

MOVILIDAD Y GÉNERO

Estudio exploratorio: Un ejemplo de desagregación de estadísticas por género

CONSEJO DE PLAN ESTRATEGICO

Dirección Ejecutiva: Arq. Andrés Borthagaray

Equipo Técnico: Lic. Cristina del Ciervo

Arq. Graciela Guiliani.

Sr. Javier Picabea

Buenos Aires, Abril de 2008

“Urbanismo, movilidad y genero” Consejo Profesional de Arquitectura y Urbanismo – 8 de Marzo 2021-

INDICE

1. INTRODUCCION

2. ESTADO DE LA CUESTION

3. CONCEPTOS SOBRE GENERO Y MOVILIDAD

4. OBJETIVOS DEL ESTUDIO EXPLORATORIO

5. HIPOTESIS

6. METODOLOGIA

6.1. ANALISIS Y DIAGNOSTICO

6.2. OTRA APROXIMACIÓN

6.3. EVALUACION Y CONCLUSIONES PRELIMINARES

7. PRÓXIMOS PASOS

2. ESTADO DE LA CUESTION

CONSTITUCION NACIONAL Art. 75. inc 23

CONSTITUCION DE LA CABA: Titulo Segundo: Políticas especiales, Capitulo Noveno: Igualdad entre varones y mujeres

ARTICULO 36.- La Ciudad garantiza en el ámbito público y promueve en el privado la **igualdad real de oportunidades y trato entre varones y mujeres en el acceso y goce de todos los derechos** civiles, políticos, económicos, sociales y culturales, a través de acciones positivas que permitan su ejercicio efectivo en todos los ámbitos, organismos y niveles y que no serán inferiores a las vigentes al tiempo de sanción de esta Constitución.

Los partidos políticos deben adoptar tales acciones para el acceso efectivo a cargos de conducción y al manejo financiero, en todos los niveles y áreas.

Las listas de candidatos a cargos electivos no pueden incluir más del setenta por ciento de personas del mismo sexo con probabilidades de resultar electas. Tampoco pueden incluir a tres personas de un mismo sexo en orden consecutivo.

En la integración de los órganos colegiados compuestos por tres o más miembros, la Legislatura concede acuerdos respetando el cupo previsto en el párrafo anterior.

ARTICULO 38.- La Ciudad incorpora la perspectiva de género en el diseño y ejecución de sus políticas públicas y elabora participativamente un plan de igualdad entre varones y mujeres.

Estimula la modificación de los patrones socioculturales estereotipados con el objeto de eliminar prácticas basadas en el prejuicio de superioridad de cualquiera de los géneros; promueve que las responsabilidades familiares sean compartidas; fomenta la plena integración de las mujeres a la actividad productiva, las acciones positivas que garanticen la paridad en relación con el trabajo remunerado, la eliminación de la segregación y de toda forma de discriminación por estado civil o maternidad; facilita a las mujeres único sostén de hogar, el acceso a la vivienda, al empleo, al crédito y a los sistemas de cobertura social; desarrolla políticas respecto de las niñas y adolescentes embarazadas, las ampara y garantiza su permanencia en el sistema educativo; provee a la prevención de violencia física, psicológica y sexual contra las mujeres y brinda servicios especializados de atención; ampara a las víctimas de la explotación sexual y brinda servicios de atención; promueve la participación de las organizaciones no gubernamentales dedicadas a las temáticas de las mujeres en el diseño de las políticas públicas.

2. ESTADO DE LA CUESTION

Ley N° 91, sancionada el 29-10-1998, que establece en su artículo 1° que las **estadísticas producidas** por los organismos dependientes del Gobierno de la Ciudad, **relativas a la población y conexas, deben consignarse las variables de sexo y edad**. También en la Dirección General de Estadística y Censos, existe un sistema de códigos y nomencladores para facilitar la tarea de desagregar la información y compilarla con esas ponderaciones

Ley 474, “Igualdad Real de Oportunidades y Trato entre Varones y Mujeres: Plan de igualdad real de oportunidades y de trato entre mujeres y varones. Tiene como objeto garantizar a las mujeres el pleno reconocimiento, goce y ejercicio de sus derechos y garantías, y promover la igualdad real de oportunidades y de trato entre varones y mujeres, tal como lo establece la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, la Constitución Nacional y los Tratados Internacionales suscriptos por nuestro país.

