



Formas desiguales de acceder a la ciudad: movilidad cotidiana y género en un barrio segregado de Buenos Aires

Unequal ways of accessing the city: daily mobility and gender in a segregated neighborhood of Buenos Aires

Brikman, Denise¹ 

¹Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas. Universidad de Buenos Aires (CONICET - UBA). Instituto de Investigaciones Gino Germani. Ciudad Autónoma de Buenos Aires - Buenos Aires. Argentina

denisebrikman@gmail.com

Cosacov, Natalia² 

²Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas. Universidad de Buenos Aires (CONICET - UNC). Instituto de Investigaciones Gino Germani. Córdoba - Córdoba. Argentina

natalia.cosacov@unc.edu.ar

Najman, Mercedes³ 

³Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas. Universidad de Buenos Aires (CONICET - UBA). Instituto de Investigaciones Gino Germani. Ciudad Autónoma de Buenos Aires - Buenos Aires. Argentina

mercedesnajman@gmail.com

Recibido: 12/08/2025

Aceptado: 11/6/2026

RESUMEN

Este artículo analiza cómo las desigualdades de género se expresan y reproducen en la movilidad cotidiana en un barrio segregado de la Ciudad de Buenos Aires. Apoyado en datos cuantitativos resultado de dos encuestas realizadas en el barrio de Villa Lugano en la ciudad de Buenos Aires, el artículo visibiliza cómo el clivaje de género modula desigualmente las movilidades cotidianas examinadas en tres dimensiones: las actividades o motivos que vertebran esas prácticas, el repertorio geográfico cotidiano que producen y el modo de desplazamiento que se utiliza para realizar los movimientos. El artículo muestra que tanto las movilidades laborales como las movilidades del cuidado, son factores estructurantes de las diferencias de género en el uso y apropiación de la ciudad. La organización social del cuidado no solo estructura el uso del tiempo, sino también el uso del espacio urbano, incidiendo directamente en las formas de apropiación (desigual) de la ciudad. Mientras los varones presentan mayores niveles de participación en el mercado laboral y despliegan por ello movilidades más extensas territorialmente, las prácticas de movilidad del cuidado tienen más relevancia entre los itinerarios diarios de las mujeres y están anclados en la proximidad. Asimismo, el artículo reflexiona sobre los propios instrumentos de producción de datos utilizados, buscando contribuir a los desafíos metodológicos que implica estudiar las movilidades del cuidado.

Palabras clave: segregación, desigualdad, género, movilidad cotidiana, movilidad del cuidado

ABSTRACT

This article analyzes how gender inequalities are expressed and reproduced in daily mobility within a segrega-

ted neighborhood in the City of Buenos Aires. Based on quantitative data from two surveys conducted in the Villa Lugano neighborhood, the article highlights how gender operates as a key divide shaping daily mobility across three dimensions: the activities or purposes that structure these practices, the everyday geographic repertoires they produce, and the modes of transport used to carry them out. The findings show that both labor-related mobility and care-related mobility are structuring factors of gender differences in the use and appropriation of the city. The social organization of care not only structures the use of time but also the use of urban space, directly influencing unequal forms of urban appropriation. While men show higher levels of labor market participation and consequently develop more spatially extensive mobilities, women's daily itineraries are more strongly shaped by care-related mobility, which tends to be anchored in proximity. The article also reflects on the data collection instruments used, contributing to methodological debates on studying care mobilities.

Keywords: segregation, inequality, gender, daily mobility, care mobility

1. Introducción

Este trabajo explora los modos en que las desigualdades de género se expresan y (re) producen en la movilidad cotidiana de varones y mujeres. Desde inicios del siglo XXI, las movilidades han cobrado una mayor centralidad en las ciencias sociales y humanas, en el contexto de discusión en torno a la fluidificación de las estructuras sociales en la modernidad tardía y el desplazamiento de lo 'social como sociedad' a lo 'social como movilidad' (Urry, 2000; Sheller y Urry, 2006). En el campo específico de los estudios urbanos latinoamericanos, es posible reconocer la proliferación de debates teóricos e investigaciones empíricas sobre las movilidades residenciales y cotidianas y su relación con la desigualdad socio-urbana (Duhau y Giglia, 2008; Gutiérrez, 2010; Di Virgilio y Perelman, 2014), reconociendo, en particular, que la movilidad cotidiana habilita el acceso a bienes y oportunidades y, por ello, ejerce un impacto directo en la calidad de vida de las personas (Hernández, 2012).

Al mismo tiempo, en la región, la ciudad y la movilidad cotidiana se han tornado un objeto de indagación desde la perspectiva de género (Soto Villagrán, 2018), preocupada por evidenciar que el género establece una pauta clara de expectativas y creencias sociales que troquela la organización de la vida colectiva (Lamas, 2006) y la propia organización y uso del espacio urbano.

En este marco, en las últimas décadas, proliferaron investigaciones que evidencian que las prácticas de movilidad abonan a la (re) producción de las desigualdades en tanto los roles de género inciden en los motivos que impulsan las movilidades cotidianas, sus destinos, los modos de transporte y la apropiación del espacio urbano que resulta de las mismas (Salazar Cruz, 1999; Jirón, 2007; Falú, 2014; Lazo y Calderón, 2014; Chaves et al., 2017; Jirón y Zunino Singh, 2017; Pérez y Caprón, 2018; Ojeda Imilán y Jirón, 2018; Dmuchowsky y Velazquez, 2018; Brikman, 2021). Estos antecedentes, han evidenciado cómo la división sexual de trabajo y la organización social de los cuidados, se expresa en el uso y apropiación desigual del espacio urbano, no siempre visibilizado por las estrategias de recolección de datos tradicionalmente asociadas a las movilidades pendulares y encuestas de origen-destino.

Este trabajo analiza -a partir de datos primarios cuantitativos- las prácticas de movilidad cotidiana de varones y mujeres del barrio Villa Lugano, una antigua periferia de la Ciudad de Buenos Aires. A partir del análisis de los movimientos diarios, se indaga en qué medida las desigualdades de género se expresan y reproducen en las prácticas de movilidad cotidiana. Para ello se indagan las características desiguales de dichas prácticas según género, considerando: 1) los motivos que impulsan los movimientos cotidianos; 2) la espacialización de estos movimientos y los repertorios geográficos que construyen; y 3) los medios de transporte utilizados. En este marco, se busca contribuir al conocimiento de patrones de movilidad diferenciados según género, dando cuenta que están fuertemente incididos por la distribución desigual de las tareas de cuidado. Al mismo tiempo, a partir de una revisión crítica del recorrido que atravesó nuestro propio equipo de investigación, este artículo introduce una discusión metodológica sobre la importancia del diseño de los instrumentos para levantar las llamadas movilidades del cuidado (Sánchez de Madariaga, 2009). Como profundizaremos en el apartado metodológico, inicialmente el equipo trabajó con un instrumento de recolección de datos que ponía el foco en las

desigualdades socio-habitacionales y su incidencia en los modos de practicar la ciudad. Fruto de los análisis iniciales, la desigualdad de género emergió como un factor estructurante de las prácticas de movilidad cotidiana que requería nuevos modos de abordaje que permitieran captar las especificidades que asumen los patrones de movilidad según género. En este sentido, este trabajo también pretende ser un aporte a las discusiones metodológicas al visibilizar las potencialidades y limitaciones que los instrumentos de recolección que hemos utilizado ofrecen para el análisis de los patrones de movilidad cotidiana y las diferenciaciones según género.

2. Marco teórico

Siguiendo a [Uteng y Cresswell \(2008\)](#) la movilidad permite estudiar el género en movimiento y es una de las formas posibles de teorizar las conexiones entre género y espacialidad. Esta apuesta, supone asumir que el género también se produce espacialmente, al tiempo que permite ir más allá de la tradicional binariedad de lo público y lo privado como espacialidades vinculadas a varones y mujeres.

Entendemos a la movilidad cotidiana como una práctica social. Recuperando a [Bourdieu \(2007\)](#) podemos pensar que estos desplazamientos implican un conjunto de acciones recurrentes que se organizan de acuerdo a disposiciones incorporadas y a las oportunidades y restricciones que impone la estructura social y espacial. Las características que asumen los movimientos responden al condicionamiento que ejercen las posiciones sociales, roles de género, recursos disponibles y las configuraciones territoriales. Al mismo tiempo, la movilidad cotidiana en tanto práctica socio-espacial expresa su capacidad de incidencia sobre las condiciones socio-territoriales vigentes.

