

La movilidad cotidiana en ciudades argentinas

Un análisis comparado con enfoque de género

29

Andrea Inés Gutiérrez

CONICET-FFyL-UBA/ IIGEO. Prog de Transporte y Territorio.
angut2@gmail.com

Laboratorio

Leda Paula Mariel Pereyra

FFyL-UBA/ IIGEO. Prog de Transporte y Territorio
ledapereyra@hotmail.com

Resumen

Argentina tiene escasa tradición en la realización de encuestas de movilidad domiciliaria. Sin embargo, entre 2008 y 2013 se efectuaron de manera oficial en 10 áreas metropolitanas del país, generándose bases de datos estadísticos sobre transporte y movilidad de acceso público que, llamativamente, aún permanecen subutilizadas tanto por los estudios técnicos como académicos. En este marco, el trabajo realiza un análisis comparado y con enfoque de género de las encuestas disponibles, con el objetivo de aportar evidencia a escala nacional sobre la movilidad cotidiana de las mujeres, y por su intermedio, sobre la persistencia de desigualdades no obstante su creciente inserción en el mercado de trabajo. El cotejo busca asimismo aportar a una reflexión sobre las generalidades y las singularidades que hacen a identificar un patrón de género en las ciudades de la globalización, en tanto contexto histórico y territorial de los cambios sociales, culturales y tecnológicos de la humanidad, en curso.

Palabras claves: Movilidad Cotidiana – Género – Aglomerados urbanos – Encuestas

Summary

Argentina does not have a long tradition in performing household mobility surveys. However, between 2008 and 2013, they were officially carried out in 10 metropolitan areas of the country, creating transport and mobility quantitative databases which counts with public access but remain underused by both technical and academic studies. Considering this, this paper will present a comparative and gender-sensitive analysis of the available surveys, with the aim of providing federal-level evidence on the daily mobility of women, and through it, on the persistence of inequalities despite the progressive insertion of women in the labor market. The comparison also seeks to contribute to a reflection on the generalities and singularities that lead to the identification of a gender pattern in the cities of globalization, as a historical and territorial context of the social, cultural and technological changes of humanity, still in progress.

Keywords: Daily Mobility – Gender – Urban Agglomerates – Surveys

Recibido: 30 de abril de 2019

Aprobado: 9 de septiembre de 2019

Movilidad y género: rastreando el devenir de la cuestión

Cómo son los desplazamientos cotidianos de las mujeres en las ciudades, cómo son sus experiencias y significados de viaje y del uso del espacio público, son preguntas presentes en el panorama actual de los estudios urbanos y de movilidad así como de la agenda de políticas. Un panorama que busca visibilizar roles de género a través de la accesibilidad y del acceso (Gutiérrez, 2012) a las oportunidades para concretar los derechos ciudadanos de mujeres y varones.

La pregunta sobre la movilidad cotidiana de las mujeres no es novedosa a nivel internacional, pero en los últimos años fue recuperada y enriquecida de manera interdisciplinar, vitalizándose la integración del enfoque de género en el estudio de patrones de movilidad (Jirón et al, 2017). Si bien aún no hay consenso sobre la constitución de un campo de investigación específico, uniforme o claramente delimitado (Brengaard et al, 2007; Hanson, 2010) se evidencia un interés que ha tomado relevancia a nivel global, y también en América Latina. Aunque son pocos los trabajos latinoamericanos en fase de diagnóstico, es visible una fase exploratoria con profundidad en la indagación, así como la incipiente emergencia de la movilidad de las mujeres como una

cuestión en la agenda de las políticas públicas de la región (Jirón, 2017; Gutiérrez, 2015; Banco Mundial, 2014, entre otros).

Esta recuperación actual del interés sobre la movilidad cotidiana de las mujeres habilita a repensar los vínculos que unen conceptualmente a la movilidad cotidiana y el género. Dicha vinculación comenzó a estudiarse en los años 60 y 70 del siglo XX, e inicialmente en los países del norte global, recuperando en parte la crítica feminista a la neutralidad de los estudios de transporte con respecto a las implicancias de género en la movilidad de mujeres y varones (Breengaard et al, 2007, Sheller, 2017). Hanson (2010) clasifica dos líneas principales de trabajo: una aborda cómo la movilidad cotidiana influye sobre el género, y otra aborda cómo el género influye sobre la movilidad. La primera hace foco en el género, y enfatiza dimensiones como el poder, la agencia, la identidad, la subjetividad, dando relativamente menor atención a la movilidad. La segunda hace foco en la movilidad, ocupándose de describirla y medirla con atención en la dimensión transporte, mediante variables tales como las distancias y tiempos de viaje, los modos de transporte utilizados, los motivos del desplazamiento y los viajes multipropósito.

Esta vinculación originaria entre movilidad cotidiana y género tiene eco en la planificación del transporte de la época, en coincidencia con la importancia dada conceptualmente por los estudios urbanos a la producción y reproducción del espacio (Lefebvre, 1974) y la estructura urbana (Castells, 1974). Los estudios pioneros reconocen la “interacción con” y la “importancia de” la estructura social como condicionantes históricos de los procesos que dan forma a las ciudades. En esta línea aportaron evidencia sobre las necesidades y usos diferenciados de varones y mujeres (Rosenbloom, 1978; Giuliano, 1979 en Breengaard et al, 2007), enfocando en la movilidad por motivos laborales y distinguiendo el trabajo en ocupaciones remuneradas (producción) y aquel dedicado a las tareas de reproducción de la unidad familiar, como parte de un análisis predominantemente económico y sustentado en el rol potencialmente emancipador de la movilidad por motivos laborales (Hanson, 1980). Este rol era analizado en función del contexto familiar y del estado civil (solteras, casadas) en especial, identificando las relaciones sociales de género dadas al interior de los hogares y en el lugar de trabajo, como claves explicativas de la posición subordinada de las mujeres.

El énfasis dado a la dimensión económica como predominante (o determinante) de la subordinación de las mujeres, fue progresivamente puesto en cuestión desde distintas perspectivas, entre ellas, desde la Geografía del Género (Karsten et al, 1992), destacando principalmente el riesgo de un enfoque unidimensional de análisis. Pero recién hacia principios del siglo XXI se hace visible esta mencionada recuperación del interés por estudiar la vinculación entre movilidad y género, con una incipiente pero progresiva exploración sobre la

participación de otros factores -sociodemográficos, socioculturales, urbanísticos, espacio - temporales, entre ellos- en la comprensión de la movilidad de las mujeres (Law, 1999; Díaz Muñoz, 2002, Hernández, 2018, entre otros). No obstante, el rol de la mujer como trabajadora y su inserción en el mercado laboral, fue y sigue siendo un eje atenta y mundialmente estudiado en cuanto al género. Por esta razón se lo revisa seguidamente en particular, apuntando a su vez a una puesta en contexto del análisis subsecuente del patrón de movilidad emergente de las encuestas nacionales de movilidad.