Artículo 5°.- Incorporación de la perspectiva de género. El Gobierno de la Ciudad incorpora la perspectiva de género en:

- a. el diseño y ejecución de sus políticas públicas y de todos los planes y programas que de ellas se deriven.
- b. la presentación de informes que eleve el Gobierno de la Ciudad a los comités de seguimiento de convenciones y a los organismos nacionales e internacionales.
- c. la elaboración de todas las estadísticas y la información resultante de las diversas áreas.
- d. las normas y lineamientos de formulación, seguimiento y evaluación del Presupuesto General de Gastos y Recursos de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. **(Incorporado por el Art. 1° de la Ley N° 6.170, BOCBA N° 5652 del 05/07/2019)**(*)

Artículo 18°.– La ciudad y las mujeres: en las áreas de la formulación y gestión de las políticas urbanas: de descentralización, diseño y construcción del espacio público, la infraestructura social, los servicios administrativos y el transporte, se desarrollarán las siguientes políticas y acciones:

- 1.incorporar en la evaluación de las medidas propuestas por el Plan Urbano Ambiental las perspectivas y necesidades de las mujeres en su doble rol con relación al equipamiento social, el espacio público y el transporte.
- 2.impulsar a través de la Ley de Comunas y del Plan Urbano Ambiental, patrones de organización descentralizados con la perspectiva de mejorar el acceso de las mujeres a los servicios.
- 3.armonizar los horarios de atención de los servicios públicos con los horarios de trabajo de las mujeres, en atención a la doble jornada.

2. ESTADO DE LA CUESTION

“Recomendación” que el Consejo de Planeamiento Estratégico de la Ciudad de Buenos Aires realizó al poder Ejecutivo de la Ciudad, a instancias del **Grupo de Trabajo de Género**, para que efectúe indicaciones a fin de que cada ministerio, implemente en sus áreas de incumbencia, una metodología de información desagregada por sexo y edad, tal como lo establece la mencionada legislación vigente.

Los **objetivos** específicos de la recomendación son:

- Generar y/o sistematizar información estadística sobre la situación de la población de la Ciudad, teniendo en cuenta la segmentación por edad y sexo;
- Obtener información que permita el diseño y la construcción de políticas públicas con equidad de género;
- Desarrollar e implementar estrategias para abordar las problemáticas de los diferentes grupos etarios.

Decreto 1947/2007 Como respuesta a esta “Recomendación”, el poder ejecutivo **encomendó** a la Dirección General de Estadística y Censos **el listado de los lineamientos a los que deben ajustarse la recolección de datos** en las dependencias de la administración central y los organismos descentralizados, a fin de posibilitar la sistematización de los resultados de la implementación de la Ley N° 91, respecto de las estadísticas producidas relativas a la población y conexas que diferencian la variable de género y edad.

Este marco normativo que hemos referenciado resulta de gran trascendencia para la formulación de Políticas Públicas sustentables, basadas en diagnósticos avalados en variables de análisis que describen las diferentes situaciones desde una perspectiva de género, y tienden a identificar las diferencias que alimentan estereotipos y conducen a inequidades. También significan la posibilidad de medir tantos los cambios producidos en el tiempo por la implementación de las políticas públicas como la deconstrucción de estereotipos y los avances hacia la equidad.

3. CONCEPTOS SOBRE GENERO Y MOVILIDAD

Respecto a la **movilidad urbana**, podemos decir que la **forma o manera de movilizarse**, así como a **dónde y cuánto** se desplazan las personas, **nos refleja de qué manera está estructurada la sociedad**.