Asimismo, desde la perspectiva o enfoque de la movilidad ([Jirón y Zunino Singh, 2017](#)), señalan que comprender las prácticas de movilidad requiere analizar tanto el movimiento físico observable -y representable en mapas y modelos como tradicionalmente lo han hecho los planificadores del transporte- así como los significados que enmarcan dichos movimientos, la experiencia de practicarlos y el potencial para realizarlos.

Partiendo de este enfoque teórico, a lo largo de este trabajo consideramos que los atributos que asumen los desplazamientos cotidianos analizados son el resultado de un conjunto de condicionamientos socio-espaciales que, al mismo tiempo, tienden a ser reproducidos a través de estas mismas prácticas de movilidad. Aún sin desarrollar un análisis cualitativo que preste atención a los significados, representaciones e interacciones que enmarcan a estos movimientos, esta investigación parte del supuesto de que las características que asumen los desplazamientos expresan prácticas socio-espaciales de movilidad cotidiana y por lo tanto, pueden ser interpretados a la luz de los condicionamientos de género que inciden en su configuración y de sus efectos en la reproducción de desigualdades sociales y territoriales.

Cada uno de estos aspectos de la movilidad -movimiento, significado, práctica y potencial¹- tiene historias y geografías de diferencia de género ([Jirón y Zunino Singh, 2017](#)). Estudiar el cruce entre movilidad y género, desde el enfoque de la movilidad, supone entender que narrativas y discursos asociados al movimiento, pero también al género, operan como marcos de sentido que modelan y modulan dichas prácticas y, por lo tanto, los cuerpos y experiencias de los agentes que las practican. Los agentes en ese despliegue (re)producen una organización socio-espacial generizada. En este sentido, la movilidad no es sólo un fenómeno estructurado por las diferencias y desigualdades sociales y de género, sino que es también productora de esas diferencias. Los desplazamientos diarios posibilitan el acceso a actividades, personas y lugares ([Bericat Alastuey, 1994](#); [Vega Centeno, 2005](#); [Di Virgilio, 2008](#); [Duhau y Giglia, 2008](#)) y por lo tanto la movilidad cotidiana es una dimensión relevante para abordar la pregunta por la apropiación desigual del espacio urbano ([Capron y González Arellano, 2006](#); [Hernández, 2012](#); [Jirón y Mansilla, 2013](#); [Cosacov, 2015](#); [Segura y Chaves, 2019](#); [Brikman, 2020](#)).

Las diferencias entre los géneros son un elemento constitutivo de las relaciones sociales y operan estructurando las percepciones y la vida social ([Chaves et al., 2017](#)). Siguiendo a [Lamas \(2006\)](#) referimos al género:

...como una pauta clara de expectativas y creencias sociales que troquela la organización de la vida colectiva y que produce la desigualdad respecto a la forma en que las personas valoran y responden a las acciones de los hombres y las mujeres. Esta pauta hace que mujeres y hombres sean los soportes de un sistema de reglamentaciones, prohibiciones y opresiones recíprocas, marcadas y sancionadas por el orden simbólico. Al sostenimiento de ese orden simbólico contribuyen por igual mujeres y hombres, reproduciéndose y reproduciéndolo, con papeles, tareas y prácticas que cambian según el lugar o el tiempo. (p.8)

Nuestras sociedades, se estructuran en torno a una particular atribución de roles y un uso particular del tiempo y el espacio asociado a cada género, que se sostienen en una fuerte asimetría y desigualdad. Es parte de ello, la división sexual del trabajo, que tiende a cargar a las mujeres con las tareas de cuidado y reproductivas y a los varones con actividades laborales externas al hogar. Las tareas de cuidado abarcan a todas aquellas actividades diarias que involucran la generación del bienestar físico, afectivo y emocional de las personas y que son esenciales para el sostenimiento de la vida ([CEPAL], 2020), tanto las que implican la interacción directa de las personas para lograr salud física y emocional (como por ejemplo cuidados directos como bañar a una persona, ayudarlo a tomar medicación, acompañar en la rehabilitación, hacer la tarea junto a un hijo, etc), como aquellas actividades que son precondiciones del cuidado o tareas domésticas como limpiar, cocinar, hacer las compras, etc.

Por lo tanto, la división sexual del trabajo opera en la configuración de la vida cotidiana, y define usos del tiempo y del espacio diferentes entre varones y mujeres. En ese marco, diversas investigaciones avanzan en mostrar la imbricación entre las desigualdades sociales, de género y las prácticas de movilidad cotidiana (Hanson, 2010; Falú, 2014; Chaves et al., 2017; Jirón y Zunino Singh, 2017; Brikman, 2021). Estos trabajos evidencian que la movilidad cotidiana está modulada por una desigual organización social de los cuidados que pone mayores cargas en las mujeres en la realización de actividades diarias vinculadas al sostenimiento de la vida (Sánchez de Madariaga, 2009; Esquivel et al., 2012; Rodríguez Enriquez y Pautassi, 2014; Comisión Económica para América Latina y el Caribe [CEPAL], 2020; entre otros). Sánchez de Madariaga y Zucchini (2020) proponen la categoría 'movilidad del cuidado', para abarcar los distintos tipos de viajes necesarios para la reproducción de la vida, y sostiene que esta representa una porción importante de la movilidad cotidiana, aunque en general está invisibilizada por los sesgos que tienen los propios instrumentos de encuesta de movilidad. Estas movilidades del cuidado parecen configurar patrones espaciales o geográficos particulares para las mujeres. Tal como lo demostró la bibliografía antecedente, las mujeres hacen un mayor uso de la esfera doméstica (Falú, 2014) y/o del espacio de proximidad (Soto Villagrán, 2013; Gutiérrez y Reyes, 2017; Chaves et al., 2017; Brikman, 2020), aunque ello no implique necesariamente geografías cotidianas caracterizadas por la inmovilidad (Jirón y Zunino Singh, 2017; Chaves et al., 2017; Dmuchowsky y Velazquez, 2018). Incluso, Jirón et al., 2010, propone la noción de espacialización del cuidado para visualizar la complejidad espacial que implican las prácticas del cuidado.

En sintonía con estos estudios previos, este trabajo procura profundizar el conocimiento sobre el uso y acceso diferencial de la ciudad entre varones y mujeres que habitan zonas segregadas. A partir del análisis de las prácticas de movilidad diarias que llevan adelante los y las habitantes de este barrio, este trabajo echa luz sobre la articulación entre desigualdades de género y movilidad cotidiana.

3. Materiales y métodos

Este trabajo se centra en el análisis de las prácticas de movilidad cotidiana de habitantes del barrio de Villa Lugano. Este barrio presenta ciertas particularidades que lo vuelven interesante. Ubicado en la zona sur de la Ciudad de Buenos Aires (Figura 1), se caracteriza por su poblamiento tardío en relación a otras zonas de la ciudad debido a sus malas condiciones urbano-ambientales. Es un espacio residencial segregado en relación con otras zonas de la ciudad, en tanto concentra los mayores índices de vulnerabilidad y fuertes deficiencias de

servicios y equipamientos. En la comuna 8, donde se ubica el barrio, 11.3% de los hogares presenta necesidades básicas insatisfechas, entre 20 y 25% habitan en situaciones de hacinamiento y entre 4.1 y 5.3% de los hogares no tienen acceso a servicios públicos básicos (tendido de cloacas, red de agua y gas). Además, esta comuna es la que concentra mayor cantidad de villas y asentamientos de origen informal de la ciudad: en Villa Lugano, una de cada tres personas vive en estas tipologías de hábitats (Consejo Económico y Social de la Ciudad de Bs. As., 2013).

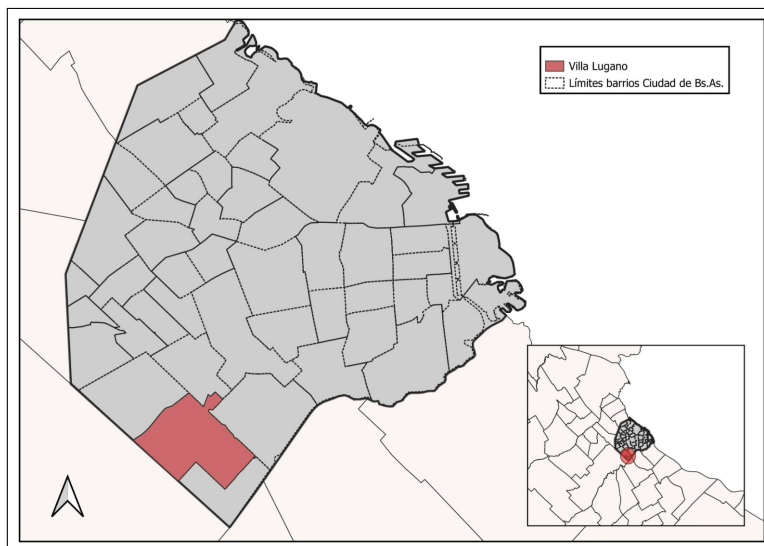


Figura 1. Mapa de localización del barrio de Villa Lugano dentro de la Ciudad de Bs.As. y mapa de referencia de la localización en el Área Metropolitana de Bs.As.

