



Desde el género: Trabajar una movilidad más justa e inclusiva

Guía de Género, Movilidad y Transporte,
Aline Leite (ayudante ICT3544 & estudiante PhD Ingeniería de Transporte)
y Lake Sagaris (profesora), 2020-2021.

Para SUS2041, ICT3543, ICT3544

1. Introducción: ver a las personas como parte del sistema de transporte

El concepto de movilidad es asociado con temas de circulación, tráfico o transporte, pero requiere también entender los fenómenos sociales, particularmente como personas con sus “interseccionalidades” e identidades mezcladas interactúan con sistemas urbanos, y particularmente el sistema de movilidad. Mientras para el “tráfico”, el objeto de estudio puede ser principalmente la circulación de vehículos motorizados, cuando hablamos de la movilidad enfocamos el movimiento de las personas, independientemente del modo en que decidan moverse (Dextre & Avellaneda, 2014). Así, desde una mirada de movilidad, dibujamos un espectro mucho más amplio que aplicando una mirada de tránsito, transporte o tráfico. Esto facilita una mirada de género, como uno de los aspectos que más condiciona los patrones de viajes (Levy, 2013).

La actual planificación de las ciudades no facilita la conciliación de la vida personal, familiar y laboral o, utilizando los términos de otras disciplinas, de la producción y la reproducción, los viajes por motivos remunerados o por actividades no remuneradas. En nuestro medio, esta situación afecta principalmente a las mujeres (Sagaris, Tiznado-Aitken, & Berrios, 2020), al ser ellas las que dedican más tiempo y esfuerzo a las compras, los trámites, los viajes para visitar o acompañar a otras personas, en otras palabras, los viajes asociados al “cuidado” (Sánchez de Madariaga & Zucchini, 2019).

Es importante ir más allá del simple conteo de hombres y mujeres, para integrar criterios de género de en la planeación del transporte y la movilidad. Sin esta mirada, nos encontramos con una ciudad donde la localización de la vivienda, del empleo, de los servicios y las necesidades de los hogares requiere largos desplazamientos, mayor consumo de tiempo, e incremento del esfuerzo físico, pero no necesariamente la actividad física que aportaría a la salud. Esto deriva en unos costes económicos significativos y una merma considerable en la calidad de vida, particularmente de los hogares de menores ingresos (Román y Velázquez, 2020).

Integrar una perspectiva de género transversalmente a todo el ciclo de planeación del transporte permite abordar las desigualdades desde el sistema de movilidad y de transporte, y aportar a una mayor equidad e inclusión social, desde la movilidad. Así corregimos la exclusión histórica de las mujeres de la planificación territorial, y una mirada que supone “neutralidad” pero que, en la práctica, planea para un usuario promedio masculino (Urban Strategies, 2019). Tener en cuenta el género nos permite abordar de mejor manera la diversidad, por las múltiples “interseccionalidades” que se puede visibilizar, sean estas

de géneros diversos, etnias, edades, o discapacidades. De esta manera podemos afinar mejor las políticas públicas y nuestra comprensión de las interacciones entre el medio y estos sistemas.

Integrar criterios de género en la planeación de la movilidad requiere que planificadores y diseñadores se hagan preguntas como: ¿Quién usará el espacio? ¿Cuáles son sus necesidades? ¿Se satisfacen estas necesidades? ¿Son suficientes y adecuados los servicios y la infraestructura de la comunidad local? Luego, pensar de manera integral sobre los impactos del desarrollo y la regeneración es la clave para una planificación urbana exitosa (Urban Strategies, 2019).

Esta guía ofrece una introducción a las teorías, metodologías y contenidos más relevantes para entender y planear sistemas de transporte más sustentables y justos, y cómo incorporar el enfoque de género en sus proyectos LabVivo.

2. GENERO Y CIUDAD: CONCEPTOS CLAVES QUE DEBEN USAR

Definiciones

De acuerdo con Merlino (2011), las normas de género se aprenden desde los primeros años de la vida y continúan incorporándose y manifestándose en prácticas que se desarrollan en diferentes ámbitos sociales.

Para la OMS (2020) el género se refiere a los conceptos sociales de las funciones, comportamientos, actividades y atributos que cada sociedad considera apropiados para los hombres y las mujeres. Las diferentes funciones y comportamientos pueden generar desigualdades de género, es decir, diferencias en los roles sociales de hombres y mujeres que derivan en privilegios y/o exclusiones que son dañinos para las personas, pero también para la economía y la sociedad como un todo.

Consecuente con estos conceptos, esta guía ocupa el término “género” para referirse a las diferencias que existen entre hombres y mujeres, a consecuencia de una asignación social diferenciada de sus funciones y responsabilidades, tanto económicas como sociales. Abarca normas culturales, valores y otros componentes que constituyen diferencias entre hombres y mujeres, especialmente en relación con el nivel socio-económico, edad, raza, etnia, ingresos, educación, religión y ubicación geográfica. El género se utiliza para definir cómo se espera que hombres y mujeres actúen, se vistan y comportarse, e incluye su conducta durante el viaje y sus patrones de viaje (Sagaris, Rivera & Lanfranco 2020).

