

Revista
Latino-americana de

**Geografia e
Gênero**

Volume 8, número 1 (2017)
ISSN: 2177-2886

Artigo

Movilidad Urbana, Segregacion y Genero: Pequeños Retratos de la Movilidad de Mujeres de Norte (Mexico), Centro (Nicaragua) y Sur America (Brasil)

*Mobilidade Urbana, Segregação e Gênero:
Pequenos Retratos da Mobilidade de Mulheres
do Norte (México), Centro (Nicarágua) e
América do Sul (Brasil)*

*Urban Mobility, Segregation and Gender:
Little Portraits of Women's Mobility in North
(Mexico), Central (Nicaragua) And South
America (Brazil)*

Maria Amanda Martinez Elvir
Universidade Federal de Pernambuco, Brasil
amarelv@gmail.com

Como citar este artigo:

ELVIR, Maria Amanda Martinez. Movilidad Urbana, Segregacion y Genero: Pequeños Retratos de la Movilidad de Mujeres de Norte (Mexico), Centro (Nicaragua) y Sur America (Brasil). **Revista Latino Americana de Geografia e Gênero**, v. 8, n. 1, p. 3-17, 2017. ISSN 2177-2886.

Disponível em:
<http://www.revistas2.uepg.br/index.php/rlagg>

Movilidad Urbana, Segregacion y Genero: Pequeños Retratos de la Movilidad de Mujeres de Norte (Mexico), Centro (Nicaragua) y Sur America (Brasil)

Mobilidade Urbana, Segregação e Gênero: Pequenos Retratos da Mobilidade de Mulheres do Norte (México), Centro (Nicarágua) e América do Sul (Brasil)

Urban Mobility, Segregation and Gender: Little Portraits of Women's Mobility in North (Mexico), Central (Nicaragua) And South America (Brazil)

Resumen

En este trabajo se aborda la movilidad en el contexto metropolitano, entendida como la relación entre espacio, tiempo de desplazamiento, distancia y accesibilidad. Analizamos este fenómeno en el espacio urbano. Más concretamente, intentamos describir las distintas experiencias de movilidad en el transporte público de mujeres de clases populares en tres ciudades: Recife, Managua y Guadalajara, con el fin de generar una muestra de la movilidad de género en distintas realidades urbanas de América Latina.

Palabras-Clave: Movilidad; Género; Segregación Social.

Resumo

Este trabalho aborda a mobilidade no contexto metropolitano, entendida enquanto a relação entre espaço, tempo de deslocamento, distância e acessibilidade. Analisamos este fenômeno no espaço urbano. Mais concretamente, tentamos descrever as distintas experiências de mobilidade no transporte público de mulheres de classes populares em três cidades: Recife, Manágua y Guadalajara, com o objetivo de gerar uma mostra da mobilidade de gênero em distintas realidades urbanas da América Latina.

Palavras-Chave: Mobilidade; Gênero; Segregação Social.

Abstract

This paper addresses mobility in metropolitan context, understood as the relationship between space, travel time, distance and accessibility. We analyze this phenomenon in the urban space. More specifically, we analyze mobility through the experience in public transportation of working class women in three cities: Recife, Managua and Guadalajara, in order to generate small portraits of gender mobility in different urban realities of Latin America.

Keywords: Mobility; Gender; Social Segregation.

Maria Amanda Martinez Elvir



Introducción

Este trabajo tiene como fin crear pequeños retratos de la movilidad de mujeres de clases populares a partir de entrevistas realizadas en contextos urbanos de tres países latinoamericanos. Estas experiencias registradas pretenden crear una herramienta analítica para dimensionar la complejidad de las distintas formas de segregación, en el espacio urbano, por las diferencias de clase, raza y en nuestro caso, de género. Pretendemos elaborar posibles relaciones entre la calidad de vida de las entrevistadas y la movilidad urbana, considerando la conjugación de factores de tiempo, distancia y accesibilidad.

Nos enfocamos en documentar la movilidad urbana de mujeres de clases populares de las ciudades de Managua, Recife y Guadalajara con el fin de generar una muestra de la movilidad de género en países representativos de las tres regiones del continente: Norte, Centro y Suramérica. Registramos y analizamos los tiempos, distancias y accesibilidad de sus desplazamientos, así como los lugares específicos que las entrevistadas visitan diariamente. Eso porque nuestro análisis indica que, debido a los roles históricos que generan una división sexual del trabajo, la movilidad de hombres y mujeres es diferente.

En la primera parte discutiremos el concepto de movilidad considerando las categorías de tiempo, distancia y accesibilidad en el espacio urbano. Posteriormente describiremos las características urbanas referentes a la movilidad de las ciudades en estudio.

La segunda parte describirá las particularidades de la movilidad de género a partir de la narrativa de las mujeres entrevistadas. Por otro lado, será abordado brevemente los aspectos que consideramos más importantes sobre la movilidad y urbanismo de las ciudades estudiadas para entrar en el contexto socio espacial donde las historias son relatadas. Echo ese camino, haremos a modo de conclusión algunas consideraciones a partir del discurso de las mujeres entrevistadas sobre cómo experimentan sus desplazamientos y prácticas de movilidad.