Fuente: Elaboración propia.

Utilizamos datos primarios obtenidos mediante dos encuestas: la encuesta de movilidad espacial [EME] y la encuesta de movilidad cotidiana en vía pública. Se trata de dos instrumentos de recolección de datos que tienen la finalidad de captar prácticas de movilidad cotidiana a partir del registro de los desplazamientos espaciales que las personas encuestadas despliegan con frecuencia, considerando sus motivos, sus modalidades y los repertorios geográficos que dibujan.

En términos analíticos, distinguimos entre los desplazamientos cotidianos, los itinerarios y los repertorios geográficos. Los desplazamientos constituyen la dimensión observable de las prácticas de movilidad cotidiana. Los itinerarios constituyen un nivel analítico intermedio, haciendo referencia al encadenamiento de desplazamientos que los/as encuestados/as realizan en el marco de cierta definición temporal. Por último, los repertorios geográficos remiten al conjunto de lugares (conocidos, reconocidos y entendidos como posibles) que habilitan estos desplazamientos.

Respecto a los desplazamientos, procuramos identificar qué tipo de actividades los impulsan, explorando sesgos de género en la composición de aquellas actividades que vertebran la movilidad cotidiana. Si bien se indaga sobre una multiplicidad de actividades y motivos de desplazamiento cotidiano, en sintonía con trabajos antecedentes, se pone el foco principalmente en aquellos desplazamientos por motivos laborales y en aquellos desplazamientos y actividades diarias orientadas a las tareas de cuidado.

En segundo lugar, se exploran los repertorios geográficos que las movilidades cotidianas producen y sus desigualdades según género. Estos reconstruyen los conjuntos de lugares que los encuestados habitan, lo cual supone un conocimiento, reconocimiento o consideración de los mismos entre los campos de acción. En esta dimensión el foco se pone en los espacios recorridos y en la configuración de ciertos mapas particulares de usos de la ciudad. Consideramos que las desigualdades de género sobre los repertorios geográficos podrían operar como un elemento que potencia o limita las posibilidades de acceso a las externalidades positivas dis-

ponibles por fuera del barrio, morigerando o recrudesciendo los efectos de segregación asociadas al lugar de residencia.

Los dos instrumentos de recolección utilizados tienen características distintas y, como veremos, habilitan diferentes niveles de análisis sobre estos desplazamientos. También nos permite reflexionar sobre las potencialidades y limitaciones que las herramientas metodológicas de construcción de datos cuantitativos presentan a la hora de estudiar las desigualdades de género. La Encuesta de Movilidad Espacial [EME], es una encuesta extensa realizada en una muestra aleatoria de 464 hogares que residen en el barrio de Villa Lugano. Al interior de cada hogar, se selecciona un o una informante, denominada 'ego'. En este caso, trabajamos con 280 informantes mujeres, y 184 informantes varones. Para los fines de este estudio trabajamos principalmente con dos bloques de datos de esta encuesta de hogares. Por un lado, con el apartado demográfico ocupacional, que nos permite identificar si 'ego' participa o no del mercado de trabajo, y en caso de hacerlo, releva en dónde se localiza esta actividad. De esta forma, nos permite reconstruir la presencia y características de las movilidades cotidianas orientadas al empleo, diferenciando por género. Asimismo, este bloque releva los tipos de transporte o medios que las personas utilizan cotidianamente para sus desplazamientos, lo cual nos permite indagar nuestra tercera dimensión de análisis respecto a las prácticas de movilidad cotidiana. En segundo lugar, se utiliza un bloque de la encuesta orientado a captar los desplazamientos recientes orientados a satisfacer diferentes tipos de necesidades (tramites, compra de alimentos, otras compras, asistencia a comedor popular, salud, esparcimiento -restaurant, bares, discos-, visita a amigos/parientes, prácticas deportivas, prácticas religiosas). Cabe destacar que se trata de categorías analíticas establecidas a priori (Figura 2).

MCH1. Durante la semana pasada, ¿ud. solo o acompañado por algún otro miembro del hogar, salio alguna vez de la vivienda por alguno de los motivos siguientes?											
Motivos	MCH2. Nº de despl.	MCH3. Lugar de destino					MCH4. Nº de despl. x dest.	MCH5. Frecuencia (*)	MCH6. Lugar de origen (**)	MCH7. Medio(s) de transporte utilizado(s) para llegar (***)	MCH8. Participantes (Anotar Nº persona/s)
		En el barrio	Otro barrio de la CABA/ de este Municipio (cuál)	Otro Municipio(cuál?)							
[1] Trámite Administrativo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
[2] Compra de Alimentos	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
[3] Otras compras (ropa, mueble, etc.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
[4] Salidas a restaurantes, bares, discotecas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
[5] Actividad cultural (cine, teatro, concierto...)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
[6] Práctica Deportiva	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
[7] Práctica religiosa (misa, cementerio...)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
[8] Visita a casa de amigos	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
[9] Visita a casa de parientes	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
[10] Otra. Cuál?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Figura 2. Instrumento de recolección de movilidades cotidianas

Fuente: Elaboración Propia. Encuesta de Movilidad Espacial [EME].

La segunda fuente utilizada, son los datos obtenidos mediante la Encuesta de movilidad cotidiana en Vía Pública (Figura 3). Se trata de una encuesta breve, orientada más específicamente a las movilizaciones cotidianas, que intercepta a transeúntes que circulan por diferentes zonas de relevancia del barrio bajo estudio. La muestra considerada para este trabajo, conserva únicamente las encuestas realizadas a habitantes del barrio mayores de 18 años (402 personas: 149 varones, 253 mujeres). A diferencia de la Encuesta en hogares, que interroga por la presencia o ausencia de movilizaciones cotidianas realizadas por diferentes motivos preestablecidos, este segundo instrumento reconstruye el circuito o itinerario diario de desplazamientos que la persona encuestada realiza el mismo día de la encuesta. De este modo, se capta cada desplazamiento realizado, identificando los motivos o actividades que los impulsaron, su ubicación en la ciudad, los modos de traslado y la duración de cada una de estas actividades y viajes.

M4. Actividades y Desplazamientos del día				
¿Puede indicarme las actividades y desplazamientos que realizaste hoy desde que te despertaste?				
P25. Hora del inicio de la actividad	P26. Actividad Describir con precisión de qué actividad se trata	P27. Lugar	P28. Hora del inicio del desplazamiento	P29. Modo de transporte usado
7am	Baño, desayuno	Casa, Villa 15		
			7.45	colectivo
8.30	trabajo	Oficina en Balvanera		
			13.30	pie
13.40	compra útiles hijos	librería Balvanera		
			13.50	pie
14hs	compra almuerzo	Oficina en Balavanera		
			18hs	colectivo
18.30	Encuesta	V. Lugano, Villa 15		

Figura 3. Ejemplo de instrumento de recolección de itinerario de movilizaciones cotidianas

Fuente: Elaboración Propia. Encuesta en Vía Pública.

Este segundo instrumento presenta dos potencialidades en torno a los estudios de movilidad con perspectiva de género. Por un lado, permite captar una serie de actividades que, al no interrogar por categorías preconfiguradas, aparecen en los itinerarios diarios visibilizando una multiplicidad de tipos de actividades vinculadas a las tareas del cuidado. La encuesta en vía pública capta todas las actividades y desplazamiento que los encuestados realizan ese mismo día desde que amanecen hasta que se van a dormir. Las actividades no están preconfiguradas, sino que se relevan desde los propios itinerarios relatados por los/las encuestados (Figura 3). De esta manera es una encuesta mucho más abierta a captar las dinámicas ‘nativas’ y menos sujeta a la categorización a priori por parte de quien investiga, colaborando en visibilizar dinámicas que el otro instrumento oculta. Por otro lado, permite identificar numerosas movilizaciones intermedias o desplazamientos encadenados, que implican la realización de actividades (principalmente de cuidado) durante o en el marco de otros desplazamientos posiblemente más tradicionales, dando cuenta que las tareas de cuidado configuran patrones de movilidad complejos.