Tal y como definió los países miembros de la ONU, entre los 17 objetivos de desarrollo sostenible, **el objetivo N.º 5 establece importantes metas en cuanto a la igualdad de género: ‘La igualdad entre los géneros no es solo un derecho humano fundamental, sino la base necesaria para conseguir un mundo pacífico, próspero y sostenible’.** Unido al objetivo N.º 11, se pretende conseguir que **‘los espacios urbanos de cualquier ciudad sean más inclusivos, seguros y sostenibles’.**

En 2015, la ONU aprobó la Agenda 2030 sobre el Desarrollo Sostenible, una oportunidad para que los países y sus sociedades emprendan un nuevo camino para mejorar la vida de todos, sin dejar a nadie atrás. La Agenda cuenta con **17 Objetivos de Desarrollo Sostenible**, que incluyen desde la eliminación de la pobreza hasta el combate al cambio climático, la educación, **la igualdad de la mujer**, la defensa del medio ambiente o el diseño de nuestras ciudades.

Hanson (2010), mientras tanto, fue una de las primeras en considerar interacciones entre género y movilidad, levantando dos preguntas fundamentales, y de gran interés para nuestros cursos y los trabajos grupales LabVivo. Ella pregunta cuánto la movilidad influye en la restricción o expansión de los roles sociales, al permitir o prohibir el libre movimiento de mujeres, por ejemplo. Y también pregunta cuánto

podemos expandir la libertad de las mujeres, y por lo tanto la equidad social en general, al mejorar el sistema de movilidad.

En Chile, la investigadora **Paola Jirón** se ha destacado por innovar en métodos de la antropología para entender mejor las experiencias de viaje y las actitudes al transporte — como se construyen los *significados* asociados a estas experiencias cotidianas (Jirón 2015a, Jirón 2015b, 2014, 2013, 2011, 2010; Jirón & Fadda 2000, Fadda & Jirón 2000). Ha plasmado estas nuevas metodologías en varios artículos de gran valor para estos cursos (Jirón 2011, 2003, 1999). Más recientemente, ha colaborado con Juan Antonio Carrasco, en Concepción (Jirón & Carrasco 2019), para aplicar una metodología que mezcla conocimientos de ingeniería de transporte y ciencias sociales, con resultados extraordinarios.

También en Chile, la dupla **Sagaris y Tiznado Aitken** (referencias varias, ver bibliografía) ha realizado trabajos pioneros en relación a temas de género, seguridad y transporte público, y transporte justo, con una mirada transversal de género, una referencia central para este tipo de trabajo.

Por qué importa? Algunos datos sobre empleo, género y transporte

Por término medio, las mujeres siguen ganando en todo el mundo un 24% menos que los hombres en el mercado de trabajo (ONU, 2020). Las desigualdades a las que se enfrentan las niñas puedan empezar en el momento de su nacimiento y perseguirles durante toda su vida. En algunos países, las niñas se ven privadas de acceso a asistencia sanitaria o a una nutrición adecuada, lo que conlleva una mayor tasa de mortalidad. Las desventajas en materia de educación se traducen en falta de capacitación y, por tanto, de oportunidades para acceder al mercado de trabajo. También, donde las mujeres no acceden a una buena educación, cultura, oportunidades cívicas y trabajo, la calidad de la educación de les niñas sufre y se pueden reforzar y repetir vulnerabilidades y exclusiones, generación tras generación.

El empoderamiento de las mujeres y las niñas es fundamental para impulsar el crecimiento económico y promover el desarrollo social.



Figura 1: Acceso a oportunidades laborales y de ingresos. Fuente: Elaborado por ITDP Brasil.

Las mujeres sufren opresión y desigualdad de acuerdo con su “raza, clase, historia colonial y posición en el orden económico internacional” (Moser, 2003) y, aunque tienen intereses generales en común, sus intereses e identidades reflejan estos factores, estudiado como “interseccionalidades” (Butler 2007). Por ello, es necesario considerar el análisis de género con cortes de raza, origen, religión, nivel socio-económico y otros aspectos, para el diseño, implementación, seguimiento y evaluación de las políticas públicas en materia de movilidad y derecho a la ciudad. Es una forma de reconocer que vivimos en una sociedad fuertemente marcada por desigualdades, incluso entre personas del mismo sexo.

Más allá de las diferencias biológicas (el “sexo”), las historias personales, colectivas y culturales asignan distintos roles de “género”, favoreciendo un desarrollo que conlleva desigualdades. En Chile, esta brecha

de género se ve reflejada en la baja participación laboral de las mujeres y un salario menor que un hombre en puestos similares. Las barreras al libre uso del transporte limitan la participación social, política y laboral y, por lo tanto, los aportes de las mujeres a la sociedad (Laboratorio de Cambio Social, 2020).