Incluyendo la variable de género y edad, vemos que **mujeres y varones se trasladan de distinta manera**, a diferentes lugares, con desigual intensidad de desplazamiento, utilizando diferentes medios de transporte. También es distinto el **ámbito espacial de los desplazamientos** y refleja la vida cotidiana de varones y mujeres.

*“Los desplazamientos al trabajo de los **hombres son lineales**, a un único destino, de larga distancia y se realizan en transporte motorizado.”... “Hay otra forma de desplazamiento y constituye la pauta típicamente femenina de uso de la ciudad. Se basa en el **corto alcance, el radio reducido en torno a la vivienda, la diversificación de los destinos (compras, escuela, gestiones, etc) y el desplazamiento a pie.**”* Están fundamentalmente relacionados con la división entre el trabajo doméstico y el desempeño laboral, que se corresponde con la división tradicional de género.

Los **motivos que ocasionan su movilidad**, y tiene que ver con que las mujeres continúan desempeñando el **papel de cuidadoras** que la sociedad y la cultura le han asignado a lo largo de los siglos. Hace que tengan un uso intensivo del espacio y que la mayor parte de sus **desplazamientos sean fundamentalmente peatonales y con itinerarios complejos**. Las que también trabajan fuera del hogar, cuya situación les obliga a desempeñar una **doble jornada, laboral y doméstica**, la red de caminos y trayectos es aún más complicada ya que a los desplazamientos en el barrio, hay que añadir otros recorridos a más larga distancia y de carácter motorizado. Esta duplicidad de la movilidad peatonal y motorizada hace que el **empleo de tiempo que las mujeres dedican al transporte aumente significativamente**.

3. CONCEPTOS SOBRE GENERO Y MOVILIDAD

En el caso de la Ciudad de Buenos Aires, estas afirmaciones se reflejan en el trabajo “**Género y Ciudad. Indicadores Urbanos de Género**”, que fue el producido entre la Dirección General de la Mujer, la Dirección General de Estadísticas y Censos, el Consejo de Planeamiento Urbano Ambiental (CoPUA) del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, y la organización no gubernamental Asociación de Mujeres Arquitectas e Ingenieras (AMAI) durante 2002-2003.

En esta investigación se concluye que: *“El **medio de transporte más utilizado** para realizar todas las actividades presentadas (salidas con niños/ visitas al médico/ realización de compras/ trámites/ movilidad para ir a trabajar/ movilidad para ir a estudiar/ otras actividades) excepto las compras, es el **colectivo**. Para realizar las compras, la mayor frecuencia recae en la alternativa **"a pie-caminando"** (62,5%). El **auto particular** aparece como otra alternativa utilizada con cierta frecuencia (10,5%), pero muy lejana del colectivo, para desplazarse por la ciudad. ... para ir a trabajar (20%), estudiar (15,6%) o realizar trámites (17,6%) otro de los medios de transporte que se utiliza con cierta frecuencia es el **subte**.”*

“Por otro lado, los avances en la incorporación de los principios feministas a la vida cotidiana, ha hecho ver a muchas mujeres su **derecho** a tener comportamientos similares a los de los hombres. En la elección del **automóvil** como modo de desplazamiento, **la mujer conquista no solo un símbolo cultural sino también el emblema del poder económico que representa el automóvil socialmente**. Este hecho ha colaborado, a que las mujeres puedan acceder a ciertos trabajos, a las grandes superficies comerciales o a los nuevos espacios de ocio de forma individual, actividad, que está cada vez más asociada a la utilización del automóvil privado”.

