

CIUDAD Y TERRITORIO

ESTUDIOS TERRITORIALES

ISSN(P): 1133-4762; ISSN(E): 2659-3254

Vol. LVI, N° 220, verano 2024

Págs. 455-472

<https://doi.org/10.37230/CyTET.2024.220.6>

CC BY-NC-ND



Exploración sobre movilidades del cuidado: un análisis preliminar en Ciudad de México

Paula SOTO-VILLAGRÁN

Profesora investigadora del Departamento de Sociología
Universidad Autónoma Metropolitana-Iztapalapa (México)

Resumen: El persistente vínculo entre género y movilidad ha ido creciendo como tema de indagación tanto en los trabajos académicos como en las agendas políticas de transporte y movilidad en América Latina. En efecto, el reconocimiento de los sesgos de género en la planificación del transporte y sus efectos en la medición de los patrones de movilidad cotidiana de las mujeres ha ampliado las posibilidades de investigación sobre el papel de género en el estudio de los viajes que realizan cotidianamente las mujeres en los espacios urbanos. Sin embargo, las indagaciones sobre el vínculo entre género, trabajo de cuidados y movilidad son aún limitadas. Basándonos en un estudio mixto que integra una encuesta de movilidad y cuidados aplicada en Ciudad de México junto a una estrategia cualitativa móvil de investigación, este artículo explora los viajes de cuidado de mujeres y sus potenciales implicancias en el diseño de los espacios públicos de movilidad.

Palabras claves: Movilidad; Cuidados; Género; Espacios; Ciudad de México.

Recibido: 15.07.2023; Revisado: 13.02.2024

Correo electrónico (1): paula.soto.v@gmail.com ; ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-3049-3451>

La autora agradece los comentarios y sugerencias realizados por las personas evaluadoras anónimas, que sin duda han contribuido a mejorar y enriquecer el manuscrito original.

Investigación financiada por la Secretaría de Educación, Ciencia, Tecnología e Innovación del Gobierno de la Ciudad de México (SECTEI).

Exploring mobilities of care: a preliminary analysis in Mexico City

Abstract: The persistent link between gender and mobility has been growing as a topic of inquiry both in academic work and in the political agendas of transportation and mobility in Latin America. Indeed, the recognition of gender biases in transportation and their effects on women's daily mobility patterns has expanded the possibilities for research on the role of gender in the study of women's daily travel in urban spaces. However, inquiries into the link between gender, care work and mobility are still limited. Based on a mixed study integrating a mobility and care survey applied in Mexico City with a qualitative mobile research strategy, this article explores women's care journeys and their potential implications for the design of public mobility spaces.

Key words: Mobilities; Care; Gender; Spaces; Mexico City.

1. Introducción

El profundo y sutil vínculo entre el género y movilidad (HANSON, 2010) ha sido uno de los temas de preocupación creciente en diversas disciplinas académicas como la geografía, la planificación urbana y urbanismo en América Latina, que poniendo en el centro los sesgos de género en la investigación sobre movilidad, la neutralidad del transporte y la noción misma del viaje ha logrado develar las especificidades de los desplazamientos que realizan cotidianamente las mujeres en los espacios urbanos. En este sentido la perspectiva de género ha permitido cuestionar las nociones clásicas del desplazamiento, la separación espacial de la producción y la reproducción y la dicotomía entre el espacio público y privado (JIRÓN & ZUÑINO, 2017).

En este contexto, este trabajo busca comprender las implicancias de los cuidados en las movilidades cotidianas, y cómo pueden colaborar a visibilizar las complejidades de los patrones de movilidad de las mujeres, las geografías que conforman y las dimensiones del diseño de los espacios de transporte a través del concepto de movilidades del cuidado. Para lo anterior proponemos la idea de que el cuidado puede ayudar a comprender de manera más global los procesos de movilidad y, lo mismo vale para la relación inversa. Planificar el transporte y la movilidad sin tener en cuenta este tipo de viajes y sus características específicas, no sólo produce una visión sesgada de la movilidad urbana, sino que reproduce las desigualdades e injusticias espaciales y de género. Por lo tanto, poner en el centro de la planificación urbana los procesos que contribuyen a mantener, continuar, reparar y sostener el mundo (TRONTO, 2018) desde una perspectiva feminista del cuidado ayudará a mejorar nuestros estudios

sobre movilidad, pero también las propuestas de diseño y planificación urbana.

Basados en un estudio mixto cuantitativo y cualitativo realizado el año 2021 en la Ciudad de México sobre movilidades y cuidados, proponemos un camino analítico que distingue cinco secciones relevantes. La primera sección corresponde a la introducción del texto que precisa algunas ideas centrales sobre la importancia del estudio de los cuidados en la perspectiva de la movilidad cotidiana. La sección dos proporciona una mirada general de la literatura que permite estrechar el vínculo entre cuidados y movilidad. La tercera sección presenta las decisiones metodológicas, las fuentes de información y el caso de estudio. La sección cuatro, analiza los principales hallazgos integrando el enfoque cualitativo y cuantitativo de la investigación realizada. Finalmente, en las conclusiones se presentan reflexiones finales y propuestas para repensar los espacios públicos a la luz de la movilidad de los cuidados.

2. Movilidad, cuidados y ciudad

El cuidado es una parte esencial de la reproducción social de la vida. Una amplia literatura feminista lo define como una categoría analítica que tiene la capacidad de repensar la organización social del bienestar, el significado de ser humano y las relaciones naturaleza-sociedad. Articula de manera profunda varios aspectos de la vida social: el hecho de hacerse cargo de los cuidados materiales –lo cual implica un trabajo–, de los económicos –lo cual implica un costo económico– y de los psicológicos –lo cual implica un vínculo afectivo, emotivo y sentimental– (BATTYANY, 2015, p. 10). Sin embargo, sólo recientemente se ha planteado el desafío de

explorar su dimensión territorial y de movilidad cuando se discute la equidad en el transporte. En efecto, es un reto social y político explorar cómo funciona el cuidado a través de los patrones de movilidad diaria en entornos urbanos.

Una primera entrada para ubicar los cuidados en el marco de la movilidad y el transporte ha sido el concepto de “movilidad del cuidado” acuñado por Inés Sánchez de Madariaga como categoría analítica paraguas que permite cuantificar, agrupar, nombrar y visibilizar los viajes realizados por personas adultas para el cuidado de personas dependientes y el mantenimiento del hogar (SÁNCHEZ DE MADARIAGA, 2009; 2013a; 2013b). Tal como lo ha planteado la autora, el cuidado se entiende como el trabajo no remunerado realizado por los adultos para los niños u otras personas dependientes, incluido el trabajo relacionado con el mantenimiento del hogar “estas actividades, en su mayoría no remuneradas, implican viajar a lugares específicos de la ciudad, a horas específicas del día, utilizando los sistemas de transporte disponibles, bajo ciertas condiciones de precio, ergonomía y seguridad” (SÁNCHEZ DE MADARIAGA & ZUCCHINI, 2020, p. 91). Por otra parte, la autora acertadamente sostiene que los viajes por motivos de cuidados están subrepresentados e infravalorados en las encuestas de movilidad, debido al sesgo de género en la forma de recopilar, interpretar, analizar y representar visualmente los datos de viajes. Esta aproximación ha ido instalándose en América Latina para mostrar que la incorporación de una categoría como movilidad del cuidado tiene un gran impacto en el total de los viajes que realizan las mujeres. Desde esta mirada los patrones de movilidad según el género son un tema clave para entender los diferentes tipos de viajes necesarios para la reproducción de la vida y además permite conocer como las personas usan los sistemas de transporte, más allá de los motivos laborales.

Una segunda entrada para entender la relación entre movilidad, género y cuidados es la dimensión corporal. En efecto, la corporeidad juega un papel importante en los viajes de cuidado, en el sentido de que muchos de estos desplazamientos están mediados por objetos y materialidades (bolsos, paquetes, juguetes, pañaleras, carritos), que dan cuenta de una experiencia encarnada de moverse. El cuerpo se extiende para cargar personas y objetos, sentidos corporales y materiales se ensamblan (LAZO, 2018), por lo tanto, reconocer las formas múltiples y variadas en que las materialidades, las infraestructuras y las tecnologías están implicadas en estos viajes, problematiza la universalidad

del servicio y del viajero neutro, poniendo en evidencia que las políticas de transporte desdibujan o ignoran a menudo, el trabajo de cuidados y las necesidades de mujeres. Esto tiene especial relevancia para repensar transportes públicos flexibles y diversos, debido a que en diferentes países latinoamericanos se ha documentado que existe una gran dependencia o demanda de las mujeres como colectivo al transporte público (BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO, BID, 2022) y escasa disponibilidad de este, lo que da lugar; en muchos casos, a la existencia de sistemas informales de transporte (UTENG & CRESWELL, 2008). En esta perspectiva se visualiza cómo las responsabilidades del cuidado asignadas a las mujeres están influenciadas por el diseño urbano y el transporte.