Por ejemplo, cabe destacar que se han observado significativamente menos mujeres conduciendo buses en transporte público que hombres (Ver Figura 2), lo que podría ser una variable por tomar en cuenta para explicar la poca variabilidad en el comportamiento en contraste con los hombres. Sin embargo, existen acciones transversales a ambos géneros en las vías públicas de parte de los conductores, como "echar la micro encima", lo cual se percibe de forma mucho más directa por los ciclistas con quienes comparten las calles.

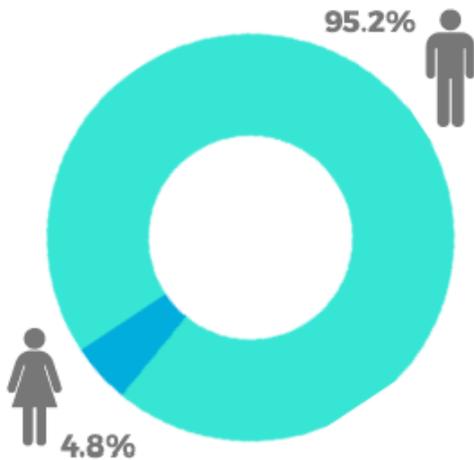


Figura 2: Proporción de chóferes hombres y mujeres al 2018.
Fuente: Transport Gender Lab - Santiago (2019).

Además, el hecho de que la personas que vaya manejando el bus sea una mujer es bien visto por las usuarias mujeres de ese mismo vehículo. Muchas declaran sentirse más seguras o con un clima de más tranquilidad por la forma en que conducen. De acuerdo con un informe elaborado por Transport Gender Lab - Santiago (2019), la incorporación de mujeres en las labores de conducción es bien recibida por todos los actores. Las empresas manifiestan su disponibilidad de incorporar conductoras mujeres, pero no declaran interés para contribuir al proceso.

2.1 Seguridad: No es “miedo” individual, sino un problema de violencia de género

De acuerdo con la teoría de la motivación humana, la necesidad de seguridad se encuentra en el segundo escalón de la pirámide, justo luego de las necesidades fisiológicas como comer y descansar (Maslow, 1943). De la misma forma, la seguridad resulta ser uno de los factores que toman mayor peso en las mujeres al momento de decidir cómo realizar su viaje. Según los datos ONU (2020) el 35% de las mujeres de todo el mundo ha sufrido violencia física y/o sexual a manos de sus parejas o a manos de otras personas.

En el caso de transporte público, en Santiago, un 73% de las mujeres señalan que lo consideran inseguro, reflejando problemas delictuales pero también acoso (Allen, Cárdenas, Pereira & Sagaris 2018). Estas situaciones ocurren cuando deciden hacer sus viajes caminando o simplemente durante la espera en paraderos. En el caso de otros modos como la bicicleta también existe una percepción baja de

seguridad, por lo cual muchas mujeres también preferirían cambiar a otros modos que, si le entreguen esa seguridad, como en el caso del auto (33% en comparación con 26% para los hombres).



Figura 3: Foto de atraco en el paradero Acacias (cerca de San Bernardo) y la percepción de seguridad Mujeres. Fuente: Laboratorio de Cambio Social, 2020.

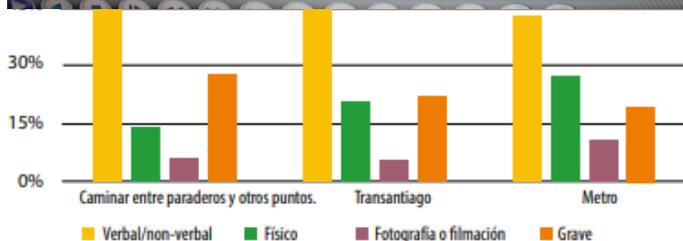


Figura 4: Tipos de acoso, experimentados por mujeres en transporte público, Santiago, Chile. Fuente: Ella se mueve segura, 2020.

Acorde con los trabajos Balance de Transporte Justo (Sagaris et al. 2020) y El estudio del caso de Santiago, Ella Se Mueve ¿Segura? (Sagaris et al. 2018), al percibir un medio hostil y violento, son las mujeres más que los hombres las que cambian significativamente su forma de viajar, modificando horas días y rutas. Incluso las

mujeres de menores ingresos evitan viajar en transporte público, prefiriendo radiotaxis, y enseñan a sus hijas e hijos a evitar el transporte público. Las experiencias de acoso y percepción de seguridad tienen un impacto directo en el cambio de comportamiento de viaje: mientras que la mayoría de los hombres (70%) informaron pocos cambios en su comportamiento de viaje, una de cada dos mujeres declara haber cambiado la hora del viaje, dos de cada cinco su modo de transporte y dos de los cinco decidieron no viajar. Viajar en la oscuridad, las largas esperas y caminatas hacia y desde las paradas de buses y el hacinamiento de buses y metro fueron las actividades consideradas más riesgosas por las mujeres.