Las mujeres como trabajadoras, dentro y fuera del hogar

El análisis histórico del rol de las mujeres como trabajadoras hecho por Silvia Federici (2015), rastrea la importancia que la gestación de una nueva división sexual del trabajo -entendida como relación de poder- tuvo en el desarrollo del capitalismo. División que no solo diferenció las tareas de mujeres y hombres, su relación con el capital y con otros sectores de la clase trabajadora, sino también sus vidas y sus experiencias.

En esta línea, Joan Scott (1993) sostiene que la inserción de la mujer en el mercado laboral no es un resultado específico de la revolución industrial, pero sí que a partir de entonces se problematiza su participación en el empleo asalariado. La autora remarca cómo el proceso discursivo iniciado en el siglo XIX aporta y da forma a la división sexual del trabajo a través de la legitimización de las diferencias biológicas y funcionales entre varones y mujeres. Con la institucionalización de la “ideología de la domesticidad”, la división sexual del trabajo se constituyó en un eje organizador de la sociedad, contraponiendo de manera enfática la producción en el ámbito público asociada a los varones, y la reproducción en el ámbito doméstico asociada a las mujeres.

Es desde el feminismo que se comienza a cuestionar la artificialidad de esta división de roles entre mujeres y varones, visibilizando cómo aquellas tareas asociadas al cuidado, bienestar y supervivencia de los miembros del hogar también son un trabajo (Federici, 2013) (y un derecho) (Pautassi, 2017), reconocido como la base del propio trabajo “productivo” (remunerado) aun cuando no genera ingresos económicos de manera directa.

D’Alessandro (2017) sostiene que el arreglo económico al interior de las familias -que identifica a las mujeres con el hogar, el cuidado y lo privado- operó sin mayores cuestionamientos hasta mediados del siglo XX, momento a partir del cual las mujeres aceleraron su participación en el mundo “productivo”.

El proceso es analizado para América Latina por un trabajo de Ruth Sautu realizado en 1980, el cual compara la situación en Argentina, Paraguay, Bolivia, y verifica la participación incremental de las mujeres en mercado laboral hacia fines de la II Guerra Mundial y durante los años 50 y 60 del siglo XX. Asumiendo esta

situación como emancipadora, la autora indaga en los factores que influyen en la búsqueda activa de las mujeres por incorporarse al mercado laboral, y destaca especialmente el rol jugado por el nivel educativo, a la vez que señala la importancia de la composición familiar, en particular la presencia de un compañero varón en el hogar y la cantidad de hijos.

Lo dicho deja entrever la relevancia de considerar la inserción laboral de las mujeres a la hora de analizar la movilidad cotidiana actual, tanto en el mercado de trabajo como dentro del hogar, de manera relativamente independiente y en mutua interacción. A continuación se ofrece un panorama nacional al respecto, conforme al análisis de estadísticas oficiales.

LA SITUACIÓN EN ARGENTINA

La situación actual en Argentina revela observaciones interesantes sobre la inserción laboral, la calificación educativa, y la emancipación de los roles de género.

Según la Encuesta Permanente de Hogares (EPH) del Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INDEC) realizada en 31 aglomerados urbanos, la tasa de actividad¹ de la población durante el IV trimestre de 2018 fue del 58,4%. Es decir que 6 de cada 10 personas mayores de 14 años (mujeres y varones) están insertas en el mercado de trabajo o busca activamente empleo. Pero entre los varones la tasa de actividad es del 69,5%, mientras que entre las mujeres alcanza el 48,6%. No obstante, la participación las mujeres argentinas en el mercado de trabajo se incrementó alrededor de 10 puntos en los últimos 25 años, manteniéndose relativamente estable entre los varones: en 1990 las tasas de actividad eran del 36,8% y 72,6% para mujeres y varones, respectivamente.

La creciente pero menor tasa de actividad de las mujeres tiene correlato en la tasa de empleo² para el total de los 31 aglomerados urbanos: alcanza el 43,6% entre las mujeres, mientras es del 63,8% entre los varones. En contraste, la tasa de desempleo es mayor entre las mujeres que entre los varones (10,2% y 8,2% respectivamente) (Tabla 1). Se observa asimismo que en los aglomerados urbanos de menor tamaño (hasta 500.000 habitantes) la tasa de actividad de las mujeres es del 44%, mientras que en los de más de 500.000 habitantes asciende hasta un 49,7%. Se recoge de este modo que las mujeres mayores de 14 años buscan insertarse en el mercado de trabajo en menor proporción que los varones. Que cuando lo hacen, experimentan mayores niveles de desocupación. Y que son más proclives a buscar

1 Tasa de actividad: calculada como porcentaje entre la población económicamente activa y la población total de referencia (de 14 años y más). https://www.indec.gob.ar/uploads/informesdeprensa/mercado_trabajo_eph_4trim18.pdf

2 Tasa de empleo: calculada como porcentaje entre la población ocupada y la población total de referencia (de 14 años y más). https://www.indec.gob.ar/uploads/informesdeprensa/mercado_trabajo_eph_4trim18.pdf

unirse al mercado de trabajo en ciudades de mayor tamaño.

Tabla 1. Trabajo remunerado y no remunerado según sexo y aglomerado urbano (en %)

Aglomerado (*)	Participación de las mujeres en el mercado de trabajo (**)			Participación en el trabajo doméstico no remunerado de quienes están ocupados/as en el mercado de trabajo (***)	
	Tasa de actividad	Tasa de empleo	Tasa de desocupación	Mujeres	Varones
Gran Rosario	47,8	40,1	16	89,2	54,7
Gran Córdoba	51,8	43	11,2	89,5	54,4
Ciudad Autónoma de Buenos Aires	55,6	51,9	8	87,4	62,4
Partidos del Gran Buenos Aires	48,4	42,2	12,7	85	55,9
Gran Mendoza	47,9	44,3	7,4	90,8	68
Posadas	48,8	47,6	2,6	93,8	71,9
Gran Tucumán-Tafí Viejo	47,7	43,1	9,5	95,5	63,4
Salta	53,2	47,7	10,3	84	52,8
Neuquén-Plottier	45,5	43,4	4,5	96,4	60,5
Cipolletti	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d
Gran Paraná	41,5	39	6,1	93,4	73,1
Gran Santa Fe	42,1	40,8	2,9	98,2	57,1
Corrientes	43,6	40,7	6,7	87,5	66
Gran Resistencia	36	35,4	1,4	89,1	64,9

Nota: s/d: sin datos disponibles

(*) Denominación según la EPH. Las áreas geográficas de los aglomerados urbanos de la EPH-INDEC coinciden de manera general con las áreas de estudio de las EMD. Fuente: INDEC - Encuesta sobre Trabajo No Remunerado y Uso del Tiempo, 2013 (**), e INDEC, EPH 4ºtrim 2018 (***).

