WhereIsMyTransport | RUMBO | DATA-POP ALLIANCE

MOVILIDAD PARA LLEGAR MÁS LEJOS: ¿CÓMO SE MUEVEN LAS MUJERES EN LIMA Y CDMX?

Autoras
Daniela Flores González
Yara Antoniassi
Ivette Yañez

Para más información

WhereIsMyTransport es una empresa de tecnología líder en la industria y una fuente central de datos de movilidad y localización para mercados emergentes. Nuestros activos de datos ayudan a nuestros clientes a desarrollar nuevos negocios en mercados de alto crecimiento. Además, nuestros productos están diseñados para mejorar la experiencia del transporte público en lugares donde la gente carece de información confiable para llegar hasta donde lo necesitan.

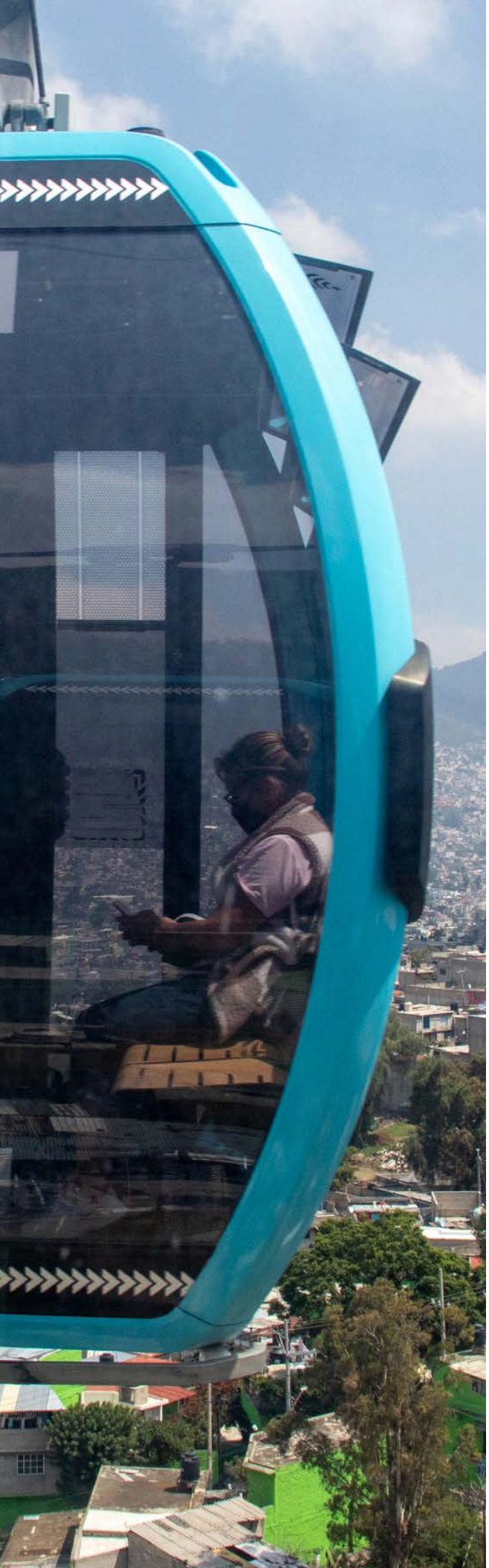
La aplicación **Rumbo** es uno de los productos principales desarrollados por WhereIsMyTransport para ayudar a las personas a llegar a donde lo necesitan mediante el transporte público. Esta aplicación con presencia en Lima (Perú), Ciudad de México (México) y Bangkok (Tailandia) proporciona las herramientas para que usuarios y usuarias de las redes de transporte puedan planear sus viajes e informarse de lo que está pasando en las rutas que usan frecuencia para prevenir incidentes y llegar a tiempo a sus destinos.

1 Frederick's Pl, London EC2R 8AE, United Kingdom.
Email: hello@whereismytransport.com

Data-Pop Alliance (DPA) es una organización internacional sin fines de lucro creada en el 2013 por la Harvard Humanitarian Initiative (HHI), el MIT Connection Science y ODI. DPA tiene como misión "cambiar el mundo con datos" a través de tres pilares de trabajo: diagnosticando realidades y problemáticas locales por medio del uso de datos e inteligencia artificial (AI); movilizando capacidades, comunidades e ideas; y, finalmente, transformando los sistemas y procesos sobre los que se cimentan nuestras sociedades y países.

Av. Insurgentes Sur 615, Nápoles, Benito Juárez, 03810
Ciudad de México, CDMX

Email: contact@datapopalliance.org



Publicado y distribuido:
Noviembre 2022.

Autoría y permisos
Este trabajo es resultado de la colaboración entre los equipos de investigación de WhereIsMyTransport y Data-Pop Alliance. Investigadoras de ambas organizaciones diseñaron, implementaron, analizaron y desarrollaron el presente estudio que considera la movilidad de las mujeres en Lima Metropolitana y el Valle de México.

Daniela Flores González, Yara Antoniassi, Ivette Yañez (2022). Movilidad para llegar más lejos: ¿cómo se mueven las mujeres en Lima y CDMX?. México: WhereIsMyTransport y Data-Pop Alliance.

Este trabajo está disponible bajo la licencia Creative Commons Attribution 3.0 IGO (CC BY 3.0 IGO). Bajo la atribución Creative Commons, usted es libre de copiar, distribuir, transmitir y adaptar este trabajo, incluso con fines comerciales, bajo las siguientes condiciones: el trabajo debe ser claramente citado y referenciado como Flores, D.; Antoniassi, Y. y Yañez, I. (2022). Movilidad para llegar más lejos: ¿cómo se mueven las mujeres en Lima y CDMX?. México: WhereIsMyTransport y Data-Pop Alliance.

Autores y agradecimientos
Esta publicación fue realizada por Daniela Flores González (Investigadora), Yara Antoniassi (Analista de datos) e Ivette Yañez (Project Manager).
Este informe presenta contribuciones escritas y revisiones por parte de varios colaboradores. Las autoras de este informe quieren agradecer el valioso apoyo a la investigación y los aportes de Chantal Lailvaux, Zinnya del Villar, Lorena Ruiz, Cristina López, Fernanda Gonzalez, Jorge Lara, Emmanuel Letouzé, Anna Spinardi, Alina Sotolongo y Guillermo Romero.

Diseño
Paola Caile, Graphic and Web Designer, Data-Pop Alliance.

Fotografías
Ciudad de México: Sonia Madrigal (Instagram: @sonicarol). De la serie Lejos no es un lugar: Mujeres desde la Periferia.
Shutterstock.com/dowraik

Lima: Shutterstock.com/meunierd y Shutterstock.com/taravelworld1971

Índice

Resumen 1

Introducción 2

Ciudad de México y Lima: metrópolis en desarrollo con grandes retos de inclusión y movilidad 8

Metodología para comprender la movilidad de las mujeres en Lima y CDMX 14

Resultados 23

1. Patrones de movilidad de las mujeres en Lima Metropolitana y el Valle de México 24
2. ¿Cómo viven y perciben el transporte público las mujeres de Lima Metropolitana y del Valle de México? 40
3. Barreras para la movilidad de las mujeres en Lima Metropolitana y el Valle de México 51

Conclusiones 60

Transporte público para llegar más lejos y combatir la desigualdad 61

Referencias 66

Anexos 68

Resumen

El presente estudio analiza los patrones de movilidad de las mujeres de Lima Metropolitana y de la Zona Metropolitana del Valle de México, dos de las metrópolis más importantes de Latinoamérica debido a su papel en el crecimiento económico de la región. Para ello, se parte de la idea de que cada vez más mujeres latinoamericanas salen de casa y ejercen su derecho a la movilidad para llegar a aquellos destinos que las acercan a las oportunidades y servicios que ofrecen las grandes ciudades. Sin embargo, en el trayecto se enfrentan a espacios públicos y opciones de movilidad que en su diseño no las tomaron en cuenta, pues solía pensarse que ellas no requerían salir de casa ni trasladarse largas distancias. Sin embargo, los tiempos cambian y, con ellos, los roles de género también han evolucionado.

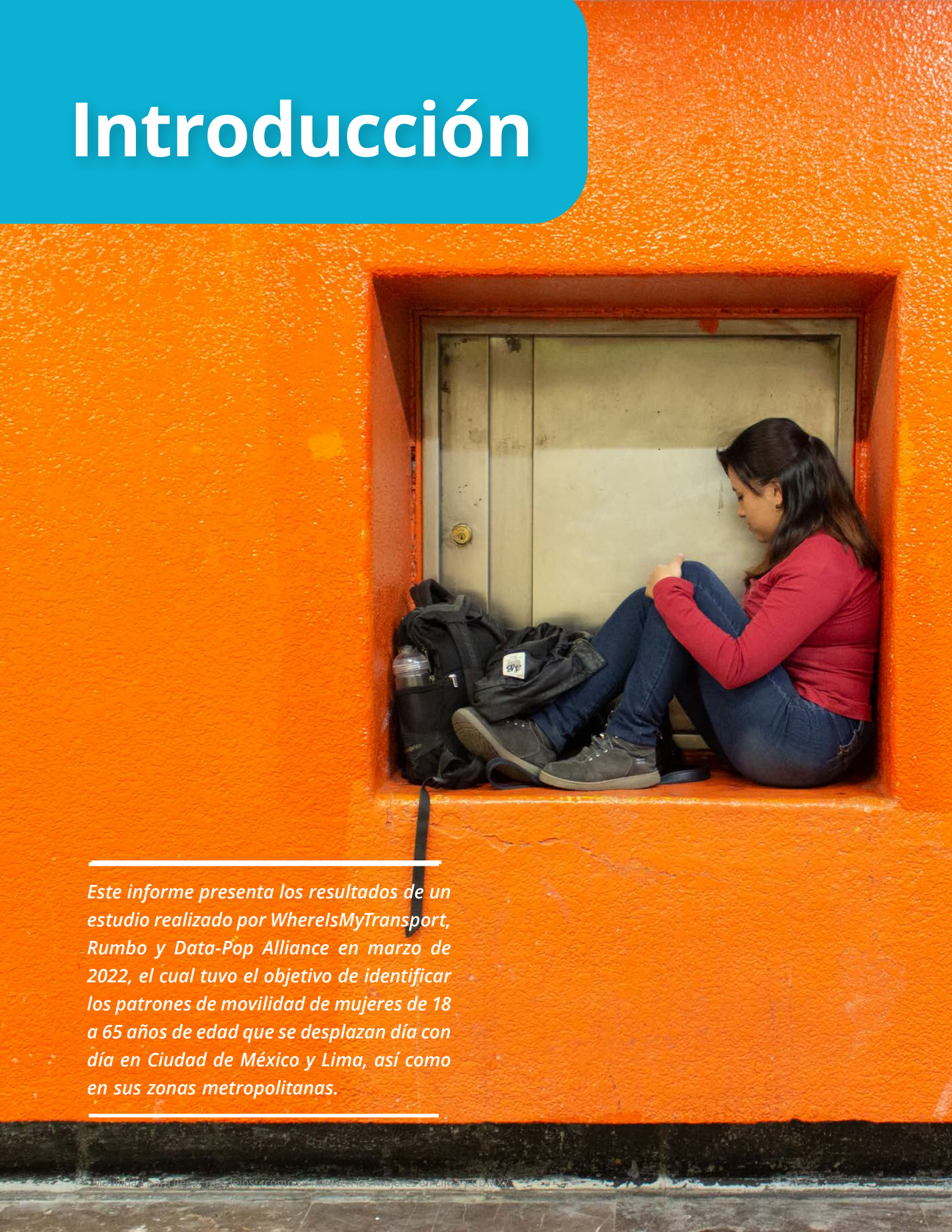
Ahora, ellas salen a estudiar, trabajar, realizar compras, ver a sus amigos o amigas, visitar familiares, entre otras actividades que requieren acceder a redes de movilidad y transporte que las conecten con estos destinos. En las dinámicas de la vida urbana, ellas se han convertido en un pilar importante de las actividades productivas, al mismo tiempo que han comenzado a exigir más espacios públicos donde puedan alzar la voz, sentirse cómodas, trasladarse de forma segura y, particularmente, ser independientes.

Para comprender estos cambios en las dinámicas de movilidad, se realizó una encuesta a más de 300 mujeres de Lima Metropolitana y del Valle de México durante los meses de marzo y abril de 2022. A través de un cuestionario diseñado por WhereIsMyTransport, el equipo de la aplicación Rumbo, y Data- Pop Alliance, se recabó información focalizada en cuatro ejes temáticos: movilidad cotidiana, percepción del transporte público, seguridad, y la importancia del transporte en las actividades diarias.

El presente reporte comparte los hallazgos más relevantes de la encuesta, al mismo tiempo que busca visibilizar el rol de las mujeres en el desarrollo de las ciudades latinoamericanas. Aunque los resultados aplican principalmente para el Valle de México y Lima Metropolitana, se espera que el cuestionario y la estructura de esta investigación sea un referente para futuros estudios en otras ciudades de la región.

Además, se espera que los datos presentados en este reporte sirvan como un apoyo para el diseño de políticas públicas con perspectiva de género, donde la mirada de las mujeres como usuarias de las redes de transporte y movilidad sea tomada en cuenta. De esta forma, será posible dar el paso a ciudades más inclusivas, donde las mujeres puedan aspirar a llegar cada vez más lejos en la lucha y el reconocimiento de sus derechos.

Introducción



Este informe presenta los resultados de un estudio realizado por WhereIsMyTransport, Rumbo y Data-Pop Alliance en marzo de 2022, el cual tuvo el objetivo de identificar los patrones de movilidad de mujeres de 18 a 65 años de edad que se desplazan día con día en Ciudad de México y Lima, así como en sus zonas metropolitanas.

Conforme las ciudades evolucionan, las formas en que sus habitantes se relacionan con y dentro de ellas, también cambian. Las necesidades de cada sector de la población se ven impactadas por los procesos de urbanización (Rodrigue, 2020), sus roles se transforman y, por ende, las formas de apropiación del espacio público adquieren matices distintos, particularmente, las dinámicas que conciernen al ámbito de la movilidad.

Al referir a la movilidad, no sólo se hace alusión a los medios y recursos empleados para llegar a un destino; sino al entramado de interacciones, prácticas sociales y relaciones que se reproducen en esta forma de uso del espacio público, donde existen también factores que facilitan o restringen el acceso de la ciudadanía a todas las oportunidades que las grandes urbes ofrecen, tales como trabajo, vivienda, salud, servicios y educación, por mencionar algunos (Montezuma, 2003).

A partir de lo anterior, diversos estudios enfocados a los procesos de urbanización han evidenciado la forma en que la movilidad urbana ha evolucionado en una dinámica que no necesariamente beneficia a toda la población, donde se manifiestan "relaciones de poder desiguales ancladas en contextos socioespaciales específicos" (Villagrán, 2019, p. 15). Particularmente, esto se ha hecho visible en las grandes ciudades latinoamericanas, tal como se verá más adelante.

Dichas diferenciaciones han propiciado el diseño de espacios públicos a los que, en teoría, como su definición lo infiere, todas las personas deberían tener acceso; sin embargo, en la práctica, no satisfacen por completo las necesidades de todas las personas que necesitan de ellos. En consecuencia, se puede hablar de ciudades fragmentadas; donde hay espacios que resultan restringidos o "carentes de significado para diversos sectores de la sociedad que no sólo están separados por barreras físicas, pues los límites entre unos y otros están apuntalados por murallas simbólicas" (Berenice et al. 2020, p. 14).

Este fenómeno ha traído consigo la exclusión y el rezago de los sectores sociales que no se ven representados dentro de lo público. Con esto se propicia una movilidad limitada, la cual trae consigo desigualdad, prácticas de violencia, e, incluso, dependencia a quienes sí pueden hacer uso de estos espacios. En los casos más extremos, la movilidad limitada pasa a una total imposibilidad de desplazarse libremente por los entornos que supuestamente pertenecen a todas y todos (Jirón, 2017).

Género y movilidad

Particularmente, el diseño no neutral de los espacios públicos se observa y vive todos los días en las prácticas e interacciones de la movilidad urbana que quedan determinadas por el género. Investigaciones de todo el mundo (Pérez, 2019; Hanson, 2010, y Villagrán, 2016) han demostrado que todas las personas tienen patrones de movilidad distintos en función de la identidad y los roles de género que asumen. Al mismo tiempo, experimentan y perciben de forma muy distinta tanto las facilidades como los obstáculos que observan cada día en el entorno dentro del cual suelen desplazarse.

Por mencionar algunos ejemplos, cuando se habla de tiempos de traslado, hay quienes pueden llegar más rápido a sus espacios de trabajo, porque el sistema de transporte prioriza ciertos horarios de servicio. En cambio, hay quienes deben esperar mucho tiempo para realizar viajes cortos fuera de las llamadas *horas pico*, puesto que no se han considerado sus necesidades de movilidad (Villagrán, 2019).

Algo similar ocurre en cuestiones de seguridad. Al respecto, diversos estudios de percepción han demostrado que las mujeres se sienten significativamente más inseguras en los distintos medios de transporte que los hombres (Magaloni, 2019). Aunado a esto, dichas investigaciones han destacado que las personas se perciben más propensas a ciertos delitos en función del género con el que se identifican.

Los retos para Latinoamérica

Estas diferencias de género se agudizan en las ciudades de economías emergentes, donde una acelerada y creciente urbanización ha invisibilizado dichas diferencias, trayendo consigo grandes retos en materia de movilidad y transporte (Rodrigue, 2013). Un claro ejemplo está presente en América Latina, considerada la región en desarrollo más urbanizada. Al respecto, la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL, 2012) ha demostrado que casi un 80% de la población latinoamericana vive en zonas urbanas.

Ante este crecimiento acelerado (y en ocasiones caótico) de las grandes urbes de Latinoamérica, resulta más que necesario hacer una pausa, y mirar con atención las dinámicas que se construyen de forma paralela a la urbanización. Sólo así será posible repensar la noción de ciudad y, por ende, de movilidad. Resulta indispensable cuestionarse si la dirección que han tomado estos procesos favorece o limita a quienes viven, sienten, conviven y se mueven dentro de estos espacios. En particular, si las diferentes formas de vivir la movilidad se ven influidas por los roles asignados socialmente a cada género.

Moverse en una ciudad repleta de obstáculos

En este sentido, uno de los sectores cuyos patrones de movilidad han cambiado de forma exponencial es el de las mujeres. En la actualidad, ellas salen de casa para ejercer su derecho a la ciudad y desplazarse de acuerdo con sus necesidades diarias. Desde hace 100 años, ellas han transformado su rol en la sociedad. Han quebrantado el esquema que les asignaba responsabilidades únicamente en el ámbito doméstico o del cuidado familiar, para hacer un mayor uso del espacio público (Murillo, 1996), y, por ende, del transporte.

No obstante, esa salida hacia la vida pública no ha sido fácil. Como se mencionó anteriormente, en la

movilidad urbana y en las ciudades se producen y reproducen patrones culturales propios de cada sociedad. En este caso, la tendencia a pensar que las mujeres no requerían salir de casa o trasladarse largas distancias como lo hacían los hombres al salir a estudiar o trabajar, favoreció el diseño de espacios para la movilidad que las invisibilizó durante décadas y mucho menos estaban preparados para una transformación en estos roles de género.

Debido a lo anterior, las mujeres se han topado con espacios públicos que hasta la fecha no comprenden sus necesidades, las limitan y restringen su participación, aunque ellas deban salir y apropiarse de ellos con mayor frecuencia. Está disparidad en los procesos de cambio ha desembocado en prácticas de segregación y violencia, como el acoso y la discriminación.

Justificación y objetivos

En este contexto de crecimiento y cambio acelerado, resulta más que necesario generar conocimiento en torno a las formas en que han evolucionado los patrones de movilidad de las mujeres latinoamericanas. En particular, se debe estudiar la forma en que ellas viven la movilidad y se desplazan por toda su ciudad, pero desde una perspectiva de género, para comprender sus necesidades y metas diarias a partir de su propia voz.

Al generar conocimiento sobre el tema, se favorece el diseño de espacios públicos aptos para las necesidades de movilidad de las mujeres, al mismo tiempo que su voz se incorpora al debate sobre cómo mejorar su experiencia en el transporte y la movilidad. Empezar a construir espacios públicos desde una mirada incluyente incrementa no sólo las opciones de traslado para las mujeres, sino también sus oportunidades para hacer frente al crecimiento acelerado de las urbes donde viven para así conectar con más opciones de crecimiento y llegar más lejos, tanto en sus ciudades como en sus metas diarias.

Ante esta necesidad de la sociedad actual de generar datos específicos sobre la movilidad de las mujeres, WhereIsMyTransport, creadores de la aplicación de movilidad Rumbo, y Data- Pop Alliance presentan de forma conjunta el estudio titulado *Movilidad para llegar más lejos: ¿cómo se mueven las mujeres en Lima y CDMX?* Este trabajo muestra los resultados de un estudio realizado por ambas organizaciones en marzo de 2022, el cual tuvo el objetivo de identificar los patrones de movilidad de mujeres de 18 a 65 años de edad que se desplazan día con día en dos de las ciudades más importantes de América Latina: Ciudad de México y Lima (considerando sus respectivas zonas metropolitanas).

Dicho estudio consistió en el levantamiento de una encuesta vía internet durante los meses de marzo y abril de 2022. La investigación contempló la recabación de datos en torno a las formas en que las mujeres suelen desplazarse por su ciudades, los motivos para ello, su percepción en torno a las opciones de transporte de cada urbe, así como los obstáculos que enfrentan y las formas de violencia que han atestiguado o de las que han sido víctimas en sus traslados. Particularmente, se analizaron los patrones de movilidad y las interacciones que ocurren en el entorno del transporte público.

La presente investigación busca generar datos desde un lente interseccional, que considere las identidades y subgrupos que configuran a este sector de la población. En síntesis, el estudio en cuestión no sólo busca comprender a las mujeres como un agregado homogéneo, sino como un grupo conformado por estudiantes, cuidadoras, trabajadoras, mujeres de la tercera edad, madres de familia, e, incluso, una mezcla de distintos perfiles. Todas ellas con objetivos distintos y motivaciones diferentes para trasladarse en sus ciudades.

A partir de lo anterior, se espera que el presente estudio sirva como un referente para quienes, ya sea desde los sectores público, privado o civil, busquen comprender y mejorar la experiencia de las mujeres en la movilidad. Tanto WhereIsMyTransport y el equipo que hace posible la aplicación Rumbo,

como Data-Pop Alliance esperan que estos datos favorezcan el desarrollo de políticas públicas inclusivas y fomenten la investigación con perspectiva de género. Así, será posible construir ciudades y redes de movilidad a las que todas las personas puedan acceder y donde puedan transitar con libertad, seguridad e independencia.

¿Qué tipo de hallazgos incluye este reporte?

En aras de cumplir sus objetivos, el reporte en cuestión se encuentra estructurado de la siguiente manera. En un primer momento, se realiza una breve descripción de los contextos donde se levantó la encuesta: Lima y Ciudad de México. Se presentan algunos datos demográficos relevantes para comprender los retos que ambas ciudades enfrentan en materia de movilidad y el contexto social que impacta las relaciones de género y, por tanto, la movilidad de las mujeres. Además, se discute el porqué de generar datos abiertos con perspectiva de género y cómo se visibilizan las problemáticas de las mujeres en situaciones concretas, como lo es la movilidad.

Posteriormente, se realiza una descripción detallada de la metodología empleada para la presente investigación, se abordan los objetivos que guiaron la misión de Data-Pop Alliance, WhereIsMyTransport y el equipo de Rumbo, así como la delimitación espacial y temporal de este trabajo, sus alcances y limitaciones.

En una tercera sección, se procede con la presentación de los resultados obtenidos tras la recolección y el análisis de la información. Por un lado, se explican los hallazgos más relevantes en torno a los patrones de movilidad identificados en Lima y Ciudad de México. Por otro lado, se reconstruye la experiencia contada por ellas mismas en torno a los servicios de transporte de sus ciudades. Además, se ahonda en los obstáculos y limitaciones que perciben en sus trayectos diarios, así como las estrategias que utilizan para hacerles frente.

La penúltima sección del análisis también se enfoca en los problemas de violencia, acoso e inseguridad que viven las mujeres durante sus traslados, la forma en que estas situaciones impactan sus decisiones de movilidad y cómo esto reproduce limitaciones de género también vistas en otras dimensiones de la vida pública.

El presente trabajo cierra con una interesante reflexión en torno al valor que tiene el derecho a la movilidad y el acceso al transporte público visto desde la mirada de las mujeres de Lima y Ciudad de México. Las participantes destacan las formas en que la posibilidad de desplazarse les permite descubrir y disfrutar de sus ciudades, al mismo tiempo que podría abrirles las puertas hacia grandes oportunidades, si, y sólo si, se toman en cuenta sus perspectivas en el diseño de las redes de movilidad y transporte.

La investigación aquí descrita, desde su diseño inicial hasta la construcción del presente informe, se realizó por un equipo conformado por mujeres investigadoras tanto de WhereIsMyTransport y el equipo de **Rumbo** Latinoamérica, como de Data-Pop Alliance. Con una mirada multidisciplinaria y desde una perspectiva de género, dichas organizaciones aportaron sus áreas de experiencia para generar hallazgos con impacto social. WhereIsMyTransport brindó sus conocimientos en materia de movilidad y transporte público para el análisis de los resultados, el equipo de Rumbo brindó gran apoyo al momento de acercarse a la comunidad para recabar la información, y Data -Pop Alliance fue la guía metodológica y analítica a lo largo de todo el proyecto. A partir de un gran trabajo en equipo fue posible generar datos que sientan un precedente para dibujar un amplio panorama de la movilidad de las mujeres en Lima y Ciudad de México.

Acerca de WhereIsMyTransport, Rumbo y Data-Pop Alliance

WhereIsMyTransport es la empresa de tecnología líder en la industria y una fuente central de datos

de movilidad y localización para los mercados emergentes. Produce y mantiene una oferta inigualable de datos de tránsito, puntos de interés y alertas en tiempo real, particularmente, su campo de trabajo y especialización radica en África, América Latina, el sudeste de Europa y el sur y el sudeste de Asia.

Desde 2020, WhereIsMyTransport incrementó su presencia en América Latina a través de la aplicación Rumbo, mediante la cual ayuda a miles de usuarios y usuarias de transporte público de Lima y Ciudad de México con información completa y actualizada que les permite llegar a sus destinos.

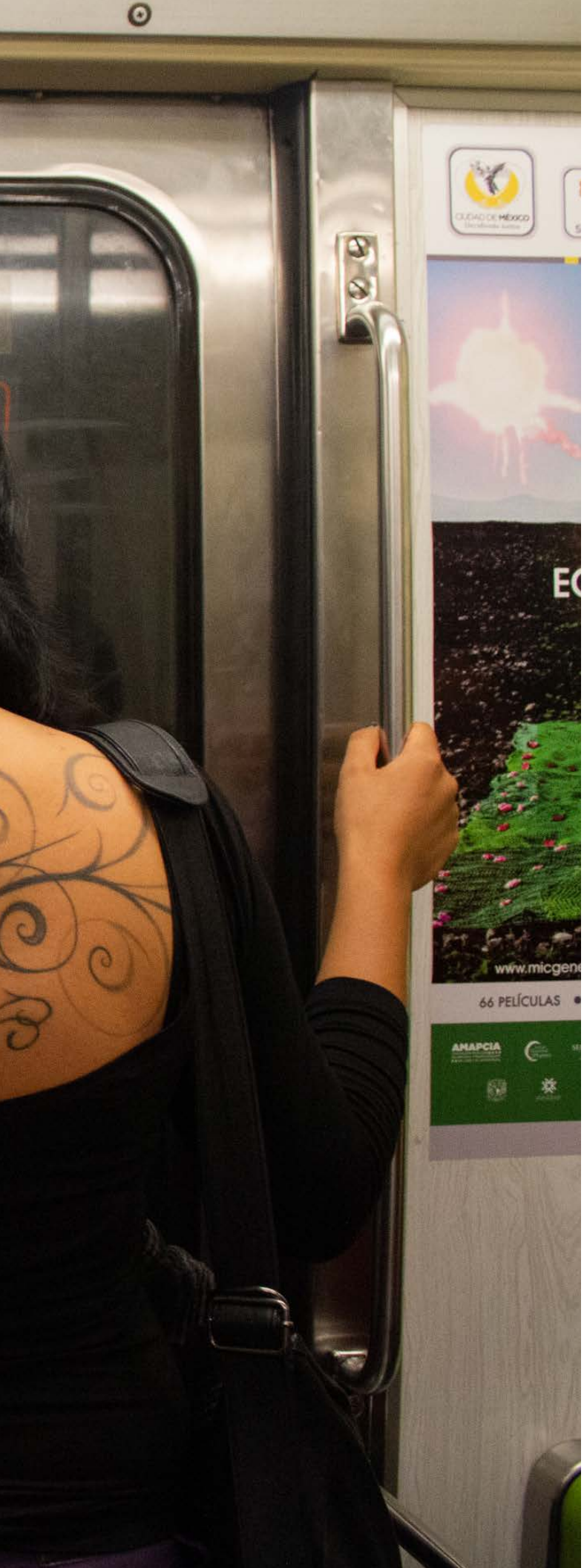
De igual forma, WhereIsMyTransport ha consolidado proyectos de investigación con un enfoque etnográfico, que permite comprender no sólo el funcionamiento del transporte público y la movilidad de las ciudades donde se encuentra, sino también, el impacto que dichas redes e interacciones tienen en la calidad de vida de usuarios y usuarias de estos servicios y espacios.

Por su parte, **Data-Pop Alliance (DPA)** es una organización internacional sin fines de lucro creada en el 2013 por la Harvard Humanitarian Initiative (HHI), el MIT Connection Science y ODI. DPA tiene como misión "cambiar el mundo con datos" a través de tres pilares de trabajo: *diagnosticando* realidades y problemáticas locales por medio del uso de datos e inteligencia artificial (AI); *movilizando* capacidades, comunidades e ideas; y, finalmente, *transformando* los sistemas y procesos sobre los que se cimentan nuestras sociedades y países.

Adicionalmente, el trabajo de DPA está organizado bajo seis programas temáticos: 1) Transformaciones digitales justas, 2) IA y estadística para los Objetivos del Desarrollo Sostenible (ODS), 3) Datos para sociedades resilientes, 4) Feminismo de datos, 5) Geografías de las desigualdades, y 6) Tecnología & democracia. Nuestros proyectos se centran principalmente en las regiones de Latinoamérica, África subsahariana, Medio Oriente y África del Norte. Para mayor información, DPA presentó recientemente su reporte anual *Overview and Outlook 2021-2023.*

Ciudad de México y Lima: metrópolis en desarrollo con grandes retos de inclusión y movilidad

Las estadísticas de ambas ciudades confirman que al menos el 50% de los traslados son realizados por mujeres (INEGI, 2017 e INEI, 2020). Sin embargo, actualmente se cuenta con poca información que analice los patrones de movilidad de Lima Metropolitana y del Valle de México con perspectiva de género.



El acelerado crecimiento de las ciudades en Latinoamérica le ha consolidado como la región más urbanizada en el mundo de las economías emergentes (Cunha y Rodríguez, 2009). Esto quiere decir que cada vez más hombres y mujeres habitan en centros urbanos; o bien, han comenzado a desplazarse hacia ellos o a su periferia. De acuerdo con la CEPAL, el número de ciudades de más de un millón de habitantes en América Latina y el Caribe incrementó de 8 en 1950 a 56 en 2010 (CEPAL, 2012).

A pesar de que el proceso de urbanización viene acompañado de grandes expectativas y es comúnmente asociado con nuevas oportunidades y mayor desarrollo, esto no se obtiene de forma espontánea ni siempre se manifiesta en la misma medida o beneficia de las mismas formas a diferentes grupos que cohabitan en la ciudad. El incremento de la población en las ciudades de Latinoamérica y el mundo trae consigo grandes retos, pues sin los recursos financieros, la capacidad administrativa o el crecimiento económico idóneo resulta sumamente difícil dar cobertura y atención a las necesidades de todos sus habitantes.

Como consecuencia, las ciudades que crecen a pasos agigantados y sin pausa se enfrentan a grandes dificultades (CEPAL, 2012). Entre las principales problemáticas identificadas por organismos regionales se encuentran altos índices de pobreza, precariedad laboral, informalidad, carencia de servicios básicos y, específicamente en materia de movilidad, redes de transporte sin planeación adecuada, servicios de movilidad deficientes y una oferta insuficiente de opciones de traslado.

