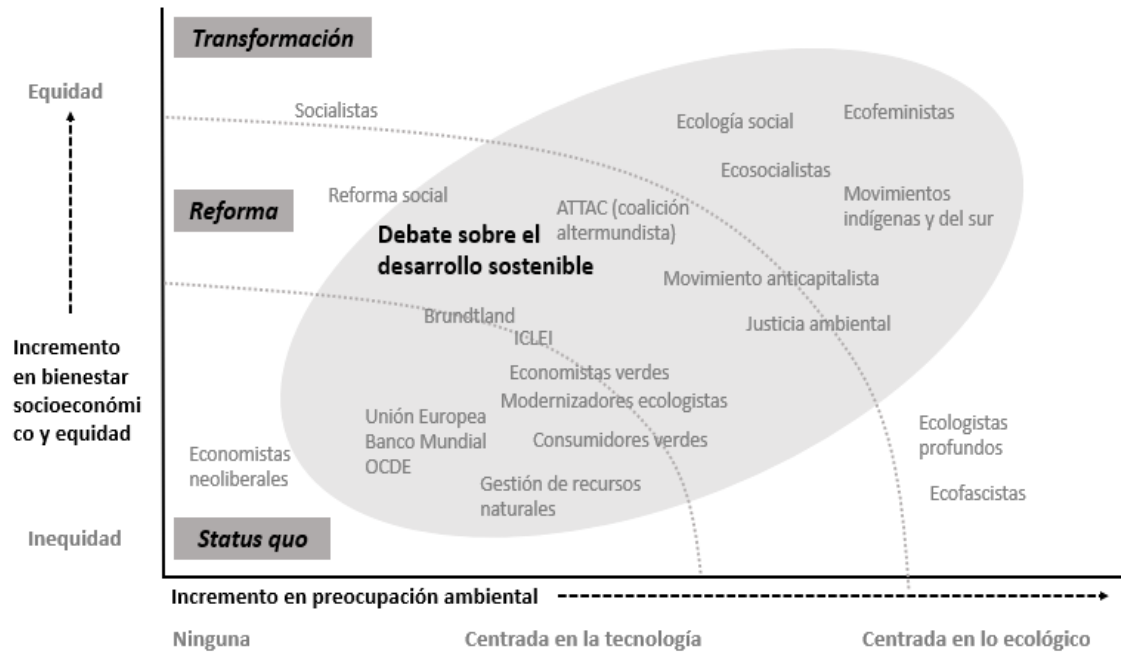
Esta postura converge en algunos aspectos con el discurso ecosocialista que presenta Escobar, considerando el énfasis en la participación social y desvincularse o hacer críticas al acelerado cambio tecnológico en la propuesta de la sostenibilidad.

1.3. La transformación y el discurso culturalista

Finalmente, el enfoque de transformación agrega al debate la necesidad de revisar todos los aspectos del orden político, económico y social, y que solamente con una transformación de fondo sobre dichos aspectos se podría alcanzar la sostenibilidad. Quienes defienden este enfoque ven los problemas socioambientales arraigados en las características fundamentales de la sociedad actual y en las formas predominantes que determinan las relaciones sociedad-naturaleza. Para la transformación, las reformas no son suficientes dado que los problemas se ubican en estructuras económicas y de poder que no se preocupan por el bienestar o equidad social ni la sostenibilidad ambiental (Hopwood et al., 2005).

En contraste con el discurso culturalista que describe Escobar, la transformación problematiza también la cultura economicista y científica, que dan pie a la crisis actual, y sugiere el carácter quimérico de la conciliación entre el crecimiento económico y el cuidado del ambiente, involucrando además aspectos sociales, como la pobreza, como causa y efecto de los problemas ambientales.

Imagen 8. Marcos conceptuales para el análisis de la sostenibilidad



Fuente: adaptación y traducción propias, a partir de imagen tomada de (Hopwood et al., 2005).

2. La construcción del concepto de movilidad sostenible: breve estado del arte

La crisis del petróleo en 1973 y las intenciones del gobierno estadounidense de reducir el consumo de combustibles, fueron el detonante de las discusiones respecto a la contaminación causada por la movilidad motorizada en las ciudades de Estados Unidos. De manera similar, es a partir de los aumentos en precios de los combustibles en la década de 2000 que las preocupaciones frente a los efectos negativos de la movilidad en automóviles se empiezan a cuestionar (Tzanetatos, 2019; Wright, 2006).

La relación demostrada entre densidad urbana y consumo energético es el contexto en el que se origina el concepto de movilidad sostenible. En 1987, Peter Newman y Jeff Kenworthy abordaron esta relación de manera empírica, a partir de la comparación de los consumos y densidades de varias ciudades, concluyendo que las ciudades norteamericanas eran las de menores densidades y mayores consumos energéticos. La discusión frente a un nuevo paradigma para la urbanización y el desarrollo del concepto de ciudad compacta implicaría reformular el modelo orientado al vehículo privado, pues se pronosticaba que a mayor densidad se incrementarían los problemas

de la congestión, y por ende debía restringirse su uso a partir de un nuevo paradigma de movilidad (Melia et al., 2011; Tzanetatos, 2019).

En ese sentido, la propuesta de movilidad sostenible tiene que ver con la de un nuevo paradigma urbano, y en síntesis sugiere tomar medidas para reducir la movilidad en vehículos motorizados de uso individual e impulsar, favorecer los desplazamientos en modos de transporte colectivos y no motorizados. Otros hitos, como la aceptación de la noción de “tráfico inducido” en la década de 1930 han marcado la planificación del transporte desestimando la viabilidad del modelo basado en el automóvil, dada la evidencia empírica sobre la congestión de tráfico que genera la construcción de más vías (Wright, 2006). La aplicación del concepto en las políticas públicas se ha dado en temas específicos, como la reducción de la necesidad de realizar desplazamientos —vía políticas de usos del suelo, uso de tecnologías de la información, entre otras—, la disminución de las emisiones de los vehículos —a través de nuevas tecnologías, cambios en los combustibles, entre otras—y la mejora de la oferta de transporte público (Jordová & Brůhová-Foltýnová, 2021).