Una tercera entrada es el concepto de interdependencia. Este último, se visualiza como una categoría más compleja para comprender que los viajes para atender las necesidades de los hogares no son individuales, de manera que la noción de movilidad interdependiente es más adecuada para comprender la movilidad como un sistema de relaciones entre los miembros del hogar, no solo de las personas adultas como tomadoras de decisiones racionales e individuales, sino de todos los miembros del hogar y las redes en las cuales se insertan, ya que las movilidades de estas personas se encuentran inherentemente vinculadas a las movilidades individuales (JIRÓN & GÓMEZ, 2018). Aquí, la movilidad se entiende “como una red que articula diversas rutinas, recursos, necesidades, intereses, expectativas y papeles productivos y reproductivos de un número variable de personas, relacionadas entre sí por vínculos emocionales y prácticos esenciales para la organización de sus vidas cotidianas (JIRÓN, 2017, p. 408). La movilidad interdependiente contribuye a problematizar las desigualdades de género, porque debido a las tareas reproductivas y del cuidado definidas culturalmente como responsabilidades femeninas se desencadenan decisiones de movilidad que no son autónomas, sino que dependen de otras personas.

3. Caso de estudio, fuente de la información y métodos

3.1. Caso de estudio

Ciudad de México es reconocida como una de las ciudades más grandes del mundo, tiene

alrededor de 9 millones de habitantes y está constituida por 16 alcaldías¹ (FIG. 1). Es un importante polo de atracción migratoria, a la que personas de todo el país se trasladan buscando no sólo mejores oportunidades económicas, sino también de salud, educativas y sociales. Por estas razones, su población crece de manera constante cada año.

Las características socioeconómicas de los hogares de la Ciudad de México han ido cambiando a lo largo del tiempo. El porcentaje de mujeres en Ciudad de México se mantiene sin cambios significativos representando el 52,2%

de la población en 2020 (INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y GEOGRAFÍA, INEGI, 2020). No obstante, en las últimas décadas, el número de hogares en total ha aumentado notablemente, pero también lo ha hecho el número de hogares con jefatura femenina. A nivel nacional, 40 de cada 100 hogares reconocen a las mujeres como jefa de hogar, siendo la Ciudad de México la que ocupa el primer lugar en el país por su porcentaje de hogares con mujeres como persona de referencia (INEGI, 2020).

Hay acuerdo que el crecimiento de la ciudad no ha estado articulada a las políticas de movilidad



FIG. 1 / Ciudad de México y Área Metropolitana de la Ciudad

Fuente: Elaboración propia con datos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI)

¹ Administrativamente la ciudad de México está conformada por 16 demarcaciones territoriales llamadas “alcaldías” que,

a su vez, se componen de “colonias”.

y transporte, pero tampoco a la de vivienda y la planeación urbana. Como consecuencia, se vuelve cada más difícil la dotación de servicios básicos para la población, “al igual que sucede con la red de movilidad, la estructura urbana se encuentra fragmentada y diversas barreras físicas, naturales y artificiales inciden en la

dinámica económica y social de la ciudad y, por lo tanto, en la forma en la que las personas se desplazan por la ciudad” (SECRETARÍA DE MOVILIDAD, SEMOVI, 2020).

En efecto, la estructura urbana de la Ciudad de México refleja una oferta de empleos y

MOTIVO DE VIAJE	HOMBRES	MUJERES	TOTAL
Ir al hogar	7 712 447	8 647 023	16 359 470
%	47.14	52.86	100
Ir al trabajo	4 705 083	2 889 911	7 594 994
%	61.95	38.05	100
Ir a estudiar	2 096 358	2 007 157	4 103 515
%	51.09	48.91	100
Ir de compras (bienes y servicios)	573 325	1 668 848	2 242 173
%	25.57	74.43	100
Convivir (amigos o familiares), deportes o recreación	400 899	593 466	994 365
%	40.32	59.68	100
Llevar o recoger a alguien	433 671	1 854 383	2 288 054
%	18.95	81.05	100
Hacer un trámite	121 781	162 252	284 033
%	42.88	57.12	100
Ir al médico o recibir atención de salud	148 827	299 191	448 018
%	33.22	66.78	100
Ir a acto religioso	13 491	38 779	52 270
%	25.81	74.19	100
Otro	83 692	103 925	187 617
%	44.61	55.39	100
No sabe	6157	4825	10982
%	56.06	43.94	100
Total	16 295 731	18 269 760	34 565 491
%	47.14	52.86	100

FIG. 2 / Número de viajes de lunes a viernes de acuerdo con el motivo de viaje y el sexo de la persona que lo realiza

Fuente: Encuesta Origen Destino, Instituto Nacional de Estadística (INEGI), 2017

servicios concentrados en cuatro alcaldías: Miguel Hidalgo, Benito Juárez, Cuauhtémoc y Coyoacán, que atraen a diario viajes de carácter metropolitano, de los cuales 22,5% son entre la Ciudad de México y sus municipios conurbados. De acuerdo con la Encuesta Origen Destino (Fig. 2), las personas que viven en la ZMVM (Zona Metropolitana del Valle de México) realizan 34 565 491 viajes en un día entre semana y 21 364 907 viajes en un sábado, para todos los propósitos. La mayor parte de estos viajes son realizados por personas en los municipios conurbados, 18 853 047 entre semana y 11 165 713 en sábado. En contraste, en la Ciudad de México se realizan 15 712 444 viajes entre semana y 10 199 194 en sábado.

La evidencia sobre las diferencias de género en la movilidad en la Ciudad de México es limitada, debido a que la encuesta de origen destino tiene sesgos de género importantes. Uno de los más importantes es la carencia de información específica acerca de viajes no pendulares y que estén relacionados con propósitos que no sean laborales, es decir, viajes de cuidados. Asimismo, no contiene información sobre paradas intermedias, sus propósitos y tiempos. No obstante, se pueden identificar algunas desigualdades importantes en torno a los patrones de desplazamiento. En primer lugar, los principales propósitos de viaje de los hombres son: ir trabajo e ir a la escuela, mientras que, para las mujeres los motivos tienden a estar más diversificados siendo más frecuentes los viajes relacionados con “llevar o recoger a alguien”, “ir de compras” y “hacer un trámite” (INEGI, 2017). En segundo lugar, la Encuesta Origen-Destino, muestra que las usuarias viajan frecuentemente entre 7:00 y 15:00 siendo el rango entre 10:00 y 13:00 (horas valle) cuando mayor cantidad de viajes de mujeres se realizan y el menor número de viajes de hombres se realizan (SEMOVI, 2019). En tercer lugar, las mujeres son el grupo social que más se ven afectadas por el incremento de los tiempos de traslado mientras los hombres destinan en promedio 34 minutos a los viajes que realizan en transporte privado y 72 minutos en transporte público, las mujeres destinan en promedio 26 minutos a los viajes que realizan en transporte privado y 64 minutos en transporte público (SEMOVI, 2020). En cuarto lugar, la percepción de inseguridad marca una diferencia fundamental en las experiencias de movilidad de las mujeres, la Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre seguridad Pública (ENVIPE, 2021) indica que la percepción de inseguridad de las mujeres en los espacios públicos como parque o centro recreativo es de un 60,4%, la

calle con el 69,5% y el transporte público con el 73,8%.

No obstante, la ausencia de una mirada de género y de cuidados limita los hallazgos de una encuesta que es la fuente de información principal para caracterizar los patrones de desplazamientos cotidianos de las personas que habitan la Ciudad de México y la Zona Metropolitana.