Este último punto es sumamente importante, pues de la movilidad dependen buena parte de las actividades económicas, así como la conformación de vínculos sociales fundamentales para el desarrollo de las ciudades (Rodrigue, 2020). Así, la urbanización no solamente implica que cada vez más personas habitan dichos espacios, sino también que se trata de millones de hombres y mujeres que trabajan, estudian, conviven y, lo más importante para el presente estudio, que necesitan transitar sus

ciudades para acceder a las oportunidades que les permiten salir adelante y desarrollarse en cualquier aspecto.

Entre las ciudades latinoamericanas que crecen a pasos agigantados y registran millones de viajes cada día se encuentran la Ciudad de México y Lima. Ambas forman parte de las urbes de la región que rebasan el millón de habitantes; y, al mismo tiempo, se encuentran ante un panorama sumamente complejo (y en muchas ocasiones complicado) en su misión de garantizar el derecho a la movilidad de toda la población. Lo anterior es particularmente retador al momento de desarrollar políticas públicas y programas con perspectiva de género.

La movilidad en CDMX, una de las ciudades más grandes del mundo

Por un lado, la Ciudad de México es considerada la segunda ciudad más grande de Latinoamérica (sólo después de Sao Paulo, Brasil) y la quinta más grande del mundo (Harrouk, 2021). En conjunto, la Zona Metropolitana del Valle de México se conforma por las 16 alcaldías de la Ciudad de México, 59 municipios del Estado de México y 7 más de Hidalgo. De acuerdo con el censo más reciente, esta metrópoli alberga a 21 millones 804 mil 515 personas, de las cuales el 48.3% son hombres y el 51.7% mujeres (INEGI, 2020).

De dicha cifra, el 68% de la población mayor de 6 años se desplaza en días entre semana mediante los distintos modos de transporte público y privado existentes en la zona metropolitana, según informó en su momento la Encuesta Origen-Destino 2017 realizada por el Instituto de Estadística y Geografía (INEGI). De este porcentaje, poco más de la mitad recurre al transporte público (Metro, Metrobús, combi y microbús, principalmente) como opción para desplazarse (INEGI, 2017).

Estos números destacan la necesidad de una red de transporte eficiente y bien conectada que permita a esos millones de personas llegar hasta donde lo necesitan a tiempo, de forma segura y a costos accesibles. Particularmente, cuando el crecimiento económico de estas ciudades depende de la movilidad de su población.

Para facilitar la movilidad de esos millones de personas que se trasladan en el Valle de México todos los días, existe una gran variedad de opciones de movilidad. En los últimos años, el gobierno local ha consolidado el llamado Sistema de Movilidad Integrada, el cual está conformado por los medios de transporte regulados y administrados principalmente por el sector público, en este caso por la Secretaría de Movilidad (SEMOVI) de la Ciudad de México. Entre las opciones, las usuarias y los usuarios pueden acceder al Metro, Metrobús, Cablebús, la Red de Transporte de Pasajeros (RTP), el Sistema de Transportes Eléctricos como el Trolebús y el Tren ligero, y algunas rutas de los autobuses que integran el sistema de transporte colectivo (SEMOVI, s.f.).

A pesar de la consolidación de este sistema que incluye a la mayoría de los transportes en la Ciudad de México, dicha integración no se extiende a las opciones de movilidad presentes en el resto de los municipios que conforman la Zona Metropolitana del Valle de México. Esto se debe a que los medios de transporte regulados por el sector público en el Estado de México e Hidalgo se encuentran administrados y regulados por dependencias gubernamentales de alcance local, con una normatividad y forma de organización diferente a los transportes de la ciudad.

Así, el Estado de México también cuenta con opciones de transporte que, en su mayoría, conectan con la capital, tales como el Mexibús, un sistema de transporte basado en autobuses de tránsito rápido (BRT) como el Metrobús en la CDMX, el Mexicable y el Tren Suburbano, por mencionar algunas alternativas administradas por el sector público del Estado de México.

Esta diferencia en los transportes regulados por el sector público tiene un impacto importante para quienes viajan desde la periferia hacia las zonas

donde se centralizan las oportunidades laborales y académicas dentro de la ciudad. Particularmente, se observan diferencias importantes en cuestión de reglas, conexiones entre transportes, servicio y, principalmente, tarifas, las cuales son más elevadas en los municipios que rodean la capital. Estas diferencias desembocan en prácticas desiguales de movilidad, donde quienes viven más lejos deben invertir más tiempo, dinero y energía para llegar a donde lo necesitan (SEMOVI, s.f.).

Aunado a lo anterior, entre las opciones de movilidad también se encuentra el servicio de rutas de transporte administradas y operadas por particulares que operan mediante concesiones y deben cumplir con el marco normativo local. En general, se trata de combis, autobuses y microbuses cuyos horarios, frecuencias y especificaciones del servicio pueden variar según las disposiciones de cada operador.

Estos modos de transporte están disponibles en todo el Valle de México y su servicio depende de la región donde operan y la dependencia a la que deben rendir cuentas. Por otro lado, estas opciones también son indispensables para los trayectos de los habitantes del Valle de México, pues les conectan con transportes populares como el Metro o el Metrobús, y brindan servicio en zonas donde la oferta de transporte es limitada (Juárez, 2021).

De esta forma, en el Valle de México las personas dependen ampliamente de un modelo híbrido de transporte público, donde tanto los transportes del sistema integrado de movilidad, como las rutas operadas por particulares, mantienen a la ciudad conectada. Sin embargo, ambos enfrentan grandes retos en cuestión de seguridad, accesibilidad, infraestructura, entre otros.

En cuanto a la movilidad de las mujeres en esta inmensa ciudad, ellas realizan el 54% de los desplazamientos registrados en la zona metropolitana en días entre semana, lo que implica 3.39 millones de viajes más en comparación con los traslados realizados por el género masculino (Méndez, 2020). Aunado a ello, sus patrones de movilidad reflejan que ellas son las principales usuarias del transporte público, evidenciando la importancia de garantizar su acceso a espacios públicos donde sus necesidades sean tomadas en cuenta.

Las cifras mencionadas anteriormente no sólo permiten demostrar que las mujeres necesitan ejercer su derecho a la ciudad en su totalidad, y para poder mejorar sus experiencias es importante entender, en un primer momento, cómo ellas utilizan el transporte y los retos que enfrentan actualmente.

Actualmente, no sólo se ha comprobado la importancia de diseñar espacios públicos que consideren la movilidad de las mujeres, también se debe prestar atención a los medios empleados para trasladarse y los destinos hacia donde van. Según estudios recientes, no sólo es el transporte público lo que conecta a las mujeres con las oportunidades de la ciudad, también representan el 66% de los viajes en taxi y de los traslados a pie (INEGI, 2017).

La movilidad en Lima, una metrópoli con mucho potencial

Por otro lado, la región peruana de Lima Metropolitana (conformada por los 43 distritos de la provincia de Lima y los seis distritos de la provincia del Callao), también resulta un entorno propicio para los estudios de movilidad. Actualmente, dicha área urbana cuenta con una población de 11 millones 758 mil 324 habitantes (INEI, 2020), lo que le convierte en la sexta ciudad más grande de Latinoamérica y la 30 más poblada del mundo (World Population Review, 2022).

Lima Metropolitana no sólo se distingue como una de las ciudades más grandes de Latinoamérica, sino también como una de las áreas urbanas donde una parte significativa de la población depende del transporte público (o colectivo). Según estudios realizados previamente por WhereIsMyTransport (2022), dos de cada tres personas en Lima

Metropolitana requieren de dichas opciones de movilidad para llegar a sus destinos.

Este fenómeno tiene mucho que ver con la forma en que se ha distribuido la población en territorio limeño. Según Avellaneda (2008), la población de menor nivel socioeconómico se asentó en la periferia limeña, mientras que las actividades económicas quedaron centralizadas en los espacios de mayor riqueza. Como resultado, la población de la metrópoli necesita opciones de movilidad accesibles que le permitan acercarse cada día a mejores oportunidades económicas y de calidad de vida.

Similar al caso del Valle de México, Lima Metropolitana resulta un claro ejemplo de aquellas áreas urbanas donde el transporte público se convierte en un potencial aliado para paliar la desigualdad que se refleja en la distribución de los asentamientos humanos en las grandes urbes latinoamericanas. Se trata de ese medio indispensable para quienes deben desplazarse largas distancias por un mejor empleo o mayor educación, personas para quienes caminar no resulta una solución viable, o no cuentan con los recursos para adquirir un vehículo privado.

A pesar de su relevancia para la movilidad de la población limeña, la consolidación de un transporte público eficiente y de amplia cobertura también ha sido un gran reto para los gobiernos peruanos tanto a nivel local como a nivel nacional. Actualmente, buena parte del servicio de transporte público se encuentra descentralizado y es administrado por particulares (buses, combis, coasters, mototaxis, colectivos, etcétera), lo que implica grandes variaciones en los servicios que la gente utiliza con mayor frecuencia (WhereIsMyTransport, 2022).

De acuerdo con estudios recientes, al menos un 76% de la población limeña depende de las combis y coasters de forma regular; el 67% recurre también a los buses y el 62% a los mototaxis, siendo estos los transportes más utilizados (CPI, 2019). En contraste, la dependencia de la población a los medios de transporte público administrados por la Autoridad de Transporte Urbano de Lima y Callao (ATU) es sumamente baja, pues sólo un tercio de la población utiliza los corredores complementarios, el Metropolitano y la línea del Metro de Lima (CPI, 2019).

En consecuencia, Lima Metropolitana se ha consolidado como una zona urbana con un ecosistema de movilidad sumamente complejo, donde buena parte de los desplazamientos de la periferia hacia el centro depende de un amplio número de actores, en tanto que los servicios brindados por el sector público tienen menor alcance pues se focalizan en las zonas de mayor desarrollo económico. Aunado a ello, el costo de los transportes administrados por la ATU suele costar casi el doble que la tarifa de los medios operados por particulares (WhereIsMyTransport, 2022), dificultando aún más el acceso a dichas alternativas.

Ante este panorama donde la movilidad urbana reproduce las relaciones de desigualdad que vive la población limeña, resulta más que pertinente la elaboración de estudios urbanos. Al generar más datos sobre cómo se mueve la gente y hacia dónde necesita desplazarse para garantizar su calidad de vida, se podrán tomar mejores decisiones para promover el acceso de la población a nuevas oportunidades de desarrollo económico.

Actualmente se cuenta con poca información que analice los patrones de movilidad de la población de Lima Metropolitana con perspectiva de género; es decir, que permitan comprender las necesidades, problemáticas y destinos cotidianos de cada segmento de la población. Este tipo de datos podría ser de gran apoyo en una zona urbana donde el 78% de las mujeres hace uso del transporte público (Lima ¿Cómo vamos?, 2018).

Una red de movilidad compleja, el punto en que ambas ciudades se encuentran

En síntesis, tanto Lima Metropolitana como el Valle de México son zonas urbanas en desarrollo cuyo crecimiento acelerado ha generado grandes retos al momento de garantizar el derecho a la movilidad

de toda su población. Por un lado, la complejidad de sus sistemas de transporte ha propiciado la reproducción de relaciones desiguales entre las zonas céntricas y la periferia.

Por otro lado, la falta de datos que permitan comprender los patrones de movilidad de cada sector poblacional ha dificultado la conformación de espacios públicos donde hombres y mujeres puedan transitar por sus ciudades con libertad y comodidad. Además, cabe mencionar que ambas metrópolis se caracterizan por su alta concentración poblacional, lo cual complejiza las experiencias de movilidad de las usuarias.

Ante este panorama tan complejo resulta más que necesario abrir las perspectivas desde las que se mira al espacio público para dar cobertura a todas las personas que lo necesitan. En ese sentido, generar datos sobre movilidad en ambas ciudades capitales, Lima y Ciudad de México, permite construir el conocimiento necesario para conseguir esa apertura y, al mismo tiempo, acercar realidades distintas a los procesos de construcción de políticas y programas encaminados a mejorar la calidad de vida en estas grandes ciudades.

Las problemáticas y retos previamente descritos para los casos de Lima y Ciudad de México despertaron el interés de WhereIsMyTransport y Data-Por Alliance por realizar el presente estudio con perspectiva de género. Aunado a ello, destaca el hecho de que en ambas ciudades se ha consolidado un movimiento intersectorial que pugna por garantizar los derechos de las mujeres. Con ello en mente, el presente estudio busca sumarse a la causa al generar conocimiento en torno a las formas en que las mujeres se desplazan por sus respectivas ciudades y los obstáculos que enfrentan en su camino a mejores oportunidades.

Metodología para comprender la movilidad de las mujeres en Lima y CDMX

La encuesta realizada para este estudio fue contestada en plataformas digitales por más de 600 mujeres de Lima Metropolitana (325) y del Valle de México (313) durante los meses de marzo y abril de 2022.

A pesar de que el rol de la mujer lleva más de un siglo transformándose y adquiriendo nuevos matices, la investigación en torno al tema aún es limitada. No fue sino hasta la década de 1970 cuando comenzó a estudiarse la forma en que los roles de género se construyen e inciden en las relaciones entre las personas en distintos escenarios (Jiménez, 2009). Es por ello que este campo aún representa una gran oportunidad para generar datos y conocimiento que permitan construir sociedades más equitativas, seguras y sustentables.

En lo que a la movilidad se refiere, los estudios sobre las experiencias de las mujeres en el contexto de las grandes ciudades comenzaron a desarrollarse hace aproximadamente cuatro décadas (Hanson, 2010). Aunque la mayoría de ellos brindan un panorama de cómo las mujeres se han abierto paso o adaptado a opciones de transporte que no han sido diseñadas para sus necesidades (Villagrán, 2019), aún hace falta el desarrollo de más información. Particularmente, no se cuenta con suficientes datos abiertos para analizar los distintos perfiles de mujeres que se mueven día con día en zonas urbanas de países de economías emergentes.

En aras de sumar conocimiento a los esfuerzos recientes por consolidar investigaciones con perspectiva de género, el presente reporte se planteó el objetivo de conocer y comprender las experiencias de movilidad urbana de mujeres de 18 a 65 años de edad residentes de la Ciudad de México (México) y Lima (Perú), así como en sus respectivas zonas metropolitanas. Lo anterior con especial énfasis en el uso del transporte público que cada región ofrece a su población.

Adicionalmente, el presente estudio se planteó el objetivo de caracterizar los patrones de movilidad de las mujeres participantes en Lima y Ciudad de México, considerando sus características demográficas. Cabe mencionar que se identificaron también patrones relevantes en torno a horarios de viaje, percepción de inseguridad, acceso a oportunidades, retos en materia de acoso y

violencia, y, finalmente, estrategias para mejorar la experiencia de los traslados cotidianos.

Tipo de estudio

Para cumplir el objetivo, se optó por un estudio de carácter cuantitativo mediante el levantamiento de una encuesta. En cuanto a la recolección de información, se delimitó un muestreo no probabilístico a modo de bola de nieve y una muestra de tipo aleatorio. Para ello, se realizó una convocatoria vía Internet (principalmente a través de redes sociales), donde se invitó a mujeres residentes de Lima y Ciudad de México a participar respondiendo el respectivo cuestionario (disponible en el anexo del presente reporte).

Cabe destacar que este instrumento incluyó algunas preguntas abiertas, a modo de conocer la experiencia cualitativa de las participantes respecto a temas clave, como seguridad en el transporte. Asimismo, se le preguntó a las participantes sobre la importancia de contar con opciones de movilidad en su ciudad y de qué manera éstas les facilitan u obstaculizan el acceso a mayores oportunidades.

Para fomentar la participación de las mujeres en esta encuesta, se convocó a la población en general a difundir el estudio con personas de su entorno cercano o contactos de redes sociales. Cada participante dio consentimiento para utilizar la información recabada con fines meramente de investigación. No se solicitaron datos personales con el fin de proteger la privacidad de las participantes y la confidencialidad de las respuestas.

Acerca del cuestionario

El cuestionario empleado para la presente investigación fue desarrollado por el equipo de WhereIsMyTransport en colaboración con Data-Pop Alliance. Para cumplir con el objetivo planteado anteriormente, éste estuvo conformado por 34 preguntas. El tiempo estimado para responder el cuestionario fue de 20 minutos.

Las preguntas se distribuyeron en las siguientes cinco secciones temáticas, buscando dar respuesta a los cuestionamientos que también se presentan a continuación:

Tabla 1. Temáticas del cuestionario aplicado a esta encuesta

Sección	Preguntas de investigación
Perfil demográfico	¿Quiénes son las mujeres que viajan todos los días y acceden a las opciones de movilidad?
Patrones de movilidad	¿Hacia dónde van y qué métodos de transporte utilizan las mujeres en zonas urbanas? ¿Cómo perciben la calidad de los servicios de transporte en materia de seguridad, infraestructura, accesibilidad y eficiencia?
Economía y movilidad	¿Las mujeres definen un presupuesto para trasladarse? ¿Cuál es el impacto del gasto en transporte público en su vida cotidiana?
Seguridad y principales retos en el libre acceso a la movilidad	¿Cuáles han sido los episodios de violencia o acoso que han atestiguado o experimentado en el transporte público? ¿Qué les permite sentirse más seguras al momento de viajar? ¿Cuáles son los factores que obstaculizan o permiten un libre acceso a la movilidad?
Herramientas digitales en la movilidad.	¿Las plataformas digitales y medios de información facilitan la movilidad de las mujeres? ¿De qué manera?

Fuente: elaboración propia.

La estructuración tanto de las secciones del cuestionario como del análisis que se presenta en este reporte se sustentan en una amplia revisión de la literatura encaminada a comprender la manera en que las personas se mueven en ciudades de todo tipo. Dicha investigación previa llevó a delimitar conceptos clave y términos relevantes que aparecerán en páginas siguientes. En aras de facilitar la lectura, a continuación se presenta

una breve descripción de los términos clave para comprender y analizar la movilidad de las mujeres en Lima Metropolitana y la Zona Metropolitana del Valle de México.

Tabla 2. Términos clave para el diseño del instrumento y el análisis de información

Concepto	Definición
Movilidad	Comprende los movimientos que realizan las personas en un espacio físico específico, así como el conjunto de redes, medios de transporte e infraestructura que utilizan para ello. En dichos espacios se construyen interacciones que se traducen en experiencias y relaciones de poder, las cuales dependen de las condiciones del contexto en que ocurre la movilidad (Urry, 2007; Jirón y Gómez, 2017; Villagrán, 2019; y Hanson, 2010).
Género	Conjunto de roles, características y oportunidades definidos por la sociedad como atributos correspondientes a hombres, mujeres, niños, niñas y personas con identidades no binarias. El género es también producto de las relaciones entre las personas y puede reflejar la distribución de poder entre ellas (OMS, 2018). Se diferencia del concepto "sexo", que refiere a las características biológicas, fisiológicas, genéticas, hormonales propias de hombres y mujeres (Pérez, 2019).
Urbanización	La urbanización es el proceso de transición de una sociedad rural a una urbana. El nivel de urbanización se refiere a la población total que vive en pueblos y ciudades (Rodrigue, 2020).
Desplazamiento	El movimiento de un punto A a un punto B a partir de distintos medios, ya sean motorizados o no motorizados (Villagrán, 2019).
Movilidad del cuidado	Viajes relacionados con el trabajo de cuidado; es decir, el trabajo no remunerado realizado por adultos para niñas/os y otras personas dependientes, en esta categoría se encuentra el trabajo del hogar (Sánchez de Madariaga, 2013).
Accesibilidad	Facilidad para viajar, así como la posibilidad de hacer uso de los servicios, bienes o actividades que ofrecen las zonas urbanas. Se puede medir en relación con los costos en tiempo, dinero y calidad del servicio (Pérez, 2019).
Patrones de movilidad	Características de los viajes de cada persona que se traslada para realizar diversas actividades, entre los patrones se consideran: modo de transporte utilizado, tiempo empleado, encadenamiento de viajes, costo, destinos frecuentes, entre otros (Pérez, 2019).

Fuente: elaboración propia.

Fase de levantamiento y población objetivo

El levantamiento de la encuesta se realizó en plataformas digitales del 9 al 30 de marzo de 2022 y estuvo dirigido específicamente a mujeres de 18 a 65 años residentes de las ciudades que abarca el presente estudio. La delimitación de los grupos de edad se realizó considerando políticas de privacidad y protección de datos personales de ambas organizaciones, pues la participación de menores de edad en encuestas requiere del consentimiento de la madre o el padre.

Aunado a ello, resulta importante mencionar que la mayor parte de las mujeres usuarias de transporte público en Ciudad de México (Corporación Andina de Fomento, 2019, p. 45) y Lima (*¿Cómo vamos?*, 2012) se encuentran dentro de dichos rango de edad. Las personas mayores de 65 años tienen patrones de

movilidad diferentes debido a factores diversos, entre ellos, la carencia de un transporte público accesible para toda la población. No obstante, esta problemática podría ser materia de estudio para un estudio más amplio.

Para facilitar la recolección de información entre la población objetivo, la primera sección del cuestionario consideró preguntas filtro para asegurar que las participantes cumplieran los requisitos. Además, se limitó la posibilidad de respuesta a un cuestionario por persona. Todo ello se realizó a través de la plataforma de recolección de datos conocida como KoBo toolbox.

Limpieza de los datos

Tras 21 días de recolección en línea, se limpiaron los datos con la finalidad de facilitar el análisis y garantizar una interpretación rigurosa de los mismos. Durante esta fase se excluyeron los cuestionarios de participantes que no cumplían con los criterios de selección de la muestra; es decir:

a. Ser mayor de edad.
b. Asumirse como mujer o identificarse con el género femenino.
c. Residir actualmente en Lima Metropolitana o el Valle de México (según sea el caso).

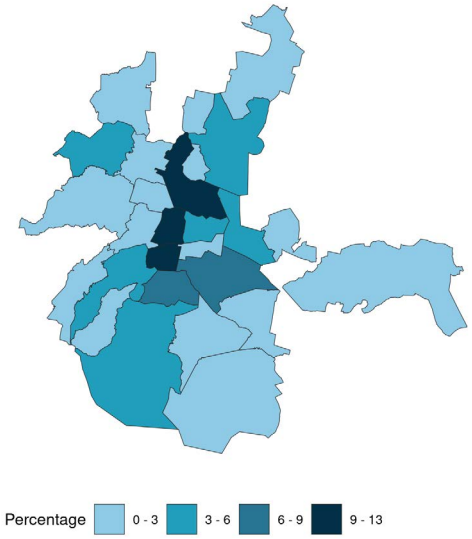
Además, durante esta fase se consolidaron categorías que permitieron agrupar los datos para una mejor visualización de los mismos y evitar un gran número de respuestas neutrales, facilitando el análisis de las ventajas y desventajas de la movilidad y el uso del transporte público en las ciudades consideradas dentro del estudio.

Un ejemplo de lo anterior se observa en categorías que correspondían a la variable "ocupación", las cuales se agruparon según fuera conveniente y representativo de acuerdo con el número de respuestas. Tal fue el caso de las respuestas "estudiante de medio tiempo" y "estudiante de tiempo completo", que se agruparon en la categoría "estudiante".

Bajo esta misma lógica de mejorar la visualización de los datos, las respuestas incompletas o que seleccionaban la opción "No estoy segura" no fueron consideradas en los gráficos. Finalmente, en el caso de las respuestas a preguntas abiertas, las cuales fueron minoría dentro del cuestionario, así como de las respuestas "Otro" a preguntas específicas, los comentarios de las participantes fueron analizados desde una perspectiva cualitativa.

Figura 1. Distribución de las participantes en la Zona Metropolitana.

Figura 2. Distribución de las participantes por alcaldía o municipio.



Fuente: elaboración propia.

Figura 3. Distribución de las participantes por ocupación.

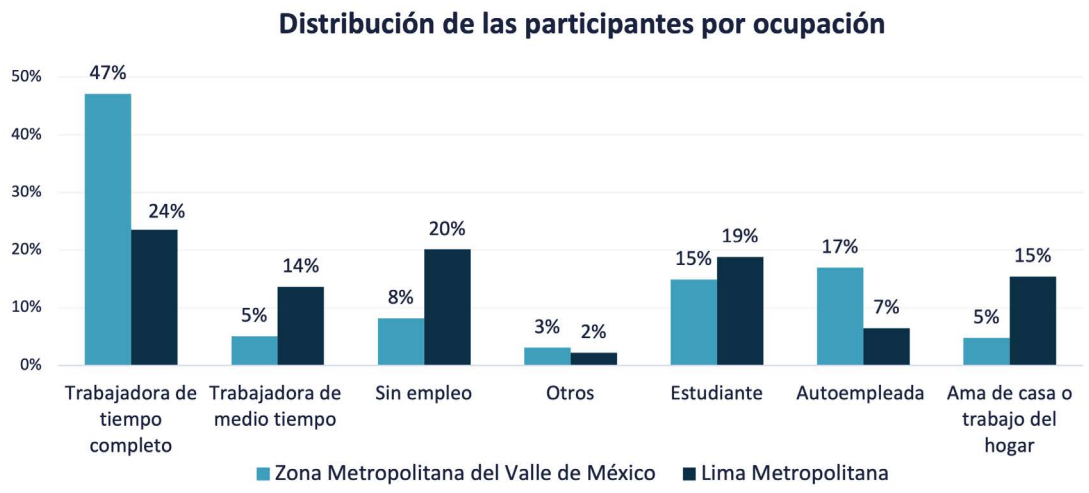
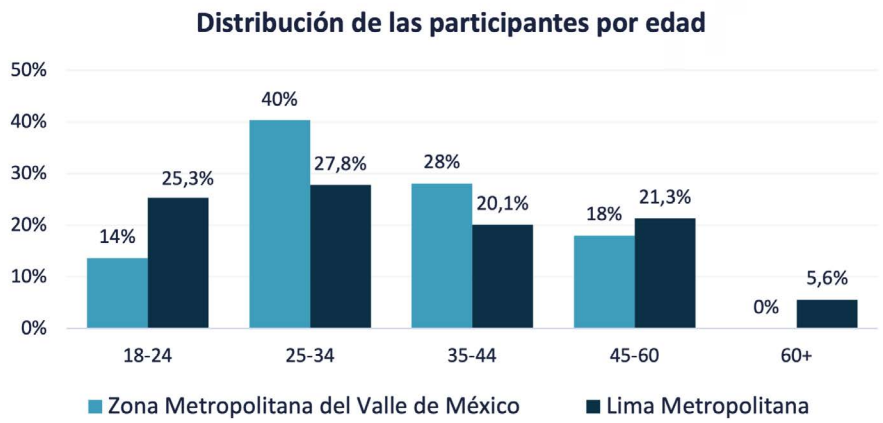


Figura 4. Distribución de las participantes por edad.



Fuente: elaboración propia.

Perfil de las mujeres participantes por ciudad

En el caso de la Zona Metropolitana del Valle de México, que incluye a la Ciudad de México y los municipios colindantes, al final del periodo de recolección de datos se obtuvieron 313 cuestionarios validados, pues cumplieron con los criterios de exclusión. En cuanto al perfil de las mujeres que respondieron el cuestionario, el 77% de las participantes reside en la Ciudad de México, en tanto que el 23% restante vive en el Estado de México (Figura 1). Se contó con la participación de mujeres de diferentes áreas de la capital y sus alrededores, tal como se muestra en la Figura 2.

En cuanto al perfil específico de las mujeres mexicanas que participaron en el presente estudio, se observa que 4 de cada 10 se encuentran en el rango de edad de entre 25 y 34 años (Figura 3), grupo que, según investigaciones recientes, registra un menor índice de inmovilidad[1] y mayor uso de transporte público que las personas de 45 años en adelante (Corporación Andina de Fomento, 2019, p. 45).

1 Para comprender la inmovilidad de los grupos de edad, se toma como referencia la propuesta de la Corporación Andina de Fomento (2019), la cual plantea que ésta depende de si las personas reportan o no haber realizado algún viaje en algún modo de transporte para un día entre semana o fin de semana.

Figura 5. Distribución de las participantes en Lima Metropolitana.

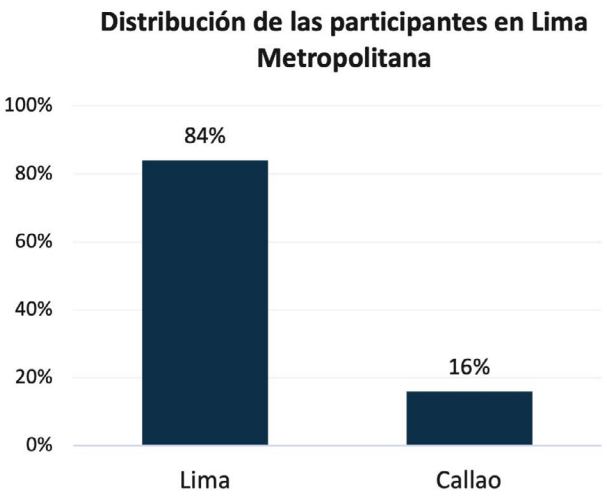
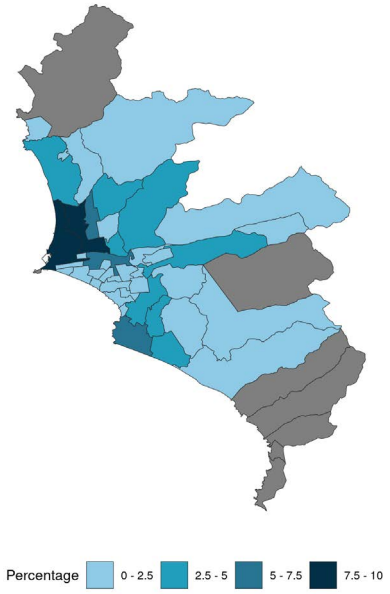


Figura 6. Distribución de las participantes por distrito.



Fuente: elaboración propia.

La pertinencia de la muestra se refleja también en la ocupación de las mujeres mexicanas participantes en el presente estudio. La revisión de la literatura llevó a concluir que las mujeres económicamente activas suelen hacer un mayor uso del transporte público. En el caso de la presente investigación, cerca de la mitad de las participantes (47%) son trabajadoras de tiempo completo (Figura 4), lo que implica horarios y destinos muy específicos, en tanto que su uso del transporte es recurrente.

En segundo lugar se ubicó a las mujeres que trabajan por su cuenta (17%); en este último caso, se trata de mujeres que definen sus propios horarios y tiempos de traslado (los cuales pueden ocurrir incluso fuera de las horas pico). Aunado a ello, ambos casos resultan interesantes, pues las actividades laborales se complementan con otro tipo de deberes o traslados cotidianos que también implican el uso del transporte público, patrones que se irán develando a lo largo del presente reporte.

En Lima Metropolitana[2] fue posible recabar 325 cuestionarios válidos para el análisis. De dicha cifra, el 84% de las participantes vive en la provincia de Lima, en tanto que el 16% restante se encuentra en la región vecina de Callao. Resulta importante destacar que se contó con la participación de mujeres de más de 40 distritos de los 50 que componen la zona metropolitana, tal como se observa en la Figura 6.

En cuanto a la edad de las participantes para el caso de Lima Metropolitana, también se identificó un mayor número de respuestas por parte de mujeres de entre 25 y 34 años de edad (28%). No obstante, las participantes se ubicaron de forma más distribuida en los rangos de edad restantes en comparación con el caso de la Ciudad de México. Esto implica que 2 de cada 10 mujeres del estudio formó parte de los grupos de 18 a 24; de 35 a 44, y de 45 a 60 (Figura 4).

No obstante, la dinámica de movilidad e inmovilidad es similar a la de la Ciudad de México, ya que, según diversos estudios, las personas mayores de 45 años hacen menor uso del transporte en comparación con otros grupos de edad. Aunado a ello, en el

2 Lima Metropolitana se compone de 50 distritos, de los cuales, 43 son parte de la provincia de Lima y 7 más de la provincia de Callao.

caso de Lima se ha encontrado que dicho grupo de edad hace uso en menor medida de las opciones de transporte público, pues hacen uso de un vehículo privado (¿Cómo vamos?, 2012, p. 13).