Se encuentran en la literatura diferentes propuestas para delimitar la movilidad sostenible y concretar herramientas de política para su aplicación. El caso de las medidas contenidas en el concepto de Gestión de la Demanda de Transporte (TDM, por sus siglas en inglés), las cuales buscan enfocar las acciones en gestionar la demanda (viajes en automóvil) en lugar de la oferta (generación de infraestructura). Desde esta propuesta, se relacionan tres categorías: oferta de modos alternativos que tengan mayor ocupación, generar incentivos/desincentivos para la reducción de los viajes fuera de horas pico y lograr el propósito de los viajes con alternativas a transportarse, como las telecomunicaciones (Meyer, 1999).

Otra de las aproximaciones es la de movilidad como servicio (MaaS, por sus siglas en inglés), un modelo basado en las telecomunicaciones que combina diferentes modos de transporte para ofrecer unas opciones de movilidad personalizadas, a través de un contrato mensual en la telefonía móvil. Se favorece la elección de modos de transporte menos contaminantes a través de opciones de tarifas, el uso de tecnologías y la personalización de las necesidades de viaje son centrales (Jittrapirom et al., 2017).

Estas dos alternativas, entre otras referenciadas en la literatura (pirámide de la movilidad sostenible, enfoque *push and pull*, enfoque evitar, cambiar, mejorar, entre otros), permiten dar cuenta de que el concepto de movilidad sostenible ha sido construido desde la perspectiva de sostenibilidad débil (el paradigma de *status quo* descrito antes), y sus aplicaciones están enfocadas a medidas de mercado, fomento del uso de tecnologías menos contaminantes, costos a la movilidad motorizada, entre otros, que privilegian la discusión de los efectos en la contaminación del aire y el cambio climático desconsiderando el contexto social en el que se dan.

3. Aportes para fortalecer agenda de movilidad sostenible

Retomando los problemas que describe Susan Hanson respecto a la conexión entre género y movilidad con la sostenibilidad, la autora resalta en primer lugar el vacío en el concepto de movilidad sostenible en cuanto a las dimensiones de la sostenibilidad que abarca, señalando el enfoque centrado en lo ambiental y económico, dejando de lado la justicia social y equidad. En segundo lugar, plantea la necesidad de construir conocimientos para identificar cómo el género alimenta y se ve afectado por la movilidad sostenible, partiendo de la preocupación sobre conocer en qué casos el nivel de movilidad más bajo refleja elecciones o restricciones. Lo anterior, a partir de abordar preguntas como *“¿Cuándo y dónde entienden las mujeres que su falta de movilidad (si corresponde) es restrictiva y desempoderadora, o es empoderadora, sostenible y quizás agradable porque, por ejemplo, podría implicar más caminar y menos conducir? ¿Cuánta agencia está involucrada? ¿Las mujeres con niveles de movilidad relativamente bajos, no obstante, tienen suficiente acceso a oportunidades?”* (Hanson, 2010, p.15).

Como resultado de observar la movilidad desde la lógica de género y acercarme a la experiencia concreta de algunas mujeres, presento siete claves para potenciar la movilidad sostenible desde la perspectiva de género:

Retomar la categoría de trabajo y construir otras miradas en los contextos urbanos. Pensar desde la noción formal-informal no es suficiente para indagar frente a los trabajos. Como el caso de esta investigación, dentro de lo informal por ejemplo hay una diversidad de formas de trabajo que no haría justicia sintetizar de una única manera. Hay ejercicios muy interesantes en este sentido de ver las moviidades relacionadas con trabajos más allá de los ejecutivos, clase media

alta, especializados, de oficinas, etc. El caso de *Invisible commutes*¹³ por ejemplo, ha mostrado cómo es la movilidad de mujeres trabajadoras domésticas con remuneración, y dar cuenta de esa relación movilidades-trabajo desde otra perspectiva.

Observar algunos casos de trabajos productivos en la economía informal me ofreció otra perspectiva en este asunto, más aún en el contexto de la pandemia donde proliferó la idea de la virtualidad, respecto a cómo la relación movilidad-trabajo se estancó en el modelo de viaje ejecutivo, que en ningún caso abarca la realidad de las rutinas en general de las personas adultas. Los trabajos en la informalidad son móviles, demandan desplazamientos constantes pues no se limitan a estar en un lugar, sino recorrer otros espacios de la ciudad para abastecer los puestos, por ejemplo. En ese sentido los viajes por trabajo en algunas experiencias de la informalidad se parecen mucho más a lo poligonal, como se ha caracterizado la movilidad del cuidado, a múltiples recorridos, diferentes lugares, viajes peatonales, con hijos e hijas y objetos a cargo.

Plantear hipótesis y metodologías en línea con anteponerse al orden y las transferencias de políticas de la globalización. El *corpus* revisado alrededor del concepto de movilidad sostenible está estancado en un abordaje de sostenibilidad basado en mantener el *status quo* y potenciar el crecimiento económico a través de nuevas tecnologías menos contaminantes.

Con el objetivo de subvertir las tendencias que están marcando los enfoques en el tema, considero que hay una oportunidad de hacer investigación desde la anticipación de las propuestas dominantes y las repercusiones de estas en los contextos propios de lo urbano en la región. Como lo plantea Hanson, (2010), muchas de las medidas que se están analizando actualmente tienen que ver con aumentar ocupación de los vehículos, disminuir la frecuencia y/o duración de los viajes, fomentar modos como la bicicleta, implementar tecnologías para viajar o reemplazar los viajes, entre otras. Allí habría que indagar como cada una de las opciones afecta las prácticas de género o cómo se pueden evaluar en cada contexto social y geográfico.