3.2. Métodos de estudio

De acuerdo con lo anteriormente planteado la relación cuidados y movilidad no sólo está relacionada con el transporte sino con las decisiones cotidianas que se toman en función de las prácticas de movilidad, lo que abre interesantes debates metodológicos en busca de aproximaciones que den cuenta de los patrones de vida móviles de las mujeres. De esta forma, la integración de la perspectiva de género en los estudios de movilidad no sólo ha implicado cambios a nivel teórico sino también a nivel de métodos de investigación. De esta forma, por un lado, dentro de los métodos de investigación tradicionales del transporte los enfoques feministas han resignificado el análisis de la cuantificación, como es el caso de estudio del área metropolitana de Madrid realizado por SÁNCHEZ DE MADARIAGA 2013a, 2013b), la Región Metropolitana de Barcelona (GÓMEZ-VARO & al., 2023), en Montreal (RAVENSBERGEN & FOURNIER & EL-GENEIDY, 2023) y Bogotá (MURILLO-MUNAR & GÓMEZ-VARO & MARQUET, 2023) Los estudios antes referenciados reafirman que esta categoría debería incluirse en el diseño de las políticas de transporte y movilidad.

Pero también en los últimos años se han construido diversas estrategias etnográficas para describir y analizar las prácticas de movilidad. En particular, los métodos móviles, como resultado de una innovación metodológica del nuevo paradigma de las movilidades (SHELLER & URRY, 2006), han recibido una atención mayor aplicándose en una amplia variedad de campos de investigación y especialmente en los estudios centrados en el enfoque de género. Partiendo de la crítica de que en los estudios del transporte que el espacio es visto como fijo, se pierde la comprensión de la fluidez de las prácticas de moverse por el territorio. En este sentido los métodos móviles se entienden como “técnicas, herramientas y enfoques que tienen en común la finalidad

de seguir, documentar, comprender y explicar las múltiples movilidades, redes y vínculos de personas, cosas e ideas constitutivas de procesos sociales y culturales” (SEGURA & JIRÓN, 2023). Estos, brindan detalladas descripciones de prácticas, experiencias y significados de la movilidad y se basan en acompañar el movimiento de personas, objetos y prácticas y han permitido revelar la complejidad de la experiencia de la movilidad de las mujeres (JIRÓN, 2011; JIRÓN & GÓMEZ, 2018; JIRÓN & al., 2020). La técnica del sombreado (JIRÓN, 2010) ha surgido como una modalidad de acompañar a las personas involucradas en la investigación de manera individual en sus rutinas diarias y

han sido útiles para analizar cómo la experiencia de movilidad afecta la vida en su conjunto, y cómo las prácticas espaciales son incorporadas en el espacio, inclusive en las redes de transporte, en tanto el acompañamiento se realiza independiente del modo de transporte.

La sección cuantitativa de nuestra investigación se inspira en el concepto de movilidad del cuidado, antes descrito, integrándolo en una encuesta de movilidad y cuidado en vivienda que se realizó a personas de 15 años y más que habitan en la Ciudad de México. El objetivo de este instrumento fue conocer las percepciones, opiniones y significaciones de mujeres y hombres acerca de sus prácticas de movilidad cotidiana;



FIG. 3 / Mapa de ubicación del área de Estudio

Fuente: Elaboración propia con datos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI)

en concreto, en la movilidad relacionada con el cuidado, así como del uso de los modos de transporte existentes en la ciudad. El levantamiento de la encuesta se realizó utilizando una muestra probabilística de 1210 casos distribuidos en toda la ciudad, la cual permite hacer estimaciones a nivel estatal con un error muestral máximo de 4,2% y un nivel de confianza del 95%. El período del levantamiento se llevó a cabo entre los meses de junio y julio de 2021. El cuestionario aplicado incorporó preguntas sobre propósitos de viajes, horarios y tiempos de traslado, uso de medios de transporte, costo del viaje, acompañamiento, origen y destino de los viajes, paradas intermedias y problemáticas de los viajes. Asimismo, en el diseño de esta la categoría de género tuvo especial atención en la conceptualización y operacionalización de la categoría de cuidados, lo que queda expresado en: i) ampliación de los propósitos de viajes ii) identificando las paradas intermedias iii) identificando viajes de acompañamiento iv) preguntando sobre la estructura familiar (implicancias de tener niños, niñas, personas mayores y con alguna discapacidad, finalmente v) construyendo un apartado de preguntas sobre desplazamientos a pie.

La sección cualitativa, empleo una aproximación etnográfica inspirada en la técnica del *sombreo* (JIRÓN & CORTÉS, 2011; JIRÓN & GÓMEZ, 2018; JIRÓN, CARRASCO & REBOLLEDO, 2020) a 15 mujeres y consistió en acompañar a mujeres de cinco alcaldías de la Ciudad de México (Gustavo A. Madero, Iztapalapa, Venustiano Carranza, Benito Juárez y Azcapotzalco) (FIG. 3), en sus rutinas diarias y observar la forma en que se organizan y experimentan los viajes cotidianos del cuidado. Los casos forman una muestra cualitativa intencionada que busca proporcionar una explicación de cómo el uso de métodos puede combinarse para brindar una comprensión más rica de las movilidades del cuidado. Esta técnica se utilizó dado que, los movimientos de las mujeres en general dentro de la ciudad tienden a ser más complejos, con mayor cantidad de paradas, en distintos horarios, y configuraciones. Se participó en estos viajes como acompañante, se tomaron notas, se grabaron videos y se hizo un registro fotográfico por cada caso. La organización del trabajo de campo se realizó en tres momentos: i) acceso a campo, que consistió en la selección de los casos (los criterios centrales fueron la pertenencia socioterritorial de diferentes alcaldías de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México, la diversidad de situaciones laborales de las mujeres y diferentes edades de las entrevistadas). En esta etapa se desarrolló un primer conocimiento a las características de las mujeres, donde lo central fue una descripción de sus actividades cotidianas,

a partir de lo cual se negociaron los acompañamientos ii) acompañamiento de viajes de cuidados que no se acotaba solo al viaje, sino que de manera conjunta se fue realizando una reflexión sobre la experiencia de viaje durante el ejercicio de acompañamiento o al final iii) se organizó el material narrativo y visual para integrar los materiales y compartirlos mediante una entrevista, que permitió explorar las conexiones entre vida cotidiana, movilidad y transporte producidas desde las propias mujeres.

4. Análisis y resultados: evaluando la movilidad del cuidado en la Ciudad de México

Para examinar la existencia del vínculo entre movilidad y cuidados la decisión metodológica ha sido utilizar métodos mixtos que ilustran que la combinación de estrategias de investigación permite una mayor comprensión de los patrones de desplazamiento cotidianos, las dinámicas y estrategias de movilidad de las personas, especialmente de las mujeres, junto a una visión más compleja de la ciudad.

Para efectos de este trabajo se hace una distinción entre viajes de cuidado y movilidad del cuidado. Se agruparon como “viajes de cuidado” los desplazamientos que tuvieron como propósitos la gestión y el mantenimiento cotidiano de la vida, la salud y el bienestar de las personas. Esta definición general fue operacionalizada en los siguientes propósitos: ir de compras, llevar o recoger algo, hacer un trámite, ir al médico o recibir atención de salud, llevar a un niño/a a la escuela o a la casa de un familiar para su cuidado. Mientras que utilizamos la acepción “movilidad del cuidado” como una experiencia que toma el desplazamiento como materia prima, pero que interroga sobre la experiencia vivida del viaje, el significado del movimiento en las prácticas y decisiones de cuidado, las experiencias corporeizadas de movilidad, aspectos emocionales y afectos, estrategias de cuidado que en su conjunto dan cuenta de una perspectiva de género que entrelaza el poder de los discursos, las prácticas y las infraestructuras de movilidad para crear los efectos diferenciales de la movilidad y de la inmovilidad (SHELLER & URRY, 2006).

4.1. De viajar para cuidar a cuidar en movimiento

Los viajes de las mujeres y hombres fueron observados y analizados de acuerdo con el propósito. De esta forma en términos cuantitativos,

un hallazgo central es la cuantificación de los viajes de cuidado en comparación con los viajes laborales. Así, sin considerar el regreso a casa que, naturalmente, ocupa la primera posición de los propósitos de viaje, los resultados muestran que el principal propósito de viaje de los hombres es laboral, seguido de ir de compras para el hogar y recreación o entretenimiento. En el caso de las mujeres, si bien se presentan los mismos propósitos, el orden de prioridades es diferente: en primer lugar, fueron de compras para el hogar, en segundo ir a trabajar y tercero, recreación y entretenimiento.

Ahora bien, si consideramos el concepto y la metodología desarrollados por (SÁNCHEZ DE MADARIAGA 2009, 2013a, 2013b) para describir los viajes de cuidado que de manera mayoritaria hacen las mujeres, entre semana la encuesta muestra que las mujeres realizan aproximadamente un 56% más viajes diarios de este tipo que los hombres. Esta disparidad disminuye en sábado a un 39%. Sin embargo, la brecha en los viajes del cuidado permanece, observando que las mujeres dedican más tiempo a la realización de este tipo de viajes, y por lo tanto una desigual distribución de las tareas de cuidado (FIG. 4).