En cuanto a la ocupación de las participantes, en Lima, también se contó con mayor participación de las mujeres trabajadoras de tiempo completo (23%). Sin embargo, llama la atención que "Sin empleo y en busca de trabajo" y "Ama de casa" se encuentran entre las dos siguientes opciones de mayor relevancia, las cuales, en conjunto, abarcan el 36% de la población (más que quienes laboran ocho horas diarias). Estos resultados dan pie a la caracterización de patrones de movilidad de distintos sectores y una mirada al transporte en Lima desde diferentes ocupaciones (Figura 3).

Tanto en Lima Metropolitana como en el Valle de México, estos resultados nos permiten un acercamiento a los patrones de movilidad de mujeres con perfiles diversos: desde quienes salen en horarios específicos del día a trabajar y cumplir una jornada laboral hasta quienes, como lo ha explicado la literatura (Villagrán, 2019), realizan trayectos cortos pero con múltiples destinos, ya sea porque se dedican a la economía del cuidado (es decir, al trabajo del hogar o no remunerado); o bien, porque parten hacia destinos diversos en distintas horas del día en busca de una oportunidad laboral.

En síntesis, los perfiles de las mujeres participantes permiten obtener una perspectiva amplia de los patrones de movilidad existentes en ambas ciudades latinoamericanas. Asimismo, el número de cuestionarios recabados facilita el desarrollo de un análisis más completo y equilibrado entre los hallazgos que podría ser un precedente para plantear nuevas hipótesis de carácter regional.

Claves para el análisis de la información

Debido a que el tamaño de la muestra fue pequeño en comparación con el universo de mujeres usuarias de transporte público en Lima Metropolitana y la Zona Metropolitana del Valle de México, el análisis de la información se ha basado principalmente en principios de estadística descriptiva. Esto implica que no se establecen relaciones causa-efecto ni correlaciones estadísticamente significativas, sino que se plantea como objetivo central del análisis el vincular diferentes indicadores y probar diferentes formas de agrupar los datos para explorar patrones relevantes.

En ese sentido, la relevancia de la información se encuentra en la descripción de los perfiles y de los patrones de movilidad identificados en ambas zonas metropolitanas, los cuales sirven como referente para plantear hipótesis y recomendaciones con perspectiva de género. Además, se facilita la comprensión de la movilidad a partir de criterios como edad, región, ocupación y medios de transporte.

Aunado a ello, en el estudio se incluyeron algunas preguntas de carácter cualitativo, las cuales permitieron profundizar en las experiencias de las mujeres al viajar en sus ciudades y al recurrir al transporte público. Estas preguntas detallaron las oportunidades que las mujeres ven al poder acceder a medios de movilidad, al mismo tiempo que reflejan los retos que enfrentan al hacer uso de dichos recursos.

Limitantes del estudio

Resulta importante acotar que esta investigación analiza las dinámicas de movilidad exclusivamente en Lima y Ciudad de México. Los resultados no representan la generalidad de todas las mujeres de Latinoamérica, puesto que cada ciudad tiene su propia oferta de movilidad, dificultades del ordenamiento urbano, e, incluso, perfiles de mujeres que se desplazan y crean interacciones dentro (y con) el espacio público. Analizar los patrones de movilidad a nivel regional sería parte de un estudio mucho más amplio.

No obstante, no se descarta la posibilidad de que el cuestionario empleado para esta investigación sirva para comprender otras realidades tanto latinoamericanas como de otras regiones del mundo. Particularmente, el cuestionario utilizado procura una amplia confidencialidad de los datos de las mujeres participantes. Además, cada sección del instrumento abarca las dimensiones de la movilidad que resultan fundamentales para iniciar conversaciones sobre cómo mejorar la experiencia de las mujeres al viajar en su ciudad.

En otros temas, cabe mencionar que, como en toda investigación, existen limitantes metodológicos que deben abordarse para facilitar una mayor comprensión de los datos, y su alcance. Como se mencionó en la sección anterior, este estudio no puede considerarse como representativo de todas las mujeres usuarias de transporte público de cada ciudad, ya que la muestra es pequeña en comparación con el universo total de mujeres que cumplen dicho perfil. Además, la recolección de información vía Internet redujo el alcance del estudio, pues no fue posible conocer las perspectivas de quienes no tienen acceso al entorno digital.

A pesar de que el presente estudio no es representativo a nivel zona metropolitana, los datos recabados permitieron obtener hallazgos relevantes para el Valle de México y Lima Metropolitana a un nivel más local. El análisis de la información permitió identificar patrones de movilidad así como los retos que enfrentan las mujeres durante sus traslados cotidianos. En ese sentido, cabe destacar que algunas municipalidades y distritos resultaron sobrerrepresentados, mientras que otros aparecieron subrepresentados en esta encuesta.

Algo similar ocurrió en relación con factores demográficos como la edad y la ocupación, los cuales no fueron representados de manera proporcional. Dado que las generalizaciones pueden conducir a supuestos erróneos, el estudio proporciona diferentes ejemplos y correlaciones, pero no implica causalidad. La siguiente tabla compara el porcentaje de respuestas y la distribución oficial de la población.

Tabla 2. Porcentajes de respuestas en comparación con la distribución poblacional

Zona Metropolitana del Valle de México		
	Distribución de la encuesta	**Distribución de Población femenina de +18años**
Municipios del Valle de México	%23	%43
Este CDMX	%14	%10
Norte CDMX	%31	%19
Sur CDMX	%6	%8
Oeste CDMX	%25	%19

Lima Metropolitana		
	Distribución de la encuesta	**Distribución de Población femenina de +18años**
Callao	%16	%12
Este de Lima	%25	%12
Norte de Lima	%23	%26
Sur de Lima	%19	%20
Oeste de Lima	%25	%20

Fuente: elaboración propia.

A pesar de dichas limitaciones, se destacan como aportaciones importantes al estudio de la movilidad con perspectiva de género, tanto las respuestas de las participantes de cada ciudad (que permitieron un primer acercamiento a los perfiles de las mujeres que se trasladan todos los días con diversas metas y objetivos) como el instrumento empleado para cumplir el objetivo central. Dicha herramienta de recolección de información se diseñó a partir de una amplia investigación y el análisis de estudios similares realizados en otros contextos. En consecuencia, se espera que el cuestionario sirva como un referente para futuras investigaciones que tengan la intención de retomar el tema y brindar comprensión a otras realidades.

Resultados

Cada vez más mujeres en zonas urbanas dejan de lado sus roles tradicionales para hacer uso del espacio público y "llegar más lejos"; es decir, no sólo para explorar otros destinos, sino también otras aspiraciones y, por lo tanto, construir un vínculo diferente con las metrópolis que habitan.

Menos del 10% de las participantes de Lima cuentan con automóvil propio. En tanto que el 28% de las encuestadas en el Valle de México sí cuentan con dicha opción. Mientras tanto, el 95% de las participantes de Lima Metropolitana y el 80% de aquellas que residen en el Valle de México hacen uso del sistema de transporte público.

1. Patrones de movilidad de las mujeres en Lima Metropolitana y el Valle de México

En las grandes urbes del mundo es común mirar a millones de personas transitando a un ritmo acelerado. El movimiento es parte de la vitalidad que caracteriza a las ciudades. Diariamente, sus habitantes se desplazan por calles y avenidas con un sinfín de destinos posibles. Al mismo tiempo, hacen uso de diferentes medios y recursos para llegar hasta donde lo necesitan. Es así como, en el camino, se forjan rutinas, metas, decisiones, aspiraciones y vínculos con otras personas. Todas estas interacciones que se construyen tanto en el trayecto como en cada destino conforman la "movilidad urbana".

En ese sentido, mujeres y hombres necesitan desplazarse día con día para satisfacer sus necesidades y acercarse a las oportunidades que sus ciudades les ofrecen. Contrario a lo que solía pensarse hace solamente algunas décadas, cada vez más mujeres en zonas urbanas dejan de lado sus roles tradicionales para hacer uso del espacio público y "llegar más lejos"; es decir, no sólo para explorar otros destinos, sino también otras aspiraciones y, por lo tanto, construir un vínculo diferente con las metrópolis que habitan.

Este argumento se sostiene con diversas estadísticas que muestran un panorama bastante equilibrado en cuanto al ejercicio del derecho a la movilidad con base en el género. Por ejemplo, según el Banco Interamericano de Desarrollo (BID, 2019), el 50% de quienes hacen uso del transporte público en Latinoamérica son mujeres. De esta forma, se observa que en la actualidad ya no se puede hablar de una "minoría", sino de un sector que abarca hasta la mitad de la demanda de las opciones de movilidad existentes en las distintas ciudades de la región.

Este fenómeno resulta evidente en metrópolis como Lima y Ciudad de México, donde diariamente se registran en promedio entre 26 y 35 millones de viajes (motorizados y no motorizados).[3] Tal como se ejemplifica en el párrafo anterior, las estadísticas de ambas ciudades también confirman que al menos el 50% de dichos traslados son realizados por mujeres (INEGI, 2017 e INEI, 2020).

Aunque la necesidad de ejercer el derecho a la movilidad se encuentra en un punto 50/50, esto no quiere decir que las formas en que hombres y mujeres viajan sean iguales. Como se mencionó anteriormente, sus experiencias e interacciones al desplazarse por sus ciudades han mostrado matices definidos por el rol social otorgado a cada género desde mucho tiempo atrás.

Históricamente, el espacio público se ha moldeado desde una perspectiva no neutral, donde durante décadas, siglos incluso, se dio un lugar protagónico a la movilidad del hombre, siendo él quien debía salir de casa y trasladarse para obtener el sustento, así como para garantizar la estabilidad de su familia. En contraste, la mujer era vinculada exclusivamente al quehacer doméstico y al cuidado tanto del hogar como de su familia. Por lo tanto, se asumía que su acceso a la movilidad tenía un impacto menor en el desarrollo económico y el crecimiento de las ciudades.

No obstante, estos patrones se han transformado con el tiempo, y las mujeres reclaman cada vez más el acceso (justo, seguro, equitativo) a los espacios públicos, al mismo tiempo que construyen un rol cada vez más activo fuera del hogar. Tal como se observó anteriormente, ellas ya abarcan la mitad de los viajes en zonas urbanas y, por ende, comprenden la mitad de la demanda de los servicios de movilidad.

Por ello, resulta indispensable comprender sus patrones de movilidad; es decir, qué modos de transporte utilizan, cuánta distancia suelen recorrer, cuánto tienden a gastar en transporte, con qué frecuencia salen de casa para desplazarse por su ciudad, qué tipo de experiencias encuentran como usuarias de transporte, entre otros. No obstante, no sólo es cuestión de visibilizar estos patrones, sino también, de analizar el porqué de los mismos, y de qué manera el diseño de los espacios públicos favorece u obstaculiza que las mujeres puedan llegar tan lejos como lo desean.

El presente estudio consideró el concepto de movilidad cotidiana para entender las necesidades de las mujeres y cómo requieren viajar por sus ciudades de forma regular. Este tipo de movilidad suele definirse como los "desplazamientos que suponen el retorno al lugar de pernocta habitual dentro de un mismo día" (Casado, 2008, p. 2). Por lo tanto, se trata de una práctica habitual con fines específicos y destinos recurrentes, tales como la escuela o el trabajo.

A continuación, se comparten algunos de los hallazgos más importantes relacionados con las características de la *movilidad cotidiana* de las mujeres en ambas metrópolis. En esta sección se describen las principales opciones de transporte, los destinos habituales de sus traslados, así como el tiempo y el costo invertidos en cada viaje, contemplando principalmente los traslados que las mujeres realizan con mayor frecuencia.

El transporte público, factor clave para la movilidad cotidiana

Considerando las prácticas de movilidad cotidiana, en el presente estudio se recabó información sobre los medios utilizados para trasladarse de forma regular. En este punto, se observaron patrones interesantes que vale la pena destacar entre las mujeres de ambas ciudades y zonas metropolitanas. Por un lado, se observó que el 95% de las participantes

3 Estadísticas de viajes registrados en días entre semana. La disminución en los viajes registrados en fin de semana es un fenómeno común para ambas ciudades.

de Lima Metropolitana y el 80% de aquellas que residen en el Valle de México hacen uso del sistema de transporte público como una de sus principales opciones de movilidad (Figura 7).

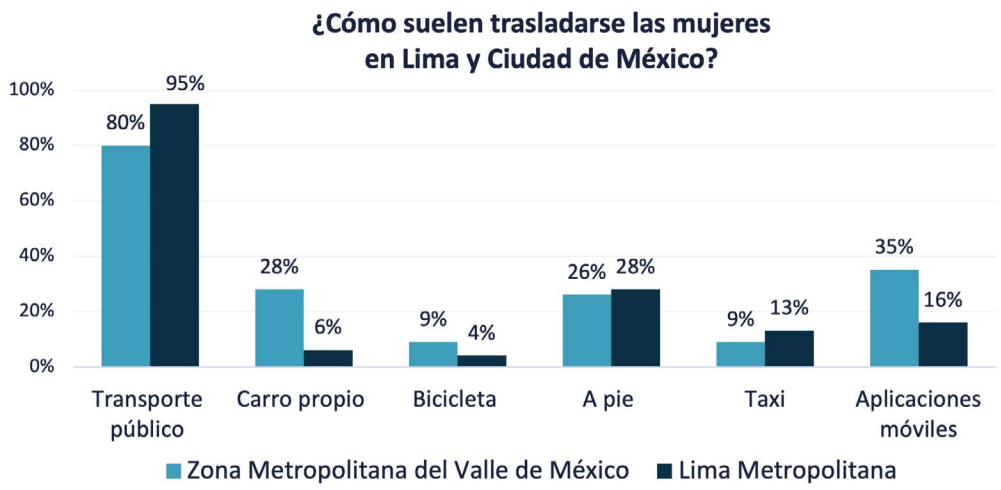
En contraste, menos del 6% de las participantes afirmaron contar con automóvil propio en Lima Metropolitana y el 28% en el Valle de México. Si se comparan las cifras entre ambas metrópolis, se observa que las mujeres mexicanas son más propensas a contar con un vehículo privado y considerarlo como una opción para moverse por su ciudad, en comparación con las participantes limeñas.

También hubo diferencias relevantes en cuanto a la contratación de servicios de taxi mediante aplicaciones móviles, pues su uso es dos veces más frecuente en el Valle de México. En Lima Metropolitana, únicamente el 16% de las participantes afirmó utilizar estos servicios de forma regular, contra el 35% de las mujeres del Valle de México que consideraron a estas plataformas como una de sus principales opciones.

Aunado a lo anterior, resulta interesante el patrón identificado en cuanto al uso de taxis solicitados en la vía pública. Por un lado, solamente 1 de cada 10 mujeres en el Valle de México llamaría a un taxi en la calle, contra 4 de cada 10 que solicitaría este servicio desde alguna aplicación. En Lima, no existe una disparidad tan grande, pues no hay una dependencia significativa a los taxis como alternativa de movilidad.

Finalmente, la Figura 7 también destaca similitudes en cuanto a las opciones no motorizadas de movilidad. Por un lado, el 26% de las mujeres en el Valle de México y el 28% en Lima Metropolitana suelen caminar para llegar a sus destinos. Por otro lado, el uso de la bicicleta resultó ser bajo entre las participantes de ambas ciudades, pues en ninguna de ellas esta opción alcanzó el 10% de las respuestas.

Figura 7. ¿Cómo suelen trasladarse las mujeres en Lima y Ciudad de México?



Fuente: elaboración propia.

*Nota: los resultados no suman el 100% puesto que las participantes podían elegir hasta tres medios de transporte. El gráfico muestra la cantidad de respuestas por opción de movilidad.

El balance entre el trabajo y la economía del cuidado, entre los nuevos retos de la acelerada vida urbana

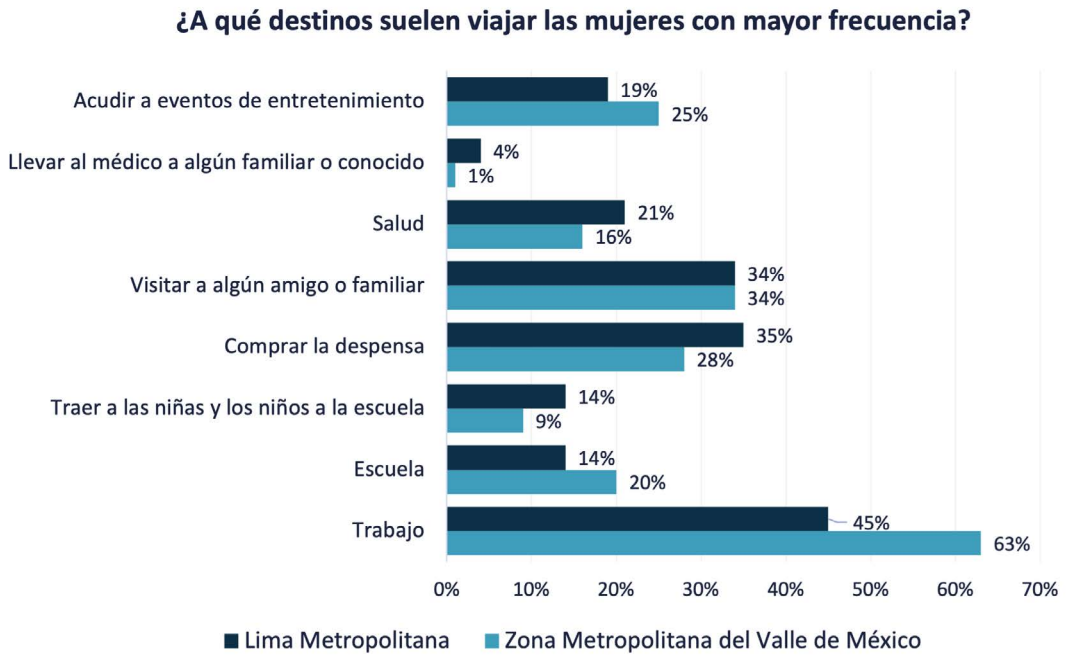
La movilidad cotidiana también implica conocer los destinos a los que las personas se desplazan de manera habitual. En ese sentido, la Figura 8 muestra los lugares a los que las participantes de Lima Metropolitana y el Valle de México viajan con mayor frecuencia. En ambos casos, el trabajo fue el destino más frecuente entre las participantes, en tanto que actividades relacionadas con actividades domésticas y con la llamada economía del cuidado, ocuparon el segundo y tercer lugar entre los destinos frecuentes.

De acuerdo con la Figura 8, en Lima Metropolitana fue donde adquirieron mayor relevancia los viajes relacionados con la economía del cuidado. Según las respuestas de las participantes, el 35% se desplaza con frecuencia para comprar la despensa, el 34% para visitar a un amigo o familiar, el 21% por cuestiones de salud, y el 14% para llevar o recoger a sus hijos e hijas de la escuela. En ese sentido, la mayor parte de los viajes realizados por las participantes de dicha ciudad generan costos e implican responsabilidades, más no se traducen en una retribución económica para ellas.

Aunado a lo anterior, la movilidad del cuidado implica la necesidad de tarifas accesibles para las mujeres que viajan en compañía de sus hijos o de algún familiar de quien son responsables. De igual forma, considera la importancia de contar con infraestructura en los espacios públicos para aquellas mujeres que son responsables de una persona dependiente mientras viajan; así como para quienes deben cargar distintos bultos en sus viajes a comprar la despensa.

Estos datos permiten visibilizar los objetivos con los que las mujeres viajan todos los días dentro de Lima Metropolitana, entre los cuales destacan porcentajes relacionados con la movilidad del cuidado. Al tomar en cuenta los destinos frecuentes

Figura 8. ¿A qué destinos suelen viajar las mujeres con mayor frecuencia?



Fuente: elaboración propia.

*Nota: los resultados no suman el 100% puesto que las participantes podían elegir diferentes destinos frecuentes. El gráfico muestra la cantidad de respuestas por destino.

que implican ser responsable de otras personas, se podrían diseñar espacios públicos que favorezcan la seguridad y comodidad de quienes realizan estos traslados (Sánchez de Madariaga, 2013). En síntesis, la movilidad es un derecho que se ejerce con diversos fines que trascienden la cotidianidad de trasladarse del trabajo a casa y de regreso, lo cual aplica no sólo para mujeres sino también para hombres cuyo rol tampoco está limitado a la provisión económica.

En el caso del Valle de México, el porcentaje de mujeres que eligió como destinos frecuentes aquellos relacionados con la movilidad del cuidado fue ligeramente menor en comparación con Lima Metropolitana, pero estadísticamente similar. Los principales destinos fueron acudir al trabajo (63%), visitar a algún amigo o familiar (34%), y asistir a eventos de entretenimiento (25%).

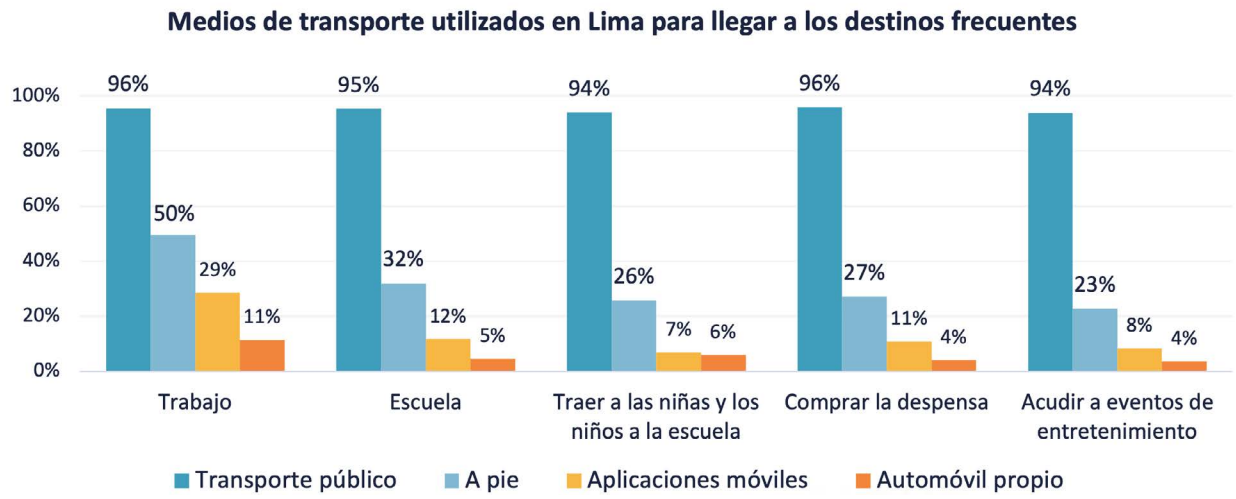
Estas cifras también permiten reflexionar sobre la independencia que otorga la movilidad a las personas que habitan en las grandes ciudades, pues, en el caso de las mujeres, les acerca a oportunidades laborales, al mismo tiempo que les permite fortalecer vínculos con otras personas y dedicar un espacio en su rutina para actividades lúdicas.

De esta forma, las mujeres han transformado sus dinámicas de movilidad, pues su rol ya no se circunscribe exclusivamente al ámbito doméstico, sino que salen de casa con el objetivo de obtener independencia económica, sumarse a actividades productivas y generar nuevas dinámicas de interacción en las zonas metropolitanas. En consecuencia, el diseño de las ciudades debe considerar estos nuevos patrones para permitir que cada vez más mujeres salgan del hogar y se desplacen de forma cómoda, segura y accesible por toda su ciudad.

Destinos frecuentes y las opciones para llegar a ellos

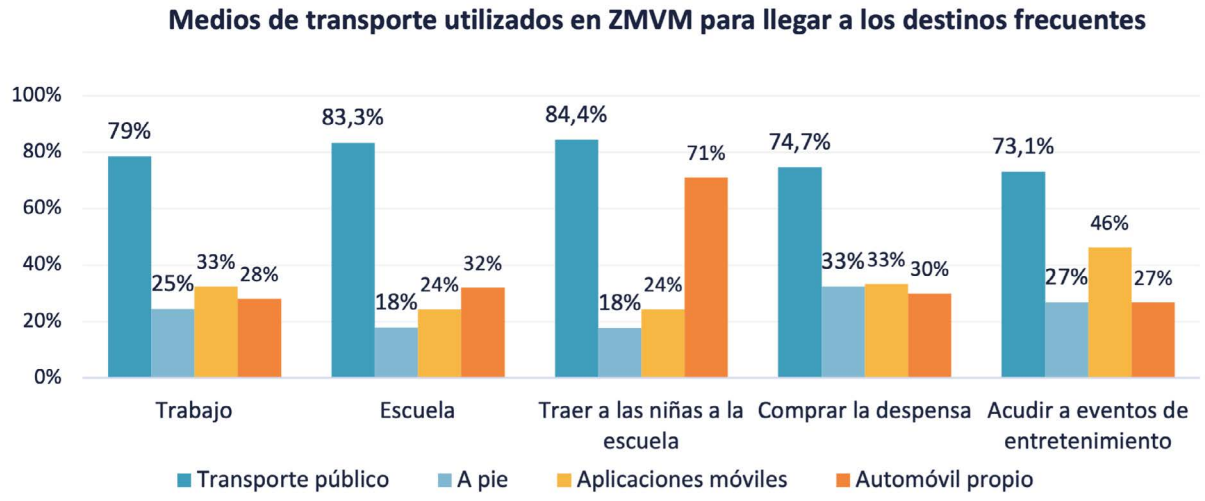
Las mujeres que participaron en esta encuesta tanto en la Zona Metropolitana del Valle de México como en Lima Metropolitana dependen principalmente del transporte público para la mayor parte de sus actividades. No obstante, existen ciertas diferencias que se destacan a continuación y que pueden observarse en las figuras 9 y 10.

Figura 9. Medios de transporte utilizados en Lima Metropolitana para llegar a los destinos frecuentes



Fuente: elaboración propia.

Figura 10. Medios de transporte utilizados en la ZMVM para llegar a los destinos frecuentes



Fuente: elaboración propia.

A pesar de que en ambas ciudades las mujeres utilizan en mayor medida el transporte público para trasladarse a los distintos destinos, en México los números se diversifican un poco más, particularmente, en relación con el uso del automóvil y de los taxis por aplicación. Por un lado, el 46% de las mujeres recurre a las aplicaciones para llegar a eventos de entretenimiento; en ese sentido, cabe destacar que éste es el tercer destino más frecuente en dicha región. Así, las mujeres salen cada vez más con la intención de divertirse; sin embargo, llegar a estas actividades lúdicas también implica un mayor costo en comparación con otras actividades.

Algo similar ocurre con la movilidad del cuidado, pues las mujeres que recogen a sus hijos(as) de las escuelas en la ZMVM también consideran el automóvil propio como una opción para cumplir con esta labor (71%). Esto podría deberse a la necesidad de contar con espacio suficiente y seguridad para garantizar el cuidado de los niños y niñas, así como de sus pertenencias, pues estos viajes implican viajar con diversos bultos y proteger a personas dependientes.

En contraste, las respuestas en Lima Metropolitana permiten destacar que las mujeres son más propensas a caminar, pues ésta es su segunda opción de transporte para todos sus destinos, incluso, el 50% de las participantes afirmó ir a pie en algún punto de su trayecto al trabajo. Esto destaca la necesidad de contar con infraestructura en las calles para que puedan desplazarse de forma segura, cómoda y eficiente y, por lo tanto, soporta el argumento de que es necesario priorizar cada vez más la experiencia del peatón frente a la del automovilista.

Aunado a lo anterior, el uso del taxi por aplicación y del automóvil propio como medios de transporte no rebasa el 11% en ninguno de los destinos, mientras que la dependencia al transporte público en Lima Metropolitana rebasa el 90%. Así, el transporte público se observa como un pilar indispensable para garantizar la movilidad de las mujeres de la región. Estos resultados subrayan la necesidad de un transporte público eficiente y accesible, que adapte sus operaciones a los patrones de movilidad de quienes representan una buena parte de la demanda de dicho servicio.

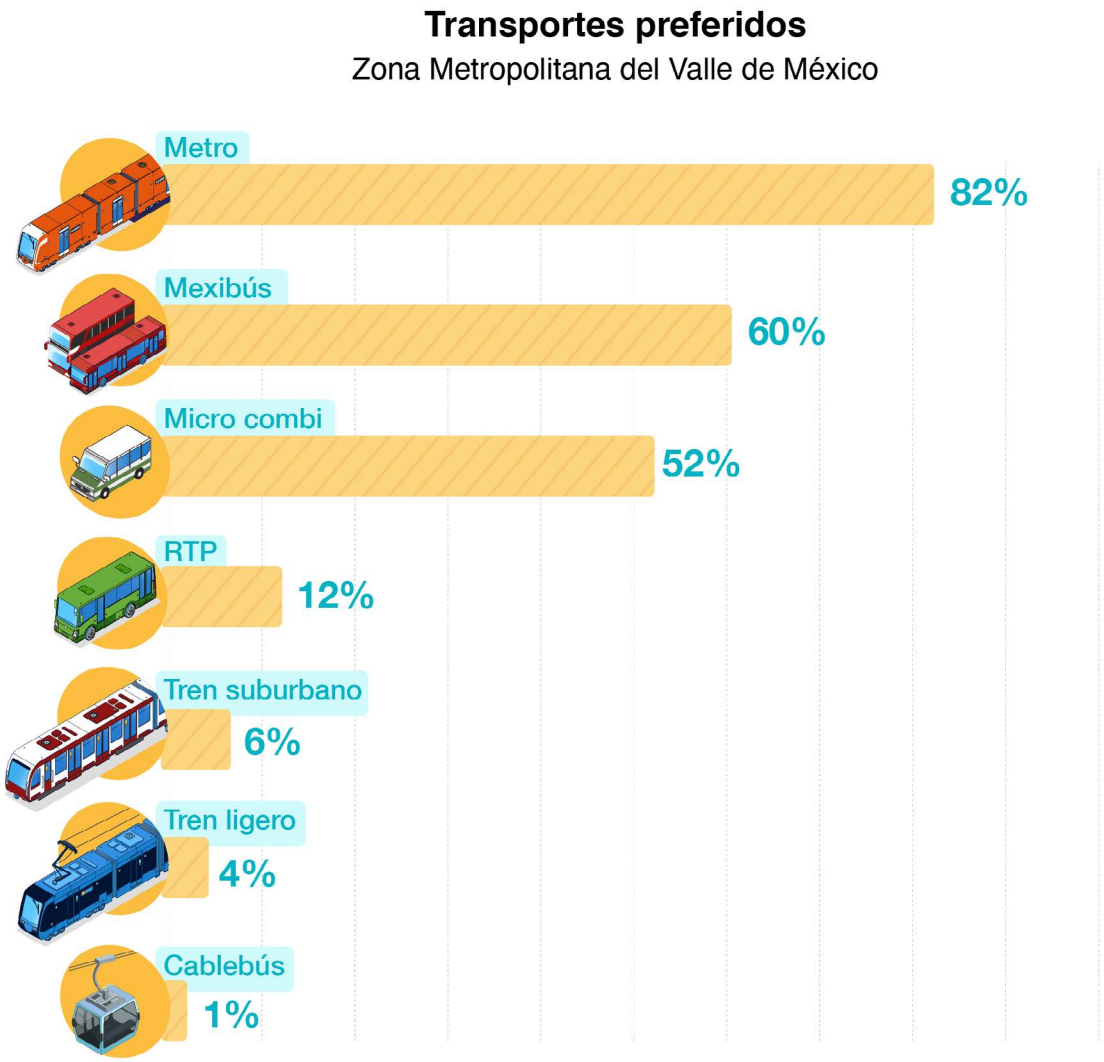
Movilidad y transporte público, las opciones para las mujeres de ambas metrópolis

Específicamente hablando del transporte público,

previamente se pudo destacar que la mayor parte de las participantes en esta encuesta confía en él como una opción para llegar a sus destinos. Ahora, resulta interesante hacer una pausa para analizar los modos de transporte público que las mujeres utilizan con mayor frecuencia, según las opciones que cada ciudad les ofrece.

La Zona Metropolitana del Valle de México cuenta con una oferta muy diversa de transporte público (Figura 11), la cual tiene una amplia cobertura y permite a las mujeres viajar largas distancias, ya sea por las alcaldías de la capital o a través de los municipios que le rodean y que también forman parte de la zona urbana.

Figura 11. Medios de transporte público más utilizados por mujeres de la ZMVM



Fuente: elaboración propia.

*Nota: los resultados no suman el 100% puesto que las participantes podían elegir hasta tres transportes. El gráfico muestra la cantidad de respuestas por transporte.