Para el caso mexicano, por ejemplo, la Coalición para las Transiciones Urbanas lideró un estudio basado en encuestas a personas expertas en temas urbanos y de movilidad frente a las

¹³ Se definen como un grupo de personas que busca visibilizar las problemáticas de movilidad de las trabajadoras domésticas en América latina. Disponible en: <https://www.invisiblecommutes.com/nosotros>

intervenciones que consideraban prioritarias y más efectivas en cuanto a hacer las ciudades más accesibles (Heeckt & Huerta Melchor, 2021). Las políticas que se plantean como prioritarias están concentradas en temas como los cobros por rodamiento, limitación al registro de vehículos nuevos, eliminación de exenciones fiscales para automóviles, reformar estándares de estacionamiento, entre otras. En paralelo, las investigaciones y propuestas que abordan el género se contraponen con metodologías para evaluar las movilidades como rutinas, fomentar la bicicleta entre las mujeres como medio que favorece su autonomía, reconocer las movilidades del cuidado y diseñar los sistemas en función de estas, entre otras.

El trabajo creo entonces que está en encontrar cómo se integra la discusión para sumar desde las diversas posiciones, y que las políticas emergentes no sacrifiquen el objetivo de contribuir a la igualdad de género.

Desmentir la dicotomía viajes lineales – viajes poligonales. Considero que la insistencia en los estudios sobre movilidad sostenible en clasificar los recorridos por propósitos y persistir en dividirlos en lineales y poligonales, no permite ver las cadenas de viaje que en mayor proporción están vinculadas con trabajar. A partir de los datos de la EOD analizados, encontré que 13% de los recorridos en la ciudad los realizan mujeres que están totalmente dedicadas al trabajo doméstico en sus viviendas, es decir que son mayoritariamente viajes de cuidado en la rutina diaria. Como comenté antes, considero que las metodologías de encuesta hacen que se desestimen los viajes de cuidado, y sea difícil realmente captar cómo se están dando en consideración de las demás actividades con las que se entrelazan; en últimas, sería útil plantear una dinámica de viajes con múltiples propósitos en la población en general, desde la cual se desprendan particularidades y se pueda profundizar cuando necesario.

Construir el contexto de las movilidades: relaciones familiares y domésticas. Trabajos como el de Pérez López y Capron, (2018) han reflexionado sobre el uso del vehículo motorizado desde una perspectiva familiar para identificar roles de género involucrados en su uso.

Una oportunidad de investigación tiene que ver con analizar en el contexto de la familia cómo se toman las decisiones de los viajes, quienes usan cuáles vehículos y por qué razones, cómo incide la construcción del género en estas rutinas, etc. Partiendo de las relaciones en las viviendas y

considerando otras escalas temporales, como una semana completa, se podría acercarse más a analizar las movilizaciones del cuidado y entre otras cómo se favorecen algunas personas por los viajes que no hacen por estos motivos, dado que otra persona de la vivienda suplente esa necesidad. Conectar además estos estudios con las políticas de cuidado emergentes, que trasladan estas tareas al sector público y dan pie para analizar cómo se transforman los usos del tiempo y cómo van modificándose los viajes a medida que cambian comportamientos y roles.

Profundizar en la problemática de motorización y movilidad privada. A la cultura de uso del vehículo privado difícilmente se hará contrapeso a través de medidas para encarecer su uso. Se ha demostrado que el aumento en las tarifas de estacionamiento en áreas centrales o reducción de plazas para estacionarse, como vía hacia la sostenibilidad, afectan de manera negativa a las mujeres, y en el caso de las zonas de congestión, que implican costos para acceder a ciertas zonas en el centro de Londres, estas medidas se basan en la capacidad de pago y no en el tipo de viajes que se realizan, por ejemplo (Priya & Cresswell, 2016).

Cuestionar la motorización de los viajes pasa por observar el modelo de producción y de consumo que permea las decisiones individuales, pero también debe analizarse desde la construcción de los géneros y la feminización/masculinización de los espacios, los medios de transporte, las vialidades, entre otras, para encontrar relaciones que permitan comprender la naturaleza de las expectativas en torno al automóvil y subvertir el modelo basado en la movilidad privada desde las prioridades mismas de la población.

Evaluar las carencias en los servicios e infraestructura de transporte y otras barreras para las movilizaciones. La deuda de la segregación urbana no ha sido fácil de medir y en ese sentido creo que el concepto de inmovilidad es útil en cuanto permite indagar acerca de los motivos de esos viajes no realizados y los efectos derivados de esa imposibilidad de moverse. Jirón, (2017) se refiere a limitaciones a la movilidad cotidiana y distingue seis tipos de barreras: financieras, físico-espaciales, organizacionales, de habilidad, tecnológicas y corporales y emocionales.

Evidenciar cuantitativa y cualitativamente esta deuda posibilitará delimitar los vínculos entre la movilidad y desigualdad de género desde aquellos viajes que no se han realizado. Poder trazar ese ciclo de marginación para quienes no tienen acceso a servicios de transporte público es un

reto enorme para la movilidad sostenible, en un momento de alta exaltación al rol de las tecnologías para la movilidad.

Analizar el potencial de la tecnología e imaginar ciudades con ideales feministas. Ante la sublimación del potencial de las tecnologías de la información y la comunicación para la movilidad sostenible es apremiante poner la atención a las posibilidades y además implicaciones de este modelo en las brechas de desigualdad social y de género. Un estudio que analizó la industria del automóvil planteó que la esfera de lo tecnológico es una expresión y consolidación de las relaciones entre los hombres, y en ese sentido, la tecnología o el conocimiento técnico son constitutivas de lo masculino, la feminidad y la tecnología estarán descritas en una relación de inexistencia. Empezar investigar sobre la incidencia del género en los paradigmas científicos de la movilidad, de manera que se puedan identificar sesgos en estas perspectivas hegemónicas y las que se han excluido por ello, para en últimas ampliar los enfoques técnicos con otros alternativos y en consideración de la sostenibilidad desde la transformación (Priya & Cresswell, 2016).