2.2 La caminata: Planear para lograr una sustentabilidad JUSTA

La planificación urbana-regional en Chile, refleja la “automovilidad”, concepto desarrollado por varios científicos sociales (Beckmann 2001; Urry 2004), y de gran utilidad para entender nuestras ciudades. Significa una sociedad donde su planeación, pero también sus valores y sus formas de vida y de convivencia se centran en el automóvil, más que en las personas. Se refleja en la inversión urbana, que está fuertemente inclinada a mejorar y ampliar las carreteras existentes y nuevas carreteras (Herrmann-Luncke et al, 2020). Los autores comentan que las inversiones públicas favorecieron el transporte motorizado, con urbanismo y normativa orientada al automóvil, en detrimento de modos de transporte más activos, especialmente a pie y en bicicleta. Así, el espacio peatonal está insuficientemente definido y considerado insuficientemente en los tres niveles de planificación (nacional, regional y local)

Al depender de la caminata como su principal modo de transporte, las mujeres son más “sustentables” pero de manera injusta, ya que para muchas, esta situación limita su radio de acción a una distancia de

aproximadamente 1.5 km, la distancia promedio de estos viajes en nuestro medio (Martínez & Santibáñez 2015, Sagaris & Tiznado-Aitken 2020). La tendencia a la caminata y al cuidado del hogar aumentan, en el género femenino, a medida que disminuye su nivel socioeconómico: las mujeres con menos recursos económicos son las que más caminan, ya sea por la falta de automóvil, de transporte público eficiente y confiable, o por otros motivos.

2.3 Viajar para cuidar: una mayoría de viajes que debemos visibilizar

La acumulación de funciones por parte de las mujeres da lugar a lo que se ha dado en llamar una jornada laboral doble, que incluye actividades relacionadas con el trabajo remunerado y el trabajo doméstico no remunerado, asociado al cuidado de la familia y más allá. Este concepto, sin embargo, es una simplificación de la división del trabajo, ya que las mujeres suelen dedicar su tiempo a otras actividades, como los estudios, por ejemplo.



Figura 5: Carga laboral de las mujeres. Fuente: ITDP Brasil.



Figura 6: Mujeres caminando con niños en Buenos Aires. Fuente: Heather Allen. Fuente: Ella se mueve segura

El concepto innovador de “movilidad del cuidado”, desarrollado por la arquitecta urbana Inés Sánchez de Madariaga, proporciona una perspectiva para “reconocer y reevaluar la labor de cuidado” – y ayuda a apreciar mejor los viajes que las mujeres y hombres hacen al cuidar a otros, ya que los datos revelan patrones de viajes significativos que de otra forma están ocultos en variables de recolección de datos (Sánchez de Madariaga 2009, Sánchez de Madariaga 2013). En el video *Mobility of Care* (<https://www.youtube.com/watch?v=Mgt8S33GFno>) ella proporciona una mejor comprensión de los patrones de viaje de mujeres y hombres, teniendo en cuenta las implicaciones de los viajes diarios debido a las tareas realizadas por personas con responsabilidades de cuidado.

Al mismo tiempo, es un fenómeno importante que deriva en otro aspecto importante que diferencia los viajes de las mujeres de los de los hombres: el “encadenamiento de viajes”. Los viajes más estudiados son viajes directos entre el hogar y el trabajo, realizados principalmente por hombres entre 25-60 años, aproximadamente y según la sociedad. Pero las mujeres suelen “encadenar” sus viajes, juntando un destino tras otro, en la medida que llevan niños al colegio o al hogar de algún pariente, para luego ir al trabajo, pasar a comprar, a buscar a los niños, y luego regresar a la casa (Dos 2005, Primerano et al. 2008).

2.4 Una ecología de modos y usuaries: Cicloinclusión & Uso de suelo

En su libro *A Wheel Within a Wheel* (1895), Frances Willard, figura importante del movimiento sufragista, relata cómo aprendió a andar en bicicleta a los 53 años. Su relato dibuja la asociación entre roles de género, cuerpo, vestimenta, restricción de la participación de las mujeres, y temas afines. Incluso en familias con automóviles, los estudios indican que la mayoría del tiempo es el hombre que utiliza el automóvil, mientras la mujer o no se mueve, se mueve como pasajera, o se mueve en otros modos (Hanson, 2010).

Los modos activos juegan un papel fundamental en la salud y el acceso, aumentando su radio de viaje, las posibilidades de destino, el ahorro de recursos, la actividad física, especialmente en un contexto en el que la pobreza femenina es más la regla que la excepción.

Así entendemos que frente al transporte no sustentable, la automovilidad, la solución es una combinación o ecología de modos, que aprovecha los beneficios y minimiza las desventajas de cada uno. Así, la caminata (0-2 km), la bicicleta (2-5 o 8 km, según el lugar), y el transporte público, especialmente en bus (más de 5 o 8 km) deben interactuar, generando una intermodalidad fluido que permite que las personas se mueva fácilmente por el paisaje urbano (Sagaris & Arora 2016; Sagaris, Tiznado-Aitken & Steiniger 2017). Esta “ecología de modos” conlleva una ecología de usuaries, de distintas edades, historias, condiciones sociales, y géneros.

Entendemos la “bicicleta” no solo como vehículo individual, sino como bici-taxi, bici-carga, bicis servicios, bicicletas públicas, y otros formatos que simplifican la vida de las personas, sin dañar al medio ambiente con el uso de combustibles fósiles.