Recapitulando la información sobre las opciones de transporte público descritas en páginas anteriores, en el Valle de México se cuenta con dos tipos de alternativas. Por un lado, se encuentran aquellos medios de transporte regulados y administrados directamente por los respectivos gobierno locales, tales como el Metro, el Metrobús, la Red de Transporte de Pasajeros (RTP), el Cablebús y el Tren Ligero con cobertura dentro de la capital; y el Mexibús y el Tren Suburbano, con presencia en el Estado de México.

Por otro lado, existe una oferta de transporte colectivo que se encuentra regulado por el sector público, pero su administración está a cargo de particulares, cuyo permiso para operar se basa en concesiones con ciertos requisitos definidos por las instancias gubernamentales de cada entidad. Entre estas opciones de movilidad se encuentran los microbuses, las combis y los camiones que comúnmente transitan por diversos corredores dentro de la capital.

Según la Encuesta Origen Destino 2017 del INEGI, el transporte colectivo es el más utilizado entre la población mexicana, seguido por el Metro, el Metrobús y el Mexibús. No obstante, cuando se mira con perspectiva de género, las respuestas compartidas por las mujeres usuarias del transporte público presentan algunas variaciones, pues en Ciudad de México y el área metropolitana, 8 de cada 10 participantes usan el Metro con mayor frecuencia; en tanto que sólo 5 de cada 10 eligieron el transporte colectivo como parte de los transportes a los que recurren con mayor frecuencia (Figura 11).

Cabe mencionar que se trata de los transportes cuya red tiene mayor amplitud y cobertura, lo que permite comprender por qué suelen ser los más utilizados entre las mujeres de la capital. No obstante, las características del servicio que cada transporte ofrece, así como la percepción que las mujeres tienen de cada uno de ellos podría tener incidencia en sus preferencias al momento de viajar. Este tema será desarrollado en los próximos apartados de este reporte.

En el caso de Lima Metropolitana, es relevante enfatizar en que su oferta de transporte público administrado por el sector público es mucho menor que en el Valle de México. De acuerdo con información de WhereIsMyTransport (2022), esta red ocupa un porcentaje mínimo de la oferta total de transporte público de la capital peruana. En tanto que predominan las opciones descentralizadas de transporte, las cuales son manejadas por particulares o empresas de transporte.

Con ello en mente, resulta interesante observar las preferencias de movilidad compartidas por las mujeres participantes en esta encuesta. La descentralización del transporte también se refleja en la selección de los transportes que utilizan con mayor frecuencia, pues se observan respuestas más diversas que en el caso del Valle de México. En Lima Metropolitana, ningún transporte alcanzó el 50% de la preferencia entre las encuestadas, pues la combi, que se posicionó como el transporte público más popular, apenas alcanzó el 44% (Figura 12).

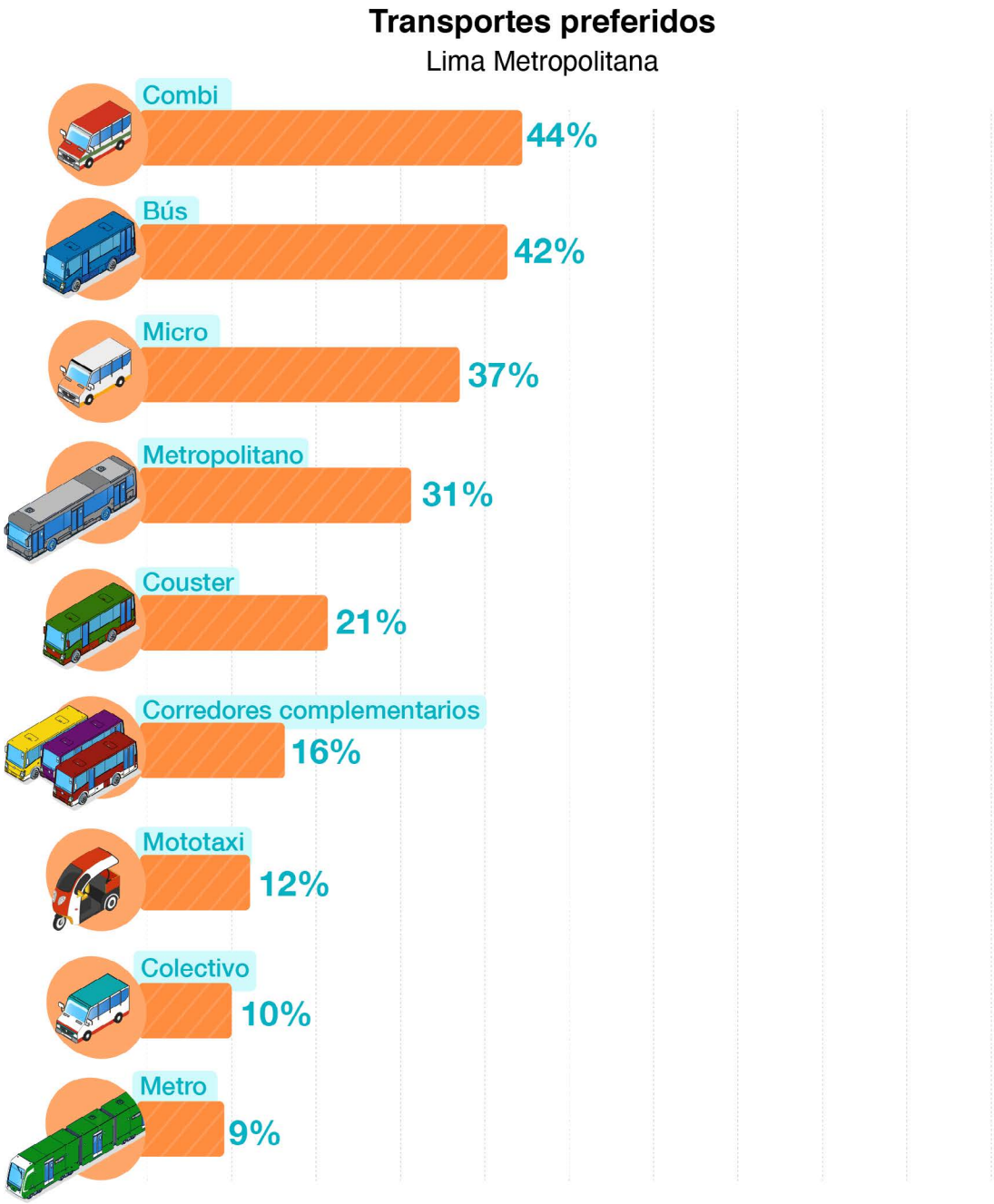
A partir de dicho referente, los siguientes transportes más utilizados por las encuestadas fueron el bús (42%) y el micro (37%), también medios descentralizados que el sector público regula mas no administra. En contraste, el uso del transporte público administrado por el gobierno en Lima Metropolitana apenas y es considerado una opción, pues únicamente 3 de cada 10 mujeres hace uso del Metropolitano, en tanto que el 16% de las participantes recurre a los corredores complementarios y sólo el 9% a la línea del Metro (Figura 12).

Diversas investigaciones (las cuales no presentaron resultados segmentados con perspectiva de género) destacan que el bajo uso de transportes como el Metropolitano o el Metro entre la población

limeña se debe principalmente a cuestiones de accesibilidad y disponibilidad de los mismos. Por un lado, cabe destacar que el Metro de Lima Metropolitana únicamente cuenta con una línea disponible para usuarios y usuarias, lo cual limita el acceso a este transporte por parte de quienes viven en la periferia. Por otro lado, opciones como el Metropolitano cuentan con tarifas que duplican las tarifas de los transportes como las combis y los buses, convirtiéndolo en una opción cuyo uso para los traslados cotidianos resulta poco viable (WhereIsMyTransport, 2022).

Las preferencias de transporte permiten destacar cuales son los transportes que se encuentran más al alcance de las mujeres de cada una de las ciudades consideradas en este estudio. No obstante, como se mencionó anteriormente, será parte de un

Figura 12. Medios de transporte público más utilizados por mujeres de Lima



Fuente: elaboración propia.

próximo apartado el analizar qué tan satisfechas se encuentran las mujeres con los servicios de estos transportes y cuáles son los elementos de accesibilidad, disponibilidad, infraestructura y seguridad, que podrían obstaculizar el pleno uso de las redes de transporte de ambas zonas metropolitanas.

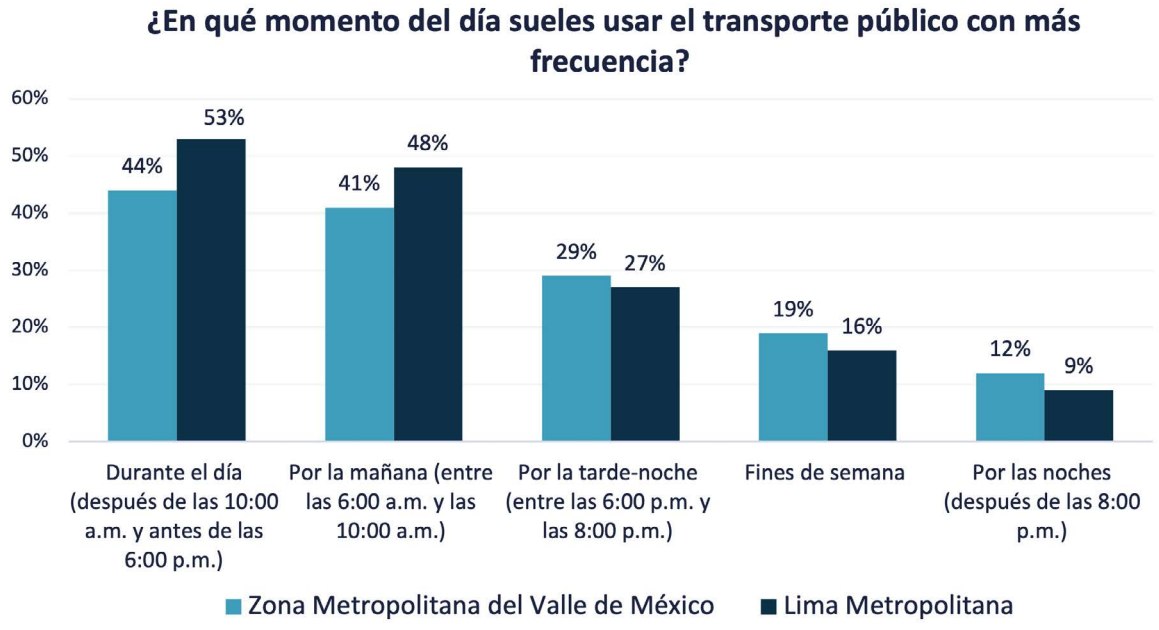
El costo de la movilidad: tiempo y dinero que no siempre retribuye

Antes de pasar al análisis de percepción, resulta importante tocar otro punto clave para comprender los patrones de movilidad, se trata de los horarios en que las mujeres suelen viajar con mayor frecuencia, así como el tiempo que tardan en llegar a sus destinos. En este punto, las respuestas de las participantes de ambas ciudades también dan un panorama interesante sobre lo que se podría mejorar en términos operativos para otorgar una mejor experiencia de viaje a todas las mujeres que dependen del transporte público al momento de ejercer su derecho a la movilidad urbana.

Al respecto, tanto las participantes de Lima Metropolitana como las mujeres del Valle de México mostraron patrones similares y llama la atención que la respuesta más popular en cuanto a los horarios de viaje fuera "Durante el día (después de las 10:00 a.m. y antes de las 6:00 p.m.)"; es decir, fuera de las horas pico. Por un lado, el 44% de las mujeres en Lima seleccionó dicha opción, en tanto que el 53% de las participantes de la capital mexicana también coincidieron con esta elección (Figura 13).

Dicho patrón de la movilidad cotidiana refleja que un número importante de mujeres hacen uso del transporte público en momentos del día donde se reducen las frecuencias de los vehículos, entre otros cambios realizados al servicio ante la aparente reducción de pasajeros. No obstante, aquí radica la importancia de generar datos segmentados por población, pues las estadísticas permiten visibilizar que existen pasajeras en estos horarios que también requieren llegar a sus destinos con seguridad, comodidad y a tiempo.

Figura 13. ¿En qué momento del día sueles viajar en transporte público?



Fuente: elaboración propia.

Aunado a lo anterior, cabe destacar que la cantidad de mujeres que viajan en transporte público disminuye conforme se acaba la luz del día. Únicamente el 9% de las mujeres en Lima y el 12% de las mujeres del Valle de México mencionaron hacer uso de estos servicios después de las 8:00 p.m. Esto podría estar relacionado con la percepción de inseguridad en los espacios públicos de ambas ciudades, lo cual se discutirá en los próximos apartados.

Si se mira esta gráfica y se complementa con los resultados obtenidos en las sección de los modos de transporte que las mujeres usan con mayor frecuencia (Figura 7), se observa que la movilidad en Lima es significativamente limitada por las noches, pues solamente el 16% de las mujeres limeñas considerarían las aplicaciones móviles como opción para solicitar un taxi y desplazarse. Además, sólo el 9% cuenta con automóvil propio y sólo el 13% pediría un taxi de la forma tradicional; es decir, en las calles. Esto reduce las opciones de movilidad a un horario que, como se mencionó anteriormente, tiene lugar principalmente entre las horas pico de las ciudades.

Ahora, resulta interesante analizar quiénes son las mujeres que viajan en momentos distintos del día. Tal como se observa en las figuras 14 y 15, el tipo de ocupaciones que las mujeres desempeñan fuera de casa varían y conforman patrones diferentes. En ese sentido, las estudiantes de Lima (24%) y del Valle de México (20%) son parte de los grupos que viajan con frecuencia fuera de las horas pico. Además, también son parte de los grupos que más viajan después de las 8:00 p.m. (35% en Lima y 20% en el Valle de México), sugiriendo que es entonces cuando regresan de clases a sus hogares.

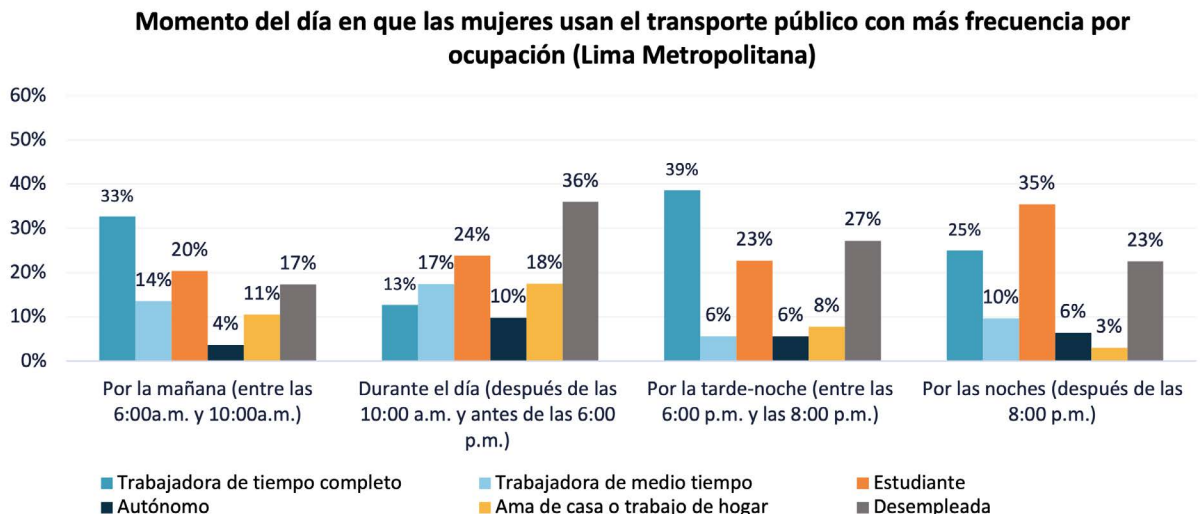
Además, las gráficas en las figuras 14 y 15 muestran que las mujeres trabajadoras de tiempo completo requieren del transporte público en distintos momentos del día, no sólo en horas pico. Esto puede deberse al tipo de ocupaciones que desempeñan, así como a los horarios en los que se les solicita desplazarse a sus centros de trabajo. No obstante, lo importante es resaltar que el uso del transporte público tiene cada vez más matices entre las usuarias. Aunque evidentemente la gran mayoría ha abandonado su rol exclusivo en el ámbito doméstico, esto no quiere decir que hayan dejado de asumir responsabilidades en casa, sino que ahora necesitan balancear dicho rol con sus actividades productivas.

Si se analiza cada caso, también se observa que muchas mujeres en Lima que se dedican al hogar o a actividades no remuneradas suelen viajar fuera de las horas pico (36%), no solamente quienes deben trasladarse para estudiar o trabajar. Este tipo de viajes tienen otros patrones pues, según muestra la bibliografía, este sector se dedica a la movilidad del cuidado, la cual implica traslados más cortos, pero con múltiples destinos. Además de generar un gasto, estos traslados no se traducen en una retribución económica cuantificable, pues sus resultados se miran en el cuidado del hogar, así como de personas dependientes, no en un salario.

En el caso del Valle de México, resultó interesante observar que las mujeres dedicadas al autoempleo o a la modalidad *freelance* de trabajo también representaron el 22% de las usuarias del transporte público que lo utilizan fuera de las horas pico. De acuerdo con Workana (2019), el 40% de las personas autoempleadas en Latinoamérica son mujeres, lo que muestra un crecimiento de este sector en los últimos años, que se traduce en nuevos patrones de movilidad a los cuales vale la pena seguirles la pista.

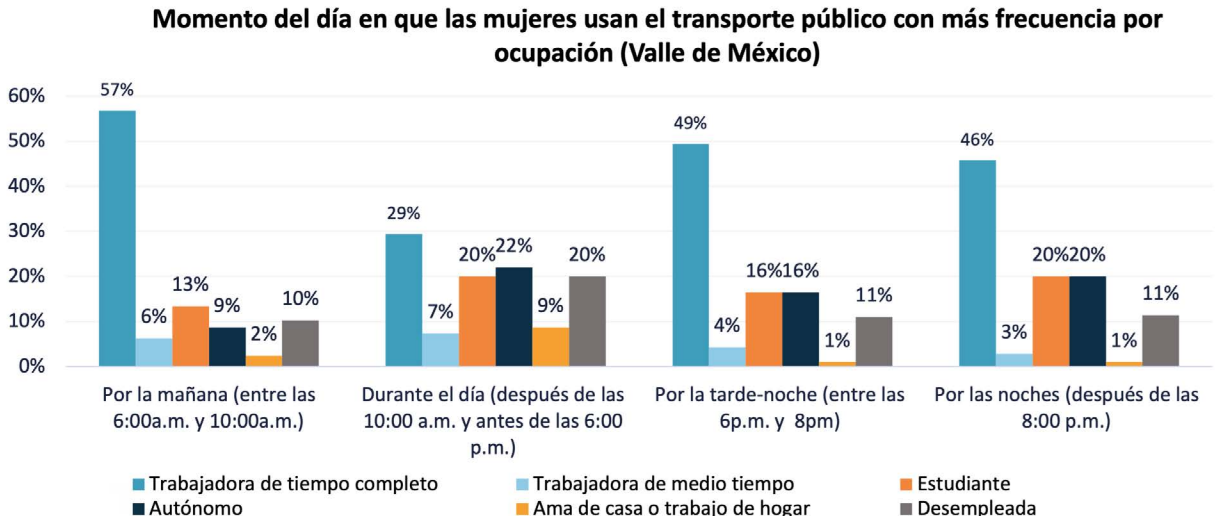
Al buscar comprender los patrones de movilidad cotidiana de las mujeres de Lima Metropolitana y del Valle de México, también se debe considerar el análisis de los costos que la movilidad representa tanto en cuestión económica como de tiempo. Por ello, este estudio le preguntó a las mujeres cuánto tiempo tardan en promedio en llegar a su destino más frecuente (Figura 16 y Figura 17).

Figura 14. Momento del día en que las mujeres usan el transporte público con más frecuencia por ocupación (Lima Metropolitana)



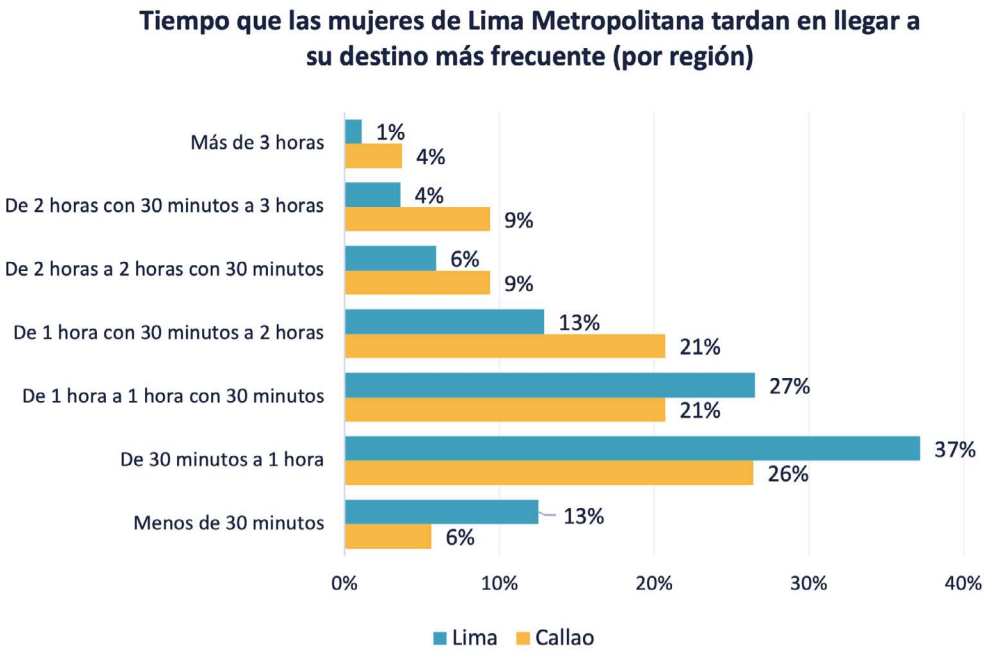
Fuente: elaboración propia.

Figura 15. Momento del día en que las mujeres usan el transporte público con más frecuencia por ocupación (Valle de México)



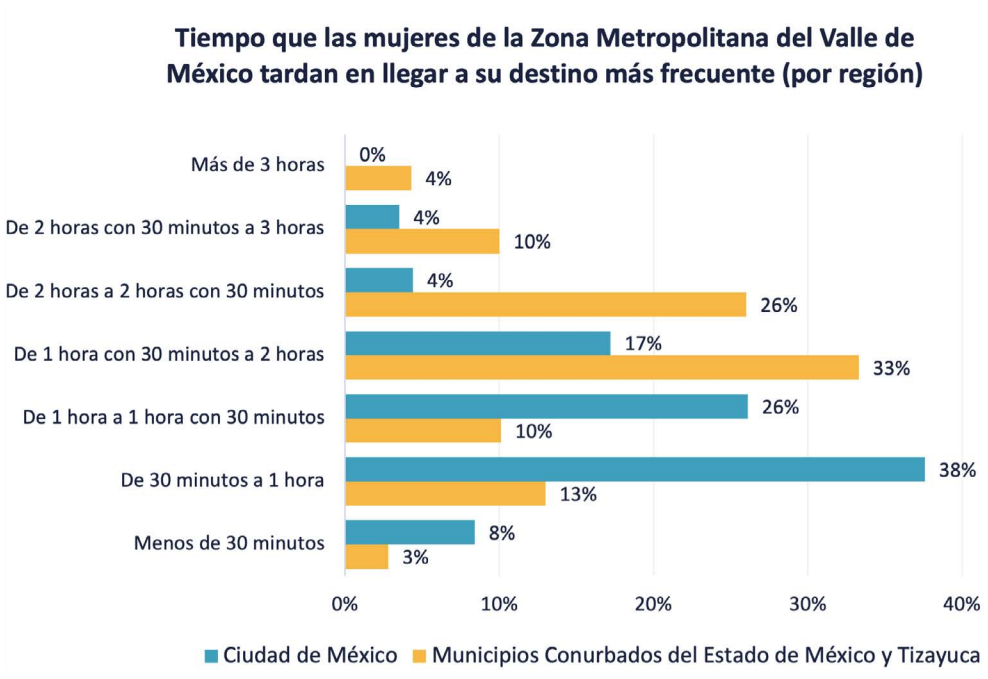
Fuente: elaboración propia.

Figura 16. Tiempo que las mujeres de Lima Metropolitana tardan en llegar a su destino más frecuente (por región)



Fuente: elaboración propia.

Figura 17. Tiempo que las mujeres de la Zona Metropolitana del Valle de México tardan en llegar a su destino más frecuente (por región)



Fuente: elaboración propia.

En el caso de Lima Metropolitana, se observa que el 64% de las mujeres de los distritos que comprenden la zona de Lima tardan entre 30 minutos y 1.5 horas en llegar a su destino más frecuente. En contraste, el 60% de la población de mujeres en Callao destacó que tarda entre una hora y tres horas hacia su destino más frecuente. Estos datos confirman la tendencia que se ha observado en los centros urbanos de economías emergentes, donde se tiende a la centralización de las actividades económicas, y habitar la periferia se traduce en largos tiempos de traslado (y, por lo tanto en un costo mayor) para poder llegar a ellas.

El caso de las mujeres de la Zona Metropolitana del Valle de México es similar al de Lima Metropolitana. De acuerdo con la Figura 17, los tiempos promedio de traslado hacia los destinos frecuentes realizados por quienes viven en alguna de las alcaldías de la Ciudad de México son significativamente menores en comparación con el caso de quienes viven en los municipios de los alrededores. Mientras que el 72% de las mujeres que viven en la capital tardan entre 30 minutos y una hora con 30 minutos, el 73% de quienes viven en los municipios de la periferia tardan desde una hora con 30 minutos hasta 3 horas en llegar a sus destinos frecuentes.

Estas cifras son reflejo de la desigualdad existente tanto en la oferta de servicios de transporte público como en la distribución de las actividades productivas, ya que existe la necesidad de realizar desplazamientos de hasta tres horas (en algunos casos), de forma recurrente. Como resultado, las mujeres de la periferia que pasan un largo tiempo en el tránsito o a bordo de algún modo de transporte público, dejan de lado otras actividades o prioridades que podrían mejorar su calidad de vida.

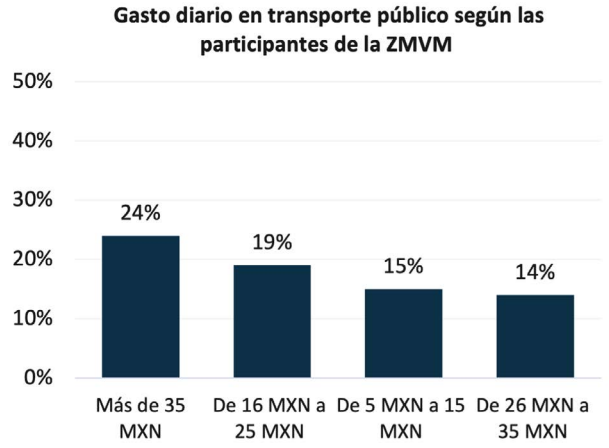
Finalmente, resulta interesante analizar el gasto que el transporte público representa para las mujeres de Lima Metropolitana y el Valle de México. En ambos casos, se mantuvo como valor la moneda local; por un lado, el peso mexicano y; por otro, los soles peruanos. Para poder analizar los datos, vale la pena mencionar las conversiones correspondientes, actualizadas a noviembre de 2022:

1 sol = 4.95 pesos mexicanos
1 peso mexicano = 0.20 soles peruanos

Con ello en mente, es posible analizar la Figura 18, la cual destaca que el 24% de las participantes del estudio en el Valle de México gasta más de 35 pesos mexicanos al día en sus traslados, lo que incluye el presupuesto para los trayectos de ida y vuelta. Esta cifra equivale al 20% del salario mínimo diario en 2022, el cual se encuentra en 175.2 pesos mexicanos. Estas cifras destacan que un porcentaje importante de las mujeres en el Valle de México gasta una cantidad significativa en sus pasajes, sin importar si generan ingresos o se dedican al estudio o a la economía del cuidado. De esta forma, se percibe al transporte público como una inversión que les acerca a sus destinos.

En segundo lugar, se encuentran quienes gastan entre 16 y 25 pesos mexicanos diarios (19%) en transporte público, lo cual equivale aproximadamente al 14% del salario mínimo previamente mencionado. Esto concuerda con la percepción que las mujeres tienen del servicio de transporte público en relación con el costo, lo cual se abordará con detenimiento en el siguiente apartado. No obstante, en este punto se puede adelantar que las mujeres de la metrópoli mexicana afirmaron estar mayormente satisfechas con las tarifas del transporte.

Figura 18. Gasto diario en transporte público según las participantes de la ZMVM

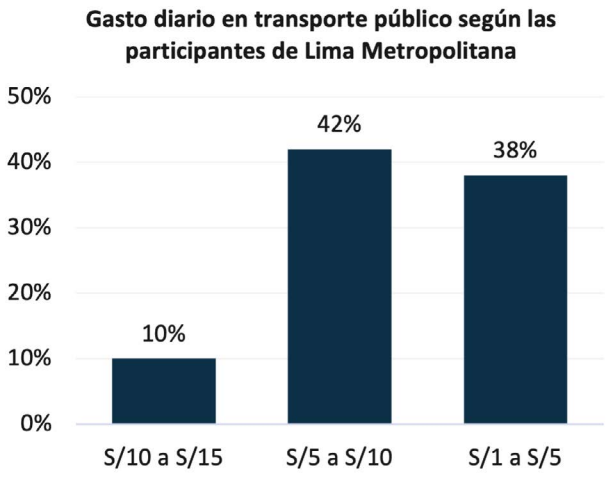


Fuente: elaboración propia.

El caso de Lima Metropolitana también resulta interesante, pues una parte significativa de las participantes (42%) afirmó gastar entre 5 y 10 soles diarios en transporte público; es decir, un punto medio entre la tarifa mínima y el gasto máximo sugerido dentro de la encuesta. En cuanto a la relación del gasto en transporte con el salario mínimo, este dato permite demostrar lo costoso que puede resultar el uso de estas opciones de movilidad para la población limeña. Si se considera que el sueldo mínimo se encuentra en 34 soles al día, se puede concluir que las tarifas diarias a pagar por los traslados dentro de la metrópoli pueden abarcar hasta una tercera parte del ingreso diario.

Nuevamente, el apartado siguiente dará más contexto sobre el impacto que el costo del transporte público tiene en la percepción de los servicios de transporte. No obstante, es posible destacar que, de acuerdo con el presente estudio, un porcentaje significativo de las participantes de ambas regiones estudiadas afirmó estar insatisfecha o sumamente insatisfecha con las tarifas del transporte público.

Figura 19. Gasto diario en transporte público según las participantes de Lima Metropolitana



Fuente: elaboración propia.

En resumen, se observa que el costo del transporte público también debe considerarse al intentar comprender todos los factores que las mujeres de Lima Metropolitana y del Valle de México deben tomar en cuenta antes de salir de casa a sus destinos diarios. Por un lado, quienes son estudiantes, amas de casa o se dedican a la economía del cuidado, realizan gastos para trasladarse, sin que éstos se traduzcan en una retribución económica; en tanto que, para quienes viajan para desempeñar alguna actividad productiva, también deben considerar un porcentaje de su salario para acercarse a las oportunidades laborales disponibles en sus respectivas ciudades.

Conclusiones sobre los patrones de movilidad en ambas metrópolis

Las opciones de movilidad existentes actualmente en ambos centros urbanos de latinoamérica reproducen la desigualdad presente en otras dimensiones de la vida pública. Las mujeres que viven en las periferias deben comenzar su día más temprano y terminarlo más tarde si desean acceder a mejores salarios y oportunidades, pero eso no es todo, en el trayecto se enfrentan a mayor inseguridad, costos de transporte que representan un porcentaje importante del salario mínimo, la necesidad de realizar más transbordos entre transportes y, en consecuencia, su movilidad tiene un costo elevado en términos de tiempo, tarifas y desgaste físico (y posiblemente mental). En suma, estas luchas diarias impactan en diversos aspectos del desarrollo personal de las mujeres, los cuales se sugiere sean objeto de futuras investigaciones.

Aunado a lo anterior, en esta sección fue posible comprender los patrones de movilidad cotidiana de las mujeres que requieren desplazarse tanto en Lima Metropolitana como en la Zona Metropolitana del Valle de México. Por un lado, se observó que existe una alta dependencia al transporte público, pues más del 80% de las participantes en este estudio en ambos centros urbanos lo utilizan con frecuencia.

