



## Una mirada del transporte sensible al género

por *Luján Marchesini*

Desde este espacio de investigación en el Laboratorio de Políticas Públicas nos proponemos incidir, mediante la construcción de conocimientos y reflexiones situadas, en el desarrollo de políticas públicas inclusivas, lo que implica asumir un posicionamiento crítico respecto de las bases sobre las que éstas se sostienen y los ordenamientos que producen y reproducen mediante su puesta en marcha.

Pensar un sistema de transporte urbano en términos igualitarios requiere entonces analizar los modos en los que el espacio público y lo urbano son producidos en contextos sociohistóricos específicos, y qué tipo de soluciones y para quiénes son ponderadas por planificadores y tomadores de decisiones.

Para ello, partimos de una mirada que concibe que el habitar de las ciudades y las experiencias de movilidad cotidiana son sensibles al género, lo que implica atender las formas diferenciales de transitar el espacio público y las múltiples dimensiones que se ponen en juego. Como sabemos, la movilidad es una práctica social y a la vez una relación social con implicancias políticas, en tanto se ponen en juego relaciones de poder (Jirón y Zunino, 2017). En ese sentido, los roles y significados asociados a las identidades de género en nuestra sociedad, en intersección con otras variables como la edad, el estatus migratorio, la etnia, las capacidades funcionales, entre otras, producen facilidades, dificultades y barreras respecto de la movilidad cotidiana en las ciudades. La manera en la que diseñamos el espacio público, el urbanismo y el transporte, y los modos en los que se conjugan elementos físicos, materiales y espaciales, y también simbólicos, sociales y vivenciales, inciden directamente sobre las experiencias de movilidad (Sáenz Quintero, 2020). Un abordaje espacial de las relaciones de género permite conocer, de esa manera, cómo el sexismo y otros ejes de opresión funcionan



sobre los territorios, reflejando quiénes diseñan las ciudades y cómo éstas, una vez construidas, siguen moldeando relaciones y subjetividades (Kern, 2021).

Las tendencias regionales centradas en la planificación y el diseño basados en el usuario suelen concebir al hombre, blanco, cis, heterosexual, sin discapacidad, que se mueve para ir a trabajar, como medida de universalidad para el desarrollo de políticas de transporte. Estas conceptualizaciones pueden dar lugar a lecturas reduccionistas, no solo de las necesidades y experiencias de movilidad de quienes habitan las ciudades, sino de las lógicas de poder que se materializan y refuerzan en la reproducción del espacio público, el transporte y los entornos urbanos. En ese sentido, nos encontramos en la actualidad con el desafío de cambiar el paradigma que supone la neutralidad de las políticas públicas, para empezar a pensar que hay más de un usuario que considerar a la hora de planificar sistemas de transporte sostenibles y por consiguiente, más de una experiencia de movilidad, accesibilidad y seguridad a la que atender para llevar adelante políticas representativas de las necesidades de toda la población.

Al respecto, son claros los aportes que investigadoras e investigadores feministas han hecho desde diferentes disciplinas, como la geografía, el urbanismo y la sociología, para poner en evidencia la masculinización de estos campos de saber y sus efectos en la vida de las personas. En particular, las líneas de pensamiento de las arquitectas argentinas Ana Falú y Zaida Muxi, con sus textos *Mujeres en la Ciudad* (Falú, 2009) y *Mujeres, Casas y Ciudades* (Muxi, 2019), se han constituido como enfoques pioneros en el reconocimiento de las ciudades como un espacio urbano sesgado por los roles de género. Asimismo, en los últimos años se han publicado una serie de estudios que han enriquecido este campo de discusión, visibilizando los patrones diferenciales de movilidad entre varones cis y mujeres cis<sup>1</sup>, las relaciones de poder y las exclusiones sociales que en ese marco se producen (Pereyra et al., 2017; Jirón, 2007; Allen et al., 2018; Gutiérrez y Pereyra, 2018).

