

# PRESENTACIÓN

## Dossier. Movilidad Urbana y Género: experiencias latinoamericanas



Paola Jirón

Instituto de la Vivienda, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Chile, Chile

Dhan Zunino Singh

CONICET/Universidad Nacional de Quilmes, Argentina

La experiencia de la movilidad no es para nada homogénea; sería un error seguir concibiendo al automovilista, peatón o pasajero como un sujeto universal. La edad, nivel socioeconómico o género pueden develar diferencias estructurales (respecto a la accesibilidad, por ejemplo) pero también se develan en la experiencia misma de la movilidad (en el modo en que se vive, percibe y desarrolla dicha práctica). Observar la movilidad desde una perspectiva de género no sólo revela que la movilidad es una práctica social (Urry, 2007) sino también una relación social y que, por lo tanto, es política en tanto expresa, permite, produce o contesta relaciones de poder (Cresswell, 2010). En este sentido, la movilidad no es meramente un reflejo de estructuras sociales, es decir, que solamente las reproduce sino que es productora de esas diferencias. Asimismo, Cresswell y Uteng (2008) explican que comprender las formas en que la movilidad y el género se intersectan es sin duda complejo dado que ambos conceptos están repletos de significado, poder y comprensiones en disputa. Los mismos autores explican que es necesario entender la movilidad tanto desde el movimiento físico, como los significados de estos movimientos, las experiencias que devienen de esas prácticas y el potencial para llevar a cabo esos movimientos, estos últimos generalmente tienen implicancias de género (Cresswell y Uteng, 2008).

Históricamente los hombres han dominado las historias y estudios de transporte y viaje así como su planificación y gestión (Walsh, 2009; Schmucki, 2002). Sin embargo, ha habido un aumento gradual en la participación de las mujeres no sólo en el transporte y el viaje como consumidoras, sino también como trabajadoras de transporte y como investigadoras en el campo. Adicionalmente, en los últimos años, la investigación sobre género y movilidad se ha ido enriqueciendo como un campo interdisciplinario, el cual según Kronlid (2008) incluye temas tan variados como transporte y planificación, teoría cultural, filosofía feminista, teoría del desarrollo y teoría postcolonial. Sin embargo, tal como declara Sheller (2008), las creencias patriarcales sobre la adecuada movilidad espacial de las mujeres fuera del hogar, continúa influyendo la investigación y planificación en el campo de la movilidad y el transporte.

En cuanto a movilidad urbana, desde la década de 1960 se pueden registrar en los EEUU, impulsado por investigadoras feministas, estudios sistemáticos sobre la experiencia de

las mujeres en la movilidad; especialmente en encuestas sobre transporte público y uso del tiempo (Law, 1999). Esta perspectiva de género, que se interesaba por el modo de las mujeres de moverse por la ciudad, puso en evidencia prácticas y experiencias diferenciales respecto a los varones tanto en los patrones de movilidad así como en las percepciones sobre el espacio y las estrategias de uso del mismo. En la última década, y con la proliferación de los estudios de la movilidad, algunas autoras han sugerido que los estudios de género deben poner énfasis en las relaciones entre varones y mujeres, niñas y niños, y no sólo focalizarse en la historia de mujeres y transporte. O, mejor dicho, que las experiencias de movilidad de las mujeres deberían poner sobre relieve las estructuras que hacen posible que esa experiencia sea diferente a la de los varones, pero al mismo tiempo interrelacionadas con las movilidades de distintas personas (Law 1999, Walsh 2009). A partir de la revisión de la literatura en torno a los estudios de movilidad y género de las últimas décadas, Hanson (2010) identifica dos corrientes presentes en las investigaciones: la primera busca responder cómo el género da forma a la movilidad, focalizándose en cómo las diferencias de género crean, refuerzan o cambian patrones de movilidad cotidiana. La segunda se focaliza en comprender de qué manera la movilidad da forma al género, preocupándose principalmente sobre cómo el proceso de movilidad/inmovilidad permite visibilizar las relaciones de poder cambiantes insertas en las relaciones de género.