Las mujeres participan en el mercado de trabajo principalmente en actividades vinculadas con los servicios, concentrándose allí el 73% de las asalariadas. Entre los servicios se incluyen ocupaciones vinculadas con la docencia, la salud y el servicio doméstico, expresando la vigencia de la división sexual del trabajo (Vozzi et al, 2017). A la par, la escasa presencia de mujeres en cargos y puestos jerárquicos -incluso a igual o mejor formación profesional que los varones- contrasta con el hecho de que son mujeres el 54% de la población argentina mayor de 20 años que finalizó el nivel universitario (INDEC, 2010). Esto constata la vigencia del “techo de cristal” que experimentan las asalariadas, que asimismo se refuerza con una mayor precariedad en la relación laboral entre las mujeres

Como también se observa en la Tabla 1, la situación descrita con respecto a la participación en el mercado de trabajo tiene correlato con una desigual distribución de las tareas domésticas y de cuidado no remuneradas. Según la última Encuesta sobre Trabajo No Remunerado y Uso del Tiempo realizada por el INDEC en 2013³ el 89% las mujeres argentinas mayores de 18 años, con independencia de la edad, participan en mayor medida en los quehaceres domésticos⁴ (86,7%), las actividades de cuidado de niños, enfermos o adultos mayores miembros del hogar (31,3%) y el apoyo escolar (19,3%). Entre los varones, esta participación alcanza a 5 de cada 10. El tiempo promedio diario dedicado a estas tareas, es el doble entre las mujeres que entre los varones (6,4 versus 3,4 horas, respectivamente). La mayor dedicación horaria entre las mujeres se da entre los 30 y 59 años, momento de la vida adulta que resulta clave en el desarrollo del proyecto personal.

No se observan variaciones importantes al analizar la participación de las mujeres en las tareas domésticas según su condición de ocupación en el mercado laboral remunerado. Mantienen un papel predominante en el trabajo en el ámbito doméstico aun estando insertas en el mercado laboral: dedican un promedio de 5,9 horas diarias a estas tareas. Esto evidencia que las dificultades inherentes a la conciliación de las tareas de cuidado y laborales, pesan diferencialmente sobre las mujeres, condicionando (o determinando) su inserción en el mercado de trabajo.

Este diagnóstico indica que en Argentina existe una cuestión de género, que es de escala nacional, y que perdura como tal en el presente, no obstante los cambios culturales del contexto epocal, que marcan diferencias.

3 Fue implementada por el INDEC, como módulo de la Encuesta Anual de Hogares Urbanos (EAHU), durante el III trimestre de 2013. Sus áreas temáticas de indagación son las mismas que aborda la Encuesta Permanente de Hogares (EPH), aunque es más extensiva en cuanto a la población que abarca ya que, además de los 31 aglomerados urbanos que releva la EPH continua, incorpora a la muestra viviendas particulares pertenecientes a localidades de 2.000 y más habitantes.

4 Incluye las tareas de limpieza de la casa, aseo y arreglo de ropa; preparación y cocción de alimentos, compras para el hogar; reparación y mantenimiento de bienes de uso doméstico.

Entendiendo a la movilidad cotidiana como una práctica social de desplazamiento en el territorio -esto es, conforme a las condiciones medias de un contexto socio-históricamente definido- que expresa y contiene las posibilidades diferenciales de las personas y grupos sociales de satisfacer sus deseos y necesidades de conexión a lugares (o accesibilidad) y de acceso a personas, actividades o servicios, (Gutiérrez, 2012), el trabajo propone conocer la movilidad cotidiana de las mujeres argentinas haciendo un análisis comparado y con enfoque de género sobre 10 aglomerados urbanos, aplicando como un eje organizador su relación con el trabajo remunerado y no remunerado.

Las encuestas de movilidad domiciliaria en argentina: aspectos metodológicos

En sintonía con lo planteado por Sheller (2017) en relación al sur global, en Argentina la recolección de datos sobre movilidad y transporte es (y ha sido) discontinua. Esto refiere en particular a la recolección de datos primarios cuantitativos efectuados a escala metropolitana y con criterios de representación estadística, útil para el diseño y dimensionamiento de proyectos de infraestructura y la evaluación y/o formulación de políticas públicas. Las Encuestas de Movilidad Domiciliaria (EMD) - también llamadas Encuestas de origen y destino- son las herramientas tipo.

Por su envergadura, tienen altos costos de ejecución. Implican relevar un gran volumen de información sobre los hogares y las personas (quienes deben ser encuestadas de manera personal sobre sus viajes y etapas), contratar y gestionar equipos de trabajo numerosos, altamente entrenados y por períodos que suelen extenderse entre 6 y 12 meses (Anapolsky, 2017). También su sistematización y procesamiento son complejos, y requieren solidez de conocimientos a fin de asegurar la calidad y confiabilidad de los resultados. Estos requisitos suelen utilizarse para argumentar su carencia o discontinuidad en la falta de presupuesto y/o del equipo técnico necesario, y en Argentina son argumentos compartidos tanto a nivel político como técnico.

Sin embargo, entre 2008 y 2013, la Unidad Ejecutora del Proyecto de Transporte Urbano para Áreas Metropolitanas de Argentina (PTUMA) -bajo la órbita del actual Ministerio de Transporte y mediante un crédito internacional- llevó adelante EMD en 10 aglomerados urbanos de Argentina (Tabla 2).

Esta experiencia marcó un hito histórico dado que hasta entonces solo se habían realizado dos encuestas oficiales capaces de describir los desplazamientos urbanos cotidianos contemplando todos los modos y servicios de transporte existentes: una en 1973, para el Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA); y otra en 2002, para el Área Metropolitana de Rosario.

Las 10 encuestas realizadas cuentan con acceso público, y generaron bases de datos estadísticas con gran cantidad de información sobre transporte y movilidad cotidiana. Llamativamente, aún permanecen subutilizadas tanto por los estudios técnicos y académicos así como para informar políticas públicas.