Comentarios finales

El detonante de este proceso de investigación fue la inquietud por identificar, imaginar y describir de qué maneras la movilidad urbana puede contribuir a la igualdad de género en escenarios de crisis socioambiental, situación intrínseca de los contextos urbanos. Este interrogante fue abordado buscando tejer los vínculos entre género, movilidad y sostenibilidad, a partir de aproximaciones conceptuales, herramientas para procesamiento de datos e información cuantitativa y acercamiento cualitativo a través de entrevistas. De esta manera, delimité una aplicación de la perspectiva de género que me permitió observar cómo la posición social de las mujeres en una Alcaldía de la Ciudad de México hace visible las condiciones de desigualdad de género que se evidencian y reproducen desde sus rutinas de trabajo enlazadas con sus dinámicas y experiencias de movilidad.

La aproximación teórica presentada en el primer capítulo fue la base para delimitar el estudio conceptual y metodológicamente. Al abordar las categorías de género y movilidad pude observar de manera crítica cómo vincularlas sin reducir su potencial analítico en el contexto urbano. Entender el género como una lógica que opera sobre la realidad y a partir de símbolos y normas, que permea las relaciones y prácticas cotidianas, me permitió dar cuenta de maneras para explicar cómo se relaciona la movilidad y la desigualdad de género. La movilidad-inmovilidad como práctica cotidiana inmersa en una lógica de género se traduce en dinámicas de viaje y experiencias en los lugares que son diferenciadas. Más allá de distinguir cómo son diversas las experiencias, que es un reto que se viene trabajando, la investigación debe dirigirse hacia ahondar en la búsqueda sobre los condicionantes de estas diferencias, que como se evidenció en la aproximación cualitativa, tienen más que ver con otros temas que con la movilidad misma.

En el segundo capítulo, me adentré en los antecedentes de investigación y las fuentes de información en movilidad con perspectiva de género, identificando cómo éstos se enfocan en los temas de violencia y acoso en los medios de transporte y van construyendo conocimiento abordando la movilidad del cuidado. En contraste con una mirada desde la lógica de género, que permite ver desde diversas dimensiones cómo el género opera en la vida cotidiana, encontré oportunidades de profundizar en otras dimensiones, como desde la consideración a la relación de la división sexual del trabajo y las movilidades o las condiciones de posición y poder que inciden

en la experiencia urbana de las mujeres. En ese sentido, procesé y analicé los datos de la Encuesta Origen-Destino 2017, encontrando en los datos indicios de las relaciones entre las ocupaciones, los lugares y las movilidades de las mujeres con sus roles en el trabajo productivo y reproductivo. Detectar estos vínculos y descubrir otras experiencias que no era posible considerar con los datos disponibles, me comprometió con acercarme a partir de entrevistas a casos concretos, específicamente las rutinas de trabajo y movilidad de mujeres que trabajan en la economía informal.

En el capítulo tres presenté los resultados de esta aproximación cualitativa. En una de las Alcaldías más prósperas de la ciudad, que reporta mejores indicadores de calidad de vida y bienestar social, ahondar en estos casos reveló la experiencia de otras personas que la transitan y trabajan, sosteniendo con sus actividades este nivel de vida, desde otras condiciones menos favorables, inciertas en términos laborales y de mayor exposición al riesgo de enfermedad durante la pandemia. La pandemia y la crisis socioeconómica derivada, trastocó las rutinas de trabajo y movilidades de las mujeres, en el sentido de modificar sus dinámicas mismas y alterar algunos aspectos que generaron una experiencia distinta. En términos generales, la inmovilidad forzada caracterizó el momento del confinamiento también para las mujeres entrevistadas y dejó sin posibilidad de realizar su trabajo a más de la mitad de población trabajadora informal. El miedo al contagio y enfermedad por Covid-19 atravesó la experiencia de viaje y de trabajo de aquellas mujeres que no pudieron prescindir de la presencialidad, riesgo que ellas asumieron por la necesidad de regresar en cuanto pudieron a sus trabajos.

El cuarto capítulo estuvo dedicado a retomar el concepto de movilidad sostenible, que representa un paso hacia la problematización de las relaciones sociedad-naturaleza en los contextos urbanos, toda vez que ha hecho evidente la necesidad de intervenir los sistemas de movilidad actuales de manera que sus efectos adversos sean contenidos y la movilidad sea una herramienta para acceder a la ciudad en igualdad de condiciones. Sin embargo, es todavía un concepto en construcción, que, si bien en su aplicación se percibe vaciado de contenido, es el reto de quienes investigamos y trabajamos en estos temas ampliar la mirada y encontrar nuevos vínculos que lo potencien. Relacioné en este caso los resultados del estudio con las aproximaciones teóricas a los conceptos de sostenibilidad y movilidad sostenible, buscando hilarlas a partir de la perspectiva

de género. Propuse para ello siete claves como perspectivas y temas a abordar desde la investigación en la materia, de manera que se abarque la complejidad que plantea el concepto de sostenibilidad, incorporando los retos para considerar objetivos de igualdad social y preservación ambiental.

En términos metodológicos, combinar herramientas cuantitativas y cualitativas me retó a explorar maneras de integrarlas y que esta mirada mixta ampliara el alcance de la investigación y me llevara a fortalecerla desde el potencial de cada método. En ese sentido encontré cómo es necesaria la incorporación de ambos métodos para escudriñar la movilidad y ver su relación con todos los aspectos de la vida urbana: en última instancia, para que la movilidad deje de operar como una barrera en el acceso a la ciudad se debe observar en conexión con las actividades, los tiempos, los lugares. Pero si las dinámicas de viaje de las mujeres no son explicativas de la desigualdad de género, y para observar la relación entre su posición social como mujeres y el ciclo de subordinación y desigualdad que se imponen como barreras, es necesario adherir no solamente otros componentes sociodemográficos sino en vínculo con las condiciones socioeconómicas.