Junto a esta mirada relacional, Joe Stanley (2013), quien ha estudiado las relaciones sexuales entre hombres en la historia marítima, sugiere un tercer paso en el estudio de las movilidades y el género que incluya la relación entre sexualidad y transporte, considerando a los sujetos de la movilidad como sujetos sexuados.

En este contexto internacional, el presente dossier busca dar cuenta de producciones académicas que hayan puesto en relación la movilidad y el género en ciudades latinoamericanas, ya sea focalizándose en las experiencias de las mujeres o en las relaciones de género que (re)producen diferentes prácticas de movilidad.

Revisando la literatura, se observa que el modo en que movilidad y género se afectan mutuamente requiere aún de un desarrollo sistemático en América Latina, a pesar de los diferentes trabajos que han ido abriendo camino al respecto y los incluidos en este dossier. En general, se puede sintetizar que los principales temas de investigación en la Región respecto a género y movilidad urbana se relacionan con: violencia de género y movilidad, incluido el acoso y abuso sexual en medios de transporte público; uso diferenciado del espacio público -en particular en el uso de transporte público- y el caminar o el uso del automóvil; y uso del tiempo e interdependencia.

Específicamente, el estudio de las mujeres en las ciudades latinoamericanas -desde una perspectiva que cruza geografía y género- ha desarrollado varios estudios cuantitativos y cualitativos sobre la experiencia de las mujeres en el espacio público y privado, marcando cómo la diferencia de género encarna en desigualdad espacial, violencia, dependencia e incluso inmovilidad. Por otro lado, desde los estudios de la movilidad también se han producido avances en Latinoamérica como los trabajos de Lazo y Contreras (2009) que abordan la movilidad cotidiana urbana específica de mujeres, combinando el uso de información cuantitativa (encuesta de origen destino) con información cualitativa (relatos en base a entrevistas con mujeres). Jirón (2007) observa experiencias de movilidad apuntando a develar en ellas diferencias de género que muchas veces son invisibles en el análisis estático del espacio urbano. Gutiérrez (2009), por ejemplo, pone énfasis en la práctica de movilidad en tanto reveladora de desigualdades de género, considerando los elementos de contexto implicados a partir de las distintas dimensiones que identifica. Por otra parte, Jirón y Cortés (2011) sostienen que la movilidad no debe estudiarse desde una perspectiva individual, ya que las decisiones de movilidad son interdependientes, según ciclo de vida, edad, conformación familiar, entre otros.

Finalmente, Soto (2013) observa las experiencias de mujeres en transporte público en la Ciudad de México haciendo énfasis no sólo en la violencia de género, sino en experiencias y estrategias de uso del espacio.

Como señala Hanson, es necesario seguir trabajando para comprender cómo es esa mutua afectación entre movilidad y género y no ver, por un lado, cómo el género afecta la movilidad y, por otro, cómo la movilidad afecta la relación de género. Para esto último, cabe señalar la diferencia entre la movilidad como objeto de estudio y la movilidad como enfoque teórico/metodológico. Como objeto de estudio puede otorgar avances importantes en términos interdisciplinarios a los estudios de transporte o a la planificación urbana, o estudios de infraestructuras, especialmente en cuanto a las metodologías que definen sus intervenciones. En cuanto a la movilidad como enfoque, ésta puede develar aspectos de la vida cotidiana, aspectos del habitar cotidiano que muchas veces son invisibles. Observar los fenómenos urbanos desde una mirada de movilidad permite detallar la complejidad de la relación entre movilidad residencial y migraciones, interdependencia y cuidado, alimentación y salud, conflictos de la inserción laboral de las mujeres y sus responsabilidades de cuidado, el uso complementario de las tecnologías para coordinar la vida cotidiana en la ciudad, entre muchos otros. Además, la movilidad como enfoque utilizando una mirada de género, tiene la posibilidad de develar complejidades en el territorio que muchas veces son difíciles de observar desde miradas más tradicionales.