En ese sentido, se observa una demanda creciente de transporte público por parte de las mujeres de

ambas ciudades. Ahora, ellas salen de casa con mayor frecuencia para desplazarse y hacer uso de los espacios públicos, así como de las redes de movilidad y transporte. Uno de los motivos por los que se ha hecho visible esta tendencia es que las mujeres tienen un rol cada vez más activo fuera del hogar y, lo más importante, se desplazan con una infinidad de metas y destinos en mente.

En este primer apartado, también fue posible comprender mejor hacia dónde se dirigen las mujeres que se trasladan en las grandes metrópolis consideradas en este estudio. Al respecto, se validó que ellas ya no sólo salen de su hogar con fines únicamente relacionados a la economía del cuidado. En realidad, ellas salen para estudiar, trabajar, visitar familiares y amistades; e, incluso, con fines de entretenimiento.

No obstante, esto no quiere decir que los roles de género se hayan reiniciado en su totalidad, sino que, en esta transformación, ellas también se esfuerzan por balancear sus actividades dentro de la economía del cuidado y la familia con las responsabilidades adicionales dentro de los ámbitos académico y laboral. Dicha tendencia fue evidente principalmente en Lima Metropolitana, donde el principal destino seleccionado por las mujeres fue el trabajo, sin embargo, comprar la despensa y visitar a familiares también fueron consideradas como algunas de las motivaciones importantes para trasladarse en su ciudad.

Finalmente, también en este apartado fue posible identificar tendencias interesantes en cuanto a los horarios habituales para viajar por la ciudad, así como los costos que estos traslados representan en materia de tiempo y tarifas, particularmente, en lo que a transporte público se refiere.

Las estadísticas mostraron un patrón relevante tanto para Lima Metropolitana como para el Valle de México, el hecho de que las participantes en este estudio viajan principalmente fuera de las horas pico y mientras haya luz de día; demostrando que, quizás, hombres y mujeres tienen diferentes necesidades de movilidad en cuanto a horarios de traslado. Es aquí donde un estudio comparativo de las necesidades de movilidad de hombres y mujeres podría ser relevante y contribuir a las conversaciones con perspectiva de género.

Y no sólo se observaron tendencias en materia de horarios, sino también en cuanto al tiempo que tardan las mujeres en llegar a sus destinos. Los datos permitieron visibilizar otras dimensiones de la desigualdad, donde quienes habitan en las periferias suelen invertir más tiempo y dinero para acercarse a las zonas de crecimiento económico de estas grandes metrópolis, lo cual contribuye a perpetuar la marginalización de quienes viven en la periferia. En contraste, quienes habitan más cerca de dichos espacios cuentan con mayores opciones para trasladarse, las cuales incluso pueden ser de menor costo y los trayectos suelen ser más cortos.

En síntesis, se puede observar que las mujeres se encuentran transformando su rol dentro de las ciudades. Ellas adquieren un rol cada vez más participativo y, para cumplir con esas nuevas responsabilidades, necesitan de las herramientas, recursos y alternativas de movilidad para moverse libremente por los espacios públicos, de tal manera que puedan llegar hasta donde lo necesitan, y, ¿por qué no? Más lejos de lo que actualmente pueden e imaginan.

En Lima, el 42% de las participantes en este estudio se encuentran "Insatisfechas" o "Muy insatisfechas" con la eficiencia del transporte público. Dicha cifra es similar (44%) para las mujeres que viven en el Valle de México. Esto se debe principalmente a la incertidumbre en los horarios de operación, los largos tiempos de espera, la inseguridad y la falta de alternativas para llegar a tiempo a sus destinos.

2. ¿Cómo viven y perciben el transporte público las mujeres de Lima Metropolitana y del Valle de México?

Como se mencionó en el apartado anterior, más del 90% de las mujeres en Lima Metropolitana y del 75% de las mujeres en el Valle de México hacen uso del transporte público de forma recurrente. Y no sólo eso, sino que más de la mitad de ellas pasan al menos dos horas (considerando trayectos de ida y vuelta) al día en alguna de las opciones de transporte público de su ciudad.

El diseño de los elementos de movilidad y, específicamente, del transporte público, así como de muchas otras áreas de la vida pública y privada (ej. aparatos tecnológicos), responden a una problemática sistémica que consiste en la aceptación de la perspectiva masculina como universal. Carolina Criado Perez, autora de *Invisible Women: Exposing Data Bias in a World Designed for Men* (2019), escribe que el mito de la universalidad masculina ya está interiorizado en las sociedades.

Su ejemplo acerca del sistema de limpieza de nieve en una ciudad de Suecia resulta particularmente pertinente al presente estudio. En dicho ejemplo, se discute que, por muchos años, como consecuencia de la priorización general hacia la "movilidad del trabajo", el gobierno de esta ciudad priorizó el despeje de vías de tránsito frente a la limpieza de vías peatonales durante la época de nevadas. Sin embargo, eventualmente los datos revelaron que cientos de mujeres cuyos traslados suelen ser a pie sufrían accidentes graves todos los días como resultado de la falta de despeje de la nieve, lo cual no sólo implicaba impactos en la salud sino altos costos hospitalarios que eran cubiertos por el gobierno.

Este caso no solamente hace evidente el sesgo masculino en el diseño y planeación de sistemas públicos, también demuestra que dicho sesgo no es necesariamente premeditado. Con frecuencia,

quienes diseñan estos sistemas simplemente no hacen una pausa para considerar las necesidades de las mujeres (Criado-Perez, 2019). Por ello, este estudio invita a cuestionar la mirada a partir de la cual se estructuran los espacios públicos, pues sólo a través de la reflexión es posible visibilizar necesidades que durante décadas fueron ignoradas.

Durante esas horas de su día, ellas hacen frente a un espacio público que fue diseñado desde una perspectiva no neutral, cuyo principal referente durante décadas fueron los patrones de movilidad de quienes tenían el rol de salir a trabajar o estudiar para incorporarse al mundo laboral; es decir, el género masculino. Sin embargo, los cambios en las interacciones entre hombres y mujeres, así como en los roles asignados a cada género, han llevado a que cada vez más mujeres requieran acceder a estos espacios, a tal grado que actualmente conforman la mitad del total de personas que hacen uso del transporte público en Latinoamérica.

Aunque los roles han cambiado y, con ellos, las necesidades de quienes utilizan los espacios públicos, la realidad es que las opciones de movilidad no se han transformado al mismo paso. Por ello, es necesario el desarrollo de investigaciones con perspectiva de género que recaben, en primera instancia el sentir y la percepción (segmentada) de quienes utilizan el transporte público, así como las barreras que enfrentan al momento de ejercer su derecho a la movilidad. Sólo así podrá sentarse un precedente para conocer qué se puede mejorar y empezar a reflexionar sobre cómo lograr cambios que beneficien a todas las personas por igual.

Con ello en mente, el presente estudio dedicó un apartado de la encuesta a conocer la forma en que las mujeres miran el transporte público de su ciudad; es decir, qué tan satisfechas están con la calidad del servicio que ofrecen las distintas opciones de movilidad. Para ello, se consideraron los siguientes indicadores empleados en diversos estudios enfocados a la evaluación del transporte público (Sánchez-Flores y Romero-Torres, 2010; Vega et al., 2017; y Carbajal y Molla, 2021):

- **Eficiencia:** el transporte sale de su base o de las estaciones de forma recurrente y lleva una velocidad constante que permite a las usuarias llegar a tiempo a sus destinos.
- **Costo:** la tarifa es justa de acuerdo con el servicio y es accesible dentro del presupuesto de las mujeres de cada ciudad.
- **Infraestructura:** tanto el estado físico del vehículo como el de los paraderos y las estaciones son adecuados para transitar y desplazarse a cada destino.
- **Seguridad:** las mujeres se sienten seguras al transitar por los paraderos y estaciones así como al interior de las unidades de transporte público.

Para medir la satisfacción en cada uno de los rubros previamente descritos, se aplicó una escala tipo Likert, donde se consideraron los siguientes valores: insatisfecha, muy insatisfecha, neutral, satisfecha, muy satisfecha. Debido a que las opciones de transporte son diferentes en Lima Metropolitana y en el Valle de México, primero se presentan los resultados por ciudad y después se realizan algunas reflexiones sobre las coincidencias entre ambos casos.

Percepción del transporte público en Lima Metropolitana

Las gráficas en la Figura 20 muestran la percepción que las mujeres de Lima Metropolitana tienen del transporte público de su ciudad. Aunque en los distintos rubros se observa un importante número de respuestas con una postura neutral, también existen algunos puntos donde existe un alto sentimiento de insatisfacción ante las distintas opciones de movilidad.

Por un lado, se observa que el 42% de las participantes en este estudio se encuentran "Insatisfechas" o "Muy insatisfechas" con la eficiencia del transporte público. De acuerdo con quienes profundizaron en sus respuestas, esto se debe principalmente a la incertidumbre en los horarios de operación, así como a los largos tiempos de espera en los paraderos, la inseguridad y la falta de alternativas suficientes para llegar a tiempo a sus destinos, y en diferentes momentos del día.

"No hay buses ni muy temprano ni en ciertos horarios de la tarde, lo que dificulta mi regreso a casa".
(Usuaria del transporte público en Lima)

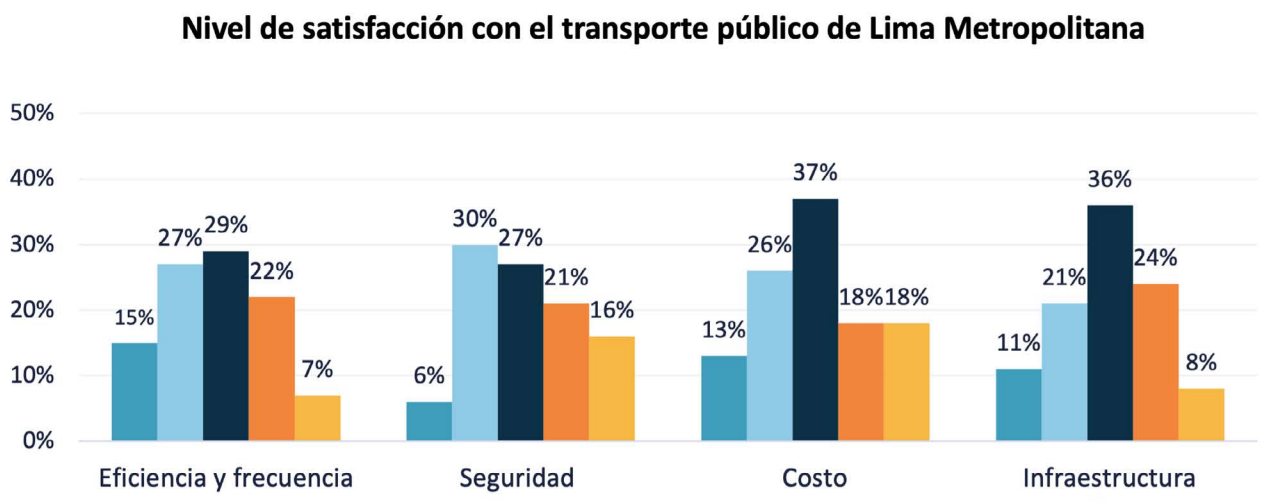
Por otro lado, cabe mencionar que la eficiencia no es el único rubro que genera preocupación entre las usuarias del transporte público. De acuerdo con las encuestadas, garantizar la seguridad también es un gran reto para la movilidad. Según sus respuestas, el 36% se encuentran "Insatisfecha" o "Muy insatisfecha"; es decir, perciben a la movilidad como un entorno donde no se sienten seguras, pues según compartieron algunas usuarias, los robos en las unidades y en los paraderos son una práctica constante a la que los pasajeros se enfrentan en el día a día.

En este caso, la percepción de inseguridad no sólo está relacionada con el temor a ser víctima de un crimen. Según los comentarios de quienes profundizaron en sus respuestas, también se percibe inseguridad al momento de abordar las unidades de transporte, pues existe el temor a estar presente en un accidente de tránsito por el exceso de velocidad al que manejan algunos vehículos o a episodios en los que se infringen las normas de tránsito.

Como se mencionó anteriormente, la inseguridad se encuentra entre las principales preocupaciones de las usuarias del transporte público. Por ello, se optó por analizar la percepción de la seguridad en las distintas alternativas de movilidad. Como se puede observar en la Figura 21, el 48% de las participantes se encuentran "Insatisfechas" o "Muy insatisfechas" con la seguridad en el Metropolitano. Lo mismo se observa en el caso del bus, donde el mismo porcentaje de usuarias (48%) presentaron un alto grado de insatisfacción con la seguridad.

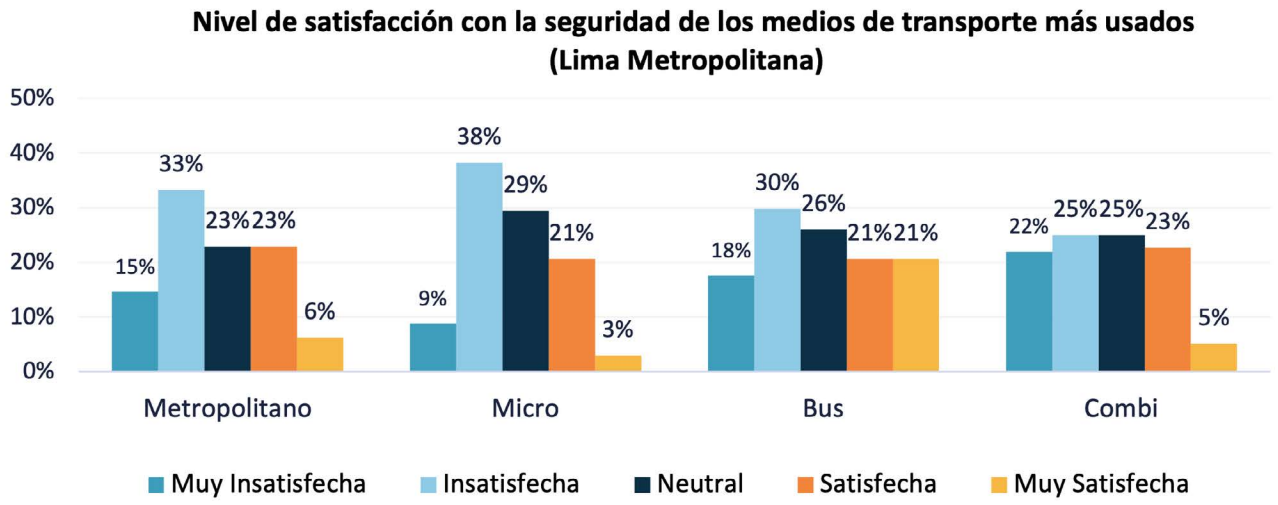
Llama la atención que la combi no sólo es el transporte más utilizado por las mujeres de Lima Metropolitana, sino también el que presenta el

Figura 20. Nivel de satisfacción con el transporte público de Lima Metropolitana



Fuente: elaboración propia.

Figura 21. Nivel de satisfacción con la seguridad de los medios de transporte más usados



Fuente: elaboración propia.

mayor porcentaje de personas "Insatisfechas" o "Muy insatisfechas" con la seguridad que ofrece. Tal como lo muestra la Figura 21, el 45% de las participantes se siente "insegura" o "muy insegura" al tomar este transporte, en contraste sólo el 5% aseguró sentirse "Muy satisfecha" respecto a la seguridad al viajar en combi.

En cuanto a otros transportes populares como el microbús, se observa que éste también presenta un alto grado de insatisfacción entre quienes lo utilizan. En total, el 38% de sus usuarias están "Insatisfechas", y el 9% "Muy insatisfechas", en tanto que sólo el 21% destacó estar "Satisfecha" con la seguridad en los microbuses. La opción "Muy satisfecha" apenas alcanzó el 3% de las respuestas.

Las cifras previamente descritas visibilizan la preocupación que existe entre las usuarias del transporte público con respecto de la seguridad en todos los medios de transporte, tanto en los espacios administrados por la ATU y el sector público, como en las rutas de transporte operadas por particulares. En síntesis, se observa que cerca de la mitad de las usuarias de todos los modos de transporte incluidos en la gráfica los perciben como inseguros o muy inseguros.

En cuanto al nivel de satisfacción con las tarifas del transporte público (Figura 20), se observó que el 37% de las participantes optó por una postura "Neutral"; es decir, no se encuentran totalmente satisfechas pero tampoco ven al costo del transporte como una preocupación mayor al momento de viajar por su ciudad. No obstante, no se debe omitir el hecho de que el 26% de las participantes señalaron sentirse insatisfechas con las tarifas del transporte.

Al respecto, es preciso recordar lo aprendido en apartados anteriores, donde se observó que el gasto diario en transporte público puede representar hasta una tercera parte del salario mínimo en Lima Metropolitana. Además, la percepción del costo también puede depender del transporte utilizado para llegar a los destinos frecuentes. De acuerdo con información de WhereIsMyTransport (2022), el transporte administrado por la ATU (sector público) ha llegado a costar casi el doble que la oferta de movilidad administrada por particulares (combis y buses, por ejemplo).

A lo anterior debe añadirse que las tarifas del transporte público se han incrementado en los últimos años, particularmente, tras la pandemia de coronavirus (COVID-19). Al respecto, el Banco Central de Reserva (BCR) de Perú informó a mediados de 2022 que el precio de los servicios de

transporte había incrementado hasta 5.5% en los 12 meses previos a la fecha de sus estimaciones (julio de 2022). Incluso, se estimó que estos precios seguirán al alza.

Como resultado, las usuarias del transporte público se encuentran frente a un panorama donde deben prepararse y presupuestar con anticipación de forma constante, para poder hacer frente al alza frecuente de las tarifas. Al mismo tiempo, requieren tomar decisiones en torno a las alternativas de movilidad que utilizarán diariamente, ya que las diferencias entre tarifas pueden ser significativas para el ingreso o los recursos de quienes utilizan estos transportes. En ese sentido, éste podría ser otro motivo por el que es más común el uso de transportes administrados por particulares, como los buses o las combis, ya que éstos pueden llegar a costar hasta la mitad de las tarifas de otros transportes como los Corredores o el Metropolitano.

Por último, se le preguntó a las participantes sobre su percepción en torno a la infraestructura del transporte (Figura 20). El 36% de las encuestadas asumió una postura neutral en torno al tema, mientras que el 24% afirmó estar satisfecha con las condiciones físicas de los vehículos y los paraderos. A pesar de ello, también se registró un 32% de mujeres "Insatisfechas" o "Muy insatisfechas" con los transportes que utilizan de forma recurrente. Al respecto, quienes profundizaron en su respuesta destacaron que la limpieza y la ventilación en las unidades de transporte podría mejorar.

Las respuestas de las encuestadas residentes de Lima Metropolitana permitieron identificar un panorama donde la experiencia en el transporte público es mayormente neutral o insatisfactoria, al menos en los cuatro rubros considerados dentro de este estudio. Ellas salen de casa para llegar hasta donde lo necesitan a sabiendas de que se enfrentarán a diversos obstáculos en el trayecto, ya sea a la inseguridad, al incumplimiento de las normas de tránsito, vehículos en mal estado, paradas inciertas en el trayecto y largos tiempos de espera, por mencionar algunos ejemplos.

Al mismo tiempo, requieren tomar decisiones cautelosas sobre las opciones de movilidad que usarán cada día, puesto que el desequilibrio entre las tarifas de las diferentes opciones hace a algunos medios más accesibles que otros, aunque esto no necesariamente se traduzca en una mejor experiencia.

Percepción del transporte público en la Zona Metropolitana del Valle de México

En cuanto a la percepción del transporte público en la Zona Metropolitana del Valle de México, se observan matices muy interesantes, ya que existe un grado importante de satisfacción en cada uno de los rubros previamente señalados. Por un lado, las encuestadas destacaron estar mayormente satisfechas con las tarifas del transporte público, mientras que en materia de eficiencia, seguridad e infraestructura hubo algunas divisiones que vale la pena mencionar.

De acuerdo con la gráfica de la Figura 22, se observa que más de la mitad de las encuestadas (56%) se encuentran "Satisfechas" o "Muy satisfechas" con las tarifas del transporte público; en contraste, sólo el 15% se encuentran "Insatisfechas" o "Muy insatisfechas". El resto de las participantes asumió una postura neutral con respecto del costo del transporte público que utilizan con frecuencia.

México tiene algunos de los transportes públicos con las tarifas más bajas de Latinoamérica (Aristizábal, 2019), tal es el caso del Metro, el cual tiene un costo de cinco pesos por viaje (un cuarto de dólar). Estos datos permiten comprender por qué las participantes en este estudio consideran que los precios del transporte cumplen sus expectativas. Incluso, en algunas de sus respuestas, las usuarias de la capital mexicana destacaron que el transporte público les permite viajar largas distancias a bajo costo y sin necesidad de contar con automóvil propio.

En cuanto a la eficiencia del transporte público, las respuestas de las participantes muestran un

nivel de satisfacción más dividido, ya que, por un lado, el 29% de ellas se encuentran satisfechas o muy satisfechas con el servicio de los transportes que usan con frecuencia. Además, el 26% asumió una postura neutral. Por otro lado, la cantidad de mujeres insatisfechas o muy insatisfechas es ligeramente mayor, ya que el 44% de las respuestas se ubicó de este lado de la escala.

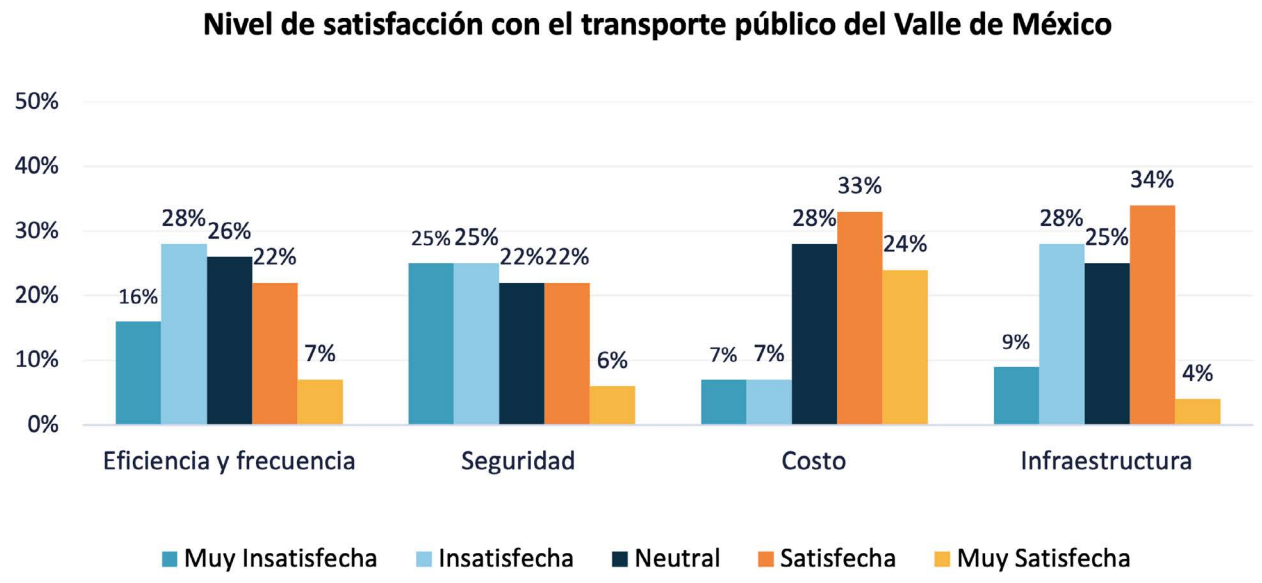
Al respecto, las usuarias que profundizaron en sus respuestas destacaron que el transporte público es insuficiente para dar cobertura a la alta demanda del servicio, además de que los desplazamientos suelen ser muy lentos y los tiempos de espera para iniciar los viajes pueden ser bastante largos, considerando que las frecuencias de salida entre unidades (principalmente de combis y camiones) resultan impredecibles. Esto dificulta que las usuarias puedan planear sus traslados, así como el tiempo que les tomará llegar a sus destinos.

En tercer lugar, las usuarias compartieron su percepción con respecto de la infraestructura del transporte público, tanto en relación con las unidades de transporte como con las paradas y las estaciones donde suelen acceder a alguna de las opciones de movilidad que su ciudad ofrece. Este rubro también mostró una opinión dividida, pero ligeramente más positiva que lo observado en relación con la eficiencia.

Por un lado, el 38% de las encuestadas destacó estar satisfecha o muy satisfecha con las condiciones físicas de los espacios donde ejercen su derecho a la movilidad, mientras que el 37% está en desacuerdo puesto que se encuentran insatisfechas o muy insatisfechas. El resto de las participantes asumió una postura neutral (25%).

Al respecto, las usuarias que compartieron más detalles sobre sus experiencias en el transporte público, destacaron que no están satisfechas con la infraestructura debido a las malas condiciones en que se encuentran los vehículos, además de que algunos transportes no cuentan con paradas establecidas ni con espacios donde ellas puedan esperar la llegada de las unidades. Además, comentaron que los asientos pueden ser incómodos e, incluso, mencionaron que estas deficiencias han impactado su salud física y mental.

Figura 22. Nivel de satisfacción con el transporte público del Valle de México



Fuente: elaboración propia.

Finalmente, similar al caso de Lima Metropolitana, la percepción en torno a la seguridad en el transporte público requiere especial atención. De acuerdo con la Figura 22, se observa que la mitad de las encuestadas se encuentra insatisfecha o muy insatisfecha con las medidas de seguridad existentes en los espacios donde acceden a los servicios de movilidad. En contraste, únicamente 3 de cada 10 afirmó encontrarse satisfecha o muy satisfecha.

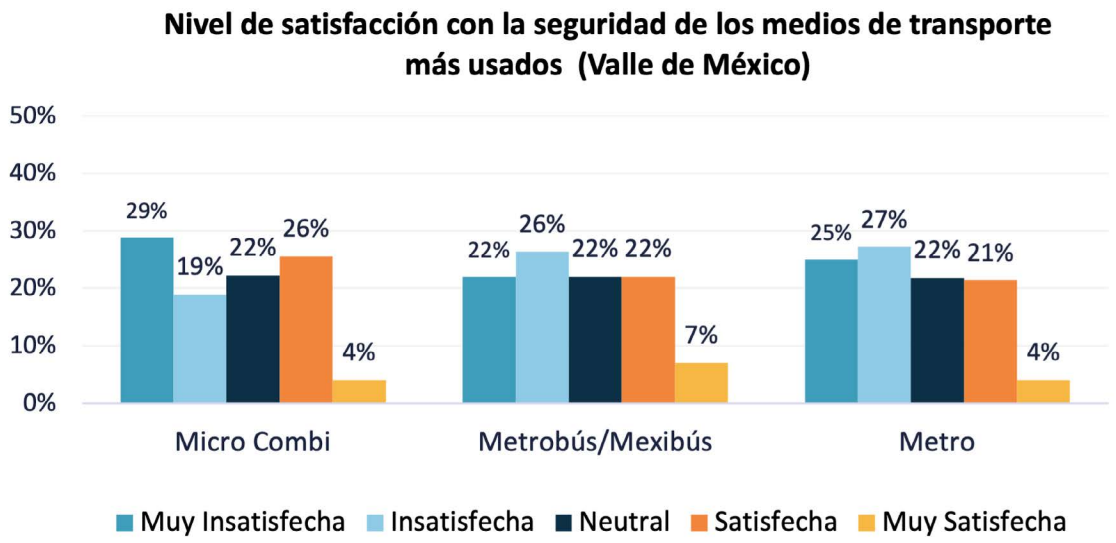
Esto quiere decir que las mujeres no se sienten seguras al momento de acceder a los espacios públicos que las conectan con sus metas diarias y sus destinos frecuentes. Al respecto, quienes detallaron los motivos de su respuesta mencionaron que han vivido episodios de acoso que les han hecho sentir incómodas durante sus traslados. Además, existe el temor a ser víctima de un delito como el robo al interior de los vehículos o en los paraderos. Finalmente, también temen por su integridad física, ya que las malas condiciones de la infraestructura así como la operación de unidades con más pasajeros de los permitidos pueden provocar accidentes.

Al analizar la percepción de inseguridad entre los medios de transporte más utilizados por las mujeres del Valle de México (Figura 23), se observa que los transportes operados por particulares como las combis y los microbuses tienen el mayor porcentaje de usuarias "muy insatisfechas", aunque también hay un 22% que afirmó estar satisfecha con las medidas de seguridad.

Llama la atención el bajo porcentaje de mujeres completamente satisfechas con la seguridad que ofrecen los transportes más populares incluidos en la Figura 23, ya que en ningún caso la opción "Muy satisfecha" alcanzó el 10% de la calificación dentro de la escala empleada en este estudio. Además, en ningún caso la calificación "Satisfecha" alcanzó el 30%; es decir, apenas 2 de cada 10 mujeres se sienten medianamente satisfechas con la seguridad en el transporte que utilizan.

Finalmente, sobre este tema se puede añadir que no existe una diferencia significativa entre la inseguridad percibida en los transportes públicos del Sistema de Movilidad Integrada, y aquellos que aún son administrados por particulares. De acuerdo con la Figura 23, tanto los sistemas Metro, Metrobús y Mexibús, como los microbuses y las combis muestran niveles de satisfacción muy similares, con diferencias porcentuales mínimas entre sí.

Figura 23. Nivel de satisfacción con los transporte más utilizados por las mujeres del Valle de México



Fuente: elaboración propia.

A partir de las respuestas obtenidas, se puede observar que las participantes del Valle de México han tenido experiencias ligeramente más satisfactorias que en el caso de Lima Metropolitana. No obstante, esto no exime a esta gran metrópoli de grandes retos para garantizar la movilidad de las mujeres hacia sus destinos frecuentes, e, incluso, abrir el panorama para que puedan llegar más lejos en sus metas y objetivos.

De acuerdo con la Figura 22, el reto más grande es la seguridad, pues la mitad de las participantes (50%) considera que las redes de movilidad y transporte no son un espacio donde puedan transitar sin temor a ser víctimas de algún delito. Esta preocupación tiene un impacto importante en la cotidianidad de las mujeres del Valle de México, pues, como se verá más adelante, muchas de ellas deben cambiar sus hábitos o tomar decisiones sobre sus rutas frecuentes con el principal objetivo de cuidar su integridad y llegar con bien a donde lo necesitan.

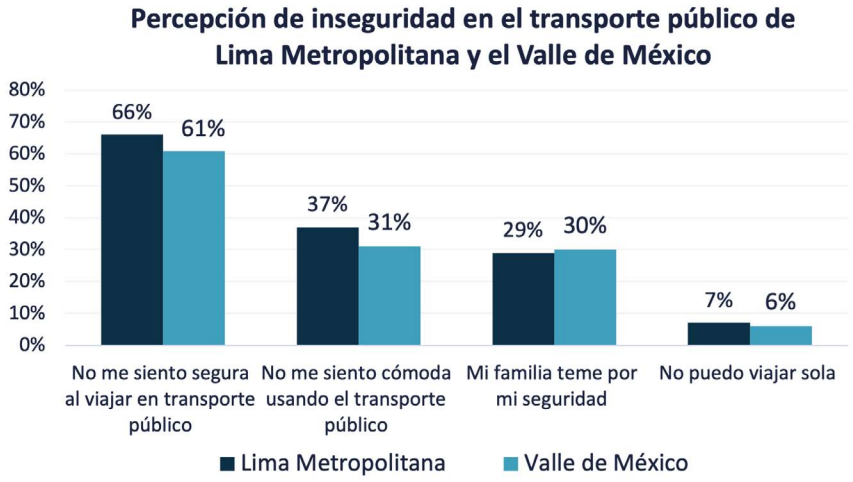
Debido a la importancia que tuvo el ámbito de la seguridad tanto en el Valle de México como en Lima Metropolitana, a continuación se analizan algunos puntos en común y de contraste entre ambas metrópolis, con especial énfasis en el tema de la seguridad. Asimismo, se concluye con algunos hallazgos clave sobre la percepción del servicio.

La seguridad en las periferias y en las zonas céntricas de ambos centros urbanos

Según se observó en los gráficos anteriores, la seguridad se ha convertido en el factor que más tiene insatisfechas a las mujeres de Lima Metropolitana y del Valle de México que utilizan el transporte público. Esto también lo señalaron al momento de destacar los principales obstáculos que enfrentan al momento de salir de casa para trasladarse a sus destinos recurrentes. Por ello, a continuación se presentan más detalles sobre los resultados de este estudio.