Entre las contribuciones del trabajo, destaco dos aspectos que considero más sugestivos en cuanto a la investigación futura en materia de movilidad y perspectiva de género, desde el marco de la sostenibilidad. En primer lugar, dar cuenta cómo la categoría “trabajo” en las encuestas es muy limitada, puesto que es tan amplia que no permite reconocer de entrada las múltiples alternativas que condicionan las movilizaciones de maneras tan disímiles, más aún en la pandemia, dada la posibilidad del trabajo virtual en ciertos sectores. En segundo lugar, fue evidente cómo la división —temporal y espacial— entre trabajo productivo y reproductivo no es tal en muchos de los casos dentro de la economía informal, dado que los lugares de trabajo son también lugares en los que se cuida a hijas/os, y en ese sentido la movilidad para estas labores es un desplazamiento que se realiza mientras se cuida para llegar a un lugar de trabajo.

Referencias

- Abramo, P. (2003). La teoría económica de la favela: cuatro notas sobre la localización residencial de los pobres y el mercado inmobiliario informal. *Ciudad y Territorio: Estudios Territoriales*, 136, 273–294.
- Alcaldía Benito Juárez. (2013). *Programa de Desarrollo Delegacional 2015 - 2018*. 63–66.
- Blaxter, L., Hughes, C., & Tight, M. (2010). *How to research* (McGraw-Hill (ed.); Fourth Edi).
- Bourdieu, P. (1997). *Capital cultural, escuela y espacio social* (Vol. 61, Issue 1).
<https://doi.org/10.2307/3541220>
- Brenner, N., & Schmid, C. (2015). Towards a new epistemology of the urban? *City*, 19(2–3), 151–182. <https://doi.org/10.1080/13604813.2015.1014712>
- Broadbuss, A., Litman, T., & Menon, G. (2009). *Transportation demand management*.
<https://doi.org/10.1061/9780784404645.ch15>
- Cicoletto, A., Casanovas, R., Fonseca, M., Ortiz, S., & Valdivia, B. (2019). *Urbanismo feminista. Por una transformación radical de los espacios de vida* (Virus Editorial (ed.)).
- Consejo de Evaluación del Desarrollo Social de la Ciudad de México. (2020). *Ciudad de México 2020. Un diagnóstico de la desigualdad socio territorial*. 1–440.
<https://www.evalua.cdmx.gob.mx/storage/app/media/DIES20/ciudad-de-mexico-2020-diagnostico.pdf>
- De Alba, F., & Lesemann, F. (2012). *Informalidad urbana e incertidumbre. ¿Cómo estudiar la informatización en los espacios urbanos?* (Issue January 2015).
- Di Tullio, A. (2021). Entre la libertad de elección y las preferencias adaptativas. Reflexiones desde la teoría feminista. *Asparkia. Investigación Feminista*, 38, 251–265.
<https://doi.org/10.6035/asparkia.2021.36.13>
- Dora, C., Hosking, J., Mudu, P., & Fletcher, E. R. (2011). Transporte Urbano y Salud. *Transporte Sostenible*, 66.
- Duran Forero, D. C. (2019). Closing the gap: linking social exclusion and accessibility with urban

- transport policies in Colombia. In *A dissertation submitted in partial fulfilment of the requirements for the MSc Urban Development Planning*. University College London.
- Escobar, A. (1995). Dinero, Desarrollo y Ecología. In *Ecología Política* (pp. 7–2).
- Flores Peña, S., & Soto Alva, E. (2010). En la informalidad ¿todos ganan? *Impacto de La Vivienda En El Desarrollo Urbano. Una Mirada a La Política Habitacional En México. Memorias Del III Congreso Nacional de Suelo Urbano.*, 467–485.
- Fosado Centeno, E. J. (2010). *Autonomía sustentable: sistema de género y conservación de la biodiversidad en el area de protección de flora y fauna yum-balam.*
- Fosado Centeno, E. J. (2019). La lógica de género en la configuración del discurso climático: un análisis del campo institucional (1994-2015). *Revista de Investigación y Divulgación Sobre Los Estudios de Género, Número 26*, 7–39.
- Hanson, S. (2010). Gender and mobility: New approaches for informing sustainability. *Gender, Place and Culture*, 17(1), 5–23. <https://doi.org/10.1080/09663690903498225>
- Heeckt, C., & Huerta Melchor, O. (2021). *Compact, connected, clean and inclusive cities in Mexico: An agenda for national housing and transport policy reform.*
- Hernández Sampieri, R., Fernández-Collado, C., & Baptista Lucio, P. (2006). *Metodología de la investigación* (McGraw-Hill (ed.); Cuarta edi).
- Hopwood, B., Mellor, M., & O'Brien, G. (2005). Sustainable development: Mapping different approaches. *Sustainable Development*, 13(1), 38–52. <https://doi.org/10.1002/sd.244>
- Instituto de Investigaciones para el Desarrollo con Equidad (EQUIDE). (2021). *Encovid-19: efectos profundos de la pobreza aumentarán a lo largo del 2021.*
<https://posgrados.iberomex.mx/investigaciones/encovid-19/>
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). (2017a). *Encuesta Origen-Destino en hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México 2017.*
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). (2017b). *Encuesta Origen-Destino en*

- Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México 2017 EOD Diseño conceptual*. 71. https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/eod/2017/doc/conceptual_eod_2017.pdf
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). (2019). *Encuesta Nacional sobre el Uso del Tiempo (ENUT) 2019*. 36.
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). (2020). *Censo de Población y Vivienda 2020*. 52.
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). (2021). *Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo*. 2–3.
- Investigaciones para el Desarrollo con Equidad (EQUIDE). (2021). *Siguiendo los Efectos de la COVID-19 en el bienestar de los niños, niñas y adolescentes durante la pandemia de COVID-19*.
- Jirón, P. (2012). Transformándome en la “Sombra.” *Revista Bifurcaciones*, 1–14.
- Jirón, P. (2017). *Planificación urbana y del transporte a partir de relaciones de interdependencia y movilidad del cuidado*. 405–432. <https://doi.org/10.18356/e4910022-es>
- Jirón, P., & Mansilla, P. (2013). Atravesando la espesura de la ciudad: Vida cotidiana y barreras de accesibilidad de los habitantes de la periferia urbana de Santiago de Chile. *Revista de Geografía Norte Grande*, 56, 53–74. <https://doi.org/10.4067/s0718-34022013000300004>
- Jittrapirom, P., Caiati, V., Feneri, A. M., Ebrahimigharehbaghi, S., Alonso-González, M. J., & Narayan, J. (2017). Mobility as a service: A critical review of definitions, assessments of schemes, and key challenges. *Urban Planning*, 2(2), 13–25. <https://doi.org/10.17645/up.v2i2.931>
- Jordová, R., & Brůhová-Foltýnová, H. (2021). Rise of a new sustainable urban mobility planning paradigm in local governance: does the sump make a difference? *Sustainability (Switzerland)*, 13(11). <https://doi.org/10.3390/su13115950>
- Litman, T. (2003). Measuring transportation: Traffic, mobility and accessibility. *ITE Journal*

(*Institute of Transportation Engineers*), 73(10), 28–32.