En este sentido, entendemos que el análisis realizado a partir de los datos recogidos con ambos instrumentos se complementa, ya que permite profundizar la comprensión de la movilidad del cuidado a partir de la propuesta de Sánchez de Madariaga y Zucchini (2020). Como señalan estas autoras, por lo general los instrumentos de encuesta no permiten una medición adecuada de los viajes relacionados con el cuidado: tienen

sesgos de género en la forma en la que se recopilan, interpretan, analizan y representan los datos. Las autoras advierten que, por lo general, las encuestas no tienen en cuenta los viajes cortos a pie de menos de 1 km o 15 minutos; los viajes encadenados no se toman en consideración, y los viajes relacionados con el cuidado están ocultados bajo otras categorías como 'visitar', 'pasear', 'tiempo libre', 'acompañar' u 'otros'. Como señalan [Sánchez de Madariaga y Zucchini \(2020\)](#), "la separación en muchas pequeñas categorías, junto con el número de viajes que no se cuentan, hace que los viajes relacionados con el cuidado sean infracuanticados, infravalorados e invisibilizados" (p.92). Precisamente, algunas de estas críticas, aplican al primer instrumento mencionado (encuesta EME en hogares), que no fue diseñado desde una perspectiva de género y preocupada por levantar datos sobre cuidados. Dados esos sesgos, complementamos el análisis de la movilidad del cuidado, con datos de este segundo instrumento que intenta revertir las falencias del primero.

4. Resultados

A partir de los datos provistos por la encuesta EME, en primer lugar, exploramos las movilidades cotidianas orientadas al empleo, con foco en las desigualdades de género y en la espacialidad que estas prácticas configuran. Este primer apartado se concentra en un análisis más tradicional de las prácticas de movilidad, centrado en los desplazamientos vinculados al trabajo. No obstante, incluso dentro de este recorte -limitado a quienes se desplazan por motivos laborales- buscamos indagar si es posible identificar desigualdades de género en los modos de desplazamiento y en los repertorios geográficos que dichas movilidades producen. En el siguiente apartado, en cambio, profundizamos en las movilidades impulsadas por otros motivos, poniendo especial atención en las movilidades asociadas al cuidado. En este caso también se avanza en un análisis de las desigualdades de género y de los diferentes repertorios geográficos que dibuja la espacialización del cuidado ([Jirón et al., 2010](#)) para varones y mujeres. Finalmente, el tercer apartado visibiliza las desigualdades de género que manifiestan los modos que varones y mujeres priorizan para moverse por la ciudad. En suma, estos resultados exploran en qué medida las prácticas de movilidad están marcadas por la desigualdad de género y profundizan los efectos de la segregación socio-espacial sobre las condiciones de vida de las personas encuestadas.

4.1. Movilidades cotidianas orientadas a la actividad laboral

Para analizar las prácticas de movilidad por razones laborales² se trabaja con los datos obtenidos de la encuesta de movilidad realizada en hogares (EME), en tanto este instrumento indaga para todos los encuestados, su condición de actividad³ y, para aquellos que participan del trabajo remunerado, se identifica la ubicación de su empleo.

Una primera lectura corrobora aquello que la bibliografía experta sostiene: la participación de las mujeres en el mercado laboral es menor que la de los varones. Mientras que 67% de los varones encuestados declararon tener un trabajo remunerado, solo un 45% de las mujeres lo hicieron. Además, entre las mujeres que declaran tener trabajo remunerado, estos suelen vincularse a tareas de cuidado. El 23% de ellas realizan tareas de servicio doméstico en casas particulares y el 13% realizan tareas de limpieza o cuidados para otro tipo de empleadores. Esta desigual participación por género en actividades de trabajo remunerado refleja la división sexual del trabajo que, además configura un uso particular del tiempo y del espacio ([Falú, 2014](#); [Chaves et al., 2017](#); [Jirón y Zunino Singh, 2017](#)). Particularmente produce itinerarios cotidianos diferenciales, en tanto el trabajo como motor del movimiento cotidiano es más significativo entre los varones que entre las mujeres.

Aun en un contexto de desigual inserción de varones y mujeres en el mercado de trabajo, el análisis de quienes efectivamente realizan actividades laborales remuneradas permite identificar diferencias de género en los repertorios geográficos que dibujan las prácticas de movilidad cotidiana asociadas al empleo. Este no es un factor menor, ya que, según investigaciones anteriores ([Di Virgilio et al., 2022](#); [Brikman, 2020](#)) el trabajo resulta uno de los motivos principales de los desplazamientos que habilitan repertorios geográficos más extendidos por la ciudad, aunque estas oportunidades parecen ser distintas entre varones y mujeres.

Como se muestra en la [Figura 4](#), los datos de la EME, permiten saber que, en Villa Lugano, de las mujeres que tienen trabajo remunerado, el 33% lo hace dentro de la misma vivienda, un 15% dentro del mismo barrio y un 52% trabaja en otro barrio de la ciudad. En el caso de los varones que tienen trabajo remunerado, el 20% lo hace en su casa, un 12% lo hace dentro del mismo barrio y un 68% fuera del barrio.

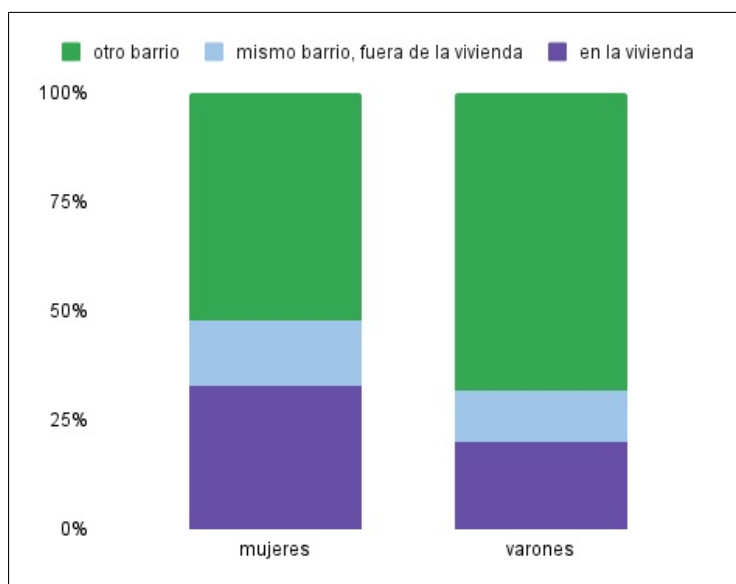


Figura 4. Lugar en el que se desarrolla el trabajo remunerado, en porcentaje según género.

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la Encuesta de Movilidad Espacial de hogares (EME).

El porcentaje de empleo localizado por fuera del barrio de residencia mayor entre varones que entre mujeres, visibiliza movilidades cotidianas de mayor extensión y repertorios geográficos más amplios que pueden operar como un factor de desigualdad sobre las condiciones de acceso a la ciudad. La ubicación de los empleos modula los patrones de movilidad ([Rodríguez Vignoli, 2008](#)) y aun cuando la concentración y la espacialización del mercado de trabajo en ciertas zonas de la ciudad exige -para los encuestados que trabajan fuera del barrio- un mayor esfuerzo de movilidad, también puede implicar una mayor accesibilidad a distintos recursos urbanos. En la medida en que se trata de encuestados que residen en un barrio con características segregadas, las movilidades cotidianas que involucran su presencia en otras áreas de la ciudad podrían favorecer su accesibilidad a diversas y mayores oportunidades urbanas.

Mientras que el empleo lleva a los varones a moverse por un área extensa de la ciudad, son más las mujeres que desarrollan tareas de trabajo al interior de sus viviendas. En estos casos, las viviendas operan para aquellas mujeres como espacios doblemente productivos ([Dalla Costa, 2009](#); [Federici, 2013](#)) dado que allí se desarrollan actividades vinculadas al trabajo remunerado y al trabajo no remunerado de cuidar.

4.2. Visibilizando las movilidades por "otros motivos" como movilidad del cuidado

Aunque la movilidad por motivos laborales tiene un peso significativo en los usos cotidianos de la ciudad, interesa visibilizar la importancia que tienen las prácticas de movilidad por otros motivos, así como las características diferenciales que asumen según género. En primer lugar, se presentan los resultados obtenidos a partir de la encuesta realizada en hogares, y posteriormente se incorporan al análisis los datos obtenidos en la encuesta realizada en vía pública, bajo el propósito de dar cuenta de la incidencia que tienen los instrumentos de recolección de datos sobre la posibilidad de visibilizar el rol de las actividades de cuidado sobre los patrones desiguales de movilidad cotidiana según género.

La [Figura 5](#) presenta los datos de movilidad cotidiana por razones extra-laborales que recoge la encuesta realizada en hogares de Villa Lugano.