Tabla 2. Encuestas de Movilidad Domiciliaria (EMD) en Argentina

Aglomerado urbano	Año de realización	Población total	Viajes diarios	
			Mujeres	Varones
Rosario	2008	1.305.380	961.795	922.547
Córdoba	2009	1.581.113	1.369.186	1.335.852
Buenos Aires (*)	2009-2010	12.985.885	10.268.833	9.499.150
Mendoza	2010	900.290	791.109	739.322
Posadas	2010	334.059	290.261	277.359
Tucumán	2011	1.069.656	679.783	760.262
Salta	2012	599.011	601.906	535.512
Neuquén-Cipolletti	2012	447.575	301.578	328.384
Santa Fe-Paraná	2012-2013	800.304	1.143.347	1.078.089
Corrientes-Resistencia	2012-2013	678.182	445.355	469.681

(*) La población expandida de las EMD guarda relación con la población total de referencia de cada aglomerado utilizada por la EPH

Fuente: Elaboración propia en base a UEC Movilidad, Ministerio de Transporte

Las EMD se realizaron en ciudades capitales (principales aglomerados provinciales), considerando sus áreas conurbadas. En Santa Fe - Paraná y Corrientes - Resistencia, cuyas áreas conurbadas pertenecen a diferentes provincias, los relevamientos se hicieron de manera unificada, considerando la posibilidad de flujos diarios interjurisdiccionales. El mismo criterio aplicó a Neuquén - Cipolletti, aunque sólo Neuquén es capital provincial (no Cipo-

lleti).

Se relevó información de manera modular, acerca de hogares y viviendas, personas, viajes y etapas⁵. La metodología general fue similar en los 10 aglomerados, habilitando la generación de información comparable, aunque se identifican ciertas limitaciones vinculadas con el diseño de las muestras, la definición de los conceptos clave y los instrumentos de recolección (formularios).

En cuanto al diseño de las muestras, hay variaciones en la metodología para establecer los dominios de inferencia que permiten la expansión de los datos muestrales al total de la población del aglomerado definido como área geográfica de estudio, y para la cual resulta estadísticamente representativa la información. Este aspecto plantea un reto para el análisis espacial comparado (Gutiérrez, 2017). Buscando favorecer la comparabilidad, los últimos 4 relevamientos, emplearon un criterio unificado para la definición del marco muestral.

En cuanto a los conceptos clave, la definición de viaje -unidad de medida sobre la que indagan las EMD- fue entendida como el desplazamiento en un sentido, entre un punto de origen y otro de destino, a lo largo de un recorrido y por un determinado motivo, dado generalmente por la actividad a realizar en el destino. En general se estableció una cantidad mínima de cuadras (en general 400 y más metros) aunque no la misma en todos los casos, y se consideraron etapas a los viajes a pie, cuando eran de más de 400 metros. En los últimos cuatro relevamientos realizados- este criterio no aplicó siendo registrados todos los desplazamientos, con independencia de la distancia física del trayecto. En el caso de los viajes cortos -menores a 400 metros- por motivos Trabajo y Estudio (también llamados “ocupacionales”), se registra la totalidad de la información. En los viajes cortos por el resto de motivos (llamados “personales”) se registra solo el origen y destino y los horarios de inicio y finalización del viaje. Esto converge con el foco tradicional de las EMD, puesto en la movilidad entendida como “obligada”, colocando en segundo plano a la movilidad del cuidado y los viajes más cortos, desatendidos en el detalle del relevamiento.

En cuanto al instrumento de recolección (formularios), todas las EMD cuentan con la variable “sexo”, lo cual hace posible distinguir mujeres y varones de manera dicotómica, pero ningún formulario previó una categoría de respuesta para registrar aquellas personas cuya identidad auto percibida fuese distinta al binarismo masculino-hombre y femenino-mujer.

También todos los formularios incluyen una variable sobre la condición de actividad de las personas, aunque con diferentes fórmulas de indagación. En las encuestas realizadas a partir de 2012, al relevar sobre empleo, se pregunta

⁵ Se define como etapa de viaje a cada cambio de modo de transporte (o línea de colectivo) a lo largo de un viaje.

sobre “la actividad que [la persona encuestada] realiza durante la mayor parte del tiempo la semana pasada”, En las encuestas previas se utiliza la referencia temporal (la semana pasada) sin hacer foco en la intensidad de la dedicación (la mayor parte del tiempo) o sin un período de referencia temporal específico o bien se indaga en la ocupación “principal”.

Tabla 3. Forma de indagación sobre la condición de ocupación en las EMD de Argentina

Aglomerado urbano	Concepto utilizado	Período temporal de referencia	Intensidad de la dedicación	Categoría ama de casa	Categorías formuladas de manera inclusiva
Rosario	actividad principal	-	-	si	si
Córdoba	ocupación	-	-	no	no
Buenos Aires	ocupación principal	-	-	si	no
Mendoza	ocupación	-	-	no	no
Posadas	actividad principal	semana pasada	-	si	no
Tucumán	qué hizo	semana pasada	-	si	no
Salta	actividad	semana pasada	la mayor parte del tiempo	si	no
Neuquén-Cipolletti	actividad	semana pasada	la mayor parte del tiempo	si	no
Santa Fe-Paraná	actividad	semana pasada	la mayor parte del tiempo	si	no
Corrientes-Resistencia	actividad	semana pasada	la mayor parte del tiempo	si	no

Fuente: Elaboración propia

Como se observa en la Tabla 3, hay asimismo variaciones en las categorías de respuesta: dos de los diez formularios no poseen la categoría “ama de casa”, y solo uno las expresa de manera inclusiva: Jubilada/o, Pensionada/o, Desocupada/o, no utilizando el masculino en un sentido genérico.

Por último, también hay variaciones en cuanto a la indagación (o no)

sobre los motivos por los cuales no se viaja. Las EMD preguntan sobre el viaje realizado el día anterior al relevamiento. En 2 de los 10 aglomerados estudiados (Córdoba y Mendoza) no se pregunta por los motivos a las personas que responden no haber viajado.

Las EMD son una herramienta clásica, la más convencional en el campo de los estudios sobre transporte y movilidad. Esta decisión metodológica expresa una tendencia característica de la herramienta -y del campo de estudio en general- tradicionalmente enfocada en el viaje realizado (Gutiérrez, 2009), que impide realizar un primer acercamiento diagnóstico de carácter cuantitativo y estadísticamente representativo a escala metropolitana sobre las causas de los viajes no realizados, insumo de alta utilidad para la evaluación o formulación de políticas así como para el dimensionamiento de la movilidad no efectivizada (Gutiérrez, 2012).