Un Acercamiento a la Movilidad

La movilidad ha sido estudiada por variadas disciplinas tales como la geografía, el urbanismo, la sociología y las ciencias sociales. El estudio de la movilidad derivó en un campo de las ciencias sociales centrado en explorar los movimientos de las personas, las ideas y las cosas, así como las implicaciones de esos movimientos. Mimi Sheller (2011) sostiene que las investigaciones sobre movilidad se entrelazan con algunos aspectos de los estudios sobre globalización, comunicación, migración y fronteras, geografía del transporte y antropología de la circulación. Estos abordajes, sin embargo, se diferencian en su aplicación, enfoques y metodología. (SHELLER, 2011)

Peter Adey (2010) sugiere que la movilidad es un proceso que permite que el mundo funcione de la manera en que lo hace. Todo depende de la movilidad, sea ésta movilidad corta o distante, imperfecta, desde el turismo hasta la migración, desde el transporte hasta los sistemas de comunicación, o en

múltiples escalas y jerarquías. (ADEY, 2010)

Son muchas cosas las que están en movimiento en el mundo: las redes de comunicación, las personas y las ideas. Todo está en constante movimiento. Con este artículo nos proponemos analizar la movilidad de mujeres de clases populares en el espacio urbano de Guadalajara, Managua y Recife. Específicamente, quisiéramos discutir cómo se articula la movilidad de las mujeres en los sistemas de transporte colectivo y el papel que juega el tiempo en su desplazamiento y cotidianidad. Asimismo, quisiéramos describir los recorridos que realizan en la ciudad, por qué hacen tales recorridos, a qué lugares tienen acceso, qué experiencias viven mientras se desplazan y cómo todos estos factores influyen en la calidad de sus vidas.

La movilidad, al igual que la tecnología del transporte, tiene consecuencias sociales en la vida urbana y en el tiempo del cual disponemos para realizar actividades. El tiempo disponible para nuestra vida social es distinto si nos desplazamos en automóvil o si lo hacemos en transporte público. También es distinto en dependencia de la distancia de nuestras viviendas de los lugares que visitamos diariamente.

Cada hombre vale por el lugar en donde se encuentra; su valor como productor, consumidor y ciudadano depende de su localización en el territorio. Su valor va cambiando innecesariamente, para mejor o para peor, en función de las diferencias de accesibilidad (tiempo, frecuencia, precio) independientemente de su propia condición. Personas con las mismas virtudes, misma formación, hasta el mismo salario, tienen un valor diferente según el lugar en el que viven: las oportunidades no son las mismas. Por esto, la posibilidad de ser más o menos ciudadano depende, en gran proporción, del punto en el territorio donde se está. (SANTOS, 1987, p. 81)

El geógrafo David Harvey analiza la dominación que se puede ejercer desde el espacio como una forma de control social de los tiempos de desplazamiento en la ciudad, evidenciado en la segregación de los sistemas de transporte y movilidad. Flavio Villaça (2010) también sugiere que las necesidades y condiciones de desplazamiento, así como la tecnología del transporte, varían según la clase social. Quien es obligado a vivir lejos de su empleo y de sus sitios de compras es forzado a condiciones más penosas de desplazamiento. Si el Estado privilegia el transporte individual construyendo vías expresas, está privilegiando las condiciones de desplazamiento de los propietarios de automóvil. De manera general, las clases populares son más prisioneras del espacio que las clases altas, pues la movilidad de los pobres es mucho mayor (VILLAÇA, 2001).

Sheller y Urry brindan otra perspectiva para comprender que la mayor inversión gubernamental en las grandes ciudades da prioridad a la movilidad de los automóviles. Sustentan que el automóvil es el mayor producto de consumo individual, después de la compra de una casa, que provee de estatus a su dueño a través de símbolos y valores que socialmente se le da a este medio de transporte como velocidad, seguridad, deseo sexual, éxito profesional,



Movilidad Urbana, Segregación y Género: Pequeños Retratos de la Movilidad de Mujeres de Norte (México), Centro (Nicaragua) y Sur América (Brasil)

libertad, familia, masculinidad, asenso (SHELLER y URRY, 2000). Si socialmente nos enfrentamos a estos simbolismos que le damos al transporte individual, ofrecer explicaciones sobre su priorización es bastante más complejo porque no solo representa un ejercicio de poder y jerarquización de los sistemas de movilidad urbanos, sino una representación del éxito, en muchos sentidos, a través de una tecnología de movilidad específica.

Frente a eso nos vemos cada vez más llegando a una sociedad de varias velocidades. Quienes acceden a la tecnología de punta se vuelven efectivamente más móviles. Adquieren un sentimiento “de poder estar en varios lugares y distintos tiempos a la vez y revela si no una aniquilación del tiempo, por lo menos un sentimiento de autonomía frente a él” (AUBERT, en HIERNAUX, 2005, p. 10). Para Daniel Hiernaux:

Quienes no pueden acceder a la misma autonomía, es decir, un desprendimiento frente a la tiranía del tiempo y del espacio, suelen desarrollar una frustración social incontenible, un deseo insatisfecho de acceder a la hipermodernidad que observa sin parar en la “cajita idiota”, una televisión que refleja cada vez más un mundo tan distinto a los entornos de vida de los excluidos de la tecnología, que se vuelve una articulación perversa a los imaginarios de la globalización. (HIERNAUX, 2005, p. 7)

¿Cuál sería entonces la función del tiempo en la vida urbana actual? Si comparamos las tecnologías de los transportes individuales, en el caso de América Latina, con la tecnología de los transportes públicos masivos, podremos observar una gran diferencia en cuanto al tiempo de desplazamientos de ambos. Nuestros medios de transportes podrían brindarnos autonomía en la manera en que distribuimos nuestro tiempo, para un aprovechamiento individual que funcione en base a nuestro beneficio personal. Sin embargo, el tiempo en la vida urbana es un privilegio que pocos pueden gozar debido a las tecnologías del transporte y la cercanía de todas sus áreas de servicio en donde reducen tiempo y distancia de desplazamiento.