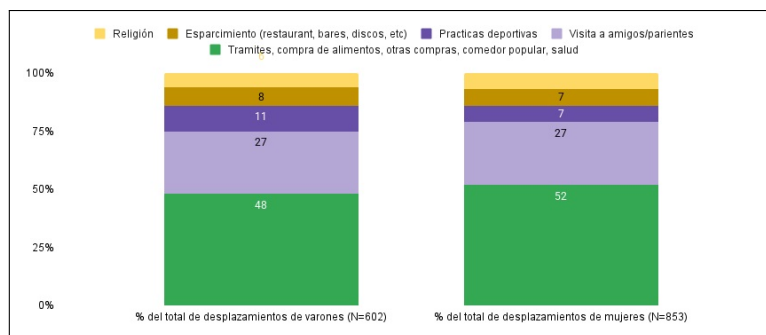


Figura 5. Actividades que motivan los desplazamientos en porcentaje, según género

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la Encuesta de Movilidad Espacial [EME].

La encuesta indagó sobre la existencia o no de desplazamientos orientados a realizar diferentes actividades o por diferentes motivos por fuera de los laborales. Tanto para los varones como para las mujeres, el mayor porcentaje de estos desplazamientos se orientó a realizar compras, consultas médicas, trámites o asistencia a comedores populares. En segundo lugar, para ambos géneros, se encuentran los movimientos orientados a visitar a parientes. Finalmente, las actividades de esparcimiento, actividades religiosas y actividades deportivas tienen un menor peso entre los desplazamientos de los dos grupos. Se perciben algunos elementos diferenciales según género: mientras que las actividades orientadas a compras, trámites, consultas médicas y asistencia a comedores es levemente más relevante entre los desplazamientos de las mujeres, las actividades deportivas tienen mayor peso entre los desplazamientos de los varones.

Respecto a los repertorios geográficos que estos desplazamientos por 'otros motivos' habilitan (ver Tabla 1), advertimos, que, tanto en varones como en mujeres algunas de estas movilidades tienden a desarrollarse al interior del barrio (principalmente las compras de alimentos, prácticas deportivas y religiosas y las visitas a amigos y parientes), mientras que el resto, se realizan principalmente por fuera del barrio. En gran medida, esto responde al carácter segregado del barrio que se expresa en un alto déficit de oferta de ciertos bienes y servicios. En este sentido, las 'salidas' a restaurantes, bares, discotecas, los consumos culturales e incluso, las compras que no responden al aprovisionamiento cotidiano y algunos trámites administrativos, les requiere salir del barrio.

Tabla 1. Localización de actividades cotidianas extra-laborales, según género.

	Sexo	En el barrio	Otro barrio	Otro municipio
Trámite administrativo	M	43,7	53,5	2,8
	V	39,5	60,5	0,0
Compra de alimentos	M	81,3	6,8	11,9
	V	77,9	10,5	11,6
Otras compras	M	22,7	54,5	22,7
	V	18,9	62,2	18,9
Salidas (restaurantes, bares, discotecas, etc.)	M	11,1	72,2	16,7
	V	14,8	70,4	14,8
Actividad cultural (cine, teatro, concierto, etc.)	M	13,6	72,7	13,6
	V	10,5	68,4	21,1
Práctica deportiva	M	57,6	30,5	11,9
	V	46,7	31,7	21,7
Práctica religiosa	M	59,6	22,8	17,5
	V	47,4	36,8	15,8
Visita a amigos	M	60,7	15,9	23,4
	V	50,7	26,8	22,5
Visita a parientes	M	44,09	22,05	33,86
	V	45,2	30,1	24,7

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la Encuesta de Movilidad Espacial de hogares [EME]

Los repertorios geográficos que estas movilidades extrabarriales por 'otros motivos' habilitan, son diferentes entre varones y mujeres. Como se advierte a continuación en los mapas que dibujan las movilidades de

los encuestados, los varones (Figura 6) presentan repertorios geográficos más amplios que las mujeres (Figura 7), cubriendo casi el total de la ciudad central. Mientras que las movilizaciones de las mujeres muestran una menor cobertura geográfica pero una presencia más intensa sobre determinados barrios o localidades particulares.

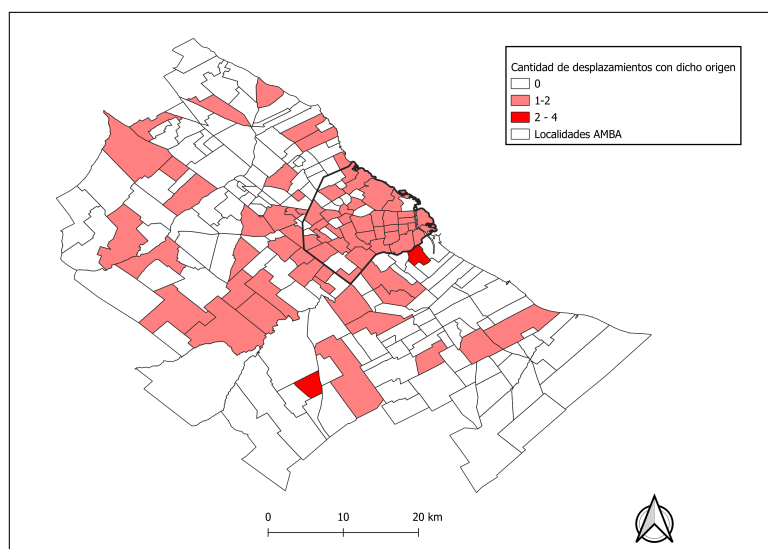


Figura 6. Destino de los desplazamientos cotidianos extra barriales de varones.

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la Encuesta de Movilidad Espacial [EME].

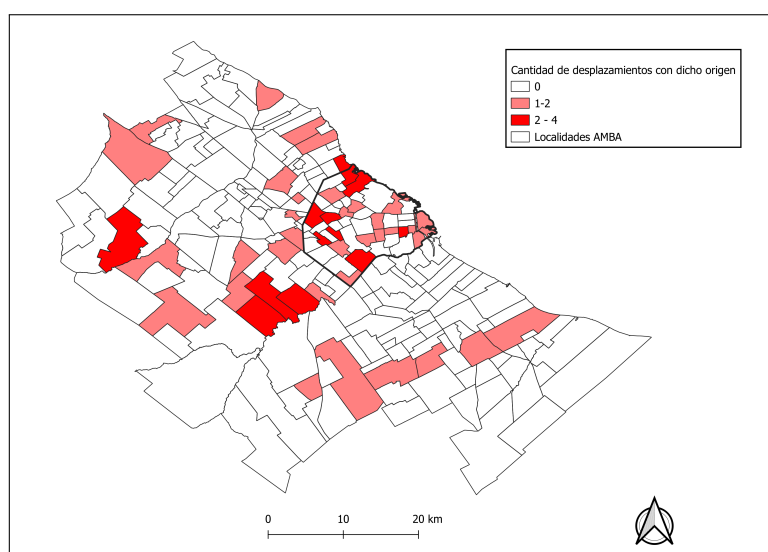


Figura 7. Destino de los desplazamientos cotidianos extra barriales de mujeres.

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la Encuesta de Movilidad Espacial [EME].

Como veremos a continuación, el segundo instrumento de recolección de datos -la encuesta en vía pública- pone de relieve que gran parte de las actividades cotidianas 'extra laborales', se orientan al trabajo de cuidado no remunerado, es decir que constituyen lo que [Sánchez de Madariaga y Zucchini \(2020\)](#) denominan como 'movilidad del cuidado'. Asimismo, en gran medida, estas prácticas de movilidad del cuidado tienen más relevancia entre los itinerarios diarios de las mujeres que de los varones. Asimismo, ilustra con mayor claridad que, a contrapelo de la movilidad por motivos laborales, las movilizaciones vinculadas con las tareas de cuidado, configuran repertorios geográficos anclados principalmente en la proximidad residencial, de hecho, la mayoría de estos desplazamientos tienden a desarrollarse dentro del barrio de residencia.

En primer lugar, esta encuesta muestra que del total de las mujeres encuestadas, el 70,3% realiza al

menos un desplazamiento diario orientado a tareas de cuidado, frente al 55,7% de los varones. Asimismo, las tareas de cuidado ocupan un lugar más predominante entre los itinerarios de desplazamiento diario de las mujeres que de los varones, ya que representan el 56% de los desplazamientos diarios de las mujeres y sólo el 36% de los desplazamientos diarios de los varones (ver actividades señaladas en la gama del amarillo en la Figura 8).