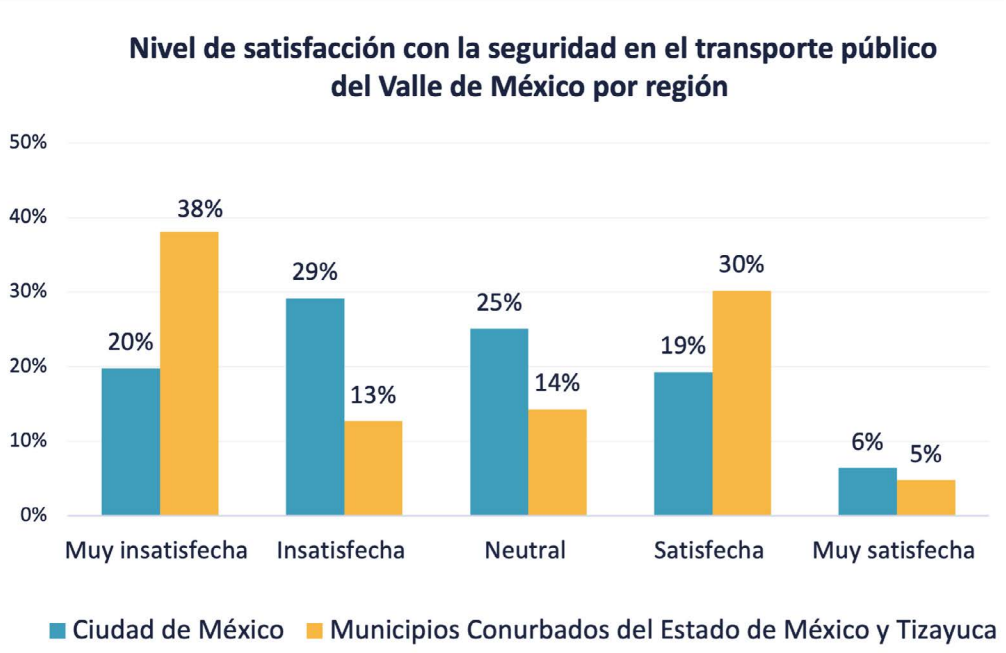
Tal como lo muestra la Figura 24, el 66% de las mujeres de Lima Metropolitana y el 61% de las encuestadas en el Valle de México afirmaron no sentirse seguras al momento de desplazarse en su ciudad. Esto quiere decir que al menos 6 de cada 10 de ellas se trasladan con temor a ser víctimas de algún delito. Además, su familia también teme por su seguridad. De acuerdo con los resultados de este estudio, al menos 3 de cada 10 de las participantes añadieron a su respuesta que quienes las esperan en casa; o bien, están al pendiente de ellas, han expresado temor porque algo pueda ocurrir durante sus viajes.

Figura 24. Percepción de inseguridad en el transporte público de Lima Metropolitana y el Valle de México



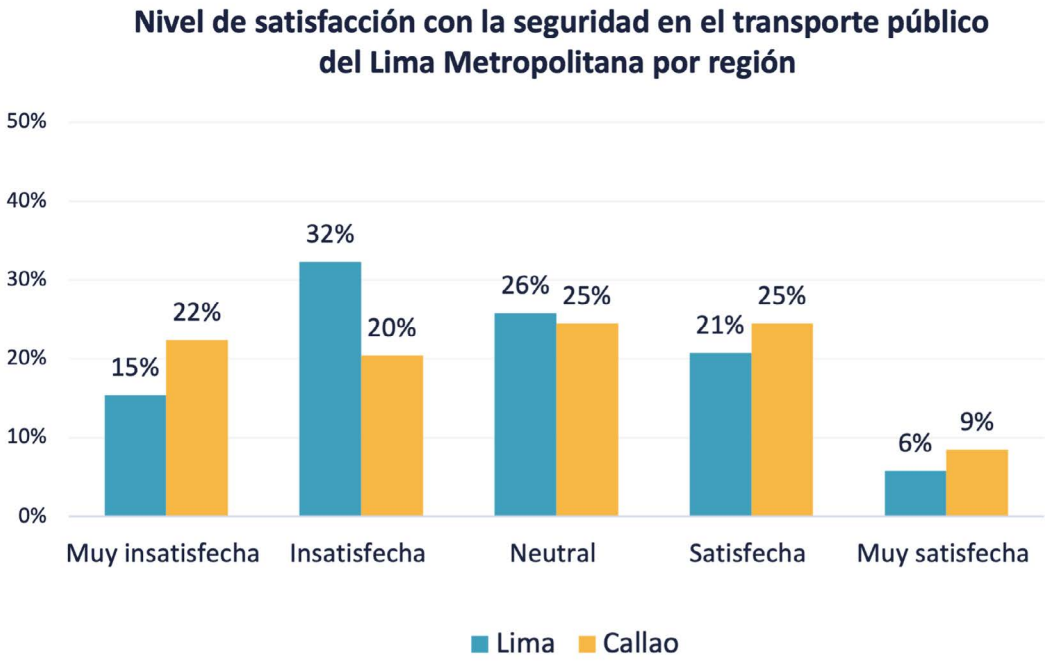
Fuente: elaboración propia.

Figura 25. Nivel de satisfacción con la seguridad en el transporte público del Valle de México por región



Fuente: elaboración propia.

Figura 26. Nivel de satisfacción con la seguridad en el transporte público de Lima Metropolitana por región



Fuente: elaboración propia.

Otro punto que vale la pena destacar en cuanto a la seguridad en el transporte público tanto de Lima Metropolitana como del Valle de México es el cambio en la percepción de quienes se desplazan desde la periferia y quienes se mueven principalmente dentro de cada ciudad.

Como se mencionó anteriormente, los centros urbanos de Latinoamérica han crecido a un paso acelerado y, dentro de su planeación, han propiciado el diseño de espacios no neutrales donde se reproduce la desigualdad existente en distintas dimensiones de la realidad social. Esto se refleja en la distribución de la población en el territorio de las grandes urbes, donde la población que habita en las periferias tiende a percibir y experimentar un deterioro de los servicios públicos, como se puede observar con el caso de la seguridad en el transporte público.

Estas manifestaciones de la desigualdad se reflejan en la Figura 25, donde se muestra el nivel de satisfacción con la seguridad del transporte público por región dentro de la Zona Metropolitana del Valle de México. En dicha gráfica se puede observar que el porcentaje de mujeres sumamente inconformes se duplica en el Estado de México en comparación con las mujeres que se desplazan por las distintas alcaldías de la Ciudad de México.

Algo similar ocurre cuando se observa a quienes asumieron una postura neutral frente a la seguridad en el transporte. Mientras el 25% de las mujeres de la Ciudad de México no tienen una opinión fuerte en torno al tema, únicamente el 14% de las mujeres que se desplazan en la periferia optaron por no inclinarse por ninguna postura en particular.

Las diferencias en el caso de Lima Metropolitana no resultan tan significativas como en el caso de las participantes del Valle de México (Figura 26). Esto puede deberse principalmente a que la región de Callao es más pequeña en términos de territorio y población que la región periférica del Valle de México. No obstante, no debe perderse de vista que más de la mitad de la población de ambas regiones limeñas se encuentra insatisfecha o mantiene una postura neutral en torno a este tema (lo cual implica que las medidas de seguridad existentes en la actualidad no cubren sus expectativas).

La Figura 26 también permite visualizar que únicamente un cuarto de las participantes tanto en Lima como en la región de Callao afirmaron tener una postura neutral frente a la seguridad. En contraste, el sentimiento de insatisfacción destacó principalmente en los distritos de Lima, donde un tercio de las participantes se encuentra insatisfecha con la seguridad, contra el 20% de las respuestas de mujeres en Callao.

Conclusiones sobre la percepción de las mujeres en torno al transporte público de Lima Metropolitana y el Valle de México

Después de analizar la percepción de las mujeres en relación con los espacios de movilidad, fue posible observar una tendencia relevante en ambas ciudades: la demanda constante de un transporte seguro y accesible. Ellas destacan que actualmente no cuentan con alternativas eficientes, lo suficientemente cómodas y a un precio justo cerca de ellas. Sin duda, las iniciativas encaminadas a mejorar la experiencia de las mujeres en las redes de movilidad y transporte deben considerar ambos factores como un punto de partida de los obstáculos y barreras que ellas enfrentan al momento de viajar.

Por un lado, las estadísticas permitieron resaltar que al menos 6 de cada 10 de las participantes en ambas metrópolis afirmaron sentirse inseguras al momento de viajar en transporte público. Al hablar de inseguridad en estos espacios, el presente estudio permitió concluir que no sólo se trata del temor a ser víctimas de algún delito, sino también a sufrir un accidente; o bien, a padecer alguna lesión durante sus traslados. En ese sentido, repensar las medidas de seguridad, garantizar el mantenimiento de la infraestructura e incrementar los programas de prevención del delito en espacios públicos son medidas que podrían tener un impacto positivo en la percepción de las redes de transporte.

Particularmente, no se debe perder de vista que cada vez más mujeres salen de forma recurrente para moverse por los espacios públicos y conectar con nuevos puntos y destinos dentro de la ciudad. En el trayecto, garantizar su derecho a la movilidad no es suficiente, también resulta indispensable preservar su derecho a regresar a casa sin importar qué tan lejos vayan o deseen llegar. Ellas demandan certezas y la posibilidad de viajar en un entorno que les genere confianza.

Por otro lado, la accesibilidad resultó otro aspecto muy demandado entre las participantes; es decir, la posibilidad de contar con un transporte a su alcance, que les conecte con su ciudad y les permita desplazarse con independencia por los espacios públicos. No obstante, actualmente ellas destacaron que no todas las opciones de transporte les ofrecen las mismas condiciones de comodidad, precio, seguridad o eficiencia, y en muchos casos, los transportes que miran como mejores opciones pueden ser más costosos (particularmente en Lima Metropolitana) o se miran lejanos (como es el caso de quienes habitan la periferia de la Ciudad de México).

Así, esta percepción de transportes públicos con servicios desiguales reproduce algunas de las grandes problemáticas de las urbes de economías emergentes que ha identificado la literatura. En este caso, las mujeres que habitan las periferias se encuentran frente a redes de transporte que fomentan en ellas una percepción negativa, pues sus traslados son más largos, sus opciones de transporte pueden resultar más incómodas e ineficientes, al mismo tiempo que, en muchas ocasiones el costo de sus traslados puede ser más elevado. A esto se suma el hecho de que ellas necesitan viajar largas distancias pues la centralización de oportunidades también es otro de los grandes problemas de las urbes latinoamericanas actuales.

En resumen, analizar la percepción de las usuarias del transporte público permitió conocer con más detalle cuáles son las principales barreras que ellas miran al momento de trasladarse en sus respectivas ciudades. Además, permitió identificar las preocupaciones que ellas tienen en mente en cada viaje; así como aquellas mejoras que podrían realizarse en las redes de transporte para poder brindarles una experiencia satisfactoria, pues, según los datos obtenidos en este estudio, actualmente ellas no ven sus necesidades atendidas por las opciones de movilidad disponibles cerca de ellas.

El siguiente apartado profundiza en los obstáculos destacados en páginas previas. Particularmente, se analizan con detenimiento las violencias que ellas enfrentan durante sus traslados, las cuales influyen en la alta percepción de inseguridad existente en relación con el transporte público y los espacios diseñados para la movilidad urbana. Asimismo, se analiza cómo estas experiencias negativas impactan en la calidad de vida y en las decisiones que las usuarias del transporte toman día con día.

Las barreras para la movilidad de las mujeres tienen un fuerte impacto tanto en su calidad de vida como en sus opciones de crecimiento personal y profesional. En ambas metrópolis, 6 de cada 10 mujeres afirmaron haber rechazado una oferta de trabajo por dificultades de transporte (servicios inseguros, tránsito por calles en horarios nocturnos y por avenidas peligrosas). De acuerdo con las participantes en este estudio, el acoso callejero es una de las principales agresiones que enfrentan durante sus traslados, y que les llevan a modificar sus patrones de movilidad e, incluso, sus aspiraciones.

3. Barreras para la movilidad de las mujeres en Lima Metropolitana y el Valle de México

A estas alturas de la lectura, este estudio ha permitido conocer con más detalle los patrones de movilidad cotidiana de las encuestadas en Lima Metropolitana y el Valle de México; es decir, por qué viajan y cuáles son los medios que utilizan para lograr sus metas del día a día. Además, se ha logrado reconstruir la percepción que tienen de las redes de transporte de sus respectivas ciudades en materia de infraestructura, eficiencia, costo y, principalmente, seguridad.

Ahora, este apartado se centra en las barreras que las mujeres enfrentan en el día a día al desplazarse hacia sus destinos cotidianos. Además, se analizan las experiencias negativas que las usuarias del transporte han tenido en Lima y el Valle de México, las cuales han impactado sus formas de desplazarse por ambas ciudades. Particularmente, se hace especial énfasis en la seguridad, pues circunstancias como el acoso o las agresiones físicas en estos espacios públicos se han convertido en dos de los factores que más influyen al momento de que ellas planean sus viajes diarios.

Acoso y agresiones, entre las experiencias negativas más comunes dentro del transporte público

Una de las grandes problemáticas identificadas tanto en Lima Metropolitana como en el Valle de México es la violencia de género a la que se enfrentan las mujeres al momento de viajar en el transporte público. Como se mencionó anteriormente, los roles de hombres y mujeres iniciaron su transformación hace apenas un par de décadas y, entre los cambios más evidentes se encuentra la necesidad cada vez mayor por parte de las mujeres de ejercer su derecho a la movilidad. No obstante, esta libertad se ejerce actualmente

en un espacio diseñado predominantemente para las necesidades del sector masculino.

Como resultado, ellas salen de casa con mayor frecuencia para ejercer un rol activo en la vida pública de sus ciudades, haciendo a un lado las expectativas de su rol de género. Estudian, trabajan, realizan las compras y conviven con otras personas en el espacio público, entre otras actividades que necesitan realizar lejos del ámbito doméstico. No obstante, en su traslado hacia dichos destinos deben enfrentarse a un entorno que no les ha permitido construir sus propias interacciones y ha fomentado episodios donde el género masculino busca mantener el dominio de lo público, propiciando episodios de violencia como agresiones físicas y acoso sexual, por mencionar algunos ejemplos.

De acuerdo con los resultados de esta encuesta, al menos 6 de cada 10 mujeres en el Valle de México y 4 de cada 10 en Lima Metropolitana han experimentado violencia de género en el transporte público, tal como lo muestra la Figura 27. Particularmente, comentaron haber recibido miradas incómodas e inapropiadas durante sus traslados.

Este tipo de situaciones incómodas entran en la categoría de acoso sexual callejero, el cual puede definirse como "prácticas con connotación sexual explícita o implícita que ocurren con carácter unidireccional entre desconocidos dentro espacios públicos, con el potencial de provocar malestar en quien las recibe u observa" (Arancibia et al., p. 127).

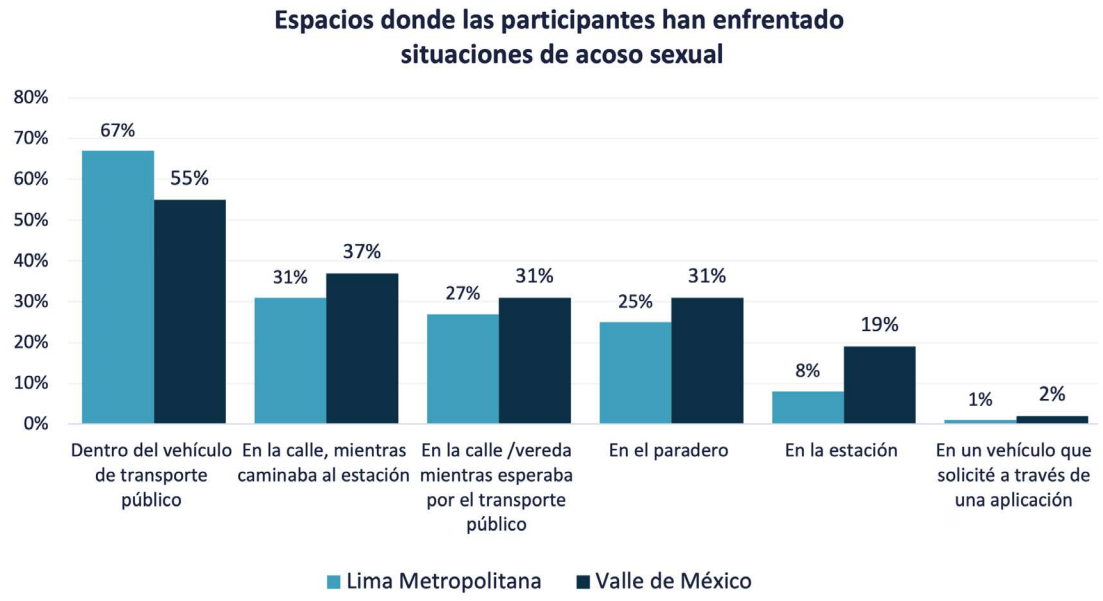
Además de dichas miradas incómodas, las participantes también señalaron el haber recibido piropos o comentarios de índole sexual como parte de las experiencias negativas en el transporte público que ocurren con mayor frecuencia. Este tipo de agresiones también puede caracterizarse como acoso sexual callejero, pues se trata de una práctica con connotación sexual que incomoda a las mujeres durante sus traslados.

De esta forma, la Figura 27 permite mostrar cómo es que las distintas manifestaciones del acoso sexual callejero tienen lugar de forma recurrente en los viajes de las usuarias del transporte público. Incluso, se puede observar que este tipo de situaciones vividas dentro de las redes de movilidad rebasa a delitos como el robo de pertenencias o el robo con violencia, aunque esto no quiere decir que deban minimizarse estos delitos.

Figura 27. Experiencias negativas vividas en el último año según las participantes de Lima Metropolitana y el Valle de México

Fuente: elaboración propia.

Figura 28. Espacios donde las participantes han enfrentado situaciones de acoso sexual



Fuente: elaboración propia.

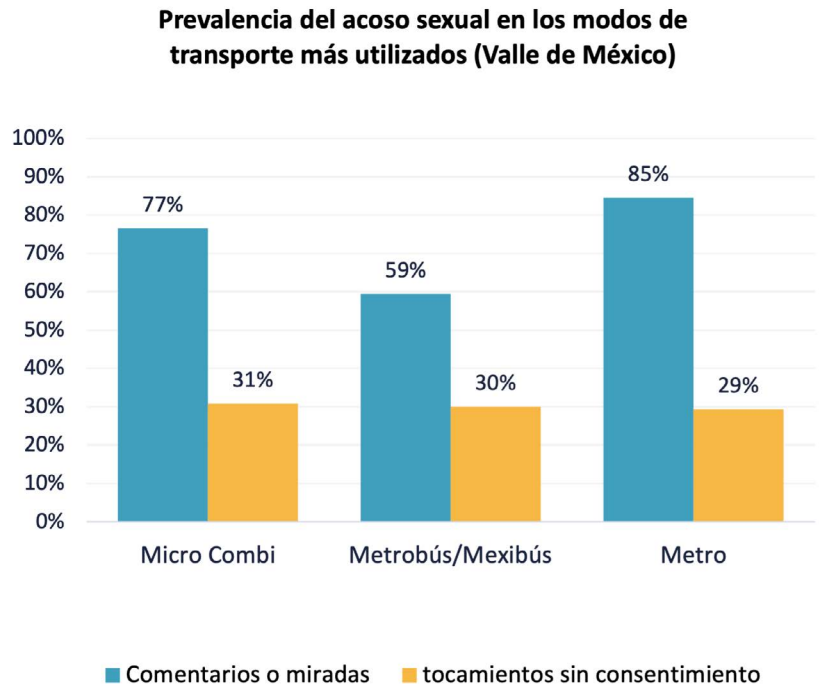
En cuanto al lugar donde las participantes en este estudio han experimentado alguna forma de acoso sexual callejero, se identificó principalmente a los vehículos y vagones del transporte público. Más de la mitad de las participantes tanto en Lima Metropolitana (67%) como en el Valle de México (55%) que afirmaron haber enfrentado alguna situación de acoso señalaron a estos espacios como aquellos donde se registran estos casos con mayor frecuencia (Figura 28).

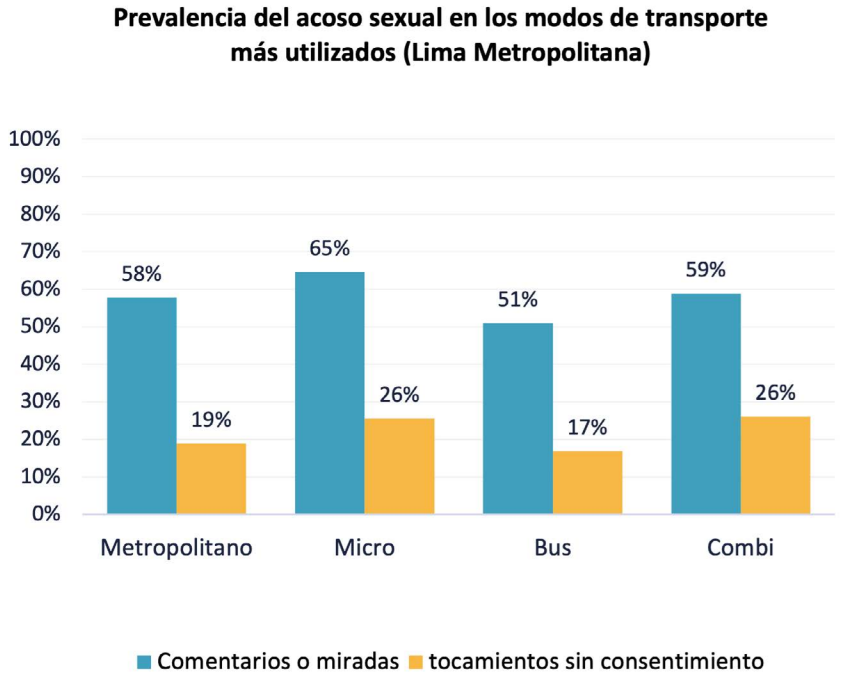
No obstante, cabe mencionar que el acoso sexual no sólo ocurre al interior de los vehículos de transporte público. Tal como se muestra en la Figura 28, las participantes también afirmaron haber experimentado situaciones de acoso durante sus camino hacia la parada o estación más cercana, y mientras esperan el transporte público. Así, se observa que el acoso sexual es una forma de violencia de género que no sólo incomoda de distintas maneras a las usuarias, sino que es una realidad que pueden enfrentar en cualquier momento de su viaje.

Volviendo al acoso sexual en los distintos modos de transporte público, resulta interesante analizar la prevalencia de esta problemática al interior de los medios más utilizados por las participantes de Lima Metropolitana y del Valle de México. Para ello, se analizan en conjunto los comentarios y miradas con una connotación sexual, pero los tocamientos sin consentimiento como una segunda categoría de acoso sexual.

A partir de lo anterior, se observa en la Figura 29 que los micros (65%) y las combis (59%) son los espacios donde las participantes de Lima Metropolitana reciben más comentarios o miradas incómodas e inapropiadas. Además, destaca el hecho de que al menos 2 de cada 10 mujeres ha señalado haber sido tocada sin su consentimiento en los distintos modos de transporte más usados.

Figura 29. Prevalencia del acoso sexual en los modoes de transporte más utilizados en Lima Metropolitana y el Valle de México





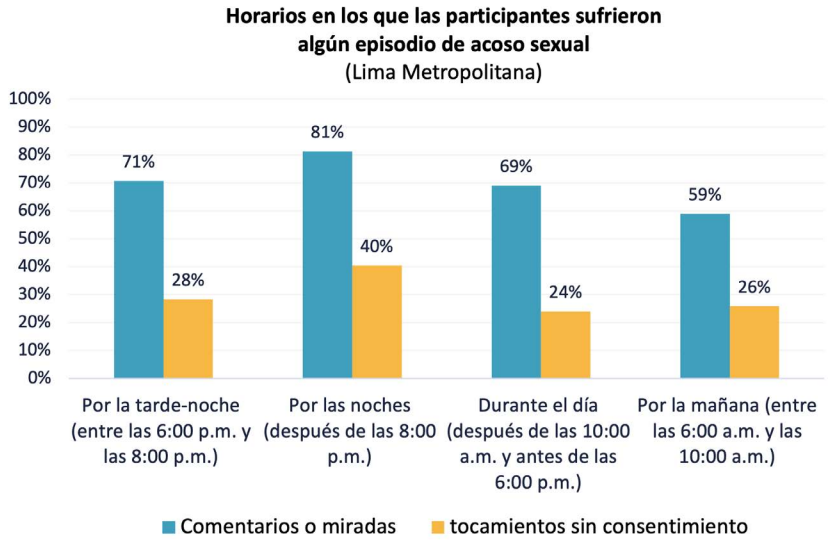
Fuente: elaboración propia.

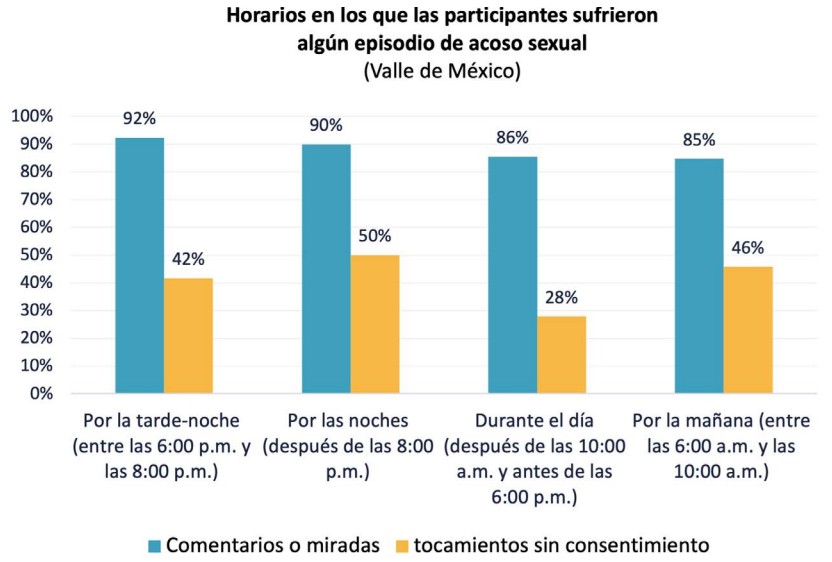
La prevalencia del acoso sexual es aún más evidente en el caso del Valle de México. Según muestra la Figura 29, el Metro es el espacio donde más usuarias del transporte público han recibido comentarios o miradas incómodas (85%), seguido por las combis y los microbuses. Además, se observa que 3 de cada 10 mujeres afirmaron haber sido tocadas sin su consentimiento en los distintos modos de transporte más usados.

En cuanto a los horarios en los que las participantes en este estudio afirmaron haber enfrentado algún episodio de acoso sexual, se observan patrones similares en ambas metrópolis. Por un lado, el horario de mayor riesgo en Lima Metropolitana es por las noches; es decir, después de las 8:00 p.m., ya que es el momento del día en el que las usuarias del transporte público reportaron haber sido víctimas de miradas incómodas, piropos o tocamientos sin su consentimiento (Figura 30).

En el caso del Valle de México, la Figura 30 muestra que no hay diferencias significativas entre los horarios donde las participantes señalaron haber presenciado una situación de acoso. La prevalencia de miradas y piropos con connotación sexual se ubica entre el 85% y el 95% a todas horas del día, incluso fuera de las horas pico. En contraste,

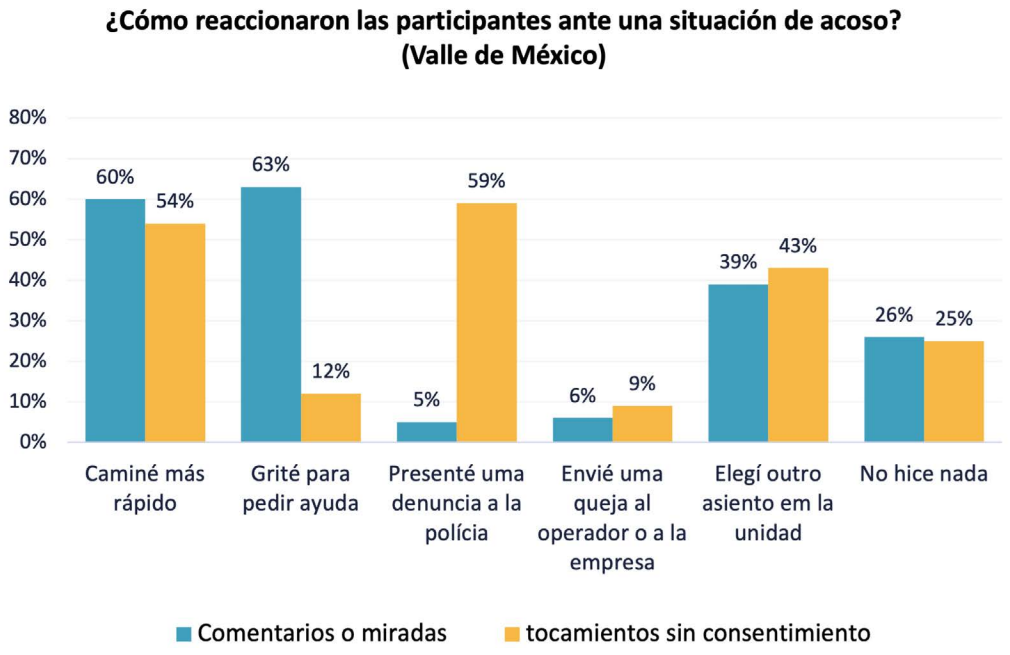
Figura 30. Horarios en los que las participantes sufrieron algún episodio de acoso sexual





Fuente: elaboración propia.

Figura 31. ¿Cómo reaccionaron las participantes ante una situación de acoso?



Fuente: elaboración propia.

la cantidad de mujeres que experimentaron tocamientos sin su consentimiento sí presenta una reducción significativa fuera de las horas pico, a un 28%; en tanto que el resto del día se mantiene entre 40% y 50%.

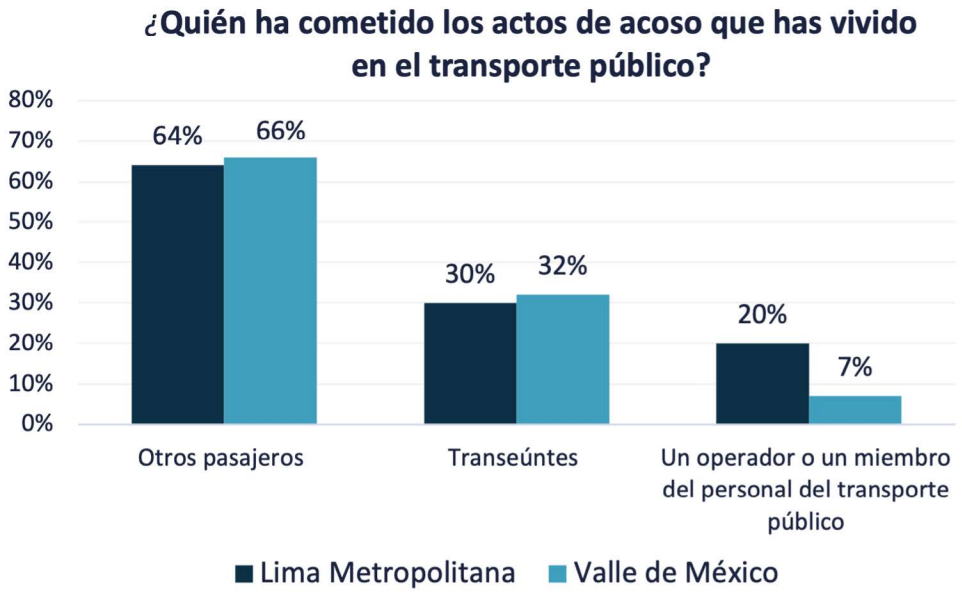
Los distintos escenarios de acoso sexual que las participantes en este estudio han experimentado impactan de diversas formas sus traslados y decisiones al momento de hacer uso del transporte público. En un primer momento, la reacción inmediata a estas situaciones ya implica un obstáculo para la movilidad, pues las usuarias del transporte deben recurrir a diversas acciones y estrategias para enfrentar la incomodidad.