3. ¿Cómo mejorar? Las ciudades que incorporan miradas de mujeres

La infraestructura es un resultado de una planeación que tiende a omitir necesidades que las mujeres tienen frente al espacio público. Esto queda retratado de manera completa en un video de la BBC *How to build a city for women* (<https://www.youtube.com/watch?v=cdSSg9SZYAY>) hecho en Barcelona, que muestra cuales son los distintos problemas que las mujeres vivencian en la ciudad. Algunos de los puntos más relevantes incluyen: la baja disponibilidad de baños públicos y un uso poco adecuado del espacio que se les da, además de actividades recreativas centradas en varones (mucho fútbol, por ejemplo).

De hecho, según el Banco Mundial (WUF10), las ciudades modernas están diseñadas por los hombres y para los hombres, limitando así el acceso de las mujeres al desarrollo económico y social. El *Handbook for Gender-Inclusive Urban Planning and Design* (Terraza et al, 2020) observa que las mujeres ocupan solo el 10% de los puestos más importantes en los principales estudios de arquitectura del mundo. Históricamente, las ciudades se han planificado y diseñado para reflejar los roles de género tradicionales y la división del trabajo en función del género. Por consiguiente, las ciudades funcionan mejor para los hombres que para las mujeres.

El Handbook identifica seis áreas temáticas en el entorno urbano que, al combinarse con la desigualdad de género, limitan, incomodan e incluso ponen en peligro a las mujeres, niñas, y minorías de género de todas las edades y capacidades. Se pueden abordar, fomentando un sistema que facilita:

1. El acceso: utilizar los servicios y espacios públicos, sin limitaciones ni barreras.
2. La movilidad: moverse por la ciudad de forma segura, fácil y asequible.
3. La seguridad y la ausencia de violencia: estar libre de peligro real y percibido en los ámbitos público y privado.
4. La salud y la higiene: llevar un estilo de vida activo sin riesgos para la salud en el entorno construido.

5. La resiliencia climática: poder prepararse, responder y hacer frente a los efectos inmediatos y a largo plazo de un desastre.
6. La seguridad de la tenencia: tener acceso a la tierra y la vivienda y ser propietarios de ellas para vivir, trabajar, y generar riqueza y capacidad de iniciativa.

Otra forma de repensarse los conceptos de género es utilizar un lenguaje más inclusivo. El video ¿Cómo se transforma el idioma? (<https://youtu.be/8z-uPySZ0hY>) destaca el uso del lenguaje inclusivo que nos permite pensar de otra forma, superando algunas suposiciones implícitas que surgen cuando se pretende que lo masculino incluye a lo femenino, permitiendo una mayor precisión al identificar a un grupo solo de hombres con lo masculino, “todos”; un grupo solo de mujeres con “todas”, y un grupo mixto con “todes”. Así visibilizamos con precisión donde hay mujeres y donde no, y podemos incluso problematizar su invisibilización cuando hablamos de “los estudiantes” o “los ciudadanos”, sin tener claridad a quién estamos incluyendo o excluyendo.

El Ministerio de las Artes, las Culturas y el Patrimonio de Chile ha preparado tres guías acerca del lenguaje inclusivo, <https://www.cultura.gob.cl/guias-lenguaje-inclusivo/>:

- Guía de lenguaje inclusivo de género (pdf)
- Guía de lenguaje inclusivo – personas en situación de discapacidad (pdf)
- Guía de recomendaciones para nombrar y escribir sobre pueblos indígenas (pdf)

El género permite hacer hincapié en las relaciones desiguales entre mujeres y hombres como sujetos sociales, que tienen diferentes aspiraciones sobre un espacio urbano que no es neutro en base a esta perspectiva (de género). A mayor abundamiento, las mujeres son las principales usuarias del transporte público y de los equipamientos urbanos, debido a que son económicamente más débiles que los hombres y por lo tanto dependen más de estos servicios públicos.

Otras fuentes, que forman parte de la bibliografía del curso y que deben utilizarse como referencias relevantes en sus ensayos y trabajos Lab Vivo son:

- Col·lectiu Punt 6 - Urbanismo Feminista Barcelona ¿Qué es el urbanismo feminista? (<https://www.youtube.com/watch?v=dI4TOCPMMBA>)
- Valcarcel, A., Varela, N., Freixas, L., & Bernal Triviño, A. I. (2020). Videoteca Colección Feminista. Retrieved from <https://coleccion-feminista.com/videoteca/?page=2>
- Pernas Riaño, B., & Román Rivas, M. (2018). Ciudades igualitarias Guía práctica de urbanismo y género.

Así, la perspectiva de género aplicada a la planificación urbana genera espacios de diseño y diálogo y co-creación adecuados para la vida cotidiana de todos y todas las ciudadanas, siendo estos más seguros y en sitios agradables para las relaciones sociales.

4. ¿Cómo incorporar el enfoque de género en sus trabajos?