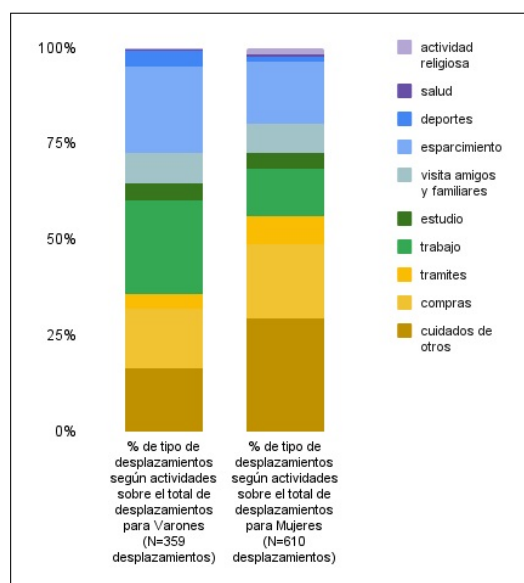


Figura 8. Peso de los diferentes motivos de desplazamientos diarios en los itinerarios de movilidad cotidiana según varones y mujeres.

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la Encuesta en vía pública.

Esto implica, en términos de uso del tiempo, que, en promedio, las mujeres que realizan estas movi- lidades por cuidado, les dedican 2 horas y 15 minutos de su día, mientras que los varones solo les dedican en promedio 1 hora y 11 minutos. Cabe destacar que aquí, al trabajar únicamente con movi- lidades cotidianas, se consideran únicamente aquellas tareas de cuidado que implican desplazamientos por fuera de la vivienda, por lo que podemos asumir que existe otra gran cantidad de dedicación horaria que requiere este tipo de actividades al interior del espacio residencial.

Como se advierte hasta aquí, las mujeres realizan mayor cantidad de desplazamientos bajo el propó- sito de desarrollar tareas de cuidado que los varones. Además, estos desplazamientos tienden a emplazarse en el mismo barrio de residencia, configurando repertorios geográficos particularmente acotados. Si bien todas las tareas de cuidado relevadas -compras, atención médica, trámites, llevar/buscar familiares, acompañar/espe- rar a otros- parecen motorizar movimientos intrabarriales tanto en varones como en mujeres, en el caso de las mujeres esta espacialización del cuidado (Jirón et al., 2010) se vuelve más pronunciada. Mientras que 68% de los 139 desplazamientos por cuidado que realizan los varones se ubican dentro del barrio de residencia, este porcentaje alcanza el 82% entre las mujeres (con un total de 367 desplazamientos orientados a este tipo de tareas). Tal como se observa en la Tabla 2, la movilidad del cuidado configura una espacialización del cuidado principalmente intrabarrial para las mujeres.

Tabla 2. Destino de los desplazamientos vinculados a tareas de cuidado, según género.

Desplazamientos por cuidado	Varones		Mujeres	
	% en el barrio	% fuera del barrio	% en el barrio	% fuera del barrio
Compras	73.2	26.8	87.1	12.9
Atención médica	50	50.0	83.3	16.7
Llevar/buscar familiar en espacio educativo	69	31.0	81.0	19.0
Acompañar/esperar a familiar amigo en actividad.	72.7	27.3	88.2	11.8
Actividad en el banco/Pago de impuestos	60	40.0	90.0	10.0
Trámite	75	25.0	63.6	36.4

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la Encuesta en vía pública.

En este sentido, la particular distribución territorial de las tareas de cuidado imprime patrones de movilidad cotidiana y repertorios geográficos de movilidad desiguales según género. El análisis de la dimensión espacial de la movilidad cotidiana permite identificar que los anclajes espaciales cotidianos en función de actividades laborales, extralaborales y particularmente de cuidado, construyen topografías que producen modos desiguales de apropiarse y usar la ciudad entre varones y mujeres que habitan un mismo barrio segregado.

4.3. Los modos de desplazamiento

Una última dimensión que nos interesa abordar sobre las movilidades cotidianas refiere a los modos en que los varones y las mujeres realizan sus desplazamientos, indagando en qué medida el género opera como un clivaje que produce diferenciaciones. Los datos muestran que, aunque el 37% de los hogares declara tener transportes privados en su propiedad (principalmente automóviles), solo el 27% de los informantes encuestados hacen uso de los mismos para realizar sus movilidades cotidianas. Se observa, no obstante, diferencias según género. Del total de informantes mujeres, el 21% hace uso de transportes particulares, mientras que ese porcentaje es mayor (36%) entre los varones. Como contracara, mientras que el 87% de las mujeres declaran utilizar transporte público, entre los varones lo hacen un 77% de los encuestados. Esto reproduce una tendencia general tanto entre los habitantes de la ciudad como de otras ciudades del mundo (Pérez y Caprón, 2018; Ortiz Escalante et al, 2021): solo el 21% de las mujeres hacen uso de transportes particulares, mientras que el 36% de los varones los usan.

De cualquier modo, se advierte que tanto varones como mujeres de Villa Lugano, tienden a moverse en transporte público y, como se observa en la Figura 9, ambos priorizan el colectivo por sobre los otros transportes, como el tren y el subte. Respecto de otros medios de transporte, menos convencionales, los datos evidencian que a pesar de que los hogares poseen bicicletas -un 15% declara poseer al menos una- no son utilizadas como medio de transporte por varones ni mujeres.

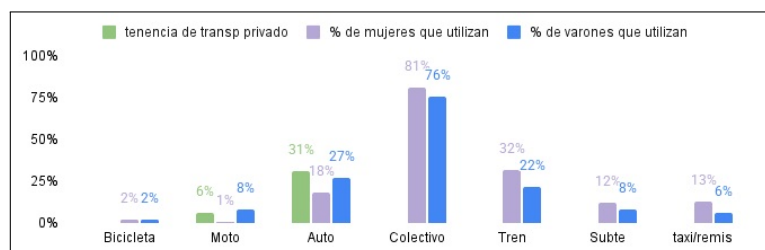


Figura 9. Tenencia de transporte privado y porcentaje de mujeres y de varones que utilizan los diferentes medios de transporte

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la Encuesta de Movilidad Espacial [EME].

Ahora bien, los datos de la Encuesta en Vía Pública están en sintonía con los datos antes mencionados, pero también hacen visibles dinámicas significativas para entender las desigualdades que se manifiestan en los modos de desplazamiento cotidiano de varones y mujeres. En particular, otorgan visibilidad al caminar como modo de desplazamiento.

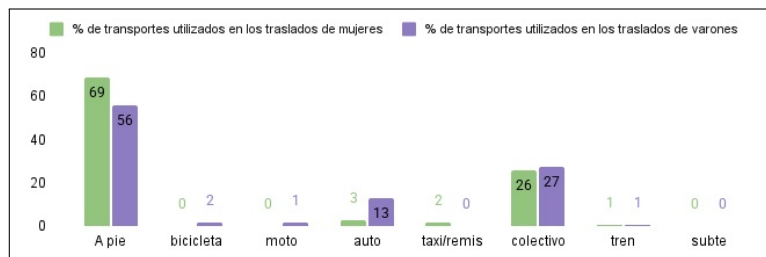


Figura 10. Porcentaje de mujeres y de varones que utilizan los diferentes medios de transporte en sus desplazamientos cotidianos

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la Encuesta en vía pública.

Como se muestra en la [Figura 10](#), esta encuesta nos permite saber que del total de los traslados de mujeres, el 69% de los mismos se realizan a pie. En el caso de los varones, aunque arroja valores menores, la caminata tiene también un peso significativo como modo de desplazamiento: del total de los desplazamientos realizados por los varones, un 56% se realiza caminando. Por su parte, el colectivo es el segundo modo de desplazamiento más utilizado, tanto en los desplazamientos realizados por varones como mujeres. Menor peso tiene el automóvil u otras formas de transporte privado: sólo el 13% de los viajes de varones se realizan por este medio y apenas el 3% en los desplazamientos de las mujeres.

5. Discusiones y reflexiones finales

Este artículo analizó las prácticas de movilidad cotidiana en un barrio segregado de la Ciudad de Buenos Aires, con el propósito de indagar en qué medida las desigualdades de género se expresan y reproducen en dichas prácticas. A partir del análisis de tres dimensiones —los motivos de desplazamiento, los repertorios geográficos y los modos de desplazamiento—, los resultados evidencian que el género constituye un clivaje central en la configuración de la movilidad cotidiana y, por esta vía, en las formas de acceso desigual a la ciudad. En diálogo con los aportes del llamado giro de la movilidad ([Urry, 2000](#); [Sheller y Urry, 2006](#)), estos resultados permiten sostener que la movilidad no solo constituye un principio organizador de lo social, sino también un mecanismo activo en la producción y reproducción de desigualdades.