Para un día entre semana, los viajes con el propósito del cuidado realizados por mujeres representan alrededor de 70 000 más que aquellos realizados por hombres. En sábado,

los viajes relacionados con el cuidado realizados por mujeres son alrededor de 10 000 más que los viajes realizados por hombres. Para días entre semana, a pesar de que un 3% de los viajes con motivo laboral son realizados por mujeres, éstas también realizan el 62% de los desplazamientos relacionados con el cuidado. Lo que en definitiva pone en evidencia que las mujeres tienen las responsabilidades productivas y reproductivas en su vida cotidiana.

Los datos anteriores confirman una hipótesis relevante sobre los viajes realizados por motivos laborales son tan significativos para los hombres como los viajes con propósitos de cuidados para las mujeres, en tanto representa una gran proporción de los viajes diarios realizados por las mujeres.

Ahora bien, esta regularidad y relevancia de actividades como ir de compras, hacer un trámite, ir al médico o recibir atención de salud, llevar a un niño o niña a la escuela o a la casa de un familiar, también implican preguntas sobre ¿cómo se vive ese movimiento de cuidados? ¿qué ocurre durante un viaje? ¿qué obstáculos o dificultades implican durante el viaje las personas que cuidan? ¿cuáles son las estrategias que la gente despliega a diario para moverse? Estas son algunas de las preguntas que pueden abordarse desde la experiencia móvil de investigación.

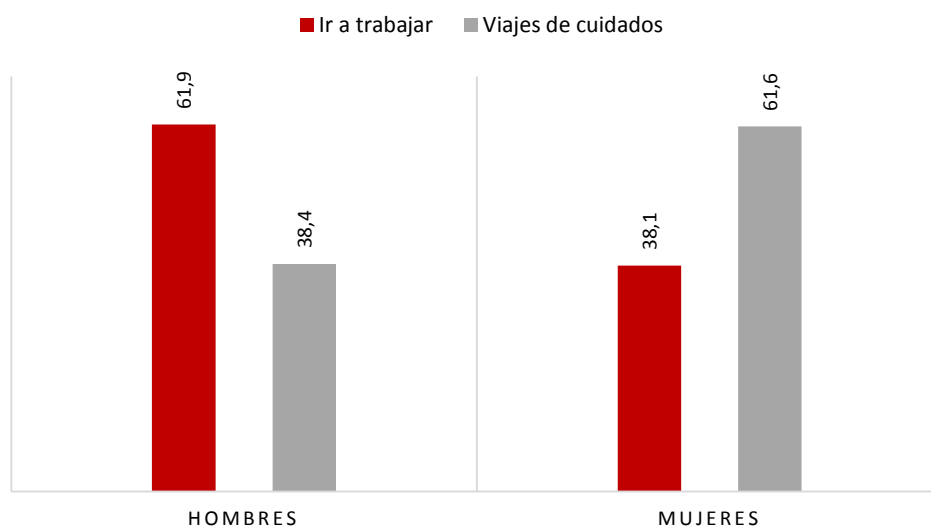


FIG. 4 / Viajes de cuidados y viajes laborales

Fuente: Elaboración propia con base a los datos del proyecto de investigación "Una mirada de género-interseccional a las prácticas de movilidad cotidiana de hombres y mujeres de la Ciudad de México"

Secretaría de Educación, Ciencia, Tecnología e Innovación del Gobierno de la Ciudad de México, (SECTEI, 2021)

En esta perspectiva nos interesa mostrar algunos viajes de cuidados que ayudan a revelar aspectos invisibles de la movilidad (todos los nombres son ficticios para reservar la identidad de las mujeres que participaron del estudio).

El viaje de Lizbeth resulta interesante, tiene 28 años, vive en la Alcaldía Venustiano Carranza y trabaja como empleada en una tienda dentro de la misma alcaldía. Su viaje permite observar las implicancias de realizar un viaje de cuidado que tiene como propósito realizar un trámite y que debe realizar con su hijo de 6 meses de edad, para el cual requiere utilizar el camión. Antes del viaje prepara una mochila con una mamadera, agua, y un Gerber por que como no sabe cuánto va a tardar, debe llevarle comida al niño. También debe cargar pañales, toallas húmedas, un cambio de ropa, en una pañalera. Sólo toma un camión, y debe esperarlo en la esquina de su casa, aunque reconoce que preferiría ir en taxi, porque “perdería menos tiempo en llegar” y es más cómodo viajar con su mochila, sus condiciones económicas no se lo permiten. Durante el viaje hay un aspecto que resiente con mayor sensibilidad “la incomodidad de otros pasajeros cuando ella amamanta a su hijo”. Como estrategia para enfrentar esta situación, Lizbeth prefiere ponerse una cobija, aunque “su hijo se muera de calor”. Asimismo, esta situación influye en las decisiones sobre que asiento elegir “prefiero ir sola o en el de en medio o, mejor al final porque si me toca amamantar o darle un Gerber me siento más cómoda que no haya nadie a mi lado”, también expresa que dentro del camión le ha tocado cambiar los pañales por la inexistencia de baños públicos en las zonas de transporte que utiliza.

La mayor parte de los viajes de cuidados implican acompañar a otras personas y en esta rutina asociada al horario, a la alimentación y la forma de hacerlo, también ocurre a otras mujeres que participaron del estudio. En el viaje de Ana de 25 años que vive en Iztapalapa en unión libre con su pareja, viaja sistemáticamente con un hijo de 2 años. Plantea que ha cambiado radicalmente sus formas de moverse en la ciudad desde que fue madre. De hecho, ha integrado en sus rutinas cotidianas los viajes por motivos de salud, ya sea ir a al centro de salud, comprar en la farmacia, y llevar a su hijo al médico. Viajar con su hijo de esta forma, implica una serie de prácticas de cuidado durante el viaje “la verdad nunca tuve miedo de andar en transporte, pero desde que tuve a mi hijo me siento más preocupada cuando viajo en la combi y en el

camión porque manejan rápido y no respetan ni las luces rojas”. De hecho, cuando ella se sube de hecho el conductor no espera a que se pueda sentar y avanza rápidamente.

Ambos viajes muestran como la presencia de niños influyó en la movilidad cotidiana de estas mujeres y, brindan información importante sobre cómo las exigencias de cuidar en movimiento ponen en cuestión los límites entre lo privado y lo público, inclusive lo íntimo y lo social, lo móvil y lo inmóvil, en una especie de esfuerzo corporal que combina el diseño y los espacios construidos, podemos observar cómo los vehículos de transporte (camiones, vagones del metro, mototaxis etc.) pueden transformarse en espacios de cuidado.

En efecto, moverse cuidando puede ser considerado como parte de los cuidados pasivos, que implican vigilar o estar pendiente de personas que requieren atención (niñas, niños, adolescentes, personas adultas mayores, enfermas o con discapacidad) (ENTIDAD DE LAS NACIONES UNIDAS PARA LA IGUALDAD DE GÉNERO Y EL EMPODERAMIENTO DE LAS MUJERES & DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO NACIONAL DE ESTADÍSTICA, 2020). Esto es importante porque podemos observar que en los casos descritos cuidar a alguien durante el desplazamiento define una sensible relación con aspectos físicos, emocionales y sociales de los lugares, que, como fuente de preocupación puede llegar a autoimponer restricciones a su propias rutinas y movimientos cotidianos.

4.2. La caminata como diferenciador de los cuidados móviles

Si analizamos las formas en la que las mujeres de la Ciudad de México realizan los viajes de cuidado, es interesante observar que la evidencia cuantitativa y cualitativa convergen en la centralidad que tiene el caminar en la calle junto con el transporte público masivo colectivo², como modos de transporte determinantes en la cotidianeidad. En cuanto al reparto modal, como se observa en la FIG. 5. en los viajes de cuidado la caminata hace una diferencia importante para ir de compras y hacer trámites, un 69,3% de los viajes de las mujeres se hacen de esta forma, mientras para los varones representa el 49,8%. Al analizar estas respuestas de acuerdo con las principales variables sociodemográficas se

² Los modos de transporte público masivos se refieren a los de capacidad mayor, como metro, metrobús y tren suburbano, mientras los modos colectivos hacen referencia a Red de

Transporte de Pasajeros (RTP), trolebús, microbuses y corredores concesionados.

observa que quienes más caminan para estos fines son mujeres mientras los hombres mencionan utilizar más el automóvil.