Del mismo modo, identificar la participación activa o no de las personas en el mercado de trabajo, fue y sigue siendo un eje central de las EMD. Destacar las diferencias en la forma de indagación es interesante de por sí, ya que da pistas sobre un esfuerzo por acotar el factor subjetivo de la auto-definición y por captar la información con mayor detalle, lo cual facilitaría la detección de patrones y necesidades de desplazamientos diferenciales. No obstante, esto también deja ver la relevancia otorgada a la indagación sobre el trabajo productivo en desmedro de iluminar otras esferas de la vida cotidiana, asociadas al trabajo no remunerado, y en las que las mujeres participan en mayor proporción y con necesidades de movilidad diferenciales.

En cuanto al género, como se vio, éste es una construcción social. Las formas en la que mujeres y varones fueron y son socializados y se relacionan entre sí, transforman las diferencias de “sexo” (varón/mujer) en categorías sociales: femenino/masculino, con posiciones distintas (y desiguales) a nivel de la estructura social.

Aunque las recientes EMD disponibles en Argentina no están formuladas previendo considerar la perspectiva de género, sí relevan datos según sexo que este trabajo considera valiosos para analizar patrones de género a través de la movilidad cotidiana, a escala nacional. Para ello se analizan comparativamente las bases de datos de los 10 aglomerados urbanos estudiados: se seleccionan las variables sexo (varones, mujeres) y ocupación (trabaja, amas de casa), y se diferencia la situación de roles observando la movilidad/inmovilidad mediante la variable realización de viajes (o no) el día anterior a la encuesta, el tipo de actividades mediante la variable motivo de viaje, y la flexibilidad y autonomía de movimiento mediante la variable modo de transporte.

Análisis comparado de las ciudades argentinas: ¿patrón de género en la movilidad cotidiana?

Una primera observación saliente que arroja la comparación nacional, es que en todos los aglomerados estudiados más de la mitad de quienes no realizaron viajes el día anterior a la encuesta, son mujeres (Tabla 4). Este dato contrasta con la composición poblacional de Argentina según el último censo (2010) (51% de mujeres y 49% de varones), reflejada también por las EMD. En tanto que en 3 de los 4 aglomerados en los que más de la mitad de los viajes son protagonizados por varones (AMBA, Corrientes-Resistencia y Tucumán) la proporción de mujeres que no viajaron es de las más elevadas (Tabla 4). Esto indica que, al menos en estos términos, las mujeres argentinas son menos “móviles” que sus pares varones (permanecen más en el hogar o en su proximidad inmediata).

Cabe observar asimismo que en 6 de los 10 aglomerados estudiados, la proporción de mujeres que no viaja es alta pero aquellas que lo hacen generan un volumen de viajes superior al de los varones. Posadas (ciudad del noreste del país) aparece como un caso especial: 6 de cada 10 personas que no realizaron viajes, son mujeres. Y de los viajes realizados, más de la mitad corresponden a mujeres.

Tabla 4. Personas que no viajaron y viajes realizados, según sexo (en %)

		Aglomerado urbano									
		Rosario	Córdoba	Buenos Aires	Mendoza	Posadas	Tucumán	Salta	Neuquén-Cipolletti	Santa Fe-Paraná	Corrientes-Resistencia
Personas que no realizaron viajes el día anterior	Mujer	54,8	56,1	56,2	53,9	60,2	58	52,7	54,7	54,8	57,4
	Varón	45,2	43,9	43,8	46,1	39,8	42	47,3	45,3	45,2	42,6

		Aglomerado urbano										
		Sexo	Rosario	Córdoba	Buenos Aires	Mendoza	Posadas	Tucumán	Salta	Neuquén-Cipolletti	Santa Fe-Paraná	Corrientes-Resistencia
Viajes realizados	Mujer		51	50,6	48,1	51,7	51,1	47,2	52,9	47,9	51,5	48,7
	Varón		49	49,4	51,9	48,3	48,9	52,8	47,1	52,1	48,5	51,3

Fuente: Elaboración propia en base a UEC Movilidad, Ministerio de Transporte

Al observar la distribución de las etapas de viaje según el medio de transporte usado, emerge que la movilidad cotidiana de las mujeres se asocia con los viajes a pie en mayor proporción que entre los hombres: realizan alrededor del 60% de las etapas de viaje caminando, en todos y cada uno de los 10 aglomerados (Tabla 5).

La movilidad cotidiana de las mujeres argentinas se asocia también con los viajes en autotransporte público⁶ (denominado localmente “colectivo”). En todos los aglomerados las mujeres representan entre el 55% y el 65% del total de usuarios.

Tabla 5. Participación de las mujeres en el total de etapas del modo de transporte (en %)

Aglomerado urbano	Rosario	Córdoba	Buenos Aires	Mendoza	Posadas	Tucumán	Salta	Neuquén-Cipolletti	Santa Fe-Paraná	Corrientes-Resistencia
Auto conductor	26	26	24	31	20	22	31	30	26	26
Auto acompañante	58	58	59	60	69	59	62	57	66	69

⁶ Es el único modo de transporte masivo disponible en todos los aglomerados estudiados. Solo el AMBA dispone de subterráneos y de una red de ferrocarriles de superficie de magnitud.

	Aglomerado urbano	Rosario	Córdoba	Buenos Aires	Mendoza	Posadas	Tucumán	Salta	Neuquén-Cipolletti	Santa Fe-Paraná	Corrientes-Resistencia
Taxi		74	71	63	73	60	64	55	80	73	66
Remis		57	79	65		69		74	82	73	65
Colectivo		61	56	56	59	58	58	58	65	63	61
Moto/ Ciclomotor		24	30	14	24	23	23	26	20	34	35
Bicicleta		42	36	34	19	13	19	33	31	42	25
A pie		61	62	61	58	58	57	60	61	59	59

Fuente: Elaboración propia en base a UEC Movilidad, Ministerio de Transporte

Se evidencia asimismo que en todos los aglomerados las mujeres representan más del 60% de quienes usan taxis o remises (automóviles de alquiler conducidos por un chofer) y de quienes viajan como acompañantes en autos particulares. En Posadas llegan al 69% frente al 31% de los varones que viajan en auto como acompañantes.

Complementariamente, en los 10 aglomerados estudiados las mujeres utilizan en menor proporción que los varones tanto el automóvil particular como conductoras, como la motocicleta y la bicicleta. Las mujeres argentinas representan entre el 20% y el 30% de los viajes hechos como conductor de automóviles; entre el 14% (AMBA) y el 34% (Santa Fe-Paraná) de los hechos como conductor de motocicletas; y entre el 13% (Posadas) y el 42% (Santa Fe-Paraná) de los hechos como conductor de bicicletas.