En primer lugar, los hallazgos muestran que las movilidades orientadas al trabajo continúan siendo un factor estructurante de las diferencias de género. Los varones no solo presentan mayores niveles de participación en el mercado laboral, sino que también despliegan movilidades más extensas territorialmente, configurando repertorios geográficos más amplios. En contraste, las mujeres presentan una mayor tendencia a desarrollar actividades laborales en el ámbito doméstico o en proximidad al barrio de residencia, lo que contribuye a un mayor repliegue de sus prácticas espaciales. En línea con la literatura que ha destacado el papel de la movilidad en el acceso a oportunidades urbanas ([Duhau y Giglia, 2008](#); [Hernández, 2012](#); [Di Virgilio y Perelman, 2014](#)), estos resultados permiten complejizar dicha relación, mostrando que no todos los desplazamientos habilitan los mismos recursos ni producen iguales efectos sobre los horizontes urbanos de los sujetos. De este modo, la movilidad laboral puede ser interpretada como un mecanismo diferencial de expansión de dichos horizontes, reforzando desigualdades en el acceso efectivo a la ciudad.

En segundo lugar, el análisis de las movilidades por ‘otros motivos’ permitió visibilizar el peso significativo de las movilidades del cuidado en la organización de la vida cotidiana, especialmente entre las mujeres.



Estas movilidades no solo son más frecuentes y demandantes en términos de tiempo, sino que además configuran patrones espaciales fuertemente anclados en la proximidad residencial. De este modo, la espacialización del cuidado contribuye a la producción de repertorios geográficos más acotados, reforzando desigualdades en el acceso a recursos urbanos por fuera del barrio. En este sentido, los resultados permiten afirmar que la organización social del cuidado no solo estructura el uso del tiempo, sino también el uso del espacio urbano, incidiendo directamente en las formas de apropiación de la ciudad. En línea con la literatura que ha problematizado la relación entre género y movilidad (Jirón, 2007; Falú, 2014; Soto Villagrán, 2018; Jirón y Zunino Singh, 2017), estos resultados confirman que las prácticas de movilidad están profundamente generizadas y muestran que estas diferencias no solo remiten a desigualdades en la frecuencia o extensión de los desplazamientos, sino a la producción de formas específicas de espacialidad urbana.

En diálogo con la noción de 'movilidad del cuidado' (Sánchez de Madariaga, 2009; Sánchez de Madariaga y Zucchini, 2020) y con los aportes sobre la espacialización del cuidado (Jirón et al., 2010), los hallazgos permiten sostener que estas prácticas no constituyen una dimensión residual de la movilidad cotidiana, sino una lógica espacial específica que organiza de manera diferencial la relación de las mujeres con la ciudad. Estos hallazgos muestran cómo se conjugan la distribución desigual de los recursos valiosos en el espacio urbano con las desigualdades de género, intensificando el efecto de encapsulamiento que tiene la segregación residencial. El anclaje en la proximidad que muestran las mujeres más que los varones, cuando se da en un barrio segregado, tienden a amplificar la acumulación de desventajas en las mujeres. Esto advierte sobre la centralidad que tiene repensar las injusticias espaciales y cómo se conjugan, en un ida y vuelta, con las desigualdades de género. En este sentido, la segregación no puede ser entendida únicamente como una condición territorial fija, sino como un proceso dinámico cuyos efectos se ven modulados por prácticas de movilidad generizadas y socialmente diferenciadas.

En tercer lugar, las diferencias en los modos de desplazamiento refuerzan estas desigualdades. Las mujeres presentan un menor acceso y uso de transporte privado y una mayor dependencia del transporte público y de la caminata, lo cual se vincula tanto con restricciones materiales como con la naturaleza de sus desplazamientos cotidianos, más entrelazados y de corta distancia. Esta configuración no solo refleja desigualdades preexistentes, sino que también contribuye a reproducirlas, al condicionar las posibilidades efectivas de movilidad y accesibilidad. En conjunto, estos resultados permiten complejizar la mirada sobre la segregación socio-espacial, mostrando que sus efectos no se agotan en la localización residencial, sino que se ven modulados por prácticas de movilidad diferenciadas según género. Así, incluso entre habitantes de un mismo barrio, las posibilidades de acceso a la ciudad y a sus recursos se configuran de manera desigual. De este modo, la movilidad cotidiana aparece como una dimensión clave en la producción de desigualdades urbanas, en tanto articula condiciones estructurales con prácticas socio-espaciales situadas.

Finalmente, el artículo aporta también a la discusión metodológica en los estudios de movilidad. La comparación entre los dos instrumentos de recolección utilizados evidencia que las encuestas tradicionales tienden a invisibilizar una parte sustantiva de las movilidades cotidianas, particularmente aquellas vinculadas al cuidado. En este sentido, el trabajo muestra la importancia de diseñar herramientas metodológicas sensibles al género, capaces de captar la complejidad de los itinerarios cotidianos y los desplazamientos encadenados, como condición necesaria para comprender de manera más integral las desigualdades urbanas. En este punto, los resultados sugieren que la invisibilización de estas movilidades no es únicamente un problema técnico, sino que incide en la propia conceptualización de la movilidad, reproduciendo una mirada sesgada.

En términos más generales, los resultados invitan a repensar las políticas de movilidad y planificación urbana desde una perspectiva de género, incorporando la centralidad de las movilidades del cuidado y las desigualdades en el acceso efectivo a la ciudad. Asimismo, a futuro queda por profundizar en los significados, experiencias y narrativas que estructuran estas prácticas, así como en su articulación con otras dimensiones de la desigualdad socio-urbana. En esta línea, el trabajo contribuye a una agenda de investigación que busca

integrar de manera más sistemática las dimensiones de género, movilidad y cuidado en el estudio de las desigualdades urbanas contemporáneas.

Referencias bibliográficas

- Bericat Alastuey, E. (1994). Sociología de la movilidad espacial. El sedentarismo nómada. Centro de Investigaciones Sociológicas.
- Brikman, D. (2020). Efectos de la localización en territorios informales segregados. Intervenciones estatales, configuraciones socio-urbanas, prácticas de movilidad cotidiana de lxs residentes de Villa 15 y Rodrigo Bueno [Tesis doctoral, FSOC-UBA]. <https://repositorio.sociales.uba.ar/items/show/2936>
- Brikman, D. (2021). Puertas adentro: Similitudes y diferencias en los modos de habitar en barrios informales según el género. *Medio Ambiente y Urbanización*, 94(1), 77-108. <https://www.ingentaconnect.com/contentone/iieal/meda/2021/00000094/00000001/art00004>
- Bourdieu, P. (2007). El sentido práctico. Siglo XXI Editores.
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe [CEPAL] (2020). Cuidados y mujeres en tiempos de COVID-19: la experiencia en la Argentina (Documentos de proyecto). <https://www.cepal.org/es/publicaciones/46453-cuidados-mujeres-tiempos-covid-19-la-experiencia-argentina>
- Consejo Económico y Social de la Ciudad de Bs. As. (2013). Diagnóstico socio-habitacional de la Ciudad de Buenos Aires (Reporte). <https://cdi.mecon.gob.ar/bases/docelec/ceys/vivienda/1.pdf>
- Cosacov, N. (2015). Más allá de la vivienda: los usos de la ciudad: movilidad cotidiana de residentes en Buenos Aires. *Estudios Socioterritoriales*, 18, 61-80. https://www.scielo.org.ar/scielo.php?pid=S1853-43922015000200005&script=sci_abstract
- Capron, G. y González Arellano, S. (2006). Las escalas de la segregación y de la fragmentación urbana. *TRACE*, (49), 65-75. <https://doi.org/10.22134/trace.49.2006.469>
- Chaves, M., Segura, R., Speroni, M. y Cingolani, J. (2017). Interdependencias múltiples y asimetrías entre géneros en experiencias de movilidad cotidiana en el corredor sur de la Región Metropolitana de Buenos Aires. *Revista Transporte Y Territorio*, (16), 41–67. <https://doi.org/10.34096/rtt.i16.3602>
- Dalla Costa, M. (2009). Dinero, perlas y flores en la reproducción feminista. Akal
- Di Virgilio, M. M. (2008). Trayectorias residenciales y estrategias habitacionales de familias de sectores populares y medios en Buenos Aires [Tesis doctoral, Universidad de Buenos Aires]. <https://repositorio.sociales.uba.ar/items/show/4069>.
- Di Virgilio, M. M. y Perelman, M. (2014). Ciudades latinoamericanas. Desigualdad, segregación y tolerancia. Clacso.
- Di Virgilio, M. M., Brikman, D. y Najman, M. (2022). Más allá de las fronteras residenciales: un estudio de la segregación desde la movilidad cotidiana. *Revista Economía, sociedad y territorio*, 22(69), 427-456. <https://doi.org/10.22136/est20221734>.
- Dmuchowsky, J. y Velazquez, M. A. (2018). Género y Transporte: Un abordaje cuantitativo comparativo a partir de los estudios de movilidad domiciliarios las regiones metropolitanas argentinas. *Quid 16: Revista del Área de Estudios Urbanos*, (10), 129-155. <https://publicaciones.sociales.uba.ar/index.php/quid16/article/view/3199/0>
- Duhau, E. y Giglia, A. (2008). Vida y muerte del espacio público. En E. Duhau y A. Giglia (Eds.), *Las reglas del desorden: habitar la metrópoli* (pp.45–64). Siglo XXI editores.
- Esquivel, V., Fau, E. y Jelin, E. (2012). Las lógicas del cuidado infantil. Entre las familias, el estado y el mercado. IDES, UNICEF y UNFPA.
- Falú, A. (2014). El derecho de las mujeres a la ciudad. Espacios públicos sin discriminaciones y violencias. *Revista Vivienda y Ciudad*, 1, 10–28. <https://revistas.unc.edu.ar/index.php/ReViyCi/article/view/9538>