Estas perspectivas sitúan de qué forma, a raíz de la división sexual del trabajo, los espacios urbanos privilegian las actividades productivas, respondiendo a las

---

<sup>1</sup> El sufijo cis hace referencia a aquellas personas que se identifican y/o viven en el género que les fue asignado al nacer (Butiérrez y Fernández Romero, 2023) y que, en ese sentido, no tienen el atributo de ser trans\* (Radi, 2019).



necesidades de los varones desde una mirada androcéntrica, y desestimando los usos vinculados con la esfera reproductiva que evidencian, por un lado, un empleo diferencial del espacio público por parte de las mujeres cis, y por el otro, el despliegue de estrategias por parte de ellas para poder transitarlo de manera segura (Col-lectiu Punt 6, 2019).

El análisis de los patrones de desplazamiento toma especial relevancia en el estudio de la movilidad desde este enfoque. Al centrarnos en el género, es posible reconocer las maneras en las que la feminización de las tareas de reproducción de la vida influye en los patrones de movilidad de las mujeres cis, quienes presentan movilidades heterogéneas, que incluyen propósitos diversos, viajes encadenados y principalmente en modos de transporte público (Allen et al., 2018). Estas caracterizaciones reflejan las implicaciones espaciales del trabajo reproductivo no remunerado, a partir de las que es posible ubicar la movilidad del cuidado (Sánchez de Madariaga, 2009), como paraguas que engloba los diferentes motivos de viaje vinculados con la reproducción de la vida, como ir a hacer las compras, acompañar o llevar a centros de salud o a la escuela a personas que no se desplazan autónomamente, ir a hacer trámites y gestiones, entre otras. Contemplar este tipo de movilidad en el diseño de políticas de transporte, cuyos criterios suelen estar direccionados por la movilidad del empleo, siguiendo patrones masculinizados, resulta transformador a la hora de pensar sistemas de transporte más inclusivos.

Otra de las dimensiones a considerar es el de la seguridad ciudadana, la cual configura un factor nodal en cuanto al disfrute de las ciudades y la movilidad cotidiana. Y nos referimos en este punto a una noción de seguridad que recupera la posibilidad de convivencia y habitabilidad de las ciudades y que, bajo una mirada de género, implica ir más allá de la prevención y persecución de los delitos, y considerar los efectos de la masculinidad hegemónica en el espacio público. El acoso callejero es uno de ellos, una modalidad de violencia por motivos de género (Ley 26.485, 2009) en la que se pone en juego el cuerpo femenino como territorio vulnerado, limitando los modos en los que las mujeres habitan el espacio urbano (Falú, 2009) y, por ende, su pertenencia y rol activo en la sociedad.



El estudio *Ella se mueve segura* (Gutiérrez et al., 2018), realizado en el Área Metropolitana de Buenos Aires, da cuenta de las brechas en la percepción de la seguridad en el transporte público que existen entre varones y mujeres cis. Según este estudio, el 72 % de las mujeres refiere haberse sentido inseguras, en comparación con el 58% de los usuarios varones que así lo refieren. De las personas encuestadas que expresan que desearían cambiar de transporte con motivo de la inseguridad, 7 de cada 10 son mujeres. Ante la imposibilidad de utilizar otro medio de transporte, las mujeres optan por cambiar su recorrido, modificar el horario de viaje y especialmente deciden no viajar solas, opción referida por un 71% de las mujeres, en comparación con los varones (29%). Otras variables como la edad y la clase social se entrelazan con el género produciendo mayor percepción de inseguridad: tanto las mujeres más jóvenes, de entre 18 y 40 años, como las de nivel socioeconómico bajo, son las que refieren haber sentido mayor inseguridad en el transporte público. Las situaciones de robo o hurto experimentadas por usuarios y usuarias durante el año anterior a la encuesta arrojan un porcentaje similar que ronda el 28%. Sin embargo, de las personas que refieren haber experimentado situaciones específicamente de acoso, 7 de cada 10 son mujeres, lo que da cuenta de la doble dimensión de la inseguridad que las afecta.