Por otro lado, una de las miradas que comienza a generar interesantes resultados en la intersección entre movilidad y género es aquella que hace foco en las diversas identidades de género y no sólo en las mujeres –que es lo predominante a la hora de estudiar género y ciudad; en el mejor de los casos, existe una mirada relacional pero que mira sólo el binomio varón-mujer. Asimismo, indagar no sólo sobre género sino sobre la sexualidad y la movilidad implica también considerar a los sujetos (conductores, pasajeros, peatones) como cuerpos poniendo en práctica su sexualidad también en las experiencias cotidianas de movilidad urbana. Esta sexualidad tiende a ser diferenciadas entre hombre y mujeres pero también entre mujeres y entre hombres, y en esta mirada, la corporalidad y las nuevas miradas de género que van hacia una mejor comprensión de la diversidad pueden iluminar experiencias contemporáneas y pasadas de la movilidad. Algunas exploraciones al respecto pueden verse en México, por ejemplo, relacionadas con la incorporación del vagón exclusivo para mujeres en el metro por un lado, pero prácticas de goce sexual llevadas en los vagones mixtos.<sup>1</sup> Pese a lo útil o relevante que puede ser contar con este tipo de intervenciones (vagón para mujeres), aun queda pendiente analizar los problemas que enfrentan hombres en el mismo sistema de metro, jóvenes o minorías sexuales.

El siguiente dossier se compone de estudios de diferentes países latinoamericanos (México, Chile, Brasil, Colombia y Argentina) que examinan diversas prácticas y experiencias de movilidad en la ciudad teniendo en común una perspectiva de género, mayormente centrado en las experiencias de mujeres aunque observando la interrelación con el género masculino, especialmente a través de las relaciones familiares pero también a través del acoso en el espacio público.

No ha habido prioridad en este dossier sobre un tipo de práctica de movilidad en particular, pero tres artículos se focalizan en el uso de la bicicleta en el contexto de la promoción que ha tenido el ciclismo urbano (a través de ciclovías, sistema público de bicicletas y programas culturales) como movilidad sustentable en ciudades como Bogotá, Ciudad de México y San Pablo. La bicicleta, por su historia, evoca la libertad y autonomía que el vehículo ofrece y esto repercute en el modo de experimentar la ciudad y acceder a nuevas experiencias de movilidad. De modo estadístico, el trabajo de Leticia Lindergberg et al. sobre San Pablo pone en evidencia el efecto positivo de la

1. Nos referimos a los "arrimones" consentidos que se organizan mediante las redes sociales, donde se arreglan encuentros casuales en los vagones del metro donde las personas se tocan o frotan durante el viaje como si fuera de modo casual.

infraestructura ciclista en el crecimiento del uso tanto para varones como para mujeres, pero señalan que aún existen mayores dificultades para que las mujeres accedan plenamente a la ciudad a través del ciclismo urbano. Las autoras observan en su investigación cómo las estructuras de género (por ejemplo, las mujeres como responsables principales de los hijos y, por lo tanto, encargadas de llevar a otros como parte de su práctica cotidiana) entran en fricción con la supuesta libertad que ofrece la bicicleta. Del mismo modo, pero desde una aproximación cualitativa, Soledad Díaz Vázquez, detecta para el caso mexicano una serie de barreras (de tipo físico espaciales, temporales, tecnológicas o referente a la habilidad para andar) entre las cuales las socio-culturales y organizacionales expresan relaciones de género que persisten y modelan la práctica, a pesar de que las mujeres ciclistas han comenzado a implementar estrategias para llevar a cabo su movilidad.

Sin poner énfasis en la movilidad cotidiana sino en el paseo exploratorio, Mónica Sánchez Bernal y Laura Triana Gallego, nos traen la experiencia en Bogotá de un programa cultural sobre patrimonio urbano, mujeres y memoria que se lleva a cabo a través del uso de la bicicleta en la ciudad. De este modo se pone de relieve cómo la movilidad es una relación entre práctica y significado a través de acciones afirmativas (políticas públicas) que promueven la apropiación de un espacio urbano hostil para las mujeres. Patrimonio y memoria permiten la reflexión sobre el habitar -uso y derecho de la ciudad- pero en movimiento, cualificando el espacio urbano.