Por un lado, la Figura 31 muestra que las usuarias del transporte público en el Valle de México son más propensas a denunciar agresiones sexuales en comparación con Lima Metropolitana. En este último caso, es más probable que las mujeres de la capital peruana opten por caminar más rápido o cambiarse de asiento en la unidad de transporte para alejarse de la situación y poder continuar su trayecto.

En cuanto a quienes cometieron dichas agresiones en ambas metrópolis, cabe mencionar que 6 de cada 10 actos de acoso fueron perpetrados por otros pasajeros o usuarios del transporte público, según afirmaron las participantes en el presente estudio. En segundo lugar, se ubicó a los transeúntes y, en último lugar, a los operadores o personal de los servicios de transporte público. La Figura 32 muestra que hubo tendencias similares en las respuestas de ambas metrópolis.

Los episodios de acoso son una constante tanto en el transporte público de Lima Metropolitana como en el Valle de México. De acuerdo con la información presentada en páginas anteriores, las mujeres se pueden enfrentar a estas agresiones en distintos momentos del día, durante diferentes fases de sus viajes cotidianos y en cualquier espacio público destinado a la movilidad. Este escenario de acecho constante genera en las mujeres una sensación de incomodidad e impacta significativamente en su percepción frente a los servicios de transporte,

Figura 32. ¿Quién ha cometido los actos de acoso que has vivido en el transporte público?



Fuente: elaboración propia.

particularmente, en el hecho de que más de la mitad de ellas se sienten inseguras al dirigirse a los paraderos o estaciones, pero también al momento de abordar algún modo de transporte público.

El impacto de la violencia de género en la movilidad

Como pudo observarse en este apartado, los episodios de acoso dentro del transporte público se ubican entre las agresiones más comunes que han vivido las mujeres tanto en Lima Metropolitana como en el Valle de México. Este tipo de situaciones afectan sus traslados y las llevan a tomar decisiones como cambiar sus hábitos de viaje, tomar precauciones adicionales e, incluso, limitar sus posibilidades de conectar con áreas de la ciudad o con destinos a los que les gustaría llegar.

De acuerdo con las respuestas de las participantes en este estudio, las situaciones de violencia de género en el transporte público, sumado a la falta de opciones eficientes y accesibles han obstaculizado la posibilidad de conectar con las oportunidades de las grandes metrópolis.

Por ejemplo, en el ámbito laboral. Tanto en Lima Metropolitana como en el Valle de México, seis de cada 10 mujeres afirmaron haber rechazado una oferta de trabajo por dificultades de transporte; tales como la falta de rutas o transportes donde se sienten seguras; o bien, porque caminar de noche por algunas calles o avenidas incrementa la percepción de inseguridad.

En ese sentido, se observa que si la movilidad de las grandes urbes no ofrece alternativas seguras y eficientes, ésta se traduce en una limitante más frente al crecimiento profesional y la independencia económica que las mujeres han buscado desde hace décadas. De lo contrario, si se construyen espacios públicos que tomen en cuenta las problemáticas previamente descritas, el derecho a la movilidad puede convertirse en un aliado del combate a la desigualdad, para conectar a todas las personas con opciones que les permitan mejorar su calidad de vida.

Los obstáculos para el crecimiento profesional no son las únicas consecuencias que tiene la violencia de género en la vida de las mujeres usuarias del transporte público. Según compartieron las encuestadas, la mitad de ellas en el Valle de México suele viajar de día o transitar sólo por calles con buena iluminación, eligen únicamente rutas que las hacen sentir seguras (aunque no vean las más rápidas o las de menor distancia) e invierten datos de Internet y batería de su celular para compartir sus viajes con sus familiares y amigos.

En el caso de Lima Metropolitana, seis de cada 10 participantes en esta encuesta también mencionaron priorizar los horarios con luz de día; o bien, las zonas de Lima Metropolitana con infraestructura y buena iluminación. Además, cuatro de cada 10 procura no conversar con otras personas usuarias del transporte público y planear sus rutas según las zonas de la ciudad donde se sienta seguras, nuevamente, aunque estas no sean las rutas más rápidas o las más eficientes.

Aunado a lo anterior, la violencia de género no sólo ha tenido incidencia en las formas de viajar o en las decisiones que las mujeres toman durante sus traslados; sino también en las formas en que se preparan para salir de casa. Entre los resultados de esta encuesta, llama la atención que la mitad de las participantes del Valle de México han requerido modificar su vestimenta para evitar el acoso en el transporte público. En Lima Metropolitana, una tercera parte de las encuestadas también coincidió en que ha requerido vestir de forma distinta con la finalidad de reducir las posibilidades de ser víctima de acoso callejero.

Entre otras formas de viajar seguras y evitar ser víctimas de un delito, las usuarias del transporte en ambas ciudades implementan otras medidas preventivas. Por ejemplo, hay quienes han optado por no viajar con objetos de valor, evitan sacar el celular dentro de los transportes; o bien, calculan sus tiempos en función del destino al que desean trasladarse para poder alcanzar la luz del día. Todos los factores mencionados suman estrés y desgaste a sus trayectos diarios, pues ellas viajan con decenas de preocupaciones en mente, no sólo piensan en llegar a su destino, sino en mantenerse fuera de situaciones de peligro.

Conclusiones sobre la importancia de diseñar opciones de movilidad libres de violencia de género

Esta sección permitió visibilizar las diferentes formas de violencia que las mujeres de Lima Metropolitana y del Valle de México enfrentan cada vez que ejercen su derecho a la ciudad y hacen uso de los espacios públicos para conectar con diferentes destinos. Por un lado, se observó que el acoso callejero es una constante que genera incomodidad durante los traslados, además de que ha impactado en los hábitos y decisiones que ellas deben tomar al momento de viajar.

Trasladarse en espacios con una arraigada violencia de género implica un mayor gasto de recursos tanto en materia económica, como en cuestión de tiempo y energía, pues ellas llegan a invertir más en transportes que las hagan sentir ligeramente más seguras, utilizan más tiempo para desplazarse por zonas y opciones de movilidad que no pongan en riesgo su integridad y, al mismo tiempo, avanzan a sus destinos con diversas preocupaciones en mente, las cuales a largo plazo generan desgaste emocional y pueden tener un impacto en la salud mental.

Actualmente, gobiernos como el de la Ciudad de México han puesto en marcha políticas encaminadas a disminuir la violencia de género, tales como los transportes y vagones exclusivos para mujeres. No obstante, aún falta mucho por hacer en el camino, tanto en el Valle de México como en Lima Metropolitana, ya que, según mostraron las estadísticas, el acoso callejero no sólo se hace presente al interior de los vagones del Metro o de otros transportes, sino en distintos espacios diseñados para la movilidad.

Ellas se enfrentan a esta forma de violencia de

género desde el momento en que planean salir de casa hasta el instante en que logran llegar a su destino:

- Cuando deben modificar su vestimenta en función de su manera de desplazarse.
- Al momento de planear su ruta con anticipación para evitar caminos inseguros, aunque no sean las alternativas de viaje más eficientes.
- Cada vez que aceleran el paso rumbo a la parada del transporte porque recibieron alguna mirada incómoda o el trayecto se encuentra poco iluminado.
- Al utilizar sus audífonos para silenciar los comentarios inapropiados que reciben mientras esperan el transporte.
- Al observar por la ventana al interior del transporte para evitar miradas inapropiadas u otras formas de acoso callejero al interior del vagón o vehículo.
- Al momento de cambiar de rumbo a último momento antes de llegar al destino por una opción más segura.

Así, el impacto de las violencias existentes en el entorno de la movilidad se hace presente a lo largo de todo un trayecto, y forma parte de las realidades que enfrentan las mujeres de las grandes metrópolis como Lima Metropolitana y el Valle de México. Estos escenarios se repiten día con día, obstaculizando la posibilidad de millones de mujeres de desplazarse con total libertad, y colocándolas en una posición donde deben derribar por sí solas las barreras colocadas por la desigualdad y las luchas de poder en el espacio público.

Ante la creciente demanda de transporte público por parte de las mujeres en las últimas décadas, resulta indispensable visibilizar estas problemáticas y cuestionar de forma constante las interacciones que tienen lugar dentro de los espacios públicos. Con ello en mente, los datos generados en este estudio esperan sentar un precedente para futuras investigaciones que fomenten el repensar la movilidad desde una perspectiva de género, analizando las prácticas de violencia que dificultan el acceso a la ciudad, con miras a rediseñar los espacios para que todas las personas puedan llegar a sus destinos.

Tras haber analizado los obstáculos y barreras que limitan la movilidad de las mujeres en Lima Metropolitana y el Valle de México, la siguiente sección recaba los comentarios de las encuestadas en este estudio, donde ellas comparten sus experiencias positivas en el transporte. Particularmente, se comparten aquellos testimonios que permiten comprender por qué es indispensable contar con redes de movilidad y transporte público en las grandes metrópolis y de qué manera estos espacios les ayudan a llegar más lejos, sentirse más libres y ser independientes.

Conclusiones

El sesgo masculino en el diseño de sistemas públicos, incluyendo los de movilidad urbana, aunque muchas veces sea un sesgo involuntario, replican la exclusión de la mujer de los espacios públicos y contribuyen a que las mujeres experimenten mayores riesgos de salud, seguridad, entre otros. Este estudio visibiliza la importancia y necesidad de incluir una perspectiva de género en el diseño de opciones de movilidad para las mujeres en Lima Metropolitana y el Valle de México.

Transporte público para llegar más lejos y combatir la desigualdad

De acuerdo con los resultados previamente descritos, las redes de movilidad y transporte tanto de Lima Metropolitana como del Valle de México, actualmente tienen grandes retos para lograr que las mujeres se muevan con plena libertad y seguridad por sus respectivas metrópolis. Las problemáticas planteadas adquieren gran relevancia en urbes que están creciendo a un paso sumamente acelerado, y donde, de no priorizar una movilidad inclusiva, existe la posibilidad de continuar reproduciendo por muchas más décadas la desigualdad de género y la violencia en los espacios públicos.

Además, este estudio permitió hacer visible la importancia y necesidad de incluir una perspectiva de género en el diseño del transporte público como de opciones de movilidad para las mujeres de ambas ciudades. Ellas compartieron sus experiencias sobre sus trayectos diarios y destacaron la forma en que, a pesar de los obstáculos y las áreas de oportunidad, los modos de transporte de sus ciudades les permiten construir y mantener vínculos con otras personas y las conectan con oportunidades que, sin estas redes de movilidad, resultarían inalcanzables.

Entre las últimas preguntas de la encuesta, se les pidió a las participantes de ambas zonas metropolitanas completar las siguientes frases con lo primero que llegara a su mente:

- Sin transporte público, yo no podría...
- Porque puedo acceder al transporte público, tengo oportunidad de...

Sus respuestas fueron analizadas con un enfoque cualitativo, identificando algunas tendencias y patrones para formular categorías y destacar las respuestas similares que se repitieron con mayor frecuencia. A continuación se presenta un análisis de las experiencias compartidas por las participantes que afirmaron ser usuarias del transporte público, por un lado, en Lima Metropolitana; por otro, en el Valle de México.

Retomar a manera de conclusión las opiniones de las mujeres participantes en esta investigación permite contar desde sus propias palabras los hallazgos que se han ido presentando en páginas previas. En esta sección, ellas comparten los motivos por los que la movilidad es tan relevante para su vida diaria, al mismo tiempo que destacan las oportunidades que han alcanzado al ejercer su derecho a la ciudad.

Movilidad para explorar distritos lejanos, las oportunidades de Lima Metropolitana

Para las participantes de Lima Metropolitana, el transporte público fue reconocido como su herramienta principal para llegar más lejos, para acercarse a diversos puntos de su metrópoli que no necesariamente se encuentran dentro de su distrito de residencia. Más allá de esto, las mujeres disfrutan conocer toda su ciudad, y, al mismo tiempo, valoran el poder acceder a las oportunidades que ofrece la capital peruana.

> ***"Sin transporte público, yo no podría frecuentar a mis amigos, y visitar lugares como museos, restaurantes y demás.***
>
> *Usuaria del transporte público de Lima Metropolitana*

Por un lado, se destacó la importancia del transporte público para estudiar o trabajar. Como se ha mencionado a lo largo de este informe, ellas cada vez salen con más frecuencia a ocupar los espacios públicos y ejercer un rol más activo en las actividades fuera de casa. Ahora, ellas buscan el equilibrio entre sus responsabilidades dentro del hogar y sus aspiraciones laborales y académicas, en el proceso, se apoyan del transporte público para alcanzar nuevos destinos y cumplir nuevos objetivos (llegar más lejos), a un menor costo y, en ocasiones, en menor tiempo.

> ***"Porque puedo acceder al transporte público, tengo oportunidad de realizar distintas actividades, como ir a clases de baile, conciertos, reunirme con mis amigos, ahorrar y ayudar al medio ambiente porque no tengo coche".***
>
> *Usuaria del transporte público de Lima Metropolitana*

Por otro lado, sus respuestas permitieron comprender que las usuarias aprovechan el transporte público para viajar largas distancias, ya no sólo en trayectos cortos y múltiples destinos. En su movilidad cotidiana, ellas salen de su distrito para conectar con otros espacios, personas y actividades. De esta forma, las opciones de movilidad para las mujeres no sólo deben considerar el cúmulo de pequeños viajes que realizan, sino también, todo lo que ellas se proponen lograr y hasta dónde pueden llegar en la Lima Metropolitana.

> ***"Porque puedo acceder al transporte público, tengo oportunidad de ver los paisajes de la ciudad".***
>
> *Usuaria del transporte público de Lima Metropolitana.*

Adicionalmente, las participantes destacaron que el transporte público les permite trasladarse largas distancias, pero, lo más importante, a un menor costo frente a otras alternativas. Ellas enfatizaron en el uso del transporte público como una opción de movilidad viable y accesible que les permite reducir el uso de los taxis de la calle, los colectivos o los servicios de viajes por aplicación. En consecuencia, el usar algún modo de transporte público les permite ahorrar dinero y destinarlo a otras prioridades.

> ***"Sin transporte público, yo no podría acortar tiempo para mis actividades fuera del hogar".***
>
> *Usuaria del transporte público de Lima Metropolitana.*

En otros temas, el transporte público también sobresalió como la primera opción para quienes no cuentan con automóvil propio. Anteriormente, se observó que el porcentaje de mujeres en Lima Metropolitana que cuenta con vehículo privado es sumamente bajo (menor al 6%). Ante este panorama, resulta importante priorizar los servicios de transporte público para ellas pues, además, en ciudades con gran congestión vehicular como la capital peruana, el uso de estas opciones de movilidad contribuyen a reducir la contaminación y el exceso de vehículos en calles o avenidas (WhereIsMyTransport, 2022).

"Porque puedo utilizar el transporte público tengo la oportunidad de conocer la ciudad en la que me traslado" .

Usuaria del transporte público de Lima Metropolitana.

Otra observación importante fue respecto a la importancia del transporte público para la movilidad del cuidado. De acuerdo con las participantes, estas opciones de movilidad les permiten visitar a sus familiares lejanos, llevar a personas dependientes al médico, acompañar a sus hijos en el transporte mientras conocen mejor su ciudad, comprar la despensa, y ahorrar tiempo de traslado para cumplir con responsabilidades domésticas.

"Sin transporte público, yo no podría ir a trabajar...ni ir a cuidar a los adultos mayores de mi familia".

Usuaria del transporte público de Lima Metropolitana.

Finalmente, el transporte público también les permite salir de casa para divertirse y acceder a las opciones de entretenimiento que se encuentran por todo Lima Metropolitana. Las encuestadas destacaron que para visitar a sus amigos suelen viajar en transporte público, lo que les permite socializar, conocer más lugares fuera de su distrito y, sobre todo, construir vínculos con otras personas.

"Porque puedo utilizar el transporte público tengo la oportunidad de trasladarme de un distrito a otro, sería costoso para mi usar taxis.

Usuaria del transporte público de Lima Metropolitana.

Las encuestadas en este estudio concluyeron que el transporte público también les da la oportunidad de moverse con libertad e independencia; es decir, con la percepción de que pueden llegar a cualquier lugar donde existan redes de transporte. De esta forma, ellas son conscientes de su derecho a la movilidad urbana, así como de su derecho a acceder a las oportunidades, actividades, experiencias y peculiaridades que Lima Metropolitana tiene para ellas en distritos que, sin transporte público, se vislumbrarían aún más lejanos.

"Porque puedo acceder al transporte público, tengo oportunidad de llegar a dónde necesito. Gracias por eso".

Usuaria del transporte público de Lima Metropolitana.

Movilidad para conectar con la ciudad, las oportunidades de la Zona Metropolitana del Valle de México

De acuerdo con las usuarias del transporte público en el Valle de México, contar con opciones de movilidad les ha otorgado mayor libertad e independencia para llegar hasta donde lo necesitan. Según sus respuestas cualitativas a esta encuesta, ellas consideran que el sistema de movilidad les da la oportunidad de viajar cuando ellas lo deseen y lo requieran, en la mayoría de los casos, sin necesidad de viajar acompañadas. Además, les ha abierto la puerta para trasladarse en distintos momentos del día y a destinos diversos sin importar qué tan lejos estén de su lugar de residencia.

> *"Porque puedo acceder al transporte público, tengo oportunidad de optimizar tiempos y ahorrar en mis traslados".*
>
> Usuaria del transporte público del Valle de México.

Dicha libertad e independencia no sólo se observa en relación con sus traslados, sino con sus destinos. Las participantes de esta metrópoli coincidieron con las encuestadas de Lima Metropolitana en que el transporte público les facilita la posibilidad de salir a estudiar, trabajar o ambas. Particularmente, las encuestadas destacaron que usan el transporte público para conectar con oportunidades que se traducen en mayores ingresos; desarrollo profesional e, incluso, en emprendimientos.

> *"Porque puedo acceder al transporte público, tengo oportunidad de sentirme más independiente, ya que he aprendido a moverme por la ciudad".*
>
> Usuaria del transporte público del Valle de México.

Otro ámbito similar a lo visto en Lima Metropolitana fue la posibilidad de moverse por la ciudad a un bajo costo en comparación con otras opciones de movilidad como los taxis por aplicación o contar con un vehículo privado. Las participantes destacaron que las tarifas del transporte público son accesibles, lo que les facilita realizar hasta más de dos viajes en un mismo día, cuando lo necesitan. No obstante, hay quienes mencionaron que, en ocasiones, ahorrar en los viajes no se traduce en traslados seguros o tranquilos.

> *"Porque puedo acceder al transporte público, tengo oportunidad de aprovechar el tiempo al hacer dos actividades al mismo tiempo, como viajar y escuchar música, leer, o simplemente relajarme durante mi traslado".*
>
> Usuaria del transporte público del Valle de México.

Además, la importancia del transporte público también se observa en su valor como un medio para conocer la ciudad y la gran diversidad de oportunidades, actividades, barrios, y personas que interactúan dentro de ella. Las participantes mencionaron que gracias al transporte público pueden conectar con lugares lejanos, asistir a espacios culturales fuera de su alcaldía e, incluso, visitar espacios públicos que quedarían fuera de su alcance si no existieran opciones de transporte público.

> *"Sin el transporte público de mi ciudad, yo no podría llegar a la escuela, a los servicios de salud, a las locaciones culturales y artísticas, ni a visitar a mis amigos y amigas".*
>
> Usuaria del transporte público del Valle de México.

Entre sus peculiaridades, el transporte público del Valle de México adquiere relevancia como la conexión entre la Ciudad de México y el Estado de México. Las participantes en esta encuesta destacaron que, gracias a las opciones de movilidad, ellas pueden acercarse a la zona céntrica de la capital, o dirigirse a los municipios que rodean la ciudad, de una forma más eficiente y a menor costo que con un vehículo privado. Particularmente, esto cobra relevancia en una metrópoli donde millones de personas se desplazan diariamente de la periferia hacia el centro y viceversa.

> *"Porque puedo acceder al transporte público, tengo oportunidad de ir a estudiar y a ganar el dinero para continuar haciéndolo".*
>
> Usuaria del transporte público del Valle de México.

Relacionado con el punto anterior, las participantes destacaron hacer uso del transporte público como esa conexión con áreas donde otras opciones de movilidad resultan inaccesibles o inseguras. Por ejemplo, las encuestadas destacaron la falta de infraestructura para caminar o utilizar la bicicleta en los caminos por los que suelen transitar, motivos por los cuales recurrir al transporte público es su primera opción.

> *"Sin el transporte público de mi ciudad, yo no podría trasladarme a lugares donde quiero y/o necesito ir".*
>
> Usuaria del transporte público del Valle de México.

Finalmente, sobresalió el hecho de que, entre las usuarias del transporte público, hay quienes ven a la movilidad como toda una experiencia, donde se generan anécdotas, historias y vínculos con la ciudad misma. De esta forma, el moverse por la capital mexicana no es sólo un medio para llegar a un destino, sino un sitio donde las mujeres interactúan, conviven, observan, aprenden, conocen y viven los espacios públicos.

> *"Porque puedo acceder al transporte público, tengo oportunidad de ir a trabajar y disfrutar mi ciudad".*
>
> Usuaria del transporte público del Valle de México.

Referencias

Autoridad de transporte urbano para Lima y Callao (ATU, 2019). Movilidad Urbana de Personas de Lima y Callao. Sistema de análisis de viajes ATU. Recuperado de http://bigdata.atu.gob.pe:3007/#:~:text=Actualmente%20como%20resultado%20del%20estudio,viajes%20motorizados%20y%20no%20motorizados

Avellaneda, P. (2008). Movilidad cotidiana, pobreza y exclusión social en la ciudad de Lima. *Anales de Geografía de la Universidad Complutense, 8*(2), pp. 9-35.

Avellaneda, P. y Lazo, A. (2011). Aproximación a la movilidad cotidiana en la periferia pobre de dos ciudades latinoamericanas, los casos de Lima y Santiago de Chile. *Revista Transporte y Territorio, 4*, pp. 47-58.

Carbajal, O. y Molla, D. (2021). *Percepción de la calidad de servicio y satisfacción del cliente en el transporte público urbano: El caso del Metropolitano en Lima* [Tesis de licenciatura]. Pontificia Universidad Católica del Perú.

Casado, J. (2008). Estudios sobre movilidad cotidiana en México. *Scripta Nova*, *XII*(273).

Criado-Pérez, C. (2019). *Invisible Women: Data Bias in a World Designed for Men.* Estados Unidos: Abrams Press.

Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) (2012, agosto). La urbanización presenta oportunidades y desafíos para avanzar hacia el desarrollo sostenible. En *Notas de la CEPA*L. Recuperado de https://www.cepal.org/notas/73/Titulares2#:~:text=Dos%20tercios%20de%20la%20poblaci%C3%B3n,alza%2C%20pero%20a%20ritmos%20decrecientes.

Compañía Peruana de Estudios de Mercado y Opinión Pública (CPI, 2019). Cómo se moviliza la población limeña en el Transporte Público y cómo valora el servicio. Perú: CPI.

Corres, D. (2019). Cómo nos movemos las mujeres en la ciudad y por qué. En *Animal Político*. Recuperado de https://www.animalpolitico.com/blog-invitado/como-nos-movemos-las-mujeres-en-la-ciudad-y-por-que/

Da Cunha, J. y Rodríguez, J. (2009). Crecimiento urbano y movilidad en América Latina. *Revista Latinoamericana de Población*, 3(4-5), pp. 27-64.

Fernandez, B. et al. (2020). *Mundos Paralelos*. Mexico: Data-Pop Alliance y Oxfam México.

Granda, I. et al. (2015). *El porqué de la relación entre género y transporte*. Banco Interamericano de Desarrollo (BID).

Hanson, S. (2010). Gender and mobility: new approaches for informing sustainability. *Gender, Place & Culture*, 17(1), pp. 5-23.

Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI, 2020). *Perú: estimaciones y proyecciones de población por departamento, provincia y distrito, 2018-2020*. Perú: INEI.

Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI, 2017). *Encuesta Origen Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México (EOD) 2017.* Recuperado de https://www.inegi.org.mx/programas/eod/2017/

Jiménez, R. (2009). Estudios de género en educación. Una rápida mirada. *Revista Mexicana de Investigación Educativa*, 14(42), pp. 681-699.

Jirón, P. y Gómez, J. (2017) Interdependencia, cuidado y género desde las estrategias de movilidad en la ciudad de Santiago, Tempo Social. *Revista de sociología da USP*, 30(2), pp. 55-72

Jirón, P. (2017). Dossier. Movilidad urbana y género: experiencias latinoamericanas. *Transporte y territorio*, (16), pp. 1-8.

Magaloni, B. (2019). La victimización en el transporte en la Ciudad de México y la Zona Metropolitana. Estados Unidos: Stanford Poverty Violence Governance Lab.

Méndez, G. (2020). Anatomía de la Movilidad de las Mujeres en la Ciudad de México. *Ensamble Urbano*. Recuperado de https://ciudadvisible.blog/2020/03/27/anatomia-de-la-movilidad-de-las-mujeres-en-la-ciudad-de-mexico/

Montezuma, R. (2003). "Ciudad y transporte: la movilidad urbana". En M. Balbo et al. (comp.). *La ciudad inclusiva* (pp. 175-193). Chile: Organización de las Naciones Unidas (ONU).

Murillo, S. (1996). *El mito de la vida privada. De la entrega al tiempo propio*. México: Siglo veintiuno editores.

Organización Mundial de la Salud (OMS, 2018). Género y salud. En *Centro de prensa OMS*. Recuperado de https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/gender

Pérez, G. (2019). *Políticas de movilidad y consideraciones de género en América Latina*. Chile: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).

Rodrigue, J. (2013). Transportation and the Urban Form. En J. Rodrigue. *The Geography of Transport Systems*. Estados Unidos: Routledge.

Rodrigue, J. (2020). *The Geography of Transport Systems*. Estados Unidos: Routledge.

Sánchez-Flores, O. y Romero-Torres, J. (2009). Factores de calidad del servicio en el transporte público de pasajeros: estudio de caso de la ciudad de Toluca, México. *Economía, Sociedad y Territorio*, 10(32), pp. 49-80.

Sánchez de Madariaga, I. (2009) Vivienda, movilidad y urbanismo para la igualdad en la diversidad: ciudades, género y dependencia. Ciudad y Territorio, XLI(161), pp. 581-598.

Sheller, M. & Urry, J. (2006). The new mobilities paradigm. *Environment and Planning A,* 38, pp. 207-226.

Urry, J. (2007). *Mobilities*. Reino Unido: Polity Press.

Vega et al. (2017). Contrastación entre expectativas y percepción de la calidad de servicio del sistema de transporte público de autobuses en Bogotá. *ESPACIOS*, 38(43), p. 3.

Villagrán, P. (2019). *Análisis de la movilidad , accesibilidad y seguridad de las mujeres en tres Centros de Transferencia Modal (CETRAM) de la Ciudad de México*. México: Banco Interamericano de Desarrollo (BID).

WhereIsMyTransport (2022). *Understanding the mobility ground truth in Lima*. WhereIsMyTransport: Inglaterra.

Workana (2019). Mujeres y la situación en el mercado: igualdad en el trabajo freelance. Workana. Recuperado de https://blog.workana.com/freelanceando/mujeres-y-la-situacion-en-el-mercado-igualdad-en-el-trabajo-freelance/

World Population Review (2022). World City Populations 2022. *World Population Review*. Recuperado de https://worldpopulationreview.com/world-cities?utm_medium=website&utm_source=archdaily.mx

Anexos

Cuestionario para CMDX

WhereIsMyTransport

Experiencias en torno a la movilidad de las mujeres en Latinoamérica

Introduccion

WhereIsMyTransport Ltd realiza esta encuesta con la intención de comprender las experiencias de las mujeres al momento de trasladarse por toda la Ciudad de México y la Zona Metropolitana, particularmente, cómo viven la movilidad en el transporte público. Le invitamos a completar esta encuesta en la que podrá contarnos más sobre sus vivencias, así como sobre los retos que enfrenta día con día para llegar a sus destinos.

WhereIsMyTransport Ltd respeta su privacidad. Su participación en esta encuesta es voluntaria y sus respuestas serán utilizadas de forma anónima, tanto por nosotros como por las terceras partes con quienes colaboramos. No le pediremos sus datos personales.

Por favor, no nos proporcione su nombre, correo electrónico o cualquier otra información que pueda identificarle. Nadie sabrá que participó en esta encuesta.

Términos

Al participar en esta encuesta, acepta que podemos usar y compartir sus respuestas con nuestros socios externos para comprender mejor la movilidad en la Ciudad de México y la Zona Metropolitana. Podemos hacer uso de las respuestas a nuestra discreción y para nuestros propios fines, los cuales incluyen trabajos de investigación, estudios, publicaciones y materiales tanto promocionales como de marketing. No obstante, todo uso será anónimo y agregado, de tal forma que la identidad de quienes participen se mantendrá totalmente anónima.

Al continuar con el cuestionario, usted accede a que todos los derechos de propiedad intelectual en las respuestas serán de nuestra propiedad. Acepta que no tendrá ningún derecho a ningún crédito ni a recibir ninguna compensación por el uso de sus respuestas a la encuesta.

Los términos de esta encuesta se rigen por las leyes de Inglaterra y están sujetos a la jurisdicción exclusiva de los tribunales ingleses.

Si tiene alguna duda, por favor contáctenos a hello@whereismytransport.com

El cuestionario que se presentará a continuación se compone de cinco secciones y completarlo toma entre 20 y 25 minutos.

¿Acepta participar en esta encuesta y está de acuerdo con los términos establecidos anteriormente?

1) Sí.
2) No.

Sección: "No deseo participar"

Ha rechazado su participación. Puede dar clic en "Siguiente" o cerrar esta página para salir de la encuesta.

Sección: "No deseo participar"

¡Gracias por su tiempo! Por favor cierre su navegador para salir de la encuesta.

Sección 01. ¡Nos gustaría saber más sobre ti!

Esta sección se compone de cuatro preguntas y te tomará aproximadamente dos minutos.

1) ¿Con qué género te identificas?* [el cuestionario se cerrará para quienes no se identifiquen con el género femenino]
    a) Femenino.
    b) Masculino.
    c) Preferiría no revelarlo.
    d) Otro: _____ [respuesta abierta opcional]
2) ¿Cuántos años tienes?* [el cuestionario se cerrará para quienes sean menores de 18 años]
    a) 18-24
    b) 25-34
    c) 35-44
    d) 45-60
3) ¿A qué te dedicas actualmente?*
    a) Trabajadora de tiempo completo
    b) Trabajadora de medio tiempo
    c) Autoempleada
    d) Sin empleo y en busca de trabajo
    e) Sin empleo y no busco trabajo por el momento
    f) Ama de casa o trabajo del hogar (no remunerado)
    g) Estudiante de tiempo completo
    h) Estudiante de tiempo completo con trabajo de medio tiempo
    i) Estudiante de medio tiempo con trabajo de medio tiempo

j) Militar
k) En retiro
l) Incapacidad para laborar
m) Otro: _____ [respuesta abierta opcional]

4) ¿En qué alcaldía de la Ciudad de México o municipio del Estado de México vives?*

[LIST OF AREAS]

Sección 02. Nos gustaría saber más sobre cómo sueles trasladarte y cómo ha sido tu experiencia en los distintos medios de transporte.

Esta sección se compone de 12 preguntas y te tomará aproximadamente ocho minutos.

1) ¿Cómo sueles trasladarte dentro de la Ciudad de México y el área metropolitana? Puedes elegir hasta tres opciones.* [Si responden transporte público, deberán contestar la siguiente pregunta, si no, saltan a la 3]

a) Transporte público
b) Automóvil propio
c) Motocicleta propia
d) Bicicleta
e) A pie
f) Taxi
g) Mototaxi
h) Aplicaciones de transporte como Uber o Didi.