Los análisis revelaron que el género no era el único factor social que influye en la distribución de la movilidad de cuidado. De hecho, la intersección de género, edad y nivel educativo reveló un patrón interesante. Quienes usan más el automóvil son personas entre 25 y 54 años y personas con nivel de escolaridad de licenciatura o posgrado, y las personas que caminan son personas de 55 años o más, principalmente con nivel de estudios bajo (sin escolaridad o con primaria). Cabe destacar que la población que trabaja y estudia mencionan usar más el automóvil que las personas que se dedican al hogar o que se dedican al hogar (en su mayoría las mujeres) y trabajan, que mencionan caminar para ir de compras para el hogar, principalmente.

Durante los viajes de cuidados las mujeres pueden sentirse especialmente vulnerables en los espacios públicos. En esta perspectiva, uno de los factores que en la experiencia de movilidad de cuidados infraestructura y ambientales interactúan y establecen relaciones recíprocas tejidas entre sujetos que cuidan y sujetos cuidados, pero no se limitan a los humanos, sino que incluyen a las infraestructuras de transporte como sistemas sociomateriales que dificultan o facilitan los cuidados en las prácticas de viaje. Como indicamos en los resultados cuantitativos la caminata crea una diferencia fundamental en las tareas de cuidado en movimiento.

La movilidad de Alicia de 30 años, estudiante, muestra esta vulnerabilidad. Alicia cuida de su abuela y juntas viven en la Alcaldía Azcapotzalco. Uno de los viajes cotidianos que realizan juntas es ir a la Iglesia, si bien ella acostumbra a andar en bicicleta desde hace seis años, cuando acompaña a su abuela caminan, usan taxi y en menor medida transporte público. Este viaje se realiza todos los días, a veces dos veces por día en la mañana 9:30 o por las tardes ya sea a las 2:30 o 5:30 pm, dependiendo de los horarios de las misas, los rosarios, hora santa y otros eventos eclesíasticos que suceden a diario. La duración del viaje es entre 20 y 30 minutos aproximadamente. Una característica que define este viaje es que acostumbran a parar algunos minutos cuando su abuela se siente cansada. De hecho, durante la entrevista ella expresa que "el tiempo del viaje lo determina mi abuelita con sus pasos y hay días que prefieren llevarla en silla de ruedas". En este último caso, las dificultades son las banquetas que no se encuentran al mismo nivel, y durante la temporada de lluvias se dificulta más el movimiento e incluso en ocasiones inhibe las salidas de su abuela. El camino que eligen es el más corto, aunque las calles están en malas condiciones, pero como es el más rápido, prefieren hacerlo de esta forma.

La seguridad vial es otra dimensión que aparece claramente en el viaje de Claudia de 48 años, que vive en la Alcaldía Gustavo A. Madero, es ama de casa, tiene cuatro hijos, vive con ellos y una nieta. Uno de los viajes de cuidado que realiza con mayor frecuencia es ir de compras para el hogar.

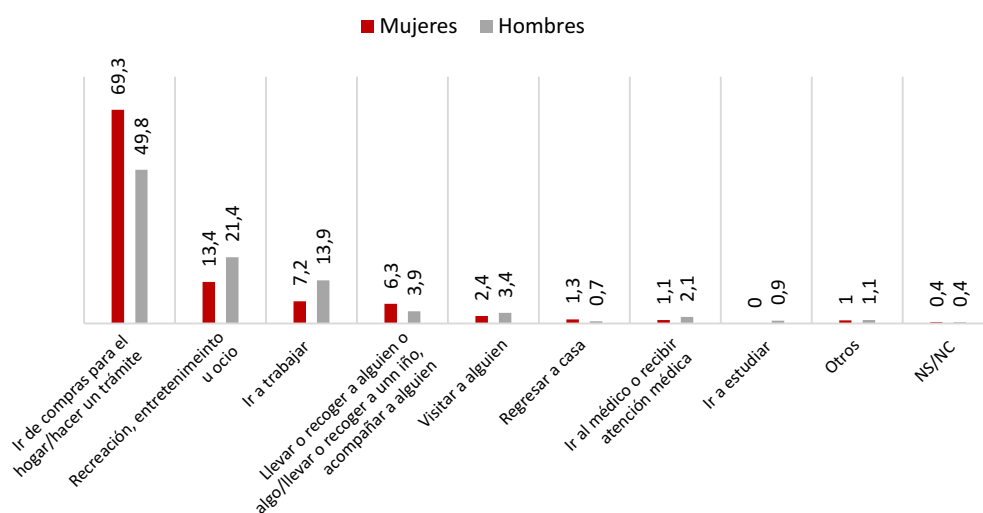


FIG. 5 / Propósito principal para caminar

Fuente: Elaboración propia con base a los datos del proyecto de investigación "Una mirada de género-interseccional a las prácticas de movilidad cotidiana de hombres y mujeres de la Ciudad de México"

Al menos dos veces a la semana va al tianguis³. Si bien el camino está pavimentado, Claudia se queja permanentemente durante su caminata de que hay muchos “baches” y en varios trayectos prefiere caminar bajo las banquetas, porque hay objetos que obstruyen el paso: vendedores ambulantes, vehículos estacionados, basura, postes, etc. Asimismo, para llegar al tianguis hay que cruzar una avenida que no tiene señalamiento para las personas peatonas y tiene que cruzar entre carros, camiones y combis.

4.3. Movilidades interdependientes

Desde una perspectiva de género los viajes de las mujeres no pueden entenderse de manera individual, porque sus decisiones de movilidad son interdependientes, es decir están vinculados a las necesidades de otras personas. Algunas investigaciones realizadas por JIRÓN & GÓMEZ (2018) han evidenciado que, al analizar los viajes de las mujeres, resulta casi imposible separar sus viajes de otros con quienes se mueven. A esto se ha denominado las movilidades interdependientes. Por lo tanto, una pregunta fundamental para dimensionar la movilidad del cuidado es si la persona que realizó el viaje fue acompañada por alguien.

La encuesta realizada indagó si las encuestadas realizaron sus viajes solas o acompañadas. El 63% de los viajes de las mujeres iniciaron solas, y el 37% iniciaron viajando con alguien. Mientras que en el caso de los varones el 76% de los encuestados inició su viaje solo y sólo el 24% lo hizo acompañado (FIG. 6). Prácticamente el mismo porcentaje de los viajes que se realizaron en compañía de alguien terminaron igual.

Finalmente, también se encontró que la presencia de niños entre 0 y 14 años en el hogar

influye en la proporción de desplazamientos diarios que comprenden la movilidad del cuidado. En términos generales se observa que en 4 de cada 10 de los hogares de la CDMX (Ciudad de México) hay al menos un niño o niña entre 0 y 14 años. Entre las personas entrevistadas que afirmaron que en su hogar hay al menos un niño o niña de estas edades, 37,2% afirman haberlos llevado a parques, plazas, canchas, museos o lugares de entretenimiento en el último mes; y 30% los recogieron o esperaron para que recibieran atención de salud.

Luego, como se observa en la siguiente tabla (FIG. 7) la madre del menor es quien realiza con mayor frecuencia las actividades relacionadas con la movilidad del cuidado del niños y niñas. Entre las personas que afirmaron llevar al niño o niños a parques, plazas u otro lugar de entretenimiento en el último mes, 58% fue la madre quien realizó esta actividad, mientras que el padre lo hizo en un 15.9%. Para llevar, recoger o esperar a un niño(a) del hogar para que recibiera atención de salud en el último mes, 70,3% de quien lo hizo fue la madre y en el 14% de los casos fue el padre del niño o niña.

Lo mismo ocurre en el caso de la presencia de personas mayores en el hogar, hay una asociación significativa para viajes con propósitos de cuidado. El 47,3% de los hogares de la ciudad hay al menos una persona de 60 años o más. Entre las personas entrevistadas que afirmaron que en su hogar hay al menos una persona en este rango de edad, 55,2% mencionan que los llevaron, recogieron o esperaron para que recibiera atención de salud en el último mes, siendo la única actividad realizada de forma frecuente. Solo 9,9% afirma haberlos llevado a parques, plazas, museos o a algún otro lugar de entretenimiento en el último mes, y 9,5% realizaron una salida con ellos para tramitar o cobrar algún programa social. Estas actividades se distribuyen en mayor cantidad entre hijos e hijas de las

	Mujer		Hombre	
	Sola	Acompañada	Solo	Acompañado
Inicio del viaje	63	37	76	24
Término del viaje	63	36	76	23

FIG. 6 / Viajes que inician acompañados/as

Fuente: Elaboración propia con base a los datos del proyecto de investigación “Una mirada de género-interseccional a las prácticas de movilidad cotidiana de hombres y mujeres de la Ciudad de México” (2021)

³ Mercado público ambulante (o no fijo) que se instala en las

calle de una ciudad.