Estas investigaciones nos permiten comenzar a conocer un fenómeno reciente en la movilidad urbana latinoamericana, como es el revival del ciclismo urbano, pero queda aún pendiente conocer qué sucede con los varones ciclistas, especialmente respecto a la masculinidad –tan asociada a veces al consumo del automóvil.

Observando las políticas para combatir la violencia de género en el transporte público y generar mayor acceso de las mujeres al espacio público, Paula Soto evalúa el Programa llamado Tren Rosa en el Metro de la Ciudad de México. Explorando la experiencia de movilidad de las mujeres como una “práctica encarnada” en la cual el cuerpo toma relevancia analítica, el trabajo nos permite conocer cómo operan las relaciones de poder a través de la violencia de género y qué acciones institucionales buscan responder al mismo. Nos permite, además, conocer el resultado de una medida que suele ser polémica como la segregación por género en diferentes coches del metro para evitar el contacto físico entre varones y mujeres.

Con diferentes estudios de casos de tipo cualitativo, el artículo de Victoria Pereyra sobre (in)movilidad en torno al espacio carcelario, el de Andrea Gutiérrez y Lucía Reyes sobre movilidad de mujeres en el “conurbano precario”, y el trabajo de Mariana Chávez et al., sobre interdependencias múltiples, dan cuenta de experiencias de movilidad y relaciones de género en el Área Metropolitana de Buenos Aires. Más allá de identificar desigualdades de género que terminan pesando sobre la movilidad de las mujeres, éstos trabajos hacen énfasis en la importancia de comprender la movilidad femenina en relación con las masculinas o a comprender las movilidades en general como interdependientes.

El caso mostrado por Gutiérrez y Reyes refleja la movilidad cotidiana de mujeres en un contexto de ciudad compacta pero desigual en su oferta de servicios y el modo en que las prácticas de movilidad de las mujeres, por los roles de género que cumplen, terminan reproduciendo las desiguales; en este sentido, las desigualdades de género y espaciales se refuerzan mutuamente en las experiencias de movilidad cotidiana. El trabajo de Chávez et. al. nos da un panorama sofisticado (al mirar no sólo relaciones de género sino ciclo de vida, trabajo, transporte) de cómo funcionan las interdependencias (los arreglos) al momento en que los sujetos se mueven. De

este modo invitan a repensar las inmovilidades asociadas al trabajo doméstico y la relación entre lo público y lo privado. Finalmente, Pereyra toma un caso atípico en los estudios de la movilidad, como lo es la prisión, para poner sobre relieve las relaciones que el espacio carcelario pone en juego al inmovilizar a sujetos masculinos: a saber, la inmovilidad de los varones moviliza a las mujeres que deben viajar cotidianamente a las cárceles para (continuar) un trabajo de cuidado del otro. Por su localización periurbana, las cárceles de hombres movilizan a centenares de mujeres cada semana desde diferentes puntos de la ciudad. Las mujeres que viajan dejan de ser anónimas pasajeras para convertirse en “familiares” de presos. Dado los transportes y rutas que transitan, se vuelven visibles como tales. Y en el acceso al espacio carcelario son vistas como “movilidades sospechosas” por el peligro de traficar algo. Aquí el estudio pone también sobre relieve la importancia de la movilidad de las cosas, que se mueven con los sujetos.