Litman, T. (2011). *Measuring transportation : Traffic , mobility and accessibility*. Victoria Transport Policy Institute.

Melia, S., Parkhurst, G., & Barton, H. (2011). The paradox of intensification. *Transport Policy*, 18(1), 46–52. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2010.05.007>

Mendoza-Hauchecorne, E. (2013). La movilidad urbana como modus operandi que edifica las ciudades. *Sociedad y Territorio*, XIII(42), 571–575.
<http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=11126608010>

Meyer, M. D. (1999). Demand management as an element of transportation policy: Using carrots and sticks to influence travel behavior. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 33(7–8), 575–599. [https://doi.org/10.1016/S0965-8564\(99\)00008-7](https://doi.org/10.1016/S0965-8564(99)00008-7)

ONU mujeres, & Instituto de las Mujeres de la Ciudad de México. (2018). *Encuesta sobre la violencia sexual en el transporte y otros espacios públicos en la Ciudad de México*.

ONU Mujeres, Instituto de las Mujeres de la Ciudad de México, & El Colegio de México. (2017). *Diagnóstico sobre la violencia contra las mujeres y las niñas en el transporte público de la Ciudad de México*. <https://www2.unwomen.org/-/media/field-office-mexico/documentos/publicaciones/2017/ciudades-y-espacios-p%C3%BAblicos-seguros.pdf?la=es&vs=330>

Organización Mundial de la Salud (OMS). (2021). WHO global air quality guidelines. *Coastal And Estuarine Processes*, 1–360.

Ortiz Guitart, A. (2007). Hacia una ciudad no sexista. *Territorios: Revista de Estudios Regionales y Urbanos*, 16–17, 11–28.
<http://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&db=fua&AN=31639694&lang=es&site=ehost-live>

Pereira, G. (2007). Preferencias adaptativas: un desafío para el diseño de las políticas sociales. *Isegoría*, 0(36), 143–165. <https://doi.org/10.3989/isegoria.2007.i36.63>

- Pérez López, R., & Capron, G. (2018). Movilidad cotidiana, dinámicas familiares y roles de género: análisis del uso del automóvil en una metrópoli latinoamericana. *Quid 16. Revista Del Área de Estudios Urbanos*, 0(10), 102–128.
<https://publicaciones.sociales.uba.ar/index.php/quid16/article/view/2904>
- Priya, T., & Cresswell, T. (2016). Gendered Mobilities. In *Gendered Mobilities*.
<https://doi.org/10.4324/9781315584201>
- Sabido Ramos, O. (2019). La proximidad sensible y el género en las grandes urbes: una perspectiva sensorial. *Estudios Sociológicos de El Colegio de México*, 38(112), 201–232.
<https://doi.org/10.24201/es.2020v38n112.1763>
- Sánchez-De Madariaga, I., & Zucchini, E. (2020). “Movilidad del cuidado” en Madrid: nuevos criterios para las políticas de transporte. *Ciudad y Territorio Estudios Territoriales*, 52(203), 89–102. <https://doi.org/10.37230/CyTET.2020.203.08>
- Sánchez De Madariaga, I., & Roberts, M. (2013). Fair Shared Cities. The impact of Gender Planning in Europe. In *Nuevos sistemas de comunicación e información*.
- Scott, J. W. (2011). Género: ¿Todavía una categoría útil para el análisis? 57(1), 95–101.
- Serret, E. (2011). Hacia una redefinición de las identidades de género. *GénEros*, 9(2), 71–97.
- Sheller, M., & Urry, J. (2006). *The new mobilities paradigm*. 38, 207–227.
<https://doi.org/10.1068/a37268>
- Soto, P. (2017). Diferencias de género en la movilidad urbana. Las experiencias de viaje de mujeres en el metro de la Ciudad de México. *Revista Transporte y Territorio*, 16(16), 127–146. <http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/rtt/article/view/3606>
- Soto Villagrán, P. (2014). Patriarcado y Orden Urbano: nuevas y viejas formas de dominación de género en la ciudad. *Revista Venezolana de Estudios de La Mujer*, 19(42), 199–214.
- Soto Villagrán, P. (2016). Repensar el hábitat urbano desde una perspectiva de género. Debates, agendas y desafíos. *Andamios, Revista de Investigación Social*, 13(32), 37.
<https://doi.org/10.29092/uacm.v13i32.524>

Soto Villagrán, P. (2019). *Análisis de la movilidad, accesibilidad y seguridad de las mujeres en tres Centros de Transferencia Modal (CETRAM) de la Ciudad de México.*

Soto Villagrán, P., Aguilar Esteva, A., Gutiérrez Fernández, E., & Castro Reséndiz, C. (2017). *Evaluación de impacto del programa “ Viajemos Seguras en el Transporte Público en la Ciudad de México .”*

Tzanetatos, D. (2019). *Movilidad sostenible en la ciudad neoliberal. El caso de la Zona Metropolitana del Valle de México.*

WIEGO. (2021). *La crisis del COVID-19 y la economía informal: Trabajadoras y trabajadores en empleo informal en Ciudad de México, México.*

Wright, L. (2006). Desarrollo sin automóviles. *Texto de Referencia Para Formuladores de Políticas Pùblicas En Ciudades En Desarrollo*, 182.