Si bien se observan importantes cambios a raíz de las luchas de los feminismos, los efectos de la histórica división patriarcal entre lo público, como ámbito de lo masculino, y lo privado, como lugar de lo femenino, persisten hasta la actualidad, en tanto las mujeres sigamos vivenciando el espacio público como un lugar de potencial peligro. Esto demuestra, como se viene delineando, que las relaciones de poder se expresan también en las configuraciones urbanas y en los sistemas de transporte (Jirón, 2007).

Situar la vida de las personas en el centro de las decisiones urbanas (Col·lectiu Punt 6, 2019) permite considerar aspectos cotidianos que construyen entornos seguros, como la presencia de otras personas y la vitalidad de la calle, que se constituyen como modos informales de vigilancia en la ciudad (Jacobs, 2011, citado en Muxi, 2019). Siguiendo esta línea, la planificación de la infraestructura resulta clave para propiciar entornos que favorezcan la circulación de personas, destinando espacios ya sea para el funcionamiento de locales comerciales en puntos estratégicos de las redes de



transporte, o bien para la realización de actividades recreativas y de relacionamiento comunitario, como plazas secas y canchas deportivas, entre otras. Además, es fundamental el diseño de una buena señalización para que las personas sepan con claridad en dónde están y hacia dónde se dirigen, garantizar la visibilidad e iluminación de senderos y paradas, evitando que se generen zonas oscuras y puntos ciegos donde sea difícil ver y ser visto, y disponer de mecanismos de vigilancia formal para poder pedir y recibir ayuda ante situaciones de riesgo (Casanovas et al., 2017). Sumado a los aspectos infraestructurales, se torna necesario atender al factor humano que hace a los sistemas de transporte. Una respuesta efectiva a esta problemática requiere prever estrategias de prevención y herramientas de actuación que puedan ser desplegadas de manera situada. En esa tarea, tanto el desarrollo de protocolos y procedimientos de abordaje ante situaciones de violencia por motivos de género, como la capacitación y sensibilización al personal de transporte resultan esenciales.

En los últimos años la incorporación de estas perspectivas ha permitido complejizar la comprensión de la movilidad cotidiana en contextos urbanos, evidenciando las diferencias sustanciales respecto de las experiencias y necesidades de diversos grupos sociales desde una mirada interseccional. Aún así, estos avances no han logrado consolidarse de manera extendida al interior de los aparatos estatales, dando por resultado la implementación de políticas públicas que, en muchos casos, tienden a reproducir el orden social de género.

Adicionalmente, los estudios y teorizaciones que prevalecen en el sector, algunos de los cuales fueron referenciados más arriba, se basan en una concepción binaria del género y centran sus análisis en categorías que, aunque representan aportes esenciales para este campo de estudio, no permiten comprender las particularidades de la movilidad cotidiana de la totalidad de los grupos sociales en términos de identidades sexo-généricas, pudiendo desconocer ciertos aspectos de la configuración del espacio y ejes de opresión específicos que afectan de manera diferentes a personas cis y trans\*<sup>2</sup>.

---

<sup>2</sup> El asterisco en el término trans\* funciona como una forma taquigráfica de incluir a diversas identidades que se desmarcan de las normas de género, distanciándose del género que les fue asignado al nacer (Stryker, 2017).



Las anteriores configuran solo algunas aristas sobre las que es posible profundizar para continuar pensando un sistema de transporte público urbano sensible al género. En próximas entradas delinearemos algunas coordenadas para analizar los efectos diferenciales que la masculinidad hegemónica y el cissexismo imprimen en el acceso al espacio público y la experiencia de movilidad en las grandes ciudades.