Los trabajos que aquí se presentan dan un buen inicio a diversas discusiones que resultan imprescindibles en los estudios vinculados al territorio y la movilidad en América Latina. El dossier nos permite, además, ver estos estudios en conjunto mostrando el interés los temas posibles para indagar movilidad y género pero también los diversos enfoques y estrategias metodológicas. Quedan pendiente desafíos que solo comienzan a surgir en las investigaciones actuales. Uno de estos desafíos se refiere al uso del tiempo y el cuidado como componente fundamental de las relaciones sociales en la actualidad. A partir de la movilidad, se manifiesta un abandono por parte del estado del cuidado no solo de niños sino de enfermos, adultos mayores, entre otros, situación compleja que se ve claramente develada a partir de una mirada de género y movilidad. Aquí la mercantilización del cuidado resulta cada vez más abordable para sectores de altos ingresos, así como un sobreuso de las redes sociales y familiares para enfrentar esta situación, con altos costos en ambos casos para planificar, coordinar y ejecutar el cuidado de terceros. Otro aspecto que resulta imprescindible abordar en nuestra región son los fenómenos más actuales relacionados con la diversidad en el territorio, la cual no sólo incorpora miradas de las diversas sexualidades, sino cruces entre género, discapacidad, etnia y movilidad, especialmente desde un pensamiento postcolonial; por otra parte, la relación entre género, migraciones y movilidad resulta también urgente en la actualidad para abordar esta diversidad. Reconociendo las formas multiescalares en que se habitan los territorios en la actualidad, resulta vital observar habitares que van desde lo íntimo de la vivienda a escalas internacionales mediadas por la tecnología donde los territorios son habitados simultáneamente en distintas escalas. Las relaciones de género atraviesan territorios y se ven complejizadas cuando éstas se observan desde la movilidad cotidiana de las personas. Finalmente, la infraestructura urbana para la movilidad muchas veces se ve como rígida y fija en el espacio, sin embargo, al observarla desde la experiencia diferenciada, se puede develar que éstas son “móviles”<sup>2</sup> -no sólo porque son un proceso socio-tecnológico que necesita reparación y mantenimiento (Graham y Thrift, 2007) sino porque las relaciones que se establecen entre lo material y social son moldeadas y subvertidas por las necesidades específicas y diferenciadas de hombres y mujeres en la ciudad.

2. Ver el concepto de “infrastructuring” de Gabrielle Schabacher (2013)

Otro aspecto importante de indagación que no ha sido tratado, y muchas veces se da por sentado, es la relación de la movilidad urbana con las masculinidades: no sólo sería importante indagar qué efectos tiene para la masculinidad el uso de la bicicleta, como se ha señalado, sino el modo en que los varones practican la movilidad cotidiana dado que siempre se parte del supuesto de que el espacio público es hegemónicamente masculino, pero es necesario observar cómo opera esa hegemonía, así como, qué alternativas existen a las formas dominantes (si es que nuevas masculinidades están emergiendo, por ejemplo). También, cómo la identidad masculina del automovilista muchas veces se ve transformada cuando las mujeres toman el control del automóvil.

Asimismo, donde puede suponerse que las mujeres ganan en independencia, el “saber manejar” puede resultar esclavizante dado que sus experiencias cotidianas pueden estar mayormente pautadas para facilitar la movilidad de los demás (llevar a otros).

Estas observaciones sólo buscan estimular las futuras propuestas de investigación antes que plantear una agenda estricta sobre lo que se debe hacer para analizar movilidad y género. Esperamos que los trabajos aquí presentados y la discusión abierta por este dossier estimulen futuras investigaciones y/o aglutine a quienes ya están trabajando en estos temas para expandir la perspectiva de género y sus ricas implicancias en el amplio campo de la movilidad en nuestra Región.