Se podría pensar que la distribución desigual del beneficio del tiempo no solamente se encuentra en el terreno de las clases sociales, sino también en el de género, en donde las mujeres todavía tienen menor accesibilidad al disfrute del tiempo por la construcción social de sus roles que las ha responsabilizado del mantenimiento del hogar, la crianza de los hijos, y en el pasado reciente, a ejercer profesiones que contribuyan a la economía familiar.

En cuanto a la accesibilidad del transporte encontramos una posible segregación social en el terreno de clases. La clase trabajadora que se desplaza en transporte público, carece de acceso a bienes tangibles, como tener otro empleo, debido a los largos tiempos de desplazamiento a los que son sometidos. También se observa una falta de acceso a los bienes intangibles, como la cultura, cuya posesión o disfrute permite identificarse como ciudadanos. Podríamos cuestionar la accesibilidad del transporte público a los lugares con mayores eventos culturales de la ciudad y qué tanto coinciden los horarios de los eventos con los horarios del funcionamiento del transporte

urbano.

Los desplazamientos de las clases populares son más numerosos, más prolongados y más precarios debido a la tecnología del transporte público y la ubicación de sus residencias en el espacio urbano. Esto impacta la distribución de su tiempo. Esta condición no permite distribuir el tiempo en actividades recreativas o destinar tiempo a la familia. Estos elementos nos permiten cuestionarnos sobre la calidad de vida de estas personas que carecen de tiempo para fortalecer sus relaciones sociales.

Todos estos elementos tienen una repercusión en la calidad de vida de las personas. Es posible observar, dentro de los sistemas de movilidad de nuestras ciudades, una priorización al transporte individual dejando en último plano al transporte público. Esto tiene como resultado que quienes se desplazan de manera colectiva tengan una calidad de vida más precaria y menos tiempo de disfrute que quienes se desplazan en automóvil.

Anteriormente mencionamos que las condiciones del sistema de transporte público provocan que sus usuarios utilicen gran porcentaje de su día desplazándose en autobús. Este desplazamiento se reduce al trayecto casa-trabajo. Creemos que esto podría ser distinto en el caso de las mujeres en general, y específicamente aquellas de clases populares. Estas mujeres trabajan y cumplen la función del mantenimiento del hogar y la crianza de los hijos que se traduce en un tipo de trayectos específicos condicionados por su situación de clase y por su categoría de género.

Características de la Movilidad en Managua, Guadalajara y Recife

Nos enfocamos en documentar la movilidad urbana de mujeres de clases populares de las ciudades de Managua, Recife y Guadalajara con el fin de tener pequeños retratos de la movilidad en función del género en países representativos de las tres regiones del continente: Norte, Centro y Suramérica. Intentaremos describir brevemente las inversiones en los sistemas de transporte de los gobiernos de estas ciudades, las tecnologías de sus sistemas de transporte, el número de usuarios que utilizan el transporte público, y una pequeña descripción de la estructura de movilidad de cada lugar.

La zona metropolitana de Guadalajara, en México, cuenta con 4.434.878 habitantes. Esta ciudad cuenta con una red de autobuses compuestas por 10 compañías legales. También cuenta con un tren ligero, un sistema de Trolebús y un Macrobús inaugurado en el año 2009. Según el Consejo Estatal de Población, con base en el INEGI (INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y GEOGRAFÍA), en el año 2009 se registraron 2 millones 592 unidades de automóvil particular, que sumados a las motocicletas representan un 63.2% de vehículos particulares de motor en la ciudad. Esta situación contrasta con el 0.4% que representan los autobuses de pasajeros registrados en la ciudad. Según el Centro Estatal de Investigación de Vialidad y Transporte (CEIT), el 68% de la población en Guadalajara se desplaza en transporte público. De acuerdo con la Dirección General de Comunicación Social del gobierno del Estado de Jalisco, de los 540 millones de pesos mexicanos presupuestados para el 2010, el 48.8% se destinó para obras de



Movilidad Urbana, Segregación y Género: Pequeños Retratos de la Movilidad de Mujeres de Norte (México), Centro (Nicaragua) y Sur América (Brasil)

infraestructura para automotores, el 6.8% para corredores y parques metropolitanos y el 15,1% para proyectos de menor escala, en donde están incluidas las inversiones al transporte colectivo.