- Federici, S. (2013). Revolución en punto cero. Trabajo doméstico, reproducción y luchas feministas. Traficantes de Sueños.
- Gutiérrez, A. (2010). Movilidad, transporte y acceso: una renovación aplicada al ordenamiento territorial. Scripta Nova, XIV(331). <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-331/sn-331-86.htm>
- Gutiérrez, A y Reyes, M. (2017). Mujeres entre la libertad y la obligación. Prácticas de movilidad cotidiana en el Gran Buenos Aires. Transporte y territorio, (16), 147-166. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=333051591008>
- Hanson, S. (2010). Gender and mobility: new approaches for informing sustainability. Gender, Place & Culture, 17(1), 5-23. <https://doi.org/10.1080/09663690903498225>
- Hernández, D. (2012). Activos y estructuras de oportunidades de movilidad. Una propuesta analítica para el estudio de la accesibilidad por transporte público, el bienestar y la equidad. EURE, 38(115), 117-135. <https://doi.org/10.4067/S0250-71612012000300006>
- Jirón, P. (2007). Implicancias de género en las experiencias de movilidad cotidiana urbana en Santiago de Chile. Revista Venezolana de Estudios de la Mujer, 12(29), 173-197. http://ve.scielo.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1316-37012007000200011&lng=es&tlng=es.
- Jirón, P, Lange, C. y Bertrand, M. (2010). Exclusión y desigualdad espacial: Retrato desde la movilidad cotidiana. INVI, 25(68), 15-57. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=25816623004>
- Jirón, P y Mansilla, P. (2013). Atravesando la espesura de la ciudad: vida cotidiana y barreras de accesibilidad de los habitantes de la periferia urbana de Santiago de Chile. Revista de Geografía Norte Grande, (56), 53-74. <http://dx.doi.org/10.4067/S0718-34022013000300004>
- Jirón, P y Zunino Singh, D. (2017). Dossier. Movilidad Urbana y Género: experiencias latinoamericanas. Revista Transporte Y Territorio, (16), 1–8. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=333051591001>
- Kaufmann, V, Bergman, M. M. & Joye, D. (2004). Motility: mobility as capital. International Journal of Urban and Regional Research, 28(4), 745-756. <https://doi.org/10.1111/j.0309-1317.2004.00549.x>
- Lamas, M. (2006). Género: algunas precisiones conceptuales y teóricas. En Feminismo. Transmisiones y retransmisiones (Documento). <https://redmujeresjusticia.org.ar/wp-content/uploads/2019/03/Ge%CC%81nero-algunas-precisiones-conceptuales-y-teo%CC%81ricas-Lamas.pdf>
- Lazo, A. y Calderón, R. (2014). Los anclajes en la proximidad y la movilidad cotidiana: Retrato de tres barrios de la ciudad de Santiago de Chile. EURE (Santiago), 40(121), 121-140. <https://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612014000300006>
- Ojeda Imilán, W. y Jiron, P. (2018). Moviendo los estudios urbanos. La movilidad como objeto de estudio o como enfoque para comprender la ciudad contemporánea. Quid 16, Revista Del Área de Estudios Urbanos, (10), 17–36. <https://publicaciones.sociales.uba.ar/index.php/quid16/article/view/2899/0>
- Ortiz Escalante, S., Ciocchetto, A., Fonseca, M., Casanovas, R. y Valdivia, B. (2021). Movilidad Cotidiana con Perspectiva de Género: Guía metodológica para la planificación y el diseño del sistema de movilidad y transporte. Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, Col·lectiu Punt 6, Banco de Desarrollo de América Latina (CAF). <https://buenosaires.gob.ar/sites/default/files/media/document/2021/06/02/2307d5d6a755add5602edb62cf1e1a1a52bf321a.pdf>
- Pérez, R. y Capron, G. (2018). Movilidad cotidiana, dinámicas familiares y roles de género: análisis del uso del automóvil en una metrópoli latinoamericana. Quid 16: Revista del Área de Estudios Urbanos, (10), 102-128. <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=559666609004>
- Rodríguez Enriquez, C. y Pautassi, L. (2014). La organización social del cuidado de niños y niñas. Elementos para la construcción de una agenda de cuidados en Argentina. ELA - CIEPP – ADC.
- Rodríguez Vignoli, J. (2008). Movilidad cotidiana, desigualdad social y segregación. EURE, 34(103), 49–72. <http://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612008000300003>

- Salazar Cruz, C. (1999). Espacio y vida cotidiana en la ciudad de México. Colegio de México
- Sánchez de Madariaga, I. (2009). Transporte metropolitano y grupos sociales: propuestas para una mejor planificación (Report for CEDEX). Madrid: Ministry of Infrastructure.
- Sánchez de Madariaga, I. y Zucchini, E. (2020). Movilidad del cuidado en Madrid: nuevos criterios para las políticas de transporte. Ciudad y territorio. Estudios territoriales, LII(203), 89-102. <https://doi.org/10.37230/CyTET.2020.203.08>
- Sheller, M. y Urry, J. (2006). The new mobilities paradigm. Environment and Planning A: Economy and Space, 38(2), 207–226. DOI:10.1068/a37268
- Segura, R. y Chaves, M. (2019). Modos de habitar: localización, tipo residencial y movilidad cotidiana en el Gran La Plata. En M. M. Di Virgilio y M. Perelman (Coords.), Disputas por el espacio urbano. Desigualdades persistentes y territorialidades emergentes (pp. 193-222). Biblos.
- Soto Villagrán, P. (2013). Repensar las prácticas espaciales: ruptura y continuidades en la experiencia cotidiana de mujeres urbanas de la Ciudad de México. Revista Latinoamericana de Geografía y Género, 4(2), 2-12. DOI: 10.5212/Rlagg.v4.i2.002012
- Soto Villagrán, P. (2018). Hacia la construcción de unas geografías de género de la ciudad. Formas plurales de habitar y significar los espacios urbanos en Latinoamérica. Perspectiva Geográfica, 23(2). <https://doi.org/10.19053/01233769.7382>
- Urry, J. (2000). Sociology beyond Societies. Routledge
- Uteng, T. y Cresswell, T. (2008). Gendered Mobilities. Ashgate.
- Vega Centeno, P. (2005). La movilidad espacial en los procesos urbanos. Dinámicas de la vida cotidiana popular en Chosica [Tesis de doctorado en Arquitectura, Universidad Católica de Lovaina, Unidad de Arquitectura].

Notas

1. El potencial de movilidad, o motility, refiere a la capacidad de los agentes (individuos, grupos, entidades) de ser (in) móviles y a su vinculación con las desigualdades estructurales (Kaufmann et al., 2004). ↑
2. Se conceptualiza como movilidad al trabajo o laboral, a los desplazamientos espaciales de carácter rotacional que se realizan para acceder recíprocamente a la localización del hogar y trabajo (Bericat Alastuey, 1994). ↑
3. No se utilizan para este análisis los datos obtenidos por la encuesta en vía pública ya que, al reconstruir los itinerarios cotidianos del día del relevamiento, puede subrepresentar los desplazamientos por motivos laborales que no fueron durante ese día pero que los encuestados desarrollan usualmente. Por esta razón, el análisis que se presenta a continuación se apoya exclusivamente en los datos obtenidos de las encuestas realizadas en hogares. ↑