	Madre	Padre	Hermano/a	Abuelo	Abuela	Otro familiar	Otro	Ns/Nc
Los llevaron a parques, plazas, canchas, museos o lugares de entretenimiento	58,0%	15,9%	5,0%	5,0%	8,9%	4,3%	0,9%	3,8%
Los llevaron, recogieron o esperaron para que recibiera atención de salud	70,3%	14,0%	3,6%	2,4%	3,1%	4,1%	2,5%	0,0%
Los llevaron y/o recogieron de la guardería, escuela, clases o de algún familiar para ser cuidado	64,9%	16,0%	6,1%	4,0%	5,2%	0,0%	0,0%	3,9%
Los llevaron y/o recogieron de clases, trabajo u otro lugar	58,8%	18,3%	8,3%	1,6%	10,2%	2,8%	0,0%	0,0%
Asistió a juntas, festivales o actividades de apoyo escolar	76,1%	2,7%	0,0%	4,2%	8,1%	8,8%	0,0%	0,0%
Realizaron una salida para tramitar o cobrar algún problema social	75,4%	6,8%	0,0%	0,0%	0,0%	17,8%	0,0%	0,0%

Fig. 7 / Actividades relacionadas con la movilidad del cuidado de niños y niñas

Fuente: Elaboración propia con base a los datos del proyecto de investigación “Una mirada de género-interseccional a las prácticas de movilidad cotidiana de hombres y mujeres de la Ciudad de México”.

Secretaría de Educación, Ciencia, Tecnología e Innovación del Gobierno de la Ciudad de México (SECTEI, 2021)

personas mayores. De forma tal que las hijas se responsabilizan de llevarlos, recogerlos o esperarlos para que reciban atención de salud, realizar una salida para tramitar o cobrar algún programa social, los llevaron y/o recogieron para hacer trámites, los llevaron y/o recogieron de la casa de algún familiar para ser cuidado. Mientras que los hijos se hacen cargo principalmente de llevarlos a parques y lugares recreativos.

Por lo tanto, la presencia de personas dependientes en un hogar, no solo influyen en la proporción de viajes de cuidado sino en la desigual distribución por género de la movilidad. La brecha de género en los viajes de cuidados aumenta cuando hay niños y niñas, personas mayores y personas discapacitadas en el hogar.

Alba tiene 57 años, está casada y tiene dos hijas de 18 y 15 años respectivamente. Vive con su esposo y su hermano José de 47 años, a quien cuida desde que falleció su madre hace 4 años porque tiene una discapacidad mental y motriz. Uno de los viajes que realiza con cierta periodicidad es el de realizar trámites para cobrar los apoyos económicos de dos programas sociales que le dan a su hermano. El día que le corresponde realizar el trámite lleva a cabo una serie de prácticas de cuidado previas como, bañar a José, darle su medicamento y servirle desayuno, el que deja preparado el día anterior. Todo lo anterior permite que a las 11 de la mañana Alba pueda estar saliendo de su casa. Para poder hacer este viaje además requiere de una red de apoyo, su hija mayor cuida a la más pequeña mientras ella se ausenta y requiere también del soporte de su

hermana, a quién le deja a José para su cuidado. Los modos de transporte que utiliza en este viaje son variados, camina, luego toma un camión y finalmente toma el metro para llegar a la Alcaldía de Iztapalapa. Su viaje de regreso es diferente comienza a las 12:49 de la tarde, decide toma un camión y hacer una primera parada que la lleva al banco para cobrar el cheque que le dan. Luego a las 14:00 toma otro camión que la deja en el tianguis de la colonia, donde hace compras para el hogar, y llega caminando a las 15:00 a la casa de su hermana para recoger a su hermano, ahí se queda alrededor de una hora y como va cargada con bolsas y además debe llevar a José, prefiere tomar un taxi para llegar a las 16:15 a su hogar.

Este viaje permite observar varias cuestiones interesantes. Por un lado, que los viajes de cuidados se realizan mediante una secuencia de decisiones antes, durante y después de las prácticas de movilidad. Por otro lado, se deben desarrollar una serie de estrategias que expresan un alto nivel de interdependencia a su red familiar (sus hijas y su hermana), así como del tiempo y de los espacios de cada una de ellas, lo que refuerza la idea de que las decisiones de movilidad de cuidado no se toman de manera individual. Finalmente, se puede ver que, en un mismo desplazamiento, hay una cadena de viajes en las que se combinan motivos de cuidados tales como: hacer trámites, ir de compras, dejar a alguien para su cuidado, por mencionar algunos. Estas complejidades explican la naturaleza relacional de las estrategias de movilidad, las prácticas y los viajes en la vida cotidiana.

4.4. Los ritmos y ciclos del cuidado en movimiento

Las prácticas de cuidar en movimiento conforman un repertorio de rutinas y comportamientos que operan de acuerdo con el tiempo. Tiempos requeridos para el desplazamiento, ritmos corporales, temporalidades cotidianas, períodos y ciclos, que producen y reproducen en la vida cotidiana. Una primera dimensión que es importante en términos de movilidad es la organización de los ciclos anuales: los tiempos escolares, laborales, recreativos, vacacionales, debido a que influyen en las prácticas cotidianas e intensifican o disminuyen la proporción de viajes de cuidado. La segunda dimensión que apareció en los acompañamientos son los ritmos propios de la cotidianidad, día-tarde-noche, días de semana-fin de semana, estaciones del año. Y, una tercera dimensión temporal son los ciclos vitales, la niñez, juventud, adultez mayor, que identifica a las personas como potencial sujeto cuidador (persona que provee de cuidados) o sujeto de cuidado (persona que recibe cuidados), o simultáneamente cuidador y de cuidado.

El trayecto de Viridiana de 36 años, soltera con dos hijas y que vive con su abuela materna en Azcapotzalco ayuda a ejemplificar estos aspectos. Para esta informante, uno de los viajes que con mayor frecuencia realiza es llevar a su hija a la escuela, antes de ir a su trabajo en una ferretería donde es cajera. El primer viaje lo hace caminando y el segundo lo hace en camión. El principal problema que reconoce en estos viajes es que las banquetas y las calles son muy angostas, están ocupadas por puestos, carros, macetas, jardineras, alambrados, basura e incluso perros que están en las puertas o ventanas de las casas. Las calles, en sus palabras, son una "pesadilla" también porque al tener baches y estar en malas condiciones, se ve obligada a caminar en zigzag. Cuando camina con su hija reconoce que su ritmo es diferente, debe caminar más lento y eso hace que los días lluviosos sean más complicados en su experiencia, porque los baches se llenan de agua y los carros la avientan. Por otro lado, los días de calor tratan de usar sombrilla, pero como las banquetas son angostas no puede utilizarlas. Los sábados y domingos sale con su hija para actividades de recreación, acostumbran a ir a un centro comercial, y si bien reconoce que en su colonia los medios de transporte para las

necesidades de la familia se ajustan bien, porque el metro está cerca y cuenta con variadas rutas de microbuses, indica que la duración de esos viajes depende mucho el clima, la hora y del tipo de transporte. Ese trayecto al centro comercial puede tomarle entre 30 a 60 minutos más o menos, pero nunca un viaje es igual a otro, porque con las lluvias, un viaje en metro de 15 minutos puede llegar a tardar alrededor de 30.

Es relevante precisar que al igual que el cuidado, si bien hay viajes de cuidado repetitivos articulados de manera persistente a la rutina (ir de compras, ir a dejar a niños y niñas a la escuela, por ejemplo), pero también hay otros, que no pueden entenderse sólo bajo la lógica de un patrón de desplazamiento, pues hay un grado de incertidumbre (hacer trámites, viajes de atención de salud, entre otros).