## Bibliografía

- » CRESSWELL, Tim (2010) Towards a politics of mobility. *Environment and Planning D: Society and Space* vol. 28, pp. 17-31.
- » GRAHAM, Stephen y THRIFT, Nigel (2007) Out of order: understanding repair and maintenance, *Theory, Culture & Society* vol. 24 nro. 3, pp. 1-25.
- » GUTIÉRREZ, Andrea (2009) Movilidad y Acceso: Embarazo y Salud Pública en la Periferia de Buenos Aires, XV CLATPU. Buenos Aires, Argentina.
- » HANSON, Susan (2010) Gender and mobility: new approaches for informing sustainability. En: *Gender, Place & Culture: A Journal of Feminist Geography* vol. 17 nro. 1, pp. 5-23.
- » JIRON, Paola (2007) Implicancias de género en las experiencias de movilidad cotidiana urbana en Santiago de Chile. *Revista Venezolana de Estudios de la Mujer* vol.12 nro.29, pp. 173-198.
- » JIRÓN, Paola y CORTÉS, Susana (2011) Mobile relations, mobile shadows. Understanding contemporary urban daily living through shadowing techniques, *International Workshop: The Everyday Life of Multi-Local Families. Concepts, Methods and the Example of Post-Separation Families*. Munich, Alemania.
- » KRONLID, David (2008) Mobility and as Capabiilty. En: Uteng, T. P. y Cresswell, T. (Eds) *Gendered Mobilities*. Aldershot, Hampshire: Ashgate.
- » LAW, Robin (1999) Beyond Women and transport: Towards New Geographies of Gender and Daily Mobility. *Progress in Human Geography* vol. 23, pp. 567-588.
- » LAZO, Alejandra y CONTRERAS, Yasna (2009) Aproximación exploratoria al estudio de la movilidad cotidiana de las mujeres. El caso de La Pintana. Santiago de Chile, *Encuentro de Geógrafos de América Latina*. Montevideo, Uruguay.
- » SCHABACHER, Gabriele (2013) Mobilizing transport: media, actor-worlds and infrastructure, *Transfers* vol. 3 nro. 1, pp. 75-95.
- » SCHMUCKI, Barbara (2002) On the trams: Women, men and urban public transport in Germany. *The Journal of Transport History* vol. 23 no. 1, pp. 60-72.
- » SELLER, Mimi (2008) *Gendered mobilities*. En: Uteng, T. P. y Cresswell, T. (Eds) *Gendered Mobilities*. Aldershot, Hampshire: Ashgate.
- » SOTO, Paula (2013) Repensar las practicas espaciales: ruptura y continuidades en la experiencia cotidiana de mujeres urbanas de la Ciudad de México. *Revista Latinoamericana de Geografía y Género* vol. 4 nro. 2, pp. 2-12.
- » STANLEY, Joe (2013) On Buffer-kissers, Bus Station Skanks and Mile-high Clubs: Sexualities and Transport. *Mobility in History* vol. 4, pp. 29-49.
- » URRY, John (2007) *Mobilities*. Cambridge: Polity Press.
- » UTENG, Tanu Priyay y CRESSWELL, Tim (2008) *Gendered Mobilities*. England: Ashgate.
- » WALSH, Margaret (2002) Gendering transport history. Retrospect and prospect. *Journal of Transport History* vol. 23 no.1, pp. 1-8.
- » WALSH, Margaret (2009) Gender and Travel: Mobilizing New Perspectives on the Past. En: LETHERBY, G. REYNOLDS, G. (Eds) *Gendered Journeys, Mobiles Emotions*. Farnham: Ashgate.

**Paola Jiron** / paolajiron@uchilefau.cl

Profesora Asociada y Directora, Instituto de la Vivienda, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Chile. PhD en Planificación Urbana y Regional, London School of Economics and Political Science. Temas de investigación: movilidad cotidiana, calidad de vida urbana, habitabilidad, implicancias de género en la ciudad.

**Dhan Zunino Singh** / dhasebastian@gmail.com

Sociólogo (UBA), Magister en Sociología de la Cultura (UNSAM) y Doctor en Historia (Universidad de Londres). Investigador Asistente CONICET, Universidad Nacional de Quilmes. Docente de posgrado en la Maestría de Planificación de la Movilidad Urbana (Fac. de Ingeniería-FADU, UBA y Universidad Tecnológica de Berlín). Editor asociado del Journal of Transport History. Ha escrito docenas de artículos en revistas científicas (nacionales e internacionales) así como capítulos de libros especializados en historia urbana y de la movilidad.