El uso predominante de la caminata y del autotransporte público y en menor medida de los medios de transporte del hogar (así como el viajar como acompañantes en automóviles), convergen en perfilar un patrón de género, con una movilidad más lenta, con menor flexibilidad y/o autonomía para las mujeres, sea por razones de cobertura física, horaria o de dependencias. Dependencias de la disponibilidad del vehículo o de quien lo conduce, de los esquemas y calidades de la prestación de los servicios de transporte, o mismo de las condiciones del espacio público, su infraestructura y la percepción de inseguridad, etc., que en conjunto operan como restricciones o condicionantes a la movilidad.

Asimismo, el hecho de que entre el 55% y el 80% de quienes usan taxis,

sean mujeres; y que en la mitad de los aglomerados estudiados sean más del 70% de quienes usan remises, puede interpretarse como una compensación, a fin de obtener en forma eventual las ventajas de movilidad que brinda el transporte motorizado particular, cubriendo rutas u horarios menos servidos por el transporte público, o resolviendo emergencias o situaciones que impactan en sus decisiones y estrategias de movilidad, tales como evitar caminatas o esperas en las paradas del transporte público en horarios nocturnos o ante la percepción de inseguridad en el espacio público (Allen et al, 2017, Pereyra et al, 2018).

También emerge un patrón de género al observar la distribución de los viajes según motivo. Alrededor de un 40% (o menos) del total de viajes realizados por trabajo (varones y mujeres), en todos y cada uno de los aglomerados encuestados, corresponde a mujeres. Aquellos por estudio se distribuyen en partes iguales entre varones y mujeres (alrededor del 50% o poco más). Y los viajes con motivos vinculados al cuidado (compras, salud, dejar y/o recoger o acompañar a miembro del hogar a centro educativo o a otro lugar) son realizados en más de un 60% por mujeres, en los todos los aglomerados comparados (Tabla 6).

Tabla 6. Participación de las mujeres en el total de viajes por cada motivo (en %)

Aglomerado urbano	Rosario	Córdoba	Buenos Aires	Mendoza	Posadas	Tucumán	Salta	Neuquén-Cipolletti	Santa Fe-Paraná	Corrientes-Resistencia
Trabajo	39	38	38	38	39	34	40	36	36	38
Estudio	52	51	52	52	52	51	53	52	50	53
Dejar / Buscar / Acompañar a miembro del hogar a centro educativo	70	69	78	79	74	67	69	63	67	77
Salud	70	68	69	73	70	70	71	69	70	66
Compras	66	70	68	67	62	62	75	57	63	62

Fuente: Elaboración propia en base a UEC Movilidad, Ministerio de Transporte

Como se observa en la Tabla 6, entre un 60% y un 70% de los viajes por compras son realizados por mujeres. En Salta esta participación alcanza el 75%. Alrededor del 70% de los viajes por motivos de salud, son viajes de mujeres en todos los aglomerados argentinos. Y 6 de cada 10 viajes realizados para dejar y/o recoger o acompañar a un miembro del hogar a un centro educativo u otro lugar, son realizados por mujeres. Corrientes-Resistencia, AMBA y Mendoza alcanzan máximos de hasta el 77%, 78% y 79%, respectivamente.

LA MOVILIDAD DE LAS MUJERES SEGÚN SU CONDICIÓN DE ACTIVIDAD.

El análisis de los 8 aglomerados que permiten discriminar la condición de actividad de las mujeres según su auto definición como amas de casa o como trabajadoras, muestra que más del 70% de las mujeres cuya ocupación principal es trabajar, realizó viajes el día anterior a la encuesta; mientras que más del 40% de las amas de casa no lo hizo, en 7 de los 8 aglomerados (Tabla 7). Y en 5 aglomerados este porcentaje fue mayor al 55%. Esta primera observación sugiere que las mujeres dedicadas principalmente al trabajo doméstico no remunerado mantienen una cotidianidad en el hogar o en entornos de proximidad menores a 400 metros, no considerados como viajes por las EMD.

Tabla 7. Mujeres que viajaron o no, según condición de actividad (en %)

Aglomerado urbano	Trabajan		Amas de casa	
	Realizaron viajes el día anterior	No realizaron viajes el día anterior	Realizaron viajes el día anterior	No realizaron viajes el día anterior
Buenos Aires	80	20	53	47
Corrientes-Resistencia	84	16	27	73
Neuquén-Cipolletti	78	23	44	57
Posadas	82	18	45	55
Rosario	72	28	43	57
Salta	90	10	57	43
Santa Fe-Paraná	91	9	73	27
Tucumán	71	29	34	66

Fuente: Elaboración propia en base a UEC Movilidad, Ministerio de Transporte

La Tabla 8 muestra que el motivo trabajo representa entre el 45% y el 80% del total de los viajes para aquellas mujeres que se auto definen como trabajadoras: en 6 de los 8 aglomerados estudiados rondan el 60% del total. Entre aquellas que se autodefinen como amas de casa, en cambio, los viajes asociados al cuidado (salud, compras, dejar, recoger o acompañar a miembro del hogar a centro educativo u otro lugar) son los que representan el mayor porcentaje (entre el 60 % y el 75%).

Tabla 8. Motivos de viaje según condición de actividad: mujeres que trabajan y mujeres amas de casa (en %).

Aglomerado urbano	Condición de actividad							
	Trabaja				Amas de casa			
	Motivo de viaje				Motivo de viaje			
	trabajo	estudio	cuidado	otros	trabajo	estudio	cuidado	otros
Rosario	58	4,7	20,6	16,7	1,3	1	59,5	38,3
Buenos Aires	61,5	4,1	22	12,4	1,6	2,2	70,4	25,7
Posadas	65	1,7	19,7	13,6	3,3	1,2	63,2	32,4
Tucumán	58,6	17,3	13,8	10,3	2	1,9	72,2	23,9
Salta	62,5	3,3	23	11,3	1,3	3	75	20,7
Neuquén-Cipolletti	69,5	3,7	15,2	11,7	1,4	2,8	67,7	28,1
Santa Fe-Paraná	44,6	2,1	35,3	18	1,7	1,5	72,8	24
Corrientes-Resistencia	80,9	2,3	13,6	3,2	2,3	2,4	80,2	15,1

Nota: En Mendoza y Córdoba los datos no permiten diferenciar estas categorías ocupacionales.