La ciudad de Managua, capital de Nicaragua, en el año 2012 registraba una población total de 2.132.421 habitantes. Cabe mencionar que Managua ha sido sacudida y destruida por dos terremotos, uno en 1931 y el segundo en 1972. Desde entonces se ha producido una urbanización desorganizada. La mitad de la población del país vive en Managua. Existen 39 rutas en la ciudad donde el autobús es la única forma de transporte colectivo. La red de servicios de autobuses en las áreas urbanizadas es densa, pero en las zonas periféricas éste tiene un acceso limitado. En 1997, el último censo registrado en la página electrónica del Ministerio de Transporte e Infraestructura de Managua (MTI), el automóvil ocupaba el 36,5% del transporte, el 35.1% eran autobuses y el 28,4% de vehículos no motorizados como bicicletas. En el 2011 se registraron 250 mil automóviles. Estudios sobre el sistema de transporte público de Managua lo describen como: unidades inadecuadas, baja calidad del servicio y alta accidentalidad. El MTI declara que el 78% de autobuses en Nicaragua han sido fabricados antes de 1985. Esta situación podría explicarse ante el embargo económico al que se sometió el país en los años 80's en consecuencia de la Revolución Popular Sandinista, rechazada por el gobierno de los Estados Unidos en esa misma década.

Recife, capital del Estado de Pernambuco en el noreste de Brasil, es la quinta área metropolitana más grande de ese país con 3,743,854 habitantes. El transporte público de la ciudad está conformado por una gran red de autobuses y un sistema de Metro que transporta 205 mil personas por día, según el consorcio de transporte de Grande Recife. El Observatorio de Recife registra que la ciudad tiene cerca de 1,1 millones de automóviles y alrededor de 3 mil autobuses que circulan diariamente. El observatorio declara que son alrededor de 2 millones de personas que utilizan el transporte público en el área metropolitana. La confederación nacional de Industria (CNI) realizó un estudio publicado en el 2013 en las principales ciudades brasileñas, incluyendo a Recife, donde detectaron que el 58% del tiempo diario es utilizado desplazándose en el transporte colectivo y el 22% del tiempo diario en automóvil. El director de la CNI declaró que "Brasil está pagando un precio alto por esta inmovilidad. Esto ha comprometido las operaciones de los trabajadores, afectando no solo a quienes dependen del transporte público, sino inclusive a quienes se transportan en automóvil". (OBSERVATORIO, Enero 2013)

Según noticias recientes lanzadas por el mismo observatorio, el Programa de Aceleración al Crecimiento (PAC), iniciado en el 2007 por el gobierno del presidente Lula, otorgará 800 millones de Reales al municipio de Recife pensados para la construcción de emprendimientos como corredores exclusivos para autobuses. (OBSERVATORIO, Abril 2012)

Los datos levantados sobre estas ciudades fueron investigados para colocarnos dentro de uno de los contextos de las entrevistadas. Posteriormente analizaremos similitudes y diferencias entre las experiencias de movilidad de estas mujeres pertenecientes a tres realidades urbanas distintas.



La Movilidad Femenina desde la Construcción Social de Género

La condición de la mujer es una creación histórica cuyo contenido es el conjunto de circunstancias, cualidades y características esenciales que definen a la mujer como ser social y cultural genérico (LAGARDE, 2005). Simone de Beauvoir sostiene que “no se nace mujer: una llega a serlo. Ningún destino biológico, físico o económico define la figura que reviste en el seno de la sociedad humana. La civilización en conjunto es quien elabora ese producto” (BEAUVOIR, 1949, p. 109).

La opresión histórica de la mujer ha sido denunciada y problematizada en distintas esferas sociales, desde la militancia de movimientos de mujeres hasta la teoría feminista que se posiciona en el mundo académico. Definiendo esta opresión, las mujeres están subordinadas, porque se encuentran bajo el mando del otro (los hombres, las instituciones, las normas, sus deberes y los poderes patriarcales), bajo su dominio y dirección, bajo el mando y las órdenes, en la obediencia (LAGARDE, 2005). Por otro lado, este otro no solamente ocupa una figura masculina, pues dentro de las figuras de opresión podemos observar otras mujeres oprimiendo a otras pertenecientes a sectores sociales distintos. Dentro de las estructuras de violencia que se pueden observar en América Latina, de las figuras más desfavorables de los sistemas de opresión que nos estructuran observamos el caso de las mujeres de clase trabajadoras, protagonistas del análisis que pretendemos realizar en este artículo.

Para Marcela Lagarde las mujeres han estado a cargo, entre muchas otras cosas, del trabajo doméstico que abarca para ellas mucho más que el cuidado de los niños, de los enfermos, de los viejos y la atención al marido, la preparación de los alimentos, el orden y el aseo de la casa. (LAGARDE, 2005).

Dentro de las luchas de las mujeres por sus derechos en América Latina, la gran demanda ha sido resignificar a la mujer, sacándola del concepto de que su función y capacidad se basa en actividades realizadas en el hogar. Sor Juana Inés de la Cruz en México, Teresa Margarita da Silva en Brasil, Juana Manso en Argentina, Adelaida Chávez en Guatemala y Flora Tristán en Perú son apenas algunas latinoamericanas que desde siglos han luchado por resignificar a la mujer. Estas y otras mujeres han luchado por los derechos a la educación, a salarios justos, y en el siglo pasado al sufragio femenino que convirtió a la mujer, a nivel constitucional, en ciudadana de nuestros países. Todas estas luchas van desde inclusión a los sistemas educativos y políticos hasta luchas que demandan el propio derecho sobre su cuerpo y la sexualidad. 'Ni Dios, ni patrón, ni marido', este era el lema de las feministas anarquistas en América Latina del Siglo XIX. (CAROSIO, 2009). En la revista 'Las Mujeres', de Bogotá de 1978, en el texto publicado 'El adentro y el afuera' se menciona:

El hombre es callejero, audaz y fuerte, dice el sentido común. La mujer es casera, asustadiza y débil, responde el sentido común en su monólogo. La casa es de la mujer. La calle es de los hombres y de las mujeres perdidas. Esta división que coloca el hombre “fuera” y a la mujer “dentro”, es la asignación de lugar social más general en



Movilidad Urbana, Segregación y Género: Pequeños Retratos de la Movilidad de Mujeres de Norte (México), Centro (Nicaragua) y Sur América (Brasil)

correspondencia con esa primera división llamada sexual y a ella corresponde una asignación de funciones y de características legitimadas de tal manera que parecerían leyes naturales. (REVISTA LAS MUJERES, ed. no. 4)

El discurso 'La casa es de la mujer, la calle es del hombre', podría ser utilizado como punto de partida para pensar como la configuración del 'afuera', de la ciudad, podría estar diseñada a lo largo de la historia para el uso y el desplazamiento masculino. Por otro lado, la relación de la mujer con la calle tiene un contexto histórico-social importante que deriva de nuestra realidad colonial. Las mujeres negras e indígenas en América Latina siempre estuvieron presentes en las calles, como esclavas, prostitutas, curanderas y demás. Si bien el afuera, la ciudad y el espacio público podría tener como prioridad el uso masculino, estos grupos de mujeres, incluidos o no, también estaban dentro de esta dinámica urbana.

Bajo la descripción de Lagarde sobre la responsabilidad social atribuida a las mujeres dentro del hogar podríamos pensar que el mantenimiento de la casa y el cuidado de la familia se traduce en trayectos específicos en la ciudad. Algunos recorridos registrados por mujeres en países europeos se encuentran los trayectos casa, trabajo, escuela, médico, costurera, farmacia y comercios informales. Estos trayectos presentan diferencias de acuerdo a la clase social y la región en el mundo donde estas mujeres habitan, pues los relatos de nuestras entrevistadas revelan trayectos distintos a los de mujeres de clase media en algunas sociedades europeas. Independientemente de los estratos sociales, sería válido preguntarse que tanto estos recorridos fueron incorporados en el momento de configurarse las trazas urbanas y los sistemas de movilidad de las ciudades latinoamericanas.

Con la incorporación formal de la mujer al mercado laboral y a la vida profesional observamos el fenómeno de la segunda jornada de trabajo. La mujer ya no solamente es un sujeto reproductor dentro de la economía familiar, sino que sus roles sociales permanecen. El trabajo doméstico se produce antes y después de ir a trabajar, en los días de descanso e incluso en las horas destinadas al sueño (LAGARDE, 2005). Para Leonardo Moreno (2012):

Las mujeres que viven en pobreza enfrentan día a día una triple jornada laboral: sin ayuda para la crianza y la administración del hogar deben dedicarse por entero al rol de dueñas de casa después de la jornada de trabajo fuera del hogar. Además, en contextos de pobreza, dicha jornada laboral se desarrolla frecuentemente en un trabajo precario y mal remunerado, y en un importante porcentaje, por cuenta propia. La tercera jornada es la que implica lidiar con las políticas públicas que las hacen destinar tiempo y energía, pues acceden a oportunidades más restringidas y servicios de desigual calidad. (MORENO, 2012, s/p)

En el tema de movilidad, las investigaciones de origen y destino en los sistemas de transporte registran los tiempos de desplazamiento y el número de

Maria Amanda Martínez Elvir



personas que se movilizan en la ruta casa-trabajo. Este trayecto es el que se documenta por excelencia en estos levantamientos. Se podría pensar que tantos los recorridos que realizan las mujeres, en clases medias y bajas, y el registro del tiempo invertido en estos desplazamientos ha sido invisibilizado o poco prioritario.

La Movilidad desde la Narrativa Femenina

En Guadalajara, el día de las entrevistadas comienza entre las 4 y 5 de la madrugada. Las primeras actividades que realizan es preparar la comida del día para la familia. Sus hijos viajan solos o en grupo a la escuela. Si disponen de tiempo, las entrevistadas llevan a sus hijos a la escuela, pero cuando no hay tiempo estos viajan solos. Los hijos menores se quedan al cuidado de algún pariente o vecino.

Las paradas de autobús están lejos de sus viviendas por lo que caminan entre 6 y 7 cuadras. En general, son uno o dos autobuses que pasan por la localidad. Cuando llegan a la parada, los tiempos de espera varían entre 30 minutos hasta una hora. Para llegar al trabajo tardan una hora en promedio, pero cuando hay exceso de tráfico pueden tardar hasta dos horas para recorrer distancias de 20 kms.

Van al supermercado semanalmente o a cada quince días, pero a los comercios informales como tiendas pequeñas para comprar frutas y verduras van cada semana. En general, estos recorridos los realizan caminando debido al costo del transporte colectivo.