El enfoque de género se basa en el principio de que se debe considerar la experiencia de las mujeres y hombres de maneras diferenciadas. Así sus trabajos, tanto en sus propuestas y métodos, como en sus análisis y recomendaciones finales, deben considerar viajes de cuidado, violencia de género, viajes en cadena y otros fenómenos sociales definidos en esta Guía.

Promover la igualdad de género en el transporte significa pensar también los lugares donde la ciudad no ha sido pensada para las mujeres, como, por ejemplo, los callejones sin salida, los espacios poco iluminados y / o lugares solitarios, particularmente cuando allí se ubican paraderos o tramos necesarios para acceder al transporte público. Requiere pensar que para que las mujeres puedan realizar plenamente su derecho a participar en todos los aspectos y ámbitos de la vida social y la ciudad, debe considerarse como las condiciones varían, entre el día y la noche, la semana o el fin de semana, en distintas épocas del año u otras condiciones.

En este sentido el concepto de Transporte Justo (Laboratorio de Cambio Social, 2020) “considera el acceso a oportunidades de parte de todos los grupos de población — mujeres, niños, personas mayores, personas de distintos niveles de educación e ingresos – pero también salud, seguridad vial y social. El derecho a participar en las decisiones que afectan el país, ciudad, barrio, calle y entorno general”. Así debemos entender que un transporte “justo” debe considerar la diversidad de impactos que tiene el sistema de transporte urbano en la vida humana y natural, y cómo se distribuyen desigualmente los costos y los beneficios entre los distintos grupos que conforman la sociedad.

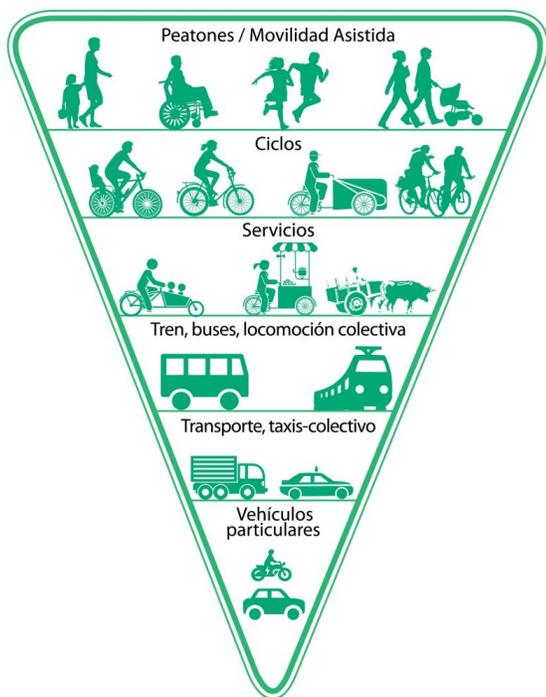


Figura 1: Pirámide que propone nuevas prioridades para el transporte de las ciudades.
Fuente: Laboratorio de Cambio Social, 2020.

La pirámide invertida de planeación del transporte sustentable y justo, desarrollado por el Laboratorio de Cambio Social, dibuja nuevas prioridades para el transporte para ciudades chilenas, reconociendo la importancia del acceso universal y la tracción animal. Es un buen punto de partida de cada análisis: ¿cómo el sistema actual prioriza el automóvil, y como pueden revertir esto? En términos generales para incorporar el enfoque de género, considerar 3 preguntas orientadoras:

1. ¿Desde qué perspectiva integramos el tema de género en el proyecto?
 - a. Diferencias o similitudes entre hombres y mujeres relacionados con viajes y otros variables cuantitativos y cualitativos en estudio.
 - b. Viajes de cuidado y sus implicancias para la movilidad sustentable y justa.

- c. Potencialidades de mejoras en las condiciones de viaje, urbanas u ambientales, al integrar las bicicletas, bicitaxis, bicisargas, bicicletas públicas y similares para facilitar viajes, en estos modos por si solo o integrados al transporte público.
 - d. Impactos en la salud propia, las emisiones y la economía hogareña y del país.
 - e. Impactos en la equidad al tener mejor acceso sin mayor costo a la educación, zonas de compras, el trabajo, la participación cívica y otros bienes sociales esenciales.
2. **¿Cómo integramos el enfoque de género en los datos?**
- a. Fuentes de datos primarias: encuestas y/o entrevistas (proporción de número de encuestados entre mujeres/hombres) y respuesta de los encuestados;
 - b. Fuentes de datos secundarias: ¿Cómo la base de datos utilizada integra el tema género?
 - c. Aplicar los conceptos (1) en su análisis de sus datos.
3. **¿Las recomendaciones finales del proyecto reflejan el tema de género?**
- a. Propuestas de trabajo inclusivas para el tema

Para saber más:

Allen, H., Cárdenas, G. Pereira, L., Sagaris, L. (2018). *Ella se mueve segura. Un estudio sobre la seguridad personal de las mujeres y el transporte público en tres ciudades de América Latina*. Caracas: CAF y FIA Foundation. Disponible en: <http://scioteca.caf.com/handle/123456789/1405>

BBC News (2020). How to Build a City for Women Disponible en: <https://www.youtube.com/watch?v=cdSSg9SZYAY>

Beckmann, J. (2001). Automobility a social problem and theoretical concept. *Environment and Planning D: Society and Space*, 19, 593-607.