Fuente: Elaboración propia en base a UEC Movilidad, Ministerio de Transporte

En los 8 aglomerados considerados, los viajes por cuidado predominan por sobre el estudio y los otros motivos no laborales entre las mujeres *trabajadoras* (representan entre el 13% y el 35%). Entre las *amas de casa* es notable el crecimiento de los otros motivos distintos al trabajo, estudio y cuidado. Entre 2 y 3 de cada 10 viajes son por actividades que las EMD registran como sociales, familiares, trámites y recreación. Esto indica una movilidad más diversa en lugares y horarios.

Cabe destacar, asimismo, que las mujeres que se auto definen como *trabajadoras* realizan más viajes por cuidado que los varones que declaran la misma condición de actividad. Sólo en el caso de Neuquén-Cipolletti los viajes por cuidado tienen igual proporción en varones y en mujeres: 15,2% (Tablas 8 y 9).

Tabla 9. Motivos de viaje según condición de actividad: varones que trabajan (en %)

Aglomerado urbano	Motivo de viaje			
	trabajo	estudio	cuidado	otros
Rosario	69,4	8,5	5,5	16,6
Buenos Aires	75	2,8	11,9	10,3
Posadas	73,3	1,5	14,8	10,4
Tucumán	75,8	2,9	13,7	7,6
Salta	74	1,6	13,5	10,8
Neuquén-Cipolletti	74	1,4	15,2	9,4
Santa Fe-Paraná	57,2	1	25,4	16,5
Corrientes-Resistencia	86	1,9	8,5	3,7

Fuente: Elaboración propia en base a UEC Movilidad, Ministerio de Transport

En resumen, la movilidad cotidiana de las mujeres argentinas expresa y evidencia una mayor dedicación a la atención de las necesidades del cotidiano del hogar que aquella de los varones, independientemente de su condición de actividad. Y esto engloba una diversidad de actividades, dispersas en tiempo y espacio, además de las laborales o del estudio, realizadas en modos de transporte con menor rapidez, flexibilidad o autonomía.

A modo de conclusión

La evidencia analizada de manera comparada para 10 aglomerados urbanos de Argentina permite no sólo conocer un panorama nacional sobre la mo-

vilidad cotidiana de las mujeres sino también confirmar la vigencia de una regularidad no sólo histórica sino también global: que la movilidad cotidiana de las mujeres es diferente a la de los varones y que permanece una desigual distribución de las actividades cotidianas del hogar no obstante haber ganado participación en la esfera pública.

El trabajo rescata este hallazgo primeramente en términos metodológicos, en cuanto a la utilización de las EMD para dimensionar procesos que pueden resultar subestimados, como ser el rol aún presente de la división sexual del trabajo en Argentina, así como para observar tendencias a escala metropolitana y nacional.

En cuanto al aumento histórico de la inserción en el mercado de trabajo de las mujeres argentinas, con predominio en el sector terciario (más ubicuo y precario) -tendencia en línea con la evidencia internacional (Hanson et al, 1980; Breengaard et al, 2007;)- éste no parece favorecer una ruptura con la convencional división sexual del trabajo. La distribución de los motivos de viajes corrobora la cuestionada pero vigente identificación de roles “productivos” (realizados por varones) y “reproductivos” (realizados por mujeres). Estos roles socialmente construidos -dichos como “artificiales”- muestran sin embargo estar profundamente arraigados según esta simple pero reveladora lectura a través de la movilidad cotidiana de las mujeres, con datos comparados de cobertura nacional. Aun dejando por fuera otros factores explicativos de relevancia (como los sociodemográficos, culturales, espacio - temporales o los urbanísticos), el análisis de la (no) realización de viajes, los modos de transporte utilizados, y en especial, de los motivos de viaje, deja ver con claridad un patrón de género en la movilidad cotidiana de los aglomerados argentinos.

El uso del tiempo perpetúa roles de género en la estructura social que son sostenidos y reproducidos a través de las interacciones, conductas y relaciones de poder que tienen lugar al interior de los hogares y fuera de él. La movilidad cotidiana de las mujeres argentinas muestra una canasta diversa de actividades, social, espacial y temporalmente compleja, que es resuelta usando transportes que ofrecen menor cobertura, flexibilidad y autonomía de movimiento, como la caminata y el transporte público, lo cual converge en señalar la vigencia de una movilidad fuertemente condicionada en lo temporal (Sabaté, 1984) y que en lo territorial conlleva a una mayor proximidad física (Gutiérrez y Reyes, 2017) o a una menor realización de viajes, como se evidencia entre las amas de casa.

Esta desigualdad de género se refuerza en contextos territoriales monofuncionales (sean barrios precarios o residenciales de la expansión difusa) o periféricos a las redes troncales de transporte (Gutiérrez, 2012a), ambos presentes en los aglomerados argentinos (Argentina Urbana, 2011). Su interacción con la percepción de inseguridad en el espacio público (Figuroa et al, 2015) e incluso a bordo del transporte público (Allen et al, 2017), retroalimenta car-

gas extras a lo cotidiano (en tiempos, costos, esfuerzos de organización) que inciden en las decisiones de viaje, y aparejan diversas adaptaciones usualmente invisibilizadas, pero que sus estrategias de movilidad revelan (Pereyra et al, 2018), en la búsqueda de un balance entre las precauciones y el mantenimiento de sus actividades cotidianas (Kessler, 2009).

En síntesis, el uso del transporte evidencia diferencias de movilidad en varones y mujeres, a la vez que expresa, contiene y reproduce formas desiguales de satisfacer las necesidades del cotidiano. En conjunto impactan en la forma y el alcance con que las mujeres acceden a los bienes, servicios, relaciones sociales, familiares y laborales entre otras oportunidades que hacen a la inclusión y calidad de vida urbana en la globalización.

Bibliografía

Allen, H., Pereyra, L., Sagaris, L., Cárdenas, G. (2017). *Ella se mueve segura. She moves safely. A study on women's personal security and public transport in three latin american cities.* FIA Foundation Research Series, Paper 10 (en línea). <https://www.fiafoundation.org/media/461162/ella-se-mueve-segura-she-moves-safely.pdf>, acceso 23 de octubre de 2019.

Anapolsky, S. (2017). Encuestas de Origen y Destino. En A. Gutiérrez (Coord), *Manual sobre metodologías de estudio aplicables a la planificación y gestión del transporte y la movilidad: recomendaciones sobre el uso de herramientas cuali-cuantitativas de base territorial* (pp. 17-24). Buenos Aires: EUDEBA.

Argentina - Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INDEC). (2010). Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas (en línea). <https://www.indec.gob.ar>.

Argentina - Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios (2011). *Plan Estratégico Territorial Avance II: Argentina Urbana.* Buenos Aires: Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios.