Todas las entrevistadas, mujeres casadas o solteras, mencionan que se ocupan de todo el cuidado y mantenimiento del hogar. Algunas van al supermercado en transporte colectivo y relatan la dificultad de transportarse con bolsas, y al cuidado de sus hijos. Una de ellas menciona:

Los camiones van muy rápido, o le pones atención a las compras o le pones atención al chiquillo que tiene problemas para agarrarse del camión. Si uno mismo no puede agarrarse bien dentro del camión, y ahora con las compras, ahora imagínate a un niño chiquito. Cuando llueve todavía es peor porque voy con las compras y con los niños, y tenemos que huir de los carros que pasan a alta velocidad mojándonos a todos. (Empleada Doméstica, 34 años, Guadalajara, Jalisco, Junio de 2012).

La violencia sexual dentro del transporte público es uno de los relatos más penosos y de difícil registro en la construcción de este artículo. Las narrativas resumen que por lo menos una vez a la semana un hombre se acerca intencionalmente a rozar el cuerpo de algunas de las entrevistadas. Hay descripciones de violencia sexual desde hombres mostrando su miembro hasta la masturbación directa con el roce del cuerpo.

Cuando se les preguntó si tenían tiempo disponibles para realizar actividades para sí mismas, muchas respondieron con una carcajada, y otras describieron este tiempo para ellas como ir al parque con sus hijos o ver una película en familia.



En cuanto a la accesibilidad a bienes intangibles, los autobuses en Guadalajara dejan de funcionar a las 10 p.m. Muchos de los eventos culturales como conciertos, exposiciones y ferias son realizados en el centro de la ciudad. En el 2011 se incorporó la línea El Búho nocturno con 10 unidades con destino al centro. Este servicio funciona de 11 de la noche a 3 de la madrugada y cubre algunas zonas principales del área metropolitana.

Las entrevistadas nicaragüenses no ofrecieron un relato tan distinto. Las participantes también se levantan entre las 4 y 5 de la madrugada para preparar el desayuno y almuerzo de sus familias para posteriormente dirigirse al trabajo. En sus barrios las paradas están lejos y son uno o dos autobuses que prestan servicio a sus localidades. Demoran en promedio 20 minutos de caminata para llegar a la parada, 30 minutos aproximados de espera, y ya dentro del autobús, tardan entre 30 minutos a 1 hora para llegar a sus centros de trabajo. Esto daría un total aproximado de 1 hora y media a 2 horas en el trayecto de ida casa-trabajo. De regreso, el recorrido es más lento porque los autobuses van llenos.

“A veces cuando veía que los buses iban llenos e iba a llegar tarde me colgaba de la puerta del bus y así me iba” relata una entrevistada. Colgarse de la puerta significa literalmente llevar casi todo el cuerpo fuera del autobús, sosteniéndose por alguna parte de la puerta de ingreso, situación muy común en el transporte público de Managua.

Al igual que las mexicanas, los hijos de las entrevistadas viajan solos a la escuela. En el caso de las nicaragüenses, estas simplemente no tienen la oportunidad de llevarlos. Los niños caminan y van a la escuela más cercana a sus hogares que en general se encuentra entre 8 y 10 cuadras caminando.

Todas las empleadas domésticas nicaragüenses entrevistadas, trabajan 10 horas diarias de lunes a viernes por lo que saliendo del trabajo se dirigen directamente a sus hogares. Las compras las realizan el sábado pues salen más temprano del trabajo. Este día es destinado para ir al mercado y abastecer el hogar. La gran mayoría trabaja el sábado de 7 de la mañana a 3 de la tarde. A la hora de salida se dirigen al mercado donde tardan en torno de 2 horas. Allí compran la comida de la semana, artículos de limpieza y reparan ropa o electrodomésticos.

El tiempo individual se podría interpretar como inexistente. 'Para uno nunca le queda tiempo. El domingo es el día más cansado para mí porque tengo que dedicárselo a mi casa y a mis hijos. Lavo la ropa, limpio la casa, no me queda tiempo para ir a pasear o para distraerme'.

La violencia en el transporte público se asemeja a los relatos anteriores, donde los roces masculinos se viven a diario. Una de nuestras protagonistas relata como casi fue violada por el conductor de un autobús mientras viajaba sola y muy temprano por la mañana. La violación no se consumó porque la entrevistada consiguió defenderse y escapar de la escena.

En Recife el día también comienza entre las 4 y 5 de la madrugada. Se prepara la comida y el almuerzo pues el regreso a casa solo será durante la noche. Al igual que los otros casos, solamente llegan 1 ó 2 autobuses a sus barrios. Caminan alrededor de 15 minutos para llegar a la parada del autobús, esperan hasta 30 minutos para ingresar y les lleva 1 hora y 30 minutos el recorrido dentro de los autobuses. Algunas entrevistadas tienen que tomar 2 autobuses para llegar al trabajo.

Movilidad Urbana, Segregación y Género: Pequeños Retratos de la Movilidad de Mujeres de Norte (México), Centro (Nicaragua) y Sur América (Brasil)

Algunas entrevistadas trabajan cerca del centro de la ciudad, por esta razón destinan un día de la semana para ir al banco, hacer compras y reparar ropa o relojes. Esto les toma alrededor de dos horas. Ellas caminan al centro y en general hacen esas compras a pie. Cuando se le preguntó a una de ellas porque caminan para hacer estas actividades, ella dijo: "¡Por el costo del pasaje!". En Recife, el costo de los pasajes de autobús es de aproximadamente 1 dólar con 40 centavos. Viajar con compras en el autobús puede ser pesado, pues las velocidades con las que manejan los choferes son altas.