Zermeño Núñez, M. F., Pácido Ríos, E. C., & Soto Sánchez, E. (2009). *La violencia sexual hacia las mujeres en el Sistema de Transporte Público de la Ciudad de México.*

Anexo - Guion de entrevistas

<p>A. Encuadre</p> <p><u>Saludo y breve presentación personal y del marco general de la investigación</u> <i>Buenas tardes doña (NOMBRE), antes que nada, quiero agradecerle el tiempo para platicar sobre sus actividades y principalmente la forma de moverse por la ciudad. Mi nombre es Carolina Toro, soy estudiante de maestría de la UNAM y trabajo investigando sobre movilidad en las ciudades. Mi trabajo tiene que ver con los cambios que se han generado en la movilidad de las personas desde que estamos en pandemia, y principalmente sobre la forma en que las mujeres trabajadoras han adaptado sus actividades diarias a estas condiciones de movilidad.</i></p> <p><u>Estructura general de la entrevista</u> <i>El objetivo de esta entrevista es poder conocer un poco más de usted, de las actividades que realiza todos los días y de las estrategias que utiliza para moverse por la ciudad. La idea es platicar sobre los tipos de transporte que utiliza, cuánto tiempo toman sus recorridos, qué rutas sigue, cómo es su experiencia en cada vehículo, cómo son sus viajes (si suele moverse con niñas/os o con paquetes grandes, por ejemplo). Le estaré preguntando mucho sobre cómo han cambiado sus rutinas con la pandemia, las actividades que hace en casa y en el trabajo, cómo le ha hecho con la movilidad en este tiempo.</i> <i>Tenemos una hora de entrevista programada, pero sin problema puedo seguir conversando un rato más si se da la oportunidad. Las preguntas que traigo son para que vayamos platicando, si en algún momento recuerda algo que en una pregunta anterior se le olvidó mencionar está muy bien que podamos volver a la pregunta y complementar.</i> <i>Esta entrevista es confidencial, la información no se presentará con sus datos personales y será usada con fines académicos nada más.</i> <i>Su participación es totalmente voluntaria y no tiene ningún costo. Usted puede retirarse en cualquier momento y sin tener que explicar las razones.</i> <i>¿Tiene alguna pregunta o empezamos de una vez?</i> <u>Solicitud de permiso para grabar con el celular y para tomar notas durante el diálogo</u> <i>¿Le parece bien si grabo nuestra platica y tomo notas sobre lo que me va diciendo?</i> <i>Esta información solamente la utilizaré para mi investigación.</i></p> <p>B. Contexto del grupo doméstico <i>Empecemos entonces por saber un poco más de usted, de las personas con las que vive y su vivienda.</i></p> <p>i. Información personal</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Empecemos por usted, ¿dónde nació? ¿qué edad tiene? 2. ¿Hasta qué año tuvo la oportunidad de estudiar? 	<ol style="list-style-type: none"> 3. ¿Qué es lo que más le gusta hacer? ¿Cuáles son las actividades a las que más se ha dedicado? 4. ¿Hace cuánto que se dedica a este trabajo? ¿Cómo comenzó? ¿Esta es la actividad de la que obtiene sus mayores ingresos para sacar sus gastos? 5. ¿De cuál(es) otra(s) actividad(es) recibe ingresos? 6. ¿Cuál es el aproximado del dinero que recibe por trabajar cada mes? *Según actividades se va sumando. <p>ii. Configuración del grupo doméstico, roles e ingresos</p> <ol style="list-style-type: none"> 7. ¿Tiene pareja? ¿Qué edad tiene? ¿A qué se dedica? 8. ¿Con quién vive? ¿Qué edad(es) tiene(en) la(s) persona(s) con la(s) que vive? ¿A qué se dedica(n)? 9. ¿Alguna de las personas con las que vive tiene alguna discapacidad o enfermedad grave? 10. ¿Cuántas personas contribuyen con los gastos del hogar? ¿Cómo se dividen estos gastos? 11. ¿De su salario apoya con los gastos de alguno de sus hijos(as)? *en caso de que hijos(as) ya conforman otra unidad doméstica 12. ¿Usted apoya a cuidar a algún familiar o amigo(a)? 13. ¿Algún(a) familiar o amigo(a) apoya cuidando a alguna de las personas con las que usted vive? <p>iii. Vivienda y acceso a servicios</p> <ol style="list-style-type: none"> 14. ¿Su vivienda es propia, rentada, de algún familiar...? 15. ¿En su vivienda tienen agua, luz, internet, recogen las basuras...? 16. ¿Cuánto pagan al mes por la vivienda, incluyendo servicios? ¿Cómo se distribuyen estos gastos? 17. ¿Tiene usted o alguna de las personas con las que vive algún tipo de vehículo? Coche, moto, bicicleta, patines. ¿Cuánto le cuesta este vehículo al mes aproximadamente? <p>C. Movilidad previa al confinamiento <i>Ahora platiquemos un poco de los viajes o recorridos que hacía antes de la pandemia. Primero sobre esos recorridos que hacía para completar trámites, obligaciones, de sus familiares o de la casa, por ejemplo, salir a hacer compras o ir a un hospital a recibir algún tratamiento, etc.</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 18. ¿Quién se encargaba de ir al mercado para comprar la comida? ¿En qué tipo de vehículo lo hacía? ¿Cuánto tiempo se tardaba? ¿Qué tan lejos debía ir? 19. ¿Quién llevaba a los(as) niños(as) a la escuela? ¿En qué horario lo hacía? ¿En qué vehículo? 20. ¿Quién se encargaba de salir a pagar recibos/cuentas pendientes? ¿En qué momento lo hacía? ¿En qué vehículo?
--	--

21. Cuando alguien estaba enfermo(a), ¿quién lo(a) llevaba al médico? ¿En qué transporte?
22. ¿Qué actividades hacían para distraerse? ¿Dónde las hacían? ¿Cómo llegaban hasta esos lugares?
23. ¿Qué otros desplazamientos hacían por cosas relacionadas con su casa o sus familiares? ¿Cómo se hacían?