Además, observamos en otro orden temporal, que aparece de manera persistente el carácter relacional entre movilidad e inmovilidad. En este sentido la idea de constelaciones de CRESWELL (2010) quién destaca que lo estático, el estancamiento y la inmovilidad son fundamentales para comprender la movilidad, es clave para comprender los viajes en los cuales está implicado el acompañamiento a personas dependientes: "pararse al baño", "detenerse a tomar agua", "esperar el camión, metro, combi", "hacer un descanso", "esperar a alguien", "pasar a comprar", por ejemplo, son inmovilidades articuladas al movimiento y muestran el carácter relacional de la movilidad del cuidado. Lo explicita claramente Ana, cuando viaja con su bebé le complica hacer largas filas de espera del camión. Durante el acompañamiento refiere "ya vi que a esta hora hay muchas personas para regresar o tal vez nos tocó mala la suerte de que no había camión y por eso hay una fila muy larga, y aunque ya estoy acostumbrada a cargar a este budoque (se refiere a su hijo en una canguera), si pesa (Ana, 28 años).

4.5. Transporte informal como parte de una red de cuidados⁴

Un aporte importante de la indagación cualitativa del estudio es que los problemas de calidad, accesibilidad, disponibilidad y la deficiente

⁴ Es un tipo de transporte consiste principalmente en una motocicleta de tres ruedas, que consta de un motor similar al de una motocicleta, pero que cuenta con una cabina incorporada como parte de la misma estructura. La que la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México (SEMOVI) en año 2020 las reconoció como "transporte de barrio",

incluyen a los mototaxis, carritos de golf, tuktuk, entre otros, lo que en la práctica no ha implicado un reconocimiento formal en la Ley ni en el Reglamento estatal. Su presencia se concentra en seis alcaldías: Tláhuac, Iztapalapa, Venustiano Carranza, Azcapotzalco, Gustavo A. Madero y Xochimilco



FIG. 8 / Síntesis moviidades del cuidado

Fuente: Elaboración propia con base a los datos del proyecto de investigación “Una mirada de género-interseccional a las prácticas de movilidad cotidiana de hombres y mujeres de la Ciudad de México” mujeres de la Ciudad de México

Secretaría de Educación, Ciencia, Tecnología e Innovación del Gobierno de la Ciudad de México (SECTEI, 2021)

infraestructura de transporte en zonas periféricas de la ciudad genera un escenario en el que las mujeres se ven forzadas a depender de modos informales de transporte público, así como a traslados a pie y, en muchas ocasiones pueden llegar desistir de hacer viajes. Los modos informales utilizados por las participantes del estudio son: moto-taxis, golfi-taxis y tuk-tuk, la característica principal de estos es que son servicios flexibles, que responde a la demanda de las personas, operan sin marcos regulatorios, son de bajo costo, y en muchas ocasiones permiten cubrir el primer o último trayecto de desplazamiento de las mujeres.

En este contexto el moto-taxi representa un eslabón dentro de una red de apoyo informal en el sentido de poder gestionar el trabajo de cuidados: “realizar los encargos” “que te lleve a recoger a los hijos a la escuela”, “ir al mercado”, “que te traiga el tanque de gas”, “hacer compras” muestra la versatilidad de estos transportes para el trabajo de cuidados. Es el caso de Laura de 54 años que cuando se necesita algo,

le llama al teléfono del dueño del moto-taxi y relata: “si quiero el gas le aviso para que me lo traiga, si quiero ir al Chedraui (supermercado) le aviso por celular que ya voy a salir, que si me puede ir a recoger y va por mí”.

Una síntesis de las moviidades del cuidado queda expresada en la FIG. 8.

5. Conclusiones generales y recomendaciones para la construcción de espacios públicos de movilidad

En este trabajo hemos hecho visibles las dimensiones que desde la investigación urbana basadas en una perspectiva feminista del cuidado son necesarias para comprender y analizar nuestros mundos urbanos poniendo de manifiesto como el cuidado contribuye a crear realidades de manera situada social, política

y geográficamente. El caso de la Ciudad de México ha mostrado una serie de patrones de movilidad de mujeres y hombres que son congruentes con hallazgos de estudios realizados en otros países y regiones. Así, según nuestros resultados, se identificó que la movilidad del cuidado no se distribuye por igual entre hombres y mujeres; son las mujeres las que declaran realizar una proporción mayormente significativa de viajes para ir de compras, para hacer trámites y para acompañar a personas dependientes, el caminar adquiere una mayor importancia en desplazamientos cotidianos de mujeres comparativamente con los de los varones. Además, se observó que un mayor número de los viajes de mujeres son realizados en transporte público. En términos de cuidados, el estudio ubicó las implicancias del movimiento, los tiempos y modos de transporte utilizados.

De la evidencia cuantitativa y cualitativa consideramos que se derivan algunas propuestas para repensar los espacios públicos de movilidad, que son importantes de considerar. En primer lugar, constatamos que hay una limitada disponibilidad de información desagregada por género sobre los patrones de movilidad de las mujeres en la Ciudad de México. Lo cual se puede explicar debido a que la encuesta de origen-destino que mide los desplazamientos de la ciudad, no considera propósitos como los viajes no laborales, viajes no lineales, viajes acompañados, y paradas intermedias. Asimismo, detectamos en esta encuesta la dificultad de identificar la estructura familiar que permitiría identificar si en los hogares hay personas dependientes como personas mayores, con discapacidad, niños y niñas. Por lo tanto, incorporar estas variables en futuras encuestas es una necesidad fundamental para poder construir diagnósticos que consideren una perspectiva inclusiva de la movilidad cotidiana. Pero también consideramos, que aproximaciones cualitativas, son realmente significativas para acceder a la experiencia y prácticas de la movilidad del cuidado que en muchas ocasiones no sigue reglas específicas y por tanto quedan invisibilizadas en los datos exclusivamente cuantitativos. En este sentido, para construir respuestas de movilidad justas y pertinentes al contexto local, la producción y disponibilidad de datos con perspectiva de género es una de las condiciones previas para una planificación exitosa del transporte.

En segundo lugar, resulta relevante como conclusión que la perspectiva de género debe ser considerada en todos los procesos de planeación de la movilidad no sólo como una simple desagregación de los datos sobre viajes de

cuidados. En este sentido, hemos documentado la necesidad de incorporar medidas de operación asociadas a las rutas, la frecuencia, y a cuestiones de confort que están articuladas con la acepción más amplia de movilidad del cuidado. Para ello, resulta estratégico considerar diferentes tipos de viajes (laborales, cuidados, recreación entre otros) junto a las necesidades de mujeres diversas (indígenas, jóvenes, niñas, adultas mayores), analizando diferencias en horarios, propósitos de viaje, modos utilizados, duración de los viajes, etc., que son indicadores para un transporte sensible a la desigualdad que viven niñas y mujeres.

En tercer lugar, nuestros resultados permiten re-examinar la noción de infraestructura de transporte, ampliando por un lado, a la noción de infraestructura segura y accesible como clave para construir una movilidad urbana con perspectiva de género. Y, por otro, poner en el centro las infraestructuras peatonales, porque si consideramos que una mayor proporción de viajes de cuidado las mujeres se hacen caminando, se debe considerar una serie de intervenciones dirigidas a mejorar las condiciones de infraestructura peatonal de pequeña escala como banquetas, rampas de acceso y paraderos. En esta misma línea integrar soportes físicos en los espacios públicos en general y en particular en los espacios de movilidad que permitan a las personas descansar, relacionarse, esperar, que atiendan el continuo de movilidad e inmovilidad como bancos, bebedores de agua, baños públicos, sombras y vegetación adecuada, tendrá un impacto positivo en la movilidad de las mujeres en su acceso a diferentes servicios en sus viajes con personas dependientes.

En cuarto lugar, creemos que la investigación urbana debe desarrollar una noción urbana de cuidado, que contribuya a estrechar su vínculo con la justicia, que desafíe la comprensión de la ciudad como lugar de la producción y competencia, con individuos racionales e independientes, y que al analizar cómo se practica el cuidado, ponga en el centro ontologías relacionales (WILLIAMS, 2016), situadas y móviles. En este sentido consideramos que preguntarnos por el cuidado en las ciudades implicaría un replanteamiento sustancial en las prácticas de investigación urbana, de sus objetos empíricos y de las formas de análisis, en definitiva, un modo diferente de ética, política y epistemología para poder vivir en la ciudad de la mejor forma posible.

Si bien este artículo pone énfasis en la distribución desigual de la movilidad del cuidado

según el género, no explora otros factores de desigualdad como el ingreso, etnicidad, edad. Por lo que se necesitan investigaciones futuras que examinen cómo y por qué este tipo de viajes recae de manera desproporcionada en las mujeres desde una perspectiva interseccional, especialmente en las mujeres de hogares de bajos ingresos.