Al regresar a casa, por causa del tráfico de la ciudad, pueden llegar a pasar hasta 2 horas en uno de los autobuses de regreso, prolongándose el tiempo de desplazamiento de 1 hora y media como recorrido promedio, a 2 horas y media. La caminata de regreso a casa es más lenta. De 10 minutos puede prolongarse a 20, pues regresan cansadas de la jornada diaria.

Nuestras entrevistadas mencionaron intentar tener tiempo para asistir a alguna clase o ir al gimnasio después del trabajo. Algunas lo consiguieron por algunos años, después de mucho cansancio y 'descuido del hogar'. Otras tuvieron que renunciar a ese tiempo extra de disfrute individual porque su ausencia era sentida en la casa por ese 'descuido'.

Las recifenses en su mayoría tienen un gusto por salir a conciertos de música tradicional brasileña. En la ciudad existen autobuses que se programan para conectar a estas comunidades a algunos eventos culturales a través del transporte público. En las épocas de carnaval se modifica todo el transporte para que muchas comunidades lleguen a los puntos de fiesta distribuidos por toda la ciudad. En Recife los autobuses funcionan hasta las 11 de la noche y durante eventos de la ciudad hay autobuses funcionando en la madrugada.

Las recifenses también manifestaron sufrir violencia sexual en el transporte público, en donde describen roces sexuales a diario. Las experiencias que describen van desde roces superficiales hasta masturbaciones directas y violaciones consumadas en el autobús.

Conclusiones

A pesar de las realidades urbanas y contextos históricos distintos de las tres ciudades abordadas, se encontraron similitudes en las experiencias de movilidad urbana de las mujeres de clases populares en los tres países. Los relatos coinciden en el tipo de calidad de vida de estas mujeres y la administración de su tiempo diario, que finalmente se concentra en el trabajo, la manutención del hogar y la crianza de los hijos.

Los tiempos de desplazamiento que estas mujeres utilizan en el trayecto casa-trabajo pueden variar entre 3 y 4 horas diarias, independientemente de los recursos y crecimientos urbanos distintos en las ciudades mencionadas. Con base en los relatos sobre sus recorridos a servicios informales, creemos que son mujeres que presentan altos niveles de desgaste físico por la cantidad de actividades que realizan y la forma en que su tiempo es administrado.

La construcción histórica de la mujer latinoamericana nos ayuda a explicar, de alguna forma, los relatos de nuestras protagonistas. Históricamente se ha conceptualizado la división genérica del mundo como una división sexual del trabajo. La división sexual del trabajo se ha tomado como una cualidad natural,

Maria Amanda Martínez Elvir

Movilidad Urbana, Segregación y Género: Pequeños Retratos de la Movilidad de Mujeres de Norte (México), Centro (Nicaragua) y Sur América (Brasil)

al grado que se ha denominado como una división natural del trabajo. Existen actividades que se han denominado como parte de la naturaleza femenina, como las responsabilidades del hogar y crianza de los hijos. Esta condición se ha repetido en muchas partes del mundo, por lo que podría ser comprensible que se repitan en países latinoamericanos, independientemente de las realidades urbanas de los mismos, ya que estas son condiciones históricas que estructuran a las sociedades a las que pertenecemos. Podría pensarse que esas estructuras son las que configuran el espacio urbano donde vivimos. Si bien, las mujeres como grupo social comparten una exclusión universal, también es necesario reconocer que existen distintas formas de opresión que varían de acuerdo a países, clases sociales y contexto históricos como lo es el pasado colonial latinoamericano. A como ya mencionamos en el inicio de este trabajo, la relación de la mujer con la calle tiene una connotación directamente relacionada a la clase, raza y el contexto histórico colonial de los países en estudio.

Dentro de las construcciones sociales de género existe un diferencial entre la movilidad de hombres y mujeres que participan de los roles tradicionales en el caso latinoamericano. En los estudios de origen y destino se podría considerar como norma los desplazamientos casa-trabajo, realizados mayoritariamente por el género masculino. Esto nos lleva a preguntarnos si existe una invisibilidad de los recorridos de la mujer dentro de los estudios que definen los recorridos del transporte. Los trayectos casa-trabajo son realizados en transporte público por las entrevistadas en este artículo, pero los recorridos a comercios informales y otros destinos son realizados a pie, haciendo más difícil registrar estos movimientos en las investigaciones sobre el transporte. Las entrevistadas mencionaron que también se movilizan a pie por el costo del pasaje. Mientras más recorridos tienen, invierten más tiempo, dinero y esfuerzo físico al moverse que la población masculina.

En un documento elaborado por el Parlamento Europeo sobre Transporte y Mujeres, se denuncia que la desatención sistemática a las necesidades específicas de las mujeres en países europeos, deriva que más mujeres que hombres tengan actualmente problemas para acceder a servicios públicos, tengan menores oportunidades al acceso al trabajo o tengan menor disfrute a los bienes urbanos.