“... Las formas de utilización del espacio, las formas de desplazarse en el espacio, así como la mayor o menor movilidad de unos y otras puede reforzar las tendencias al mantenimiento de las desigualdades de género o, por el contrario, puede ser un elemento que aminore esas desigualdades”

4. OBJETIVOS

- Reforzar la perspectiva de género, especialmente para las inversiones en el espacio público, entendiendo al espacio público como el ámbito de mayor posibilidad de democratización.
- Conocer las necesidades de movilidad de las mujeres y las propuestas concretas a fin de definir lineamientos para generar políticas de movilidad con equidad de género.
- Identificar la proporción de mujeres que ingresa a la Ciudad de Buenos Aires por los peajes de tres autopistas.

5. HIPOTESIS

- La problemática de la movilidad transversaliza al tema del género con la Dimensión Física; la Dimensión Institucional; la Dimensión Social y es, fundamentalmente, materia de equidad.
- Las estadísticas desagregadas por sexo y edad nos muestran las variantes a tener en cuenta en la generación de políticas públicas.

6.1 ANALISIS Y DIAGNOSTICO

Variables estudiadas: Mujeres y Varones que ingresan conduciendo vehículos particulares; mujeres y varones que ingresan como acompañantes; porcentaje de niñas y niños.

Primer relevamiento piloto.

Se realizó una primera salida al “campo”, para comenzar a relevar variables cuantitativas y cualitativas, a modo de experiencia piloto.

Esta primera aproximación consistió en una actividad de relevamiento en los peajes de ingreso a la ciudad, a fin de recoger los datos.

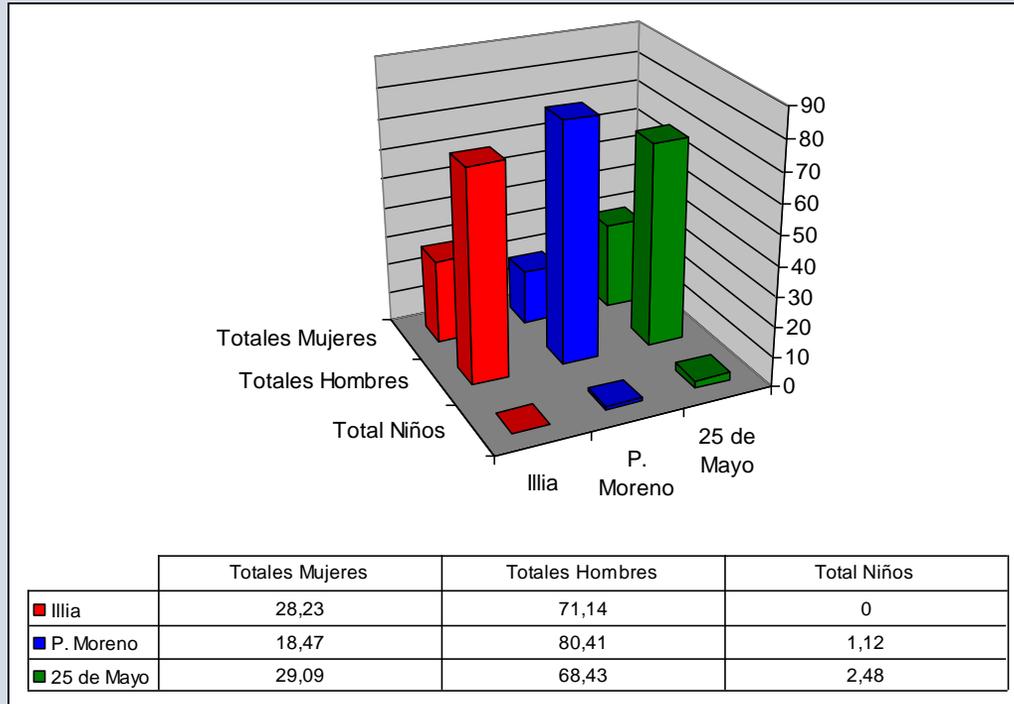
Autopista Arturo Illia

Autopista 25 de Mayo [AU1]

Autopista Perito Moreno: [AU6]