Butler, J. (2007). *El género en disputa El feminismo y la subversión de la identidad*. Santiago, Chile: Museo Nacional de Bellas Artes, Servicio Nacional del Patrimonio Cultural.

Dextre, J. C., Avellaneda, P. (2014). *Movilidad en zonas urbanas*. Fondo Editorial, Pontificia Universidad Católica del Perú.

Díaz, R., & Rojas, F. (2017). Mujeres y ciclismo urbano. Promoviendo políticas inclusivas de movilidad en América Latina.; Banco de Desarrollo de América Latina; Introducción a la Perspectiva de Género. Cuadernillo para jornadas de capacitación.

Dobbs, L. (2005). Wedded to the car: women, employment and the importance of private transport. *Transport Policy*, 12, 266-278.

Fadda, G., Jiron, P., & Allen, A. (2000). Views from the urban fringe : Habitat, Quality of Life and Gender in Santiago, Chile. *Compact cities: sustainable urban forms for developing countries.*, 167-182.

Fadda, G., & Jiron, P. (1999). Quality of life and gender: a methodology for urban research. *Environment and Urbanization*, 11(1), 261-270. doi:10.1177/095624789901100220

Hanson, Susan. Gender and mobility: new approaches for informing sustainability. In: *Gender, Place & Culture: A Journal of Feminist Geography*, 17:1, 5-23, 2010.

Herrmann-Lunecke, MG, Mora, R, & Sagaris, Lake. (2020). Persistence of walking in Chile: Lessons for urban sustainability.

ITDP, Institute for Transport & Development Policy. (2018). Women and Children's Access to the City. Disponible en: http://itdpbrasil.org.br/wp-content/uploads/2018/01/Women-and-Childrens-Access-to-the-City_ENG-V1_Jun-2018.pdf

Jiron, P., & Carrasco, J. A. (2019). Understanding Daily Mobility Strategies through Ethnographic, Time Use, and Social Network Lenses. *Sustainability*, 12(1). doi:10.3390/su12010312

- Jirón Martínez, P., & Iturra Muñoz, L. (2015). Travelling the Journey: Understanding Mobility Trajectories by recreating research paths. *Researching and representing mobilities : transdisciplinary encounters*, 171-190. Retrieved from <http://www.repositorio.uchile.cl/handle/2250/130174>
- Imilan, W., Jirón Martínez, P., & Iturra, L. (2015). Más allá del barrio : Habitar Santiago en la movilidad cotidiana. *Revista Antropologías del Sur*, 3, 87-103.
- Jirón Martínez, P., & Mansilla, P. (2014). Las consecuencias del urbanismo fragmentador en la vida cotidiana de habitantes de la ciudad de Santiago de Chile. *Eure*, 40(1221), 5-28.
- Jirón, P., Imilan, W., & Iturra, L. (2013). Saber viajar en el metro de Santiago. La apropiación de lo público. *Revista Ciudad y Arquitectura*, 5-5.
- Jirón, P., & Iturra, L. (2011). Momentos Móviles. los lugares móviles y la nueva construcción del espacio público. *Arquitecturas del Sur*(39), 44-57.
- Jirón Martínez, P. (2011). On becoming 'la sombra/the shadow'. In M. Buscher, J. Urry, & K. Witchger (Eds.), *Mobile Methods* (pp. 36-53). London, UK: Routledge.
- Paola Jirón, M., Carlos Lange, V., & María Bertrand, B. (2010). Exclusión y desigualdad espacial: Retrato desde la movilidad cotidiana. *Revista INVI*, 25(68), 15-57. doi:10.4067/S0718-83582010000100002
- Jirón, P. (2003). Entre el discurso y la práctica. Metodología de análisis de la institucionalización de la perspectiva de género de las intervenciones habitacionales y urbanas en Chile. *Revista INVI*, 18(48), 91-103.
- Jirón, P., & Fadda, G. (2000). Gender in the discussion of quality of life vs. quality of place. *Open House International*, 25, 1-12. Retrieved from <http://calidaddevida.uchile.cl/pdf/Gender.pdf>
- Laboratorio de Cambio Social (2020). Balance de Transporte Justo. Midiendo Avances para un presente mejor. Disponible en: <http://www.cambiarnos.cl/balance-de-transporte-justo/>
- Levy, C. (2013). Elección de viajes reformulada: distribución y género en el transporte urbano. *Ambiente & Urbanización* (25), 47-63.
- Maslow, A. H. (1943). A Theory of Human Motivation. *Psychological review*, 50(4), 370.
- Martínez, Cristhian Figueroa, & Santibáñez, Natan Waintrub. (2015). Movilidad femenina en Santiago de Chile: Reproducción de inequidades en la metrópolis, el barrio y el espacio público. *Urbe. Revista Brasileira De Gestão Urbana*, 7(1), 48-61.
- Ministerio de las Artes, las Culturas y el Patrimonio de Chile (2020). Guías de lenguaje inclusivo. Disponible en: <https://www.cultura.gob.cl/guias-lenguaje-inclusivo/>
- Moser, Carolin. O. N. (2003). *Gender planning and development: Theory, Practice & Training*. London and New York. Routledge, 2003. Pg. 74.
- Organización Mundial de la Salud, <https://www.who.int/health-topics/gender>
- Organización de las Naciones Unidas (2015). Objetivos de Desarrollo Sostenible, Disponible en: <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/>
- Primerano, F., Taylor, M. A. P., Pitaksringkarn, L., & Tisato, P. (2008). Defining and understanding trip chaining behaviour. *Transportation*, 35, 55-72. Retrieved from <http://link.springer.com/article/10.1007/s11116-007-9134-8>
- Román, M. y Velázquez, I. (2020). Guía de urbanismo con perspectiva de género. Instituto de la Mujer de la Región de Murcia. Disponible en: <https://igualdadyviolenciadegenero.carm.es/documents/202699/216982/Gu%C3%ADa+de+urbanismo+con+perspectiva+de+g%C3%A9nero/85c4d289-d4c1-4eee-8612-991462987555>
- Sagaris, L., Tiznado-Aitken, I., Berríos, E., & Vasquez, X. (2020). *Balance de Transporte Justo*. Retrieved from Santiago Chile: <http://www.cambiarnos.cl/balance-de-transporte-justo/>
- Sagaris, L., Tiznado-Aitken, I., & Berríos, E. (2020). *Informe de encuestas y métodos Balance de Transporte Justo*. Retrieved from Santiago, Chile: http://www.cambiarnos.cl/wp-content/uploads/2020/07/ENCUESTA-BTJ_compressed.pdf
- Sagaris, L., Tiznado-Aitken, I., & Berríos, E. (2020). Using PAR to frame research and action on transport justice, A pilot experience in two contrasting Chilean cities. *Journal of Transport Geography*, 83. doi:10.1016/j.jtrangeo.2020.102654
- Sagaris, L., Rivera, M., & Lanfranco, D. (2020). *Ella se mueve ¿segura? Mujeres, seguridad y transporte público Estudio de Caso Santiago, Chile*. Retrieved from Brussels, Belgium: http://www.cambiarnos.cl/wp-content/uploads/2020/07/ELLA-SE-MUEVE-SEGURA_compressed.pdf