Reconocer las diferencias de género en la movilidad urbana supone asumir los roles sociales que configuran a nuestras sociedades. Reconocer esta realidad no significa reforzar estos estereotipos y acrecentar las desigualdades en el tema de género. En este estudio no reconocemos las responsabilidades sociales como parte de la naturaleza de género, sino como una construcción social que deriva determinados desplazamientos en la ciudad. Por otro lado, queremos evidenciar estas diferencias para pensar el espacio urbano a partir de las mismas. Como dice Carlos Hernández Pezzi, "la indiferencia es la forma más sutil de discriminación. La negación de la diferencia es una forma de opresión". (HERNÁNDEZ, en DIRECCIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE 15, 2011).

Muchos recorridos realizados por mujeres podrían estar fuera de la planificación del transporte. El estudio de movilidad desde la perspectiva de género exige una revisión de los datos estadísticos que son utilizados para

Maria Amanda Martínez Elvir



pensar en nuestras estructuras de transporte y las políticas públicas urbanas de nuestras ciudades.

Por otro lado, reconocemos la complejidad de tratar con el sujeto mujer en el contexto latinoamericano ya que las definiciones de género son aun más complejas que la diferencia biológica simplificada a las categorías hombre y mujer. Dentro de estos dos grupos se generan otras formas distintas de identidades relacionadas a la sexualidad y afectividad humana. Este artículo es un primer intento por pensar el espacio urbano a partir de la des-universalización de un sujeto padrón en la ciudad, pues existen muchas otras formas de ciudadanía y de apropiación del espacio delimitadas en razón de género, clase social y raza/etnia. Este primer artículo es producto de una investigación realizada en mayor detalle sobre la movilidad de mujeres que viven en condiciones de pobreza e extrema miseria.

Referencias

ADEY, Peter. **Mobilities**. Londres: Routledge, 2010.

BEAUVOIR, Simone de. **El Segundo Sexo**. Trad. Alicia Martorell. Madrid. Cátedra, 1998.

CAROSIO, Alba. El feminismo latinoamericano y su proyecto ético-político en el Siglo XXI. Caracas. **Revista Venezolana de Estudios de la Mujer**, v. 14, n. 33, p. 13 – 24, 2009.

CASTELLS, Manuel. **La question urbana**. 5 ed. Ciudad de México: Siglo Veintiuno Editores S.A., 1978.

DIRECCION GENERAL DE TRANSPORTES. **Patrones de Movilidad en el Transporte Público de Andalucía**. Andalucía, Grupo de Estudios y Alternativas, 21, S, L, 2011.

EL DE ADENTRO-EL DE AFUERA. **Revista: Las mujeres**, ed. No. 4. Bogotá, Octubre de 1978.

GOBIERNO DE JALISCO Y CONSEJO ESTATAL DE POBLACION. **Diez problemas de la población de Jalisco: Una perspectiva sociodemográfica**. Guadalajara, Dirección de Publicaciones del Gobierno de Jalisco, 2010.

HARVEY, David. **Social Justice and the City**. University of Georgia Press: Athens, GA, 2009.

HIERNAUX, Daniel. ¿Identidades móviles o movilidad sin identidad?. Santiago, **Revista de geografía: Norte Grande**, v. 24, p. 5 – 17, 2005.

HIERNAUX, Daniel. **Globalización y Territorio: Mercados de trabajo y nuevas formas de exclusión**. Huelva: Universidad de Huelva, 1998.

LAGARDE, Marcela. **Los Cautiverios de las Mujeres**. 4 ed. Ciudad de México: Universidad Nacional Autónoma de México, 2005.

MINISTERIO DE TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA. **Estudio del Plan Nacional de Transporte de Nicaragua**, v. 10. Managua, Dirección Nacional de Planificación, 2001.

MORENO, Leonardo. **La triple jornada de las mujeres mas pobres**. Santiago: Periódico La Tercera, Marzo 8, 2012.

OBSEVATORIO DO RECIFE. **Pernambuco terá R\$ 2,4 bilhões do PAC da Mobilidade**. Recife, Noticias Observatorio, 04 de Abril 2012.

OBSEVATORIO DO RECIFE. **Mobilidade para todos, é possível?**. Recife, Noticias Observatorio, 14 de Junio 2012.

OBSEVATORIO DO RECIFE. **Sem mobilidade, sem produção. O trabalhador está parando**. Recife, Noticias Observatorio, 07 de Enero 2013.

HERNANDEZ, Pezzi Carlos. La ciudad compartida: El Género de la Arquitectura. En **DIRECCION GENERAL DE TRANSPORTES. Patrones de Movilidad en el Transporte Público de Andalucía**. Andalucía, Grupo de Estudios y Alternativas, 21, S, L, 2011.

SANTOS, Milton. **O espaço do cidadão**. São Paulo. Nobel. 1987.

SHELLER, Mimi y John Urray. The City and the Car. **Lancaster, International Journal of Urban and Regional Research**, v. 24, n. 4, p. 737 – 757, 2000.

SHELLER, Mimi. **Mobility**. Philadelphia, Sage Publications, 2011.

VILLAÇA, Flavio. **Espaço Intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Nobel, 2001.

VILLAÇA, Flavio. São Paulo: segregação urbana e desigualdade. São Paulo, **Revista Estudos Avançados**, v. 25, n. 71, p. 37 – 58, 2011.

Recebido em 11 de fevereiro de 2017.

Aceito em 28 de abril de 2017.

Maria Amanda Martinez Elvir