Argentina - Ministerio de Transporte de la Nación. (2008-2013). Encuestas de Movilidad Domiciliaria para Áreas Metropolitanas (en línea). <https://www.argentina.gob.ar/transporte/dgppse/publicaciones/encuestas>, acceso 23 de octubre de 2019.

Argentina - Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INDEC). (2013). Encuesta sobre Trabajo No Remunerado y Uso del Tiempo (en línea). <https://www.indec.gob.ar> acceso 23 de octubre de 2019.

Argentina - Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INDEC). (2018). Encuesta Permanente de Hogares (en línea). <https://www.indec.gob.ar>, acceso 23 de octubre de 2019.

Banco Mundial (2014). Are women 'forced' to work closer to home due to other responsibilities? Does this contribute to gender wage differentials?. (en línea). <https://blogs.worldbank.org/transport/are-women-forced-work-closer-home-due-other-responsibilities-does-contribute-gender-wage>, acceso 23 de octubre de 2019.

Brengaard, M., Christensen, H., Oldrup, H., Poulsen, H.; Malthesen, T. (2007). TRANSGEN. Gender mainstreaming european transport research and policies: Building the knowledge base and mapping good practices. Copenhagen: University of Copenhagen, Co-ordination for Gender Studies.

Castells, M. (1974). La cuestión urbana. Madrid: Siglo XXI Editores.

D'Alessandro, M. (2017). Si hay futuro, es feminista. En: *¿El futuro es feminista?* (pp. 43-74). Buenos Aires: Ediciones Le Monde Diplomatique, Serie La media distancia.

Díaz Muñoz, M., Jiménez, F. (2007). Transportes y movilidad: ¿necesidades diferenciales según género?. *Terr@ Plural*, Vol 1, Num 1, 91-101.

Federici, S. (2015). Calibán y la bruja: mujeres, cuerpo y acumulación originaria. Buenos Aires, Tinta Limón Ediciones.

Federici, S. (2013). Revolución en punto cero. Trabajo doméstico, reproducción y luchas feministas. Madrid: Traficantes de Sueños.

Figueroa, C, y Waintrub, N. (2015). Movilidad femenina en Santiago de Chile: reproducción de inequidades en la metrópolis, el barrio y el espacio público. *Gestão Urbana* 7, 48-61.

Gutiérrez, A. (2012). ¿Qué es la movilidad?. Universidad Nacional de Colombia *Revista Bitácora* 21(2), 61-74.

Gutiérrez, A. (2012a). Movilidad y territorio. Herramientas para la integración sectorial del ordenamiento a escala barrial. Memorias del II Seminario Internacional Procesos Urbanos Informales, Universidad Nacional de Colombia – Sede Bogotá, pp. 1-19 (en línea). <http://procesosurbanos2.blogspot.com.ar/p/informacion-hotelera-cerca-la.html>, acceso 23 de octubre de 2019.

Gutiérrez, A. (2015). Movilidad cotidiana y metrópolis: desafíos de una dinámica contradictoria. En: M. Arroyo, y R. Cruz (Coord.) *Território e Circulação. A dinâmica contraditória da globalização* (pp. 313-341). São Paulo: AnnaBlume.

Gutiérrez, A. (coord.) (2017). Manual sobre metodologías de estudio aplicables a la planificación y gestión del transporte y la movilidad: recomendaciones sobre el uso de herramientas cuali-cuantitativas de base territorial. Buenos Aires: EUDEBA.

Gutiérrez, A., Reyes, M. (2017). Mujeres entre la libertad y la obligación. Prácticas de movilidad cotidiana en el Gran Buenos Aires, *Revista Transporte y Territorio* N°16, 147-166.

Hanson, S.; Hanson, P. (1980). Gender and urban activity patterns in Uppsala, Sweden. *Geographical Review*, vol. 70, N°3, 291-299.

Hanson, S. (2010). Gender and mobility: new approaches for informing sustainability. *Gender, Place & Culture: A Journal of Feminist Geography*, vol. 17, N°1, 5-23.

Hernández, D. (2018) Uneven mobilities, uneven opportunities: social distribution of public transport accesibility to Jobs and education in Montevideo. *Journal of Transport Geography* 67, 119-125.

Jirón, P.; Zunino, D. (2017). Dossier Movilidad urbana y género: experiencias latinoamericanas. *Revista Transporte y Territorio*, 16, 1-8.

Jirón, P. (2017). Planificación urbana y del transporte a partir de relaciones de interdependencia y movilidad del cuidado. En: M Rico, y O. Segovia (Eds.) *¿Quién cuida en la ciudad? Aportes para políticas urbanas de igualdad* (pp. 405-430). Santiago de Chile: Libros de la CEPAL, N° 150 (LC/PUB.2017/23-P).

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

Kessler, G. (2009). El sentimiento de inseguridad. Sociología del temor al delito. Buenos Aires: Siglo Veintiuno Editores.

Law, R. (1999). Beyond 'women and transport': towards new geographies of gender and daily mobility. *Progress in Human Geography* 23, N° 4, 567-88.

Lefebvre, H. (1974). La producción del espacio. *Papers*, N°3, 219-229.

Pautassi, L. (2017). Movilidades invisibles: recorridos escolares en la región metropolitana de Buenos Aires. En: M Rico, y O. Segovia (Eds.) *¿Quién cuida en la ciudad? Aportes para políticas urbanas de igualdad* (pp. 433-456). Santiago de Chile: Libros de la CEPAL, N° 150 (LC/PUB.2017/23-P).

Pereyra, L., Gutiérrez, A., Nerome, M. (2018). La inseguridad en el transporte público del Área Metropolitana de Buenos Aires. Experiencias y percepciones de mujeres y varones. *Territorios*, N°39, 71-95.

Sabaté, A. (1984). La mujer en la investigación geográfica. *Anales de geografía de la Universidad Complutense*, 4, 273-282.

Sautu, R. (1980). The female labor force in Argentina, Bolivia, and Paraguay. *Latin American Research Review*, Vol. 15, No. 2, 152-161.

Scheller, M. (2017). From spatial turn to mobilities turn. *Current Sociology*, Vol. 65, N°. 4, 623-639.

Scott, Joan (1993). La mujer trabajadora en el siglo XIX. En G. Duby y M. Perrot (Dir). *Historia de las mujeres en Occidente* (405-436). Madrid: Taurus.

Vozzi, F., Lafuente Duarte, R. (2017). Desigualdad de género en el mercado laboral argentino actual. *Congreso Nacional de Estudios del Trabajo* (en línea). http://www.aset.org.ar/2017/ponencias/6_Vozzi_Lafuente.pdf, acceso 23 de octubre de 2019.