2) Si entre tus respuestas a la pregunta anterior se encuentra el transporte público, cuéntanos, ¿cuál es el transporte público que sueles usar con mayor frecuencia? Puedes seleccionar hasta tres opciones.*

a) Metro
b) Metrobús/Mexibús
c) Tren suburbano
d) Cablebús
e) Micro/combi
f) RTP
g) Tren ligero
h) Otro: _____ [respuesta abierta opcional]

3) ¿Con qué frecuencia sueles viajar con los siguientes propósitos? [matriz de preguntas]:*

i) Desde o hacia el trabajo
ii) Desde o hacia la escuela
iii) Para llevar o traer a l(a)s niñ(a)s a la escuela

iv) Para comprar la despensa
v) Para visitar a algún amigo(a) o familiar
vi) Para visitar al médico o por cuestiones de salud
vii) Para llevar al médico a algún familiar o conocido(a).
viii) Para acudir a cuestiones religiosas como ir a misa
ix) Para acudir a eventos de entretenimiento (conciertos, deportes, bares)
x) Para realizar trámites, ir al banco u otra tarea administrativa del hogar.
xi) Para el cuidado de otras personas como familiares de la tercera edad.
    1) Diario
    2) De 2 a 3 veces por semana
    3) Al menos una vez por semana
    4) Una vez cada dos semanas
    5) Al menos una vez al mes
    6) Menos de una vez al mes
    7) Nunca

4) ¿Por cuál de los siguientes motivos sueles viajar en transporte público con mayor frecuencia? Puedes elegir hasta tres opciones.* [Pregunta para quienes respondieron transporte público en la pregunta 1]
    a) Desde o hacia el trabajo
    b) Desde o hacia la escuela
    c) Para llevar o traer a l(a)s niñ(a)s a la escuela
    d) Para comprar la despensa
    e) Para visitar a algún amigo(a) o familiar
    f) Para visitar al médico o por cuestiones de salud
    g) Para llevar al médico a algún familiar o conocido(a).
    h) Para acudir a cuestiones religiosas como ir a misa
    i) Para acudir a eventos de entretenimiento (conciertos, deportes, bares)
    j) Para realizar trámites, ir al banco u otra tarea administrativa del hogar.
    k) Para el cuidado de otras personas como familiares de la tercera edad.
    l) Otro: _____ [respuesta abierta opcional]
5) Aproximadamente, ¿con qué frecuencia sueles utilizar el transporte público?* [Pregunta para quienes respondieron transporte público en la pregunta 1]
    a) Diario
    b) De 2 a 3 veces por semana
    c) Al menos una vez a la semana
    d) Una vez cada dos semanas
    e) Al menos una vez al mes
    f) Menos de una vez al mes
    g) Sólo en ciertas ocasiones o eventos
6) ¿En qué momento del día sueles usar el transporte público con más frecuencia?

Puedes seleccionar más de una opción.* [Pregunta que aparecerá sólo para quienes respondieron transporte público en la pregunta 1]

a) Por la mañana (entre las 6:00 a.m. y las 10:00 a.m.)
b) Por las tardes (entre las 6:00 p.m. y las 8:00 p.m.)
c) Durante el día (después de las 10:00 a.m. y antes de las 6:00 p.m.)
d) Por las noches (después de las 8:00 p.m.)
e) Fines de semana

7) Desde el momento en que sales, ¿cuánto tiempo tardas aproximadamente en llegar a tu destino durante tus viajes más largos? Por ejemplo, puede ser una hora y 30 minutos = 20 minutos caminando + 40 minutos en camión + 20 minutos en Metro + 10 minutos caminando.* [Pregunta que se muestra sólo para quienes respondieron transporte público en la pregunta 1]
    a) Menos de 30 minutos
    b) De 30 minutos a 1 hora
    c) De 1 hora a 1 hora con 30 minutos
    d) De 1 hora con 30 minutos a 2 horas
    e) De 2 horas a 2 horas con 30 minutos
    f) De 2 horas con 30 minutos a 3 horas
    g) Más de 3 horas

8) [Matriz de preguntas] ¿Qué tan satisfecha estás con los servicios de transporte público en cuestión de...* [Pregunta que se muestra sólo para quienes respondieron transporte público en la pregunta 1]
    a) Transporte del Sistema de Movilidad Integrada (Metro/Metrobús/Mexibús/RTP/Tren Ligero)
    b) Transporte convencional (Micro/Combi/Camión)
        i) Infraestructura
        ii) Seguridad
        iii) Costo
        iv) Eficiencia y confianza en cuanto a la frecuencia y velocidad de las unidades
            (1) Muy satisfecha
            (2) Satisfecha
            (3) Neutral
            (4) Insatisfecha
            (5) Muy insatisfecha

9) Si estás insatisfecha o muy insatisfecha, ¿cuál es el motivo? Puedes elegir más de una opción.* [Pregunta que sólo aparecerá para quienes contesten “Insatisfecha” o “Muy insatisfecha” en la pregunta 8]
    a) Falta de transporte público cerca de mí
    b) Necesito utilizar más de uno o dos transportes para llegar a mi destino

c) No tener certeza de cuándo pasará la próxima unidad (o si llegará)
d) No me siento segura durante mis traslados
e) No he recibido atención de las autoridades cuando lo he requerido.
f) Mal servicio por parte de las rutas que utilizo con frecuencia
g) La infraestructura de las paradas y de los vehículos se encuentra sucia o en malas condiciones.
h) El costo del transporte es muy elevado
i) Debo esperar mucho tiempo para que llegue el vehículo a la parada o estación.
j) Otro: _____ [respuesta abierta opcional].

10) En lo personal, ¿qué obstáculos sueles enfrentar cuando utilizas o deseas utilizar el transporte público? Puedes elegir más de una opción.* [Pregunta que se muestra sólo para quienes respondieron transporte público en la pregunta 1]
    a) No puedo viajar sola
    b) No me siento cómoda usando el transporte público
    c) No me siento segura al viajar en transporte público
    d) Mi familia no me permite viajar en transporte público
    e) Mi familia teme por mi seguridad
    f) Mi pareja no me permite viajar en transporte público
    g) Mi comunidad no acepta que utilice el transporte público
    h) Otro:_____ [respuesta abierta opcional]
11) ¿Con quién sueles viajar cuando utilizas el transporte público? Puedes seleccionar más de una opción.* [Pregunta que se muestra sólo para quienes respondieron transporte público en la pregunta 1]
    a) Suelo viajar sola
    b) Con mis hijos(as)
    c) Un miembro de la familia de género masculino
    d) Un miembro de la familia de género femenino
    e) Amigos(as) o colegas
    f) Otro: _____ [respuesta abierta opcional]
12) ¿En alguna ocasión has rechazado alguna oferta de trabajo por las dificultades de transporte que representa o por los tiempos de traslado?*
    a) Sí
    b) No
    c) No estoy segura

Sección 03. Nos gustaría comprender mejor cómo planeas tu presupuesto para tus viajes en transporte público

Esta sección se compone de dos preguntas y completarla te tomará aproximadamente dos minutos.

1) ¿Cuánto sueles gastar en transporte público en un día?*

a) De 5 MXN a 15 MXN.
b) De 16 MXN a 25 MXN.
c) De 26 MXN a 35 MXN.
d) De 36 MXN a 45 MXN.
e) De 46 MXN a 55 MXN.
f) Otro: _____ [respuesta abierta opcional]

2) ¿Defines un presupuesto para tus viajes en transporte público?*
   a) Sí
   b) No
   c) No estoy segura

Sección 04. ¡Ya casi terminamos! Nos gustaría entender cómo ha sido tu experiencia en el transporte público.

Esta sección se compone de ocho preguntas y completarla te tomará aproximadamente seis minutos. Tus respuestas serán totalmente anónimas.

1) ¿Has presenciado alguna de las siguientes situaciones mientras utilizabas o esperabas el transporte público? Puedes seleccionar más de una opción:*
   a) Una agresión verbal
   b) Robo de carteras, bolsas o celulares
   c) Robo con violencia
   d) Empujones
   e) Un altercado violento entre personas
   f) Una persona tocando a otra sin su consentimiento y sin que la otra persona lo note
   g) Piropos o algún comentario de índole sexual hacia otra persona
   h) Miradas incómodas o inapropiadas
   i) Una persona acosando sexualmente a una mujer.
   j) Una persona acosando sexualmente a un hombre.
   k) Ninguna de las anteriores
2) En el último año, ¿te ha ocurrido alguna de las siguientes situaciones mientras utilizabas o esperabas el transporte público? Puedes seleccionar más de una opción:*
   a) Alguien te ha gritado
   b) Robo de tus pertenencias
   c) Robo con violencia
   d) Empujones
   e) Golpes
   f) Has recibido piropos o comentarios de índole sexual
   g) Has recibido miradas incómodas o inapropiadas
   h) Alguien te ha tocado sin tu consentimiento
   i) Ninguna de las anteriores

3) ¿Dónde ocurrió el altercado? Puedes seleccionar más de una opción.* [Pregunta que aparecerá a quienes no seleccionaron “ninguna de las anteriores” en la pregunta anterior]
    a) En la calle, mientras caminaba a la parada o a la estación
    b) En la estación
    c) En la parada
    d) Dentro del vehículo de transporte público
    e) En la calle o en la acera mientras esperaba por el transporte público
    f) En un vehículo que solicité a través de una aplicación
    g) Otro: _____ [respuesta abierta opcional]
4) ¿Cuándo ocurrió el altercado? Puedes seleccionar más de una opción.* [Pregunta que aparecerá a quienes no seleccionaron “ninguna de las anteriores” en la pregunta anterior]
    a) Por la mañana (entre las 6:00 a.m. y las 10:00 a.m.)
    b) Por la tarde (entre las 6:00 p.m. y las 8:00 p.m.)
    c) Durante el día (después de las 10:00 a.m. y antes de las 6:00 p.m.)
    d) Por la noche (después de las 8:00 p.m.)
    e) En fin de semana
    f) Otro: _____
5) ¿Cómo reaccionaste cuando ocurrió? Puedes seleccionar más de una opción.* [Pregunta que aparecerá a quienes no seleccionaron “ninguna de las anteriores” en la pregunta anterior]
    a) Caminé más rápido
    b) Grité para pedir ayuda
    c) Confronté a la persona que me agredió
    d) Presenté una denuncia a la policía
    e) Envié una queja al operador o a la empresa responsable
    f) Elegí un asiento especial en la unidad
    g) Miré hacia otro lado
    h) No hice nada
6) ¿Quién ha sido comúnmente el agresor en los altercados que has experimentado dentro del transporte público? Puedes seleccionar más de una opción.* [Pregunta que aparecerá a quienes no seleccionaron “ninguna de las anteriores” en la pregunta anterior]
    a) Otros pasajeros
    b) Un operador u otros miembros del personal del transporte público
    c) Transeúntes
    d) Otro: _____ [respuesta abierta opcional]
7) ¿Utilizas alguna estrategia para mantenerte a salvo o mejorar tu experiencia en el transporte público? Puedes seleccionar más de una opción.*
    a) Viajar con amigos(as)
    b) Viajar con mi pareja o algún miembro de mi familia

c) Llamar a alguien en quien confío para avisarle que voy en camino
d) Compartir mi ubicación en tiempo real con alguien en quien confío
e) Caminar por los alrededores del paradero o en las áreas del paradero con buena iluminación
f) Evitar vehículos o vagones vacíos
g) Usar vehículos o vagones especiales para mujeres
h) Otro: _____ [respuesta abierta opcional]

8) ¿Has cambiado alguna de tus actividades cotidianas para mantenerte a salvo o mejorar tu experiencia al momento de moverte por la ciudad? Puedes seleccionar más de una opción*
    a) He cambiado mi forma de vestir para viajar en el transporte público
    b) He cambiado la ruta que pensaba tomar
    c) He optado por utilizar mi automóvil o alguna aplicación móvil de transporte para llegar a la estación o parada del transporte público
    d) He cambiado mis actividades cotidianas con base en mis tiempos de traslado
    e) Evito viajar con objetos de valor o que son importantes para mí
    f) Prefiero no utilizar mi celular al momento de trasladarme
    g) Otro:_____ [opción abierta para responder]

Sección 05. ¡Hemos llegado a la última sección de la encuesta! Nos gustaría conocer más sobre cómo sueles informarte de lo que ocurre en tu ciudad.

Esta sección consta de cinco preguntas y completarla te tomará aproximadamente tres minutos.

1) ¿Utilizas alguna aplicación para ubicarte mejor cuando viajas por la ciudad?*
    a) Sí
    b) No
    c) No estoy segura

2) ¿Qué aplicaciones has utilizado? Puedes seleccionar más de una opción* [Pregunta que aparecerá a quienes respondan "Sí" a la pregunta 1]
    a) Google Maps
    b) Here
    c) Waze
    d) Rumbo
    e) Otro: _____

3) ¿Para qué has utilizado las aplicaciones previamente descritas? Puedes seleccionar más de una opción* [Pregunta que aparecerá a quienes respondan "Sí" a la pregunta 1]
    a) Para encontrar alternativas de viaje hacia algún destino que frecuento
    b) Para saber cómo llegar a un lugar que no conozco

c) Para enterarme si algún percance está afectando los servicios de transporte público
d) Para visualizar los mapas de los distintos modos de transporte o de la red de movilidad integrada
e) Para ver un mapa de la ciudad
f) Para consultar horarios y costos de un servicio de transporte en particular
g) Sólo tenía curiosidad y no la use para algo en específico
h) Otro: _____

4) ¿Confiarías en las aplicaciones que elegiste en la Pregunta 2 para consultarlas nuevamente?* [Pregunta que aparecerá a quienes respondan la pregunta 2]
   a) Sí
   b) No
   c) Dependería de _____ [respuesta abierta opcional]
5) ¿Utilizas algún medio de comunicación o canal para enterarte de cómo está el tráfico antes de salir de casa e iniciar tu traslado? De ser así, ¿cuáles son? Puedes seleccionar más de una opción. [Opcional]
   a) Radio
   b) Televisión
   c) Periódicos
   d) Mensajes de amigos(as) y/o familiares
   e) Twitter
   f) WhatsApp
   g) Facebook
   h) Google
   i) Waze
   j) No busco esta información antes de iniciar mi viaje
   k) Otro: _____ [respuesta abierta opcional]

¡Última pregunta!

Completa las siguientes frases:

"Sin el transporte público de mi ciudad, yo no podría...

[FREE TEXT]

"Porque puedo utilizar el transporte público, tengo la oportunidad de...

[FREE TEXT]

Cuestionario para Lima

WhereIsMyTransport

Experiencias en torno a la movilidad de las mujeres en Latinoamérica

Para consultar nuestra Política de Privacidad, por favor da click en el siguiente enlace.

Introduccion

WhereIsMyTransport Ltd realiza esta encuesta con la intención de comprender las experiencias de las mujeres al momento de trasladarse por la ciudad de Lima y Callao, particularmente, cómo viven la movilidad en el transporte público. Le invitamos a completar esta encuesta en la que podrá contarnos más sobre sus vivencias, así como sobre los retos que enfrenta día con día para llegar a sus destinos.

WhereIsMyTransport Ltd respeta su privacidad. Su participación en esta encuesta es voluntaria y sus respuestas serán utilizadas de forma anónima, tanto por nosotros como por las terceras partes con quienes colaboramos.

Únicamente solicitaremos su número de teléfono y correo electrónico para contactarle en caso de resultar ganador(a) del sorteo.

Términos

Al participar en esta encuesta, acepta que podemos usar y compartir sus respuestas con nuestros socios externos para comprender mejor la movilidad en Lima y Callao. Podemos hacer uso de las respuestas a nuestra discreción y para nuestros propios fines, los cuales incluyen trabajos de investigación, estudios, publicaciones y materiales tanto promocionales como de marketing. No obstante, todo uso será anónimo y agregado, de tal forma que la identidad de quienes participen se mantendrá totalmente anónima.

Al continuar con el cuestionario, usted accede a que todos los derechos de propiedad intelectual en las respuestas serán de nuestra propiedad. Acepta que no tendrá ningún derecho a ningún crédito ni a recibir ninguna compensación por el uso de sus respuestas a la encuesta.

Los términos de esta encuesta se rigen por las leyes de Inglaterra y están sujetos a la jurisdicción exclusiva de los tribunales ingleses.

Si tiene alguna duda, por favor contáctenos a hello@whereismytransport.com

El cuestionario que se presentará a continuación se compone de cinco secciones y completarlo toma entre 20 y 25 minutos.

¿Acepta participar en esta encuesta y está de acuerdo con los términos establecidos anteriormente?

1) Sí.
2) No.

Sección: "No deseo participar"

Ha rechazado su participación. Puede dar clic en "Siguiente" o cerrar esta página para salir de la encuesta.

Sección: "No deseo participar"

¡Gracias por su tiempo! Por favor cierre su navegador para salir de la encuesta.

Sección 01. ¡Nos gustaría saber más sobre ti!

Esta sección se compone de cuatro preguntas y te tomará aproximadamente dos minutos.

1) ¿Con qué género te identificas?* [el cuestionario se cerrará para quienes no se identifiquen con el género femenino]
    a) Femenino.
    b) Masculino.
    c) Preferiría no revelarlo.
    d) Otro: _____ [respuesta abierta opcional]
2) ¿Cuántos años tienes?* [el cuestionario se cerrará para quienes sean menores de 18 años]
    a) 18-24
    b) 25-34
    c) 35-44
    d) 45-60
3) ¿A qué te dedicas actualmente?*
    a) Trabajadora de tiempo completo
    b) Trabajadora de medio tiempo
    c) Autoempleada
    d) Sin empleo y en busca de trabajo
    e) Sin empleo y no busco trabajo por el momento
    f) Ama de casa o trabajo del hogar (no remunerado)
    g) Estudiante de tiempo completo
    h) Estudiante de tiempo completo con trabajo de medio tiempo
    i) Estudiante de medio tiempo con trabajo de medio tiempo

j) Militar
k) En retiro
l) Incapacidad para laborar
m) Otro: _____ [respuesta abierta opcional]

4) ¿En qué distrito de Lima o Callao vives?*

[LIST OF AREAS]

Sección 02. Nos gustaría saber más sobre cómo sueles trasladarte y cómo ha sido tu experiencia en los distintos medios de transporte.

Esta sección se compone de 12 preguntas y te tomará aproximadamente ocho minutos.

1) ¿Cómo sueles trasladarte dentro de la ciudad? Puedes elegir hasta tres opciones.* [Si responden transporte público, deberán contestar la siguiente pregunta, si no, saltan a la 3]

a) Transporte público
b) Carro propio
c) Moto propia
d) Bicicleta
e) A pie
f) Taxi
g) Mototaxi
h) Aplicaciones de transporte como Uber o Didi.

2) Si entre tus respuestas a la pregunta anterior se encuentra el transporte público, cuéntanos, ¿cuál es el transporte público que sueles usar con mayor frecuencia? Puedes seleccionar hasta tres opciones.*

a) Metro
b) Corredores Complementarios
c) Metropolitano
d) Bus
e) Couster
f) Micro
g) Combi
h) Colectivo
i) Mototaxi
j) Otro: _____ [respuesta abierta opcional]

3) ¿Con qué frecuencia sueles viajar con los siguientes propósitos? [matriz de preguntas]:*

i) Desde o hacia el trabajo
ii) Desde o hacia la escuela

iii) Para llevar o traer a l(a)s niñ(a)s a la escuela
iv) Para comprar la despensa
v) Para visitar a algún amigo(a) o familiar
vi) Para visitar al médico o por cuestiones de salud
vii) Para llevar al médico a algún familiar o conocido(a).
viii) Para acudir a cuestiones religiosas como ir a misa
ix) Para acudir a eventos de entretenimiento (conciertos, deportes, bares)
x) Para realizar trámites, ir al banco u otra tarea administrativa del hogar.
xi) Para el cuidado de otras personas como familiares de la tercera edad.
    1) Diario
    2) De 2 a 3 veces por semana
    3) Al menos una vez por semana
    4) Una vez cada dos semanas
    5) Al menos una vez al mes
    6) Menos de una vez al mes
    7) Nunca

4) ¿Por cuál de los siguientes motivos sueles viajar en transporte público con mayor frecuencia? Puedes elegir hasta tres opciones.* [Pregunta para quienes respondieron transporte público en la pregunta 1]
    a) Desde o hacia el trabajo
    b) Desde o hacia la escuela
    c) Para llevar o traer a l(a)s niñ(a)s a la escuela
    d) Para comprar la despensa
    e) Para visitar a algún amigo(a) o familiar
    f) Para visitar al médico o por cuestiones de salud
    g) Para llevar al médico a algún familiar o conocido(a).
    h) Para acudir a cuestiones religiosas como ir a misa
    i) Para acudir a eventos de entretenimiento (conciertos, deportes, bares)
    j) Para realizar trámites, ir al banco u otra tarea administrativa del hogar.
    k) Para el cuidado de otras personas como familiares de la tercera edad.
    l) Otro: _____ [respuesta abierta opcional]

5) Aproximadamente, ¿con qué frecuencia sueles utilizar el transporte público?* [Pregunta para quienes respondieron transporte público en la pregunta 1]
    a) Diario
    b) De 2 a 3 veces por semana
    c) Al menos una vez a la semana
    d) Una vez cada dos semanas
    e) Al menos una vez al mes
    f) Menos de una vez al mes
    g) Sólo en ciertas ocasiones o eventos

6) ¿En qué momento del día sueles usar el transporte público con más frecuencia? Puedes seleccionar más de una opción.* [Pregunta que aparecerá sólo para quienes respondieron transporte público en la pregunta 1]
    a) Por la mañana (entre las 6:00 a.m. y las 10:00 a.m.)
    b) Durante el día (después de las 10:00 a.m. y antes de las 6:00 p.m.)
    c) Por la tarde-noche (entre las 6:00 p.m. y las 8:00 p.m.)
    d) Por las noches (después de las 8:00 p.m.)
    e) Fines de semana
7) Desde el momento en que sales, ¿cuánto tiempo tardas aproximadamente en llegar a tu destino durante tus viajes más largos? Por ejemplo, puede ser una hora y 30 minutos = 20 minutos caminando + 40 minutos en bus + 20 minutos en Metro + 10 minutos caminando.* [Pregunta que se muestra sólo para quienes respondieron transporte público en la pregunta 1]
    a) Menos de 30 minutos
    b) De 30 minutos a 1 hora
    c) De 1 hora a 1 hora con 30 minutos
    d) De 1 hora con 30 minutos a 2 horas
    e) De 2 horas a 2 horas con 30 minutos
    f) De 2 horas con 30 minutos a 3 horas
    g) Más de 3 horas
8) [Matriz de preguntas] ¿Qué tan satisfecha estás con los servicios de transporte público en cuestión de...* [Pregunta que se muestra sólo para quienes respondieron transporte público en la pregunta 1]
    a) Transporte formal (Metro/Metropolitano/Corredores)
    b) Transporte convencional (Micro/Combi/Bus/Colectivo/Mototaxi)
        i) Infraestructura
        ii) Seguridad
        iii) Costo
        iv) Eficiencia y confianza en cuanto a la frecuencia y velocidad de las unidades
            (1) Muy satisfecha
            (2) Satisfecha
            (3) Neutral
            (4) Insatisfecha
            (5) Muy insatisfecha
9) Si estás insatisfecha o muy insatisfecha, ¿cuál es el motivo? Puedes elegir más de una opción.* [Pregunta que sólo aparecerá para quienes contesten “Insatisfecha” o “Muy insatisfecha” en la pregunta 8]
    a) Falta de transporte público cerca de mí
    b) Necesito utilizar más de uno o dos transportes para llegar a mi destino
    c) No tener certeza de cuándo pasará la próxima unidad (o si llegará)

d) No me siento segura durante mis traslados
e) No he recibido atención de las autoridades cuando lo he requerido.
f) Mal servicio por parte de las rutas que utilizo con frecuencia
g) La infraestructura de las paradas y de los vehículos se encuentra sucia o en malas condiciones.
h) El costo del transporte es muy elevado
i) Debo esperar mucho tiempo para que llegue el vehículo a la parada o estación.
j) Otro: _____ [respuesta abierta opcional].

10) En lo personal, ¿qué obstáculos sueles enfrentar cuando utilizas o deseas utilizar el transporte público? Puedes elegir más de una opción.* [Pregunta que se muestra sólo para quienes no respondieron transporte público en la pregunta 1]
    a) No puedo viajar sola
    b) No me siento cómoda usando el transporte público
    c) No me siento segura al viajar en transporte público
    d) Mi familia no me permite viajar en transporte público
    e) Mi familia teme por mi seguridad
    f) Mi pareja no me permite viajar en transporte público
    g) Mi comunidad no acepta que utilice el transporte público
    h) Otro:_____ [respuesta abierta opcional]
11) ¿Con quién sueles viajar cuando utilizas el transporte público? Puedes seleccionar más de una opción.* [Pregunta que se muestra sólo para quienes respondieron transporte público en la pregunta 1]
    a) Suelo viajar sola
    b) Con mis hijos(as)
    c) Un miembro de la familia de género masculino
    d) Un miembro de la familia de género femenino
    e) Amigos(as) o colegas
    f) Otro: _____ [respuesta abierta opcional]
12) ¿En alguna ocasión has rechazado alguna oferta de trabajo por las dificultades de transporte que representa o por los tiempos de traslado?*
    a) Sí
    b) No
    c) No estoy segura

Sección 03. Nos gustaría comprender mejor cómo planeas tu presupuesto para tus viajes en transporte público

Esta sección se compone de dos preguntas y completarla te tomará aproximadamente dos minutos.

1) ¿Cuánto sueles gastar en transporte público en un día?*
    a) S/1 a S/5.

b) S/5 a S/10.
c) S/10 a S/15.
d) Otro: _____ [respuesta abierta opcional]

2) ¿Defines un presupuesto para tus viajes en transporte público?*
   a) Sí
   b) No
   c) No estoy segura

Sección 04. ¡Ya casi terminamos! Nos gustaría entender cómo ha sido tu experiencia en el transporte público.

Esta sección se compone de ocho preguntas y completarla te tomará aproximadamente seis minutos. Tus respuestas serán totalmente anónimas.

1) ¿Has presenciado alguna de las siguientes situaciones mientras utilizabas o esperabas el transporte público? Puedes seleccionar más de una opción:*
   a) Una agresión verbal
   b) Robo de carteras, bolsas o celulares
   c) Robo con violencia
   d) Empujones
   e) Una pelea entre personas
   f) Una persona tocando a otra sin su consentimiento y sin que la otra persona lo note
   g) Piropos o algún comentario de índole sexual hacia otra persona
   h) Miradas incómodas o inapropiadas
   i) Una persona acosando sexualmente a una mujer.
   j) Una persona acosando sexualmente a un hombre.
   k) Ninguna de las anteriores
2) En el último año, ¿te ha ocurrido alguna de las siguientes situaciones mientras utilizabas o esperabas el transporte público? Puedes seleccionar más de una opción:*
   a) Alguien te ha gritado
   b) Robo de tus pertenencias
   c) Robo con violencia
   d) Empujones
   e) Golpes
   f) Has recibido piropos o comentarios de índole sexual
   g) Has recibido miradas incómodas o inapropiadas
   h) Alguien te ha tocado sin tu consentimiento
   i) Ninguna de las anteriores

3) ¿Dónde ocurrió el problema? Puedes seleccionar más de una opción.* [Pregunta que aparecerá a quienes no seleccionaron “ninguna de las anteriores” en la pregunta anterior]
    a) En la calle, mientras caminaba al paradero o estación
    b) En la estación
    c) En el paradero
    d) Dentro del vehículo de transporte público
    e) En la calle o en la vereda mientras esperaba por el transporte público
    f) En un vehículo que solicité a través de una aplicación
    g) Otro: _____ [respuesta abierta opcional]
4) ¿Cuándo ocurrió el altercado? Puedes seleccionar más de una opción.* [Pregunta que aparecerá a quienes no seleccionaron “ninguna de las anteriores” en la pregunta anterior]
    a) Por la mañana (entre las 6:00 a.m. y las 10:00 a.m.)
    b) Por la tarde (entre las 6:00 p.m. y las 8:00 p.m.)
    c) Durante el día (después de las 10:00 a.m. y antes de las 6:00 p.m.)
    d) Por la noche (después de las 8:00 p.m.)
    e) En fin de semana
    f) Otro: _____
5) ¿Cómo reaccionaste cuando ocurrió? Puedes seleccionar más de una opción.* [Pregunta que aparecerá a quienes no seleccionaron “ninguna de las anteriores” en la pregunta anterior]
    a) Caminé más rápido
    b) Grité para pedir ayuda
    c) Confronté a la persona que me agredió
    d) Presenté una denuncia a la policía
    e) Envié una queja al operador o a la empresa responsable
    f) Elegí otro asiento en la unidad
    g) Miré hacia otro lado
    h) No hice nada
6) ¿Comúnmente quién ha cometido las agresiones durante los altercados que has experimentado dentro del transporte público? Puedes seleccionar más de una opción.* [Pregunta que aparecerá a quienes no seleccionaron “ninguna de las anteriores” en la pregunta anterior]
    a) Otros pasajeros
    b) Un operador u personal del transporte público
    c) Transeúntes
    d) Otro: _____ [respuesta abierta opcional]

7) ¿Utilizas alguna estrategia para mantenerte a salvo o mejorar tu experiencia en el transporte público? Puedes seleccionar más de una opción.*
    a) Viajar con amigos(as)

b) Viajar con mi pareja o algún miembro de mi familia
c) Llamar a alguien en quien confío para avisarle que voy en camino
d) Compartir mi ubicación en tiempo real con alguien en quien confío
e) Caminar por las zonas bien iluminadas de los paraderos y alrededores
f) Evitar vehículos o vagones vacíos
g) Planifico mi ruta para para movilizarme por zonas que conozco
h) Evito hablar con desconocidos en los paraderos al movilizarme
i) Otro: _____ [respuesta abierta opcional]

8) ¿Has cambiado alguna de tus actividades cotidianas para mantenerte a salvo o mejorar tu experiencia al momento de moverte por la ciudad? Puedes seleccionar más de una opción*
   a) He cambiado mi forma de vestir para viajar en el transporte público
   b) He cambiado la ruta que pensaba tomar
   c) He optado por utilizar mi automóvil o alguna aplicación móvil de transporte para llegar a la estación o parada del transporte público
   d) He cambiado mis actividades cotidianas con base en mis tiempos de traslado
   e) Evito viajar con objetos de valor o que son importantes para mí
   f) Evito viajar de noche
   g) Prefiero no utilizar mi celular al momento de trasladarme
   h) Otro:_____ [opción abierta para responder]

Sección 05. ¡Hemos llegado a la última sección de la encuesta! Nos gustaría conocer más sobre cómo sueles informarte de lo que ocurre en tu ciudad.

Esta sección consta de cinco preguntas y completarla te tomará aproximadamente tres minutos.

1) ¿Utilizas alguna aplicación para ubicarte mejor cuando viajas por la ciudad?*
   a) Sí
   b) No
   c) No estoy segura
2) ¿Qué aplicaciones has utilizado? Puedes seleccionar más de una opción* [Pregunta que aparecerá a quienes respondan "Sí" a la pregunta 1]
   a) Google Maps
   b) Moovit
   c) Waze
   d) Rumbo
   e) Otro: _____
3) ¿Para qué has utilizado las aplicaciones previamente descritas? Puedes seleccionar más de una opción* [Pregunta que aparecerá a quienes respondan "Sí" a la pregunta 1]
   a) Para encontrar alternativas de viaje hacia algún destino que frecuento

b) Para saber cómo llegar a un lugar que no conozco
c) Para enterarme si algún percance está afectando los servicios de transporte público
d) Para visualizar los mapas de los distintos modos de transporte o de la red de movilidad integrada
e) Para ver un mapa de la ciudad
f) Para consultar horarios y costos de un servicio de transporte en particular
g) Sólo tenía curiosidad y no la use para algo en específico
h) Otro: _____

4) ¿Confiarías en las aplicaciones que elegiste para navegar con ellas nuevamente?* [Pregunta que aparecerá a quienes respondan la pregunta 2]
   a) Sí
   b) No
   c) Dependería de _____ [respuesta abierta opcional]
5) ¿Utilizas algún medio de comunicación o canal para enterarte de cómo está el tráfico antes de salir de casa e iniciar tu traslado? De ser así, ¿cuáles son? Puedes seleccionar más de una opción. [Opcional]
   a) Radio
   b) Televisión
   c) Periódicos
   d) Mensajes de amigos(as) y/o familiares
   e) Twitter
   f) WhatsApp
   g) Facebook
   h) Google
   i) Waze
   j) No busco esta información antes de iniciar mi viaje
   k) Otro: _____ [respuesta abierta opcional]

¡Última pregunta!

Completa las siguientes frases:

"Sin el transporte público de mi ciudad, yo no podría...

[FREE TEXT]

"Porque puedo utilizar el transporte público, tengo la oportunidad de...

[FREE TEXT]

Final de la encuesta

¡Gracias por tu tiempo! El equipo de WhereIsMyTransport Ltd. realmente agradece tu participación.