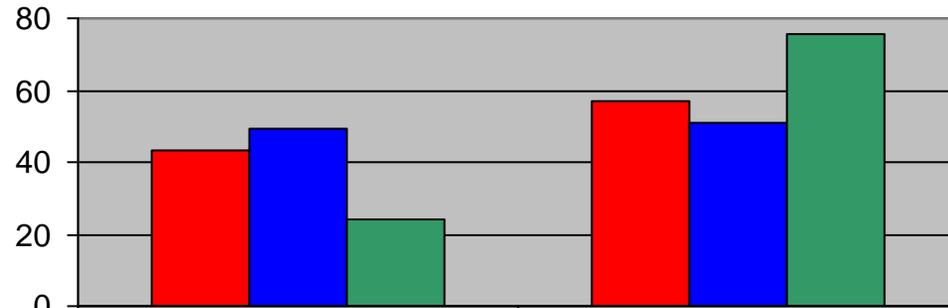
ALGUNOS RESULTADOS

Totales de mujeres, de varones y de niñas/os que ingresan por autopistas.



ALGUNOS RESULTADOS

Sobre el total de mujeres, % que ingresa manejando y % que ingresa como acompañante



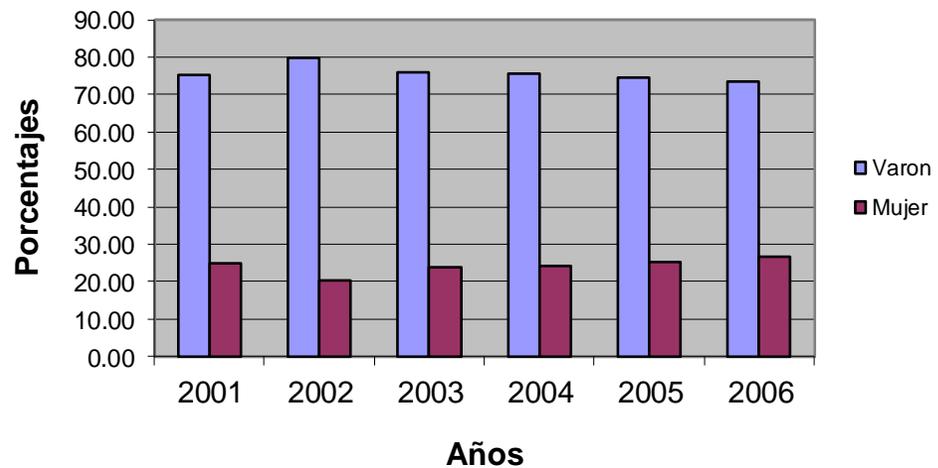
	Mujeres manejando	Mujeres acompañantes
■ Illia	43,04	56,96
■ Perito Moreno	49,28	50,72
■ 25 de Mayo	24,35	75,65

6.2 Otra aproximación

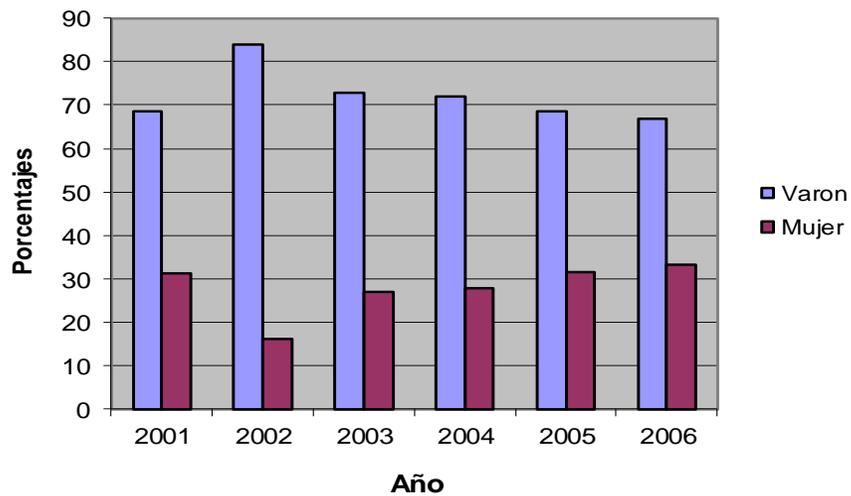
Como quedo demostrado en la encuesta de la publicación “Ciudad y Género” **la evolución de las pautas de movilidad de las mujeres en los últimos 25 años ha sufrido un incremento generalizado de los desplazamientos motorizados** frente a los modos más compatibles con la mejora de la calidad ambiental, como los peatonales.