- Sagaris, L., Flores, M., & Lanfranco, D. (2020). De Rutas Seguras a Rutas Bakanes en Chile: Co-creación con enfoque de género, educación cívica y derechos. *Hábitat y Sociedad*(13), 169-191. doi:10.12795/HabitatySociedad.2020.i13.10
- Sagaris, L., & Lanfranco, D. (2019). Beyond "safe": Chilean "Kool" routes to school address social determinants of health. *Journal of Transport & Health*, 15. doi:10.1016/j.jth.2019.100665
- Sagaris, L., Tiznado-Aitken, I., & Rivera, M. (2018). *Ella se mueve segura — Santiago Case Study*. Retrieved from Unpublished report:
- Sagaris, L., Tiznado-Aitken, I., & Steiniger, S. (2017). Exploring the social and spatial potential of an intermodal approach to transport planning. *International Journal of Sustainable Transportation*, 11(10), 721-736. doi:10.1080/15568318.2017.1312645
- Sagaris, L., & Arora, A. (2016). Evaluating how cycle-bus integration could contribute to "sustainable" transport. *Research in Transportation Economics*, 59(November), 218-227.
- Sánchez de Madariaga, I.(2009): Vivienda, movilidad y urbanismo para la igualdad en la diversidad: ciudades, género y dependencia, en Ciudad y Territorio, XLI (161- 162), 581-598.
- Sánchez de Madariaga, I. & Roberts, M. (Eds.) (2013): Ciudades compartidas con justicia. El impacto de la planificación de género en Europa. Abingdon: Routledge Chapman Hall
- Sheller, M., & Urry, J. (2000). The City and The Car. *International Journal of Urban and Regional Research*, 24(4).
- Terraza, Horacio; Orlando, Maria Beatriz; Lakovits, Carina; Lopes Janik, Vanessa; Kalashyan, Anna. (2020). Handbook for Gender-Inclusive Urban Planning and Design. World Bank, Washington, DC. © World Bank. <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/33197>
- Tiznado-Aitken, I, Sagaris L. *El rol del género dentro de la sustentabilidad social de las ciudades: El caso de Santiago de Chile*. Presentación en 19º Congreso Chileno de Ingeniería de Transporte, 7-9 octubre 2019.
- Urban Strategies (2019). Planning a city for women. Disponible en: <https://www.urbanstrategies.com/news/planning-a-city-for-women/>
- Urry, J. (2004). The System of Automobility. *Theory, Culture & Society*, 21(4-5), 25-39. Retrieved from <http://journals2.scholarsportal.info.myaccess.library.utoronto.ca/tmp/10531457860267822187.pdf>