6. Limitaciones del estudio

El presente estudio tiene algunas limitaciones. En primer lugar, el periodo de levantamiento de la encuesta realizada se llevó a cabo entre los meses de junio y julio de 2021, cuando el Gobierno de la Ciudad de México declaró semáforo verde que indicaba la suspensión de todas las restricciones de movilidad, la operación de actividades económicas y sociales de manera habitual, incentivando la vuelta a clases presenciales no sólo en escuelas, sino también en talleres, casas de cultura y comunitarias. Bajo este contexto, el regreso a las actividades habituales fue gradual y por lo tanto en el periodo de aplicación de la encuesta no se había logrado la total normalidad en los patrones de movilidad. Por lo tanto, convendría volver a aplicar la encuesta en el momento actual. En segundo lugar, si bien hay un aumento de estudios sobre género y movilidad, la utilización cada vez extensiva del concepto de movilidad del cuidado con alternativas de uso variadas y en diferentes campos disciplinarios (estudios del transporte, movilidad y planificación urbana), no permite afirmar todavía un consenso sobre la definición formal del término movilidad de cuidados, y en especial, sobre la operacionalización de los propósitos de viajes que deben ser considerados para su medición, considerando los contextos locales.

7. Bibliografía

- BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO, BID (2022): *Transporte para el desarrollo inclusivo: un camino para América Latina y el Caribe*. <https://publications.iadb.org/es/transporte-para-el-desarrollo-inclusivo-un-camino-para-america-latina-y-el-caribe>
- BATTHYÁNY, K. (2015): *Los tiempos del bienestar social. Género, trabajo no remunerado y cuidados en Uruguay*. Colombia, Entidad de las Naciones Unidas para la Igualdad de Género y el Empoderamiento de las mujeres. <https://lac.unwomen.org/es/digiteca/publicaciones/2015/07/los-tiempos-del-bienestar#view>
- CRESSWELL, T. (2010): Towards a Politics of Mobility. *Environment and Planning D: Society and Space*. 28(1), 17-31. <https://doi.org/10.1068/d11407>
- ENTIDAD DE LAS NACIONES UNIDAS PARA LA IGUALDAD DE GÉNERO Y EL EMPODERAMIENTO DE LAS MUJERES, ONU MUJERES & DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO NACIONAL DE ESTADÍSTICA, DANE. (2020): *Tiempos de cuidados: las cifras de la desigualdad*. <https://colombia.unwomen.org/es/biblioteca/publicaciones/2020/01/tiempo-de-cuidados-las-cifras-de-la-desigualdad>
- GÓMEZ-VARO, I. & DELCLÓS-ALIÓ, X. & MIRALLES-GUASCH, C. & MARQUET, O. (2023): Accounting for care in everyday mobility: an exploration of care-related trips and their sociospatial correlates. *Geografiska Annaler: Series B, Human Geography*, pp. 1-17. <https://doi.org/10.1080/04353684.2023.2226157>
- HANSON, S. (2010): Gender and mobility: new approaches for informing sustainability. *Gender, Place and Culture: A Journal of Feminist Geography*, 17 (1), 5 - 23. <https://doi.org/10.1080/09663690903498225>
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía, INEGI (2017): *Encuesta de Origen-Destino de la Zona Metropolitana del Valle de México 2017*. <https://www.inegi.org.mx/programas/eod/2017/#documentacion>
- _____. (2020): *Censo de población y vivienda 2020*. <https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/2020/#microdatos>
- _____. (2021): *Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública (ENVIPE) 2021*. <https://www.inegi.org.mx/programas/envipe/2021/#microdatos>
- JIRÓN, P. (2010): On becoming 'la sombra/the shadow'. En M. Büscher, J. Urry & K. Witchger (Eds.), *Mobile Methods* (36-53). Londres, Gran Bretaña, Routledge.
- JIRÓN, P. (2017): Planificación urbana y del transporte a partir de relaciones de interdependencia y movilidad de cuidado. En M.N. RICO & O. SEGOVIA (Eds.), *¿Quién cuida en la ciudad? Aportes para políticas urbanas de igualdad* (405-432). Santiago de Chile, Chile, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). <https://hdl.handle.net/11362/42424>
- JIRÓN, P. & CORTÉS S. (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. https://www.dji.de/fileadmin/user_upload/workshop_multilocal_families/Jiron_Cortes.pdf
- JIRÓN, P. & ZUNINO, D. (2017): Presentación. Movilidad urbana y género: experiencias latinoamericanas. *Revista Transporte y Territorio*, (16), 1-8. <https://doi.org/10.34096/rtt.i16.3600>
- JIRÓN, P. & GÓMEZ, J. (2018): Interdependencia, cuidado y género desde las estrategias de movilidad en la ciudad de Santiago. *Tempo Social*, 30(2), 55-72. <https://doi.org/10.11606/0103-2070.ts.2018.142245>
- JIRÓN, P. & CARRASCO, J.A. & REBOLLEDO, M. (2020): Observing gendered interdependent mobility barriers using an ethnographic and time use approach. *Transportation Research Part A: Policy*

- and Practice, 140, 204–214. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2020.08.018>
- JIRÓN, P. & SEGURA, R. (2023): Métodos Móviles. En D. ZUNINO; P. JIRÓN & G. GIUCCI (Eds.), *Nuevos términos clave para los estudios de movilidad en América Latina* (167-182). Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina, Teseo.
- LAZO, A. (2018): Moverse con objetos. En D. ZUNINO; G. GIUCCI & P. JIRÓN (Eds.), *Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina* (105-111). Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina, Biblos.
- MURILLO-MUNAR, J. & GOMEZ-VARO, I. & MARQUET, O. (2023): Caregivers on the move: Gender and socioeconomic status in the care mobility in Bogotá. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 21, pp. 1-11. <https://doi.org/10.1016/j.trip.2023.100884>
- RAVENSBERGEN, L. & FOURNIER, J. & EL-GENEIDY, A. (2023): Exploratory Analysis of Mobility of Care in Montreal, Canada. *Transportation Research Record*, 2677(1), pp. 1499-1509. <https://doi.org/10.1177/03611981221105070>
- 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(161-162), 581-597. <https://recyt.fecyt.es/index.php/CyTET/article/view/75953>
- _____. (2013a): Mobility of care: introducing new concepts in urban transport. En I. SÁNCHEZ DE MADARIAGA & M. ROBERTS (Eds.), *Fair Shared Cities: The Impact of Gender Planning in Europe* (33-48). Londres, Reino Unido, Routledge.
- _____. (2013b): From women in transport to gender in transport. challenging conceptual frameworks for improved policy making. *Journal of International Affairs*, 67(1), 43-65. <https://www.jstor.org/stable/24461671>
- _____. & 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>
- Secretaría de Movilidad, SEMOVI (2019): *Plan Estratégico de Género y Movilidad*. <https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/estrategia-de-genero-140319.pdf>
- _____. (2020): *Programa Integral de Movilidad de la Ciudad de México 2020-2024. Diagnóstico Técnico*. <https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/diagnostico-tecnico-de-movilidad-pim.pdf>
- SHELLER, M. & URRY, J. (2006): The New Mobilities Paradigm. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 38(2), 207-226. <https://doi.org/10.1068/a37268>
- TRONTO, J. (2018): Economía, ética y democracia: tres lenguajes en torno al cuidado. En L. G. ARANGO, A. AMAYA, T. PÉREZ-BUSTOS & J. PINEDA (Eds.), *Género y cuidado: teorías, escenarios y políticas* (22-35). Bogotá, Colombia, Universidad Nacional de Colombia, Universidad de los Andes & Pontificia Universidad Javeriana.
- UTENG, T. P. & CRESSWELL, T. (2008): Gendered Mobilities: Towards an Holistic Understanding. En T. PRIYA UTENG & T. CRESSWELL (Eds.), *Gendered Mobilities* (2-11). Londres, Reino Unido, Routledge.
- WILLIAMS, M. J. (2016): Care-full Justice in the City. *Antipode*, 49(3), 821-839. <https://doi.org/10.1111/anti.12279>

8. Listado de Acrónimos/Siglas

BID	Banco Interamericano de Desarrollo
ENVIPE	Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública
INEGI	Instituto Nacional de Estadística y Geografía
SECTEI	Secretaría de Educación, Ciencia, Tecnología e Innovación del Gobierno de la Ciudad de México
SEMOVI	Secretaría de Movilidad