Sobre la base a **indicadores desagregados por género**, podemos afirmar que los porcentajes de mujeres que conducen transportes particulares, si bien ha aumentado, sigue siendo inferior al de los varones tal como se puede comprobar en los siguientes cuadros y gráficos referidos a las licencias de conducir otorgadas, nuevas y renovadas.

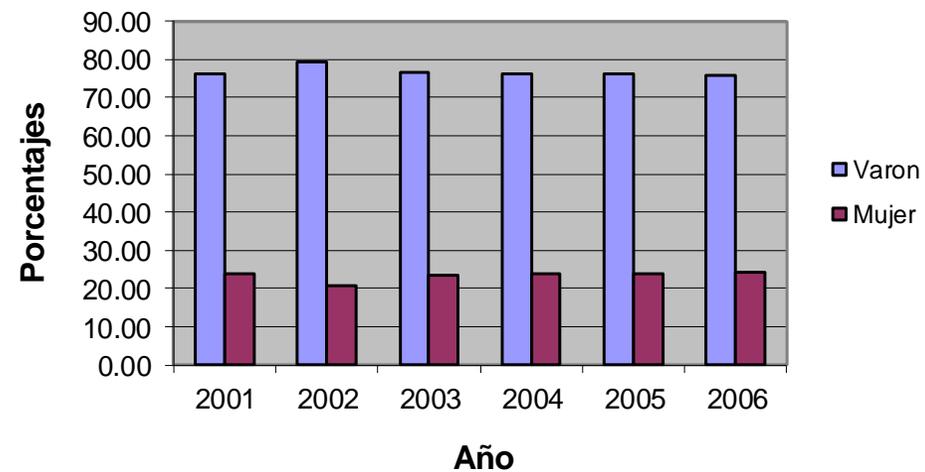
% de Licencias de Conducir



Licencias de conducir nuevas



Licencias Renovadas



6.3 EVALUACION Y CONCLUSIONES PRELIMINARES.

Es menor el porcentaje de mujeres que de varones en todo concepto, tanto conduciendo como acompañantes.

El porcentaje de mujeres conduciendo, es inferior al de los varones

El mayor porcentaje de mujeres que ingresa, lo hace como acompañantes.

El porcentaje de niñas/niños que ingresan por las autopistas es muy bajo (entre el 1% y el 2%).

Los autos que conducen las mujeres son de menor valor y/o más pequeños.

En los sectores de mayor poder adquisitivo -sector ABC1- las mujeres conducen automóviles de igual valor que los varones.

La mujer utiliza el auto particular menos que los varones.

En las familias con un auto, lo utiliza predominantemente el varón

La mujer utiliza el **transporte público** más que los varones.

Teniendo en cuenta que la mujer es la que mas utiliza el transporte publico, habría que generar políticas de movilidad con equidad de género e Invertir en las paradas de colectivos, seguras y bien iluminadas.

Las pautas de movilidad de las mujeres varían en relación a si trabajan fuera de su casa o no.

Las pautas de las mujeres que trabajan fuera de su casa, son bastante diferentes y sus desplazamientos tienen un destino más diversificado.

7. Próximos pasos:

B. Continuar con la investigación según pautas de la DG de Estadística y Censos.

C. Releva información desagregada respecto otros medios de transporte.