Ahora hablemos de los recorridos para su trabajo:

24. ¿En qué trabajaba antes de la pandemia? ¿qué días lo hacía?
25. ¿Cómo era su horario de trabajo? ¿A qué hora salía y regresaba a su casa?
26. ¿Dónde realizaba su trabajo? *Aquí, según el “tipo” de trabajo informal, puede variar el lugar cada día de la semana, durante el día o ninguna. Esto se deberá tener en cuenta para las preguntas siguientes:

Puesto fijo	Puesto móvil	Puesto variable (todos los días se desplaza a un lugar distinto)
¿Qué vehículos de transporte utilizaba?	¿Debía hacer cambio de rutas? ¿Cuántas veces?	¿A qué lugares iba durante la semana?
¿Cuánto debía caminar?	¿Cuánto se gastaba cada día?	¿Cómo hacía para planear la ruta y vehículo que iba a tomar?
¿Cuánto se gastaba cada día?		¿Qué vehículos de transporte utilizaba?
		¿Debía hacer cambio de rutas? ¿Cuántas veces?
		¿Cuánto debía caminar? ¿Cuánto se gastaba cada día?
		¿Cuál día la tenía más fácil y cuál más difícil para llegar?
		¿Cree que el hecho de que su lugar de trabajo varíe todos los días la afecta o la beneficia de alguna manera? ¿cómo?

Antes de terminar esta parte del “antes de la pandemia”, quisiera preguntarle por la rutina de esa mezcla de desplazamientos:

27. Pensando en el día que más tiempo pasaba desplazándose,
 - ¿Cómo organizaba su rutina?
 - ¿A qué hora salía de casa?
 - ¿Hacia dónde se dirigía?
 - ¿Qué vehículo tomaba? ¿Cuántas veces cambiaba?
 - ¿A qué hora llegaba a su lugar de trabajo?
 - ¿A qué hora salía de su trabajo?
 - ¿Qué actividades hacía antes de ir a su casa?
 - ¿A qué hora llegaba a su casa?
 - ¿Qué actividades hacía al llegar a su casa?

28. ¿Qué era lo que más le preocupaba en cuanto a la movilidad?

- Llegar tarde
- No alcanzar a hacer todos los pendientes
- Que el camión estuviera muy lleno
- El peso de las cosas que cargaba
- Que alguien abusara de usted en el transporte
- La rutina de hijos(as), familiares

D. Movilidad durante la jornada de sana distancia

Ahora quiero que platiquemos sobre el inicio de la pandemia y cómo fue su movilidad en el momento de la sana distancia, como en marzo del año pasado, cuando casi todo estuvo cerrado:

29. ¿Cómo se alteraron sus actividades por la pandemia? ¿las de sus familiares? ¿cambió su grupo doméstico?
30. ¿Cómo cambió su movilidad? Hubo cambios, por ejemplo, en:
 - Modos de transporte
 - Horarios de salida y llegada
 - Cantidad de desplazamientos que hizo
 - Costos de los trayectos
 - Tiempos de desplazamiento

Si trabajó

31. ¿Cómo fue seguir saliendo a trabajar durante la pandemia? ¿qué era lo más difícil?
32. ¿Cambiaron sus ingresos? ¿Cómo? ¿los de los miembros de la familia?
33. ¿Cambiaron las actividades de cuidado y el trabajo doméstico? ¿Cómo?

Si dejó de trabajar

34. ¿Recibió algún apoyo económico durante ese tiempo?
35. ¿A qué se dedicó? ¿Y las demás personas de su familia?
36. ¿Cuándo volvió a tener empleo? ¿Cómo lo consiguió?

E. Movilidad pandémica: de junio 2020 a agosto 2021

Después de ese momento de cierre total, hablemos ahora de cuando se fueron abriendo las cosas y se pudo volver a trabajar con precauciones:

37. ¿Cómo cambiaron sus rutinas de viaje?
 - Lugares de trabajo
 - Modos de transporte
 - Horarios de salida y llegada
 - Cantidad de desplazamientos que hizo
 - Costos de los trayectos
 - Tiempos de desplazamiento

38. ¿Cómo se sintió volver a desplazarse?
39. ¿Qué fue lo que más le preocupaba en cuanto a la movilidad?
- Llegar tarde
 - No alcanzar a hacer todos los pendientes
 - Que el camión estuviera muy lleno
 - El peso de las cosas que cargaba
 - Que alguien abusara de usted en el transporte
 - La rutina de hijos(as), familiares

40. ¿Sintió algún cambio respecto a:
- Comodidad en los vehículos
 - Miedo frente al virus
 - Miedo de ser violentada en el transporte
 - La seguridad de los viajes
 - El precio de los transportes

F. Movilidad actual: a partir de septiembre

41. ¿Cambió algo desde el regreso de las escuelas?
42. ¿Cuál ha sido el momento más difícil en la pandemia? Respecto a la movilidad

G. Cierre: movilidad y trabajo informal – experiencias de la ciudad

43. Respecto a su trabajo, ¿qué es lo más difícil de trabajar en el sector informal? ¿qué beneficios encuentra?
44. Pensando en la movilidad en la ciudad, ¿cuáles son las principales barreras que encuentra para moverse? La invito a que pensemos en esos momentos o lugares de la movilidad, por ejemplo, en:
- Paradas de autobús
 - Estaciones - transbordos
 - Andenes
 - Vehículos
 - Las sensaciones de viajar sola/acompañada, de día/de noche, en ciertos vehículos, hacia ciertas actividades
45. ¿Qué le hace sentir el tener que desplazarse por la ciudad? ¿qué vehículos prefiere? ¿porqué?

Antes de cerrar, ¿hay algo más que se nos haya pasado y sea importante para entender mejor cómo ha sido y cómo ha cambiado su movilidad en relación con sus actividades y rutinas? ¿Qué le pareció esta entrevista?