---



## Referencias bibliográficas

- Allen, H., Cárdenas, G., Pereyra, L. y Sagaris, L. (2018). *Ella se mueve segura -Un estudio sobre la seguridad personal de las mujeres y el transporte público en tres ciudades de América Latina*. <http://scioteca.caf.com/handle/123456789/1405>
- Anapolsky, S. y Pereyra, L. (2012). Desafíos de la gestión y la planificación del transporte urbano y la movilidad en ciudades argentinas. *Revista Transporte y Territorio*, 7, 57-75.
- Butierrez, M. y Fernández Romero, F. (2023). Geografía Trans\* en Latinoamérica. *Punto Sur*, (8), 80-101. <https://doi.org/10.34096/ps.n8.11574>
- Cabral, M., y Leimgruber, J. (2004). Un glosario en construcción. *SeriAs para el Debate*, (3), 69-73.
- Casanovas, R., Ciocoletto, A., Fonseca Salinas, M., Gutiérrez Valdivia, B. y Ortiz Escalante, S. (2017). *Entornos habitables. Auditoría de seguridad urbana con perspectiva de género en la vivienda y el entorno*. Col·lectiu Punt6. [https://www.punt6.org/wp-content/uploads/2022/04/libro\\_Entornos-habitables\\_ES.pdf](https://www.punt6.org/wp-content/uploads/2022/04/libro_Entornos-habitables_ES.pdf)
- Col·lectiu Punt 6. (2019). *Urbanismo feminista*. Virus.
- Falú, A. (2009). *Mujeres en la ciudad: de violencias y derechos*. Ediciones Sur.
- Gutiérrez, A., Mitsuko Nerome, M., Pereyra, L. (2018). *Ella se mueve segura-Caso de estudio área Metropolitana de Buenos Aires, Argentina*. FIA FOUNDATION.
- Gutiérrez, A. y Pereyra, L. (2018). ¿Patrón de género? Un análisis comparativo de la movilidad cotidiana en ciudades argentinas. En *Innovando para repensar en el transporte urbano. Actas del XX Congreso Latinoamericano de Transporte Público y Urbano, 23 al 27 de julio 2018* (pp. 659-672), ALATPU.
- Jirón, P. (2007). Implicancias de género en las experiencias de movilidad cotidiana urbana en Santiago de Chile. *Revista venezolana de estudios de la mujer*, 12 (29), 173-197.



- Jirón, P. y Zunino, D. (2017). Dossier. Movilidad urbana y género: experiencias latinoamericanas. *Transporte y Territorio*, 16, 1-8.
- Kern, L. (2021). *Ciudad feminista: La Lucha por el Espacio en Un Mundo Diseñado Por Hombres*. Ediciones Godot.
- Ley 26.485. Ley de protección integral para prevenir, sancionar y erradicar la violencia contra las mujeres en los ámbitos en que desarrollen sus relaciones interpersonales. 1 de abril de 2009.  
<http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/150000-154999/152155/norma.htm>
- Muxi, Z. (2019). *Mujeres, casas y Ciudades*. DPR-Barcelona.
- Pereyra, L., Gutiérrez, A. y Mitsuko Nerome, M. (2017). La inseguridad en el transporte público del Área Metropolitana de Buenos Aires. Experiencias y percepciones de mujeres y varones. *Territorios*, (39), 71-95.
- Radi, B. (2019). Políticas del conocimiento: hacia una epistemología trans\*. En M. López Seoane (comp.), *Los mil pequeños sexos. Intervenciones críticas sobre políticas de género y sexualidades* (pp. 16-23). EDUNTREF.
- Sáenz Quintero, L. (2020). *Experiencias de movilidad Transurbanas en Bogotá. Experiencias de movilidad Transurbanas en Bogotá, Colombia*. [Tesis de maestría publicada]. Universidad de los Andes.
- Sánchez de Madariaga, I. (2009). Vivienda, movilidad y urbanismo para la igualdad en la diversidad: ciudades género y dependencia. *Ciudad y territorio Estudios Territoriales* 41(161-2), 581-597.
- Stryker, S. (2017). *Historia de lo trans*. Continta Me Tienes.