

**Temática 1.** Urbanización territorio y poblamiento

**Temática 2.** Nupcialidad, familias y hogares

**Título:** Desigualdades de género en los viajes al trabajo de la ZMVM 2007

**Autor:** Andrea Bautista León y Valentín Ibarra Vargas

**Resumen:**

Los estudios acerca de la movilidad cotidiana al trabajo en las grandes metrópolis, regularmente analizan las implicaciones económicas de ésta, las zonas de concentración de las actividades laborales, los costos del transporte, el impacto medioambiental, entre otros asuntos, sin considerar la heterogeneidad de los viajeros. Específicamente poco se han estudiado las diferencias entre hombres y mujeres y sus características por separado para aproximarse a conocer los costos sociales de la movilidad cotidiana al trabajo. Este trabajo explora los patrones de movilidad cotidiana pensando en que ésta se encuentra diferenciada por relaciones de género, donde las mujeres viajan distancias más cortas, sus ingresos son menores y se mueven más en transporte público que los hombres, aun cuando cuentan con un vehículo en el hogar. La fuente de información que se utiliza es la Encuesta Origen Destino 2007 realizada por el Instituto Nacional de Estadística Geografía e Informática (INEGI) y el Gobierno del Distrito Federal de donde se realiza el cálculo de los viajes al trabajo, las relaciones de parentesco, la edad y la escolaridad de los viajeros.

## **Desigualdades de género en los viajes al trabajo ZMVM 2007**

### **Presentación**

Viajar del lugar de residencia al trabajo es una actividad que se realiza día con día. En las grandes metrópolis esta actividad ha sido estudiada desde perspectivas económicas y del impacto ambiental que producen, sin embargo han sido poco exploradas las diferencias que existen entre los viajeros, sus características y las implicaciones que tienen en las relaciones de género en nuestro país. La fuente de información utilizada es la Encuesta Origen Destino (EOD) 2007, la cual fue diseñada por el Instituto de Información, Geografía, Estadística e informática (INEGI) y el Gobierno del Distrito Federal. Esta ponencia, explora algunas dimensiones relacionadas con la movilidad en general primero y luego con la movilidad cotidiana al trabajo, aproximándose a las relaciones de género con el parentesco que reportan los individuos.

### **La importancia del género en los estudios de movilidad**

En la actualidad, se han explorado nuevas dimensiones de la movilidad cotidiana, donde los estudios de género han aportado nuevos elementos a la discusión de ésta. Lyons y Chatterjee (2008), analizan los promedios de tiempo de desplazamiento cotidiano en Inglaterra desde una multi-perspectiva que incluye la planeación, la economía, la geografía, la psicología, sociología y medicina para explicar el comportamiento de los viajeros y así mejorar el entendimiento de la importancia de los éstos en los individuos y su impacto en la sociedad actual. Roberts, Hodgson y Dolan (2009) exploran los efectos de las diferencias de género en el bienestar psicológico en el Reino Unido, los cuales considerando contrastar la compensación que proporciona el desplazarse al trabajo en el ingreso, la satisfacción del empleo y la calidad de la vivienda, encontraron que la movilidad cotidiana causa un detrimento del bienestar de las mujeres pero no así de los hombres; al parecer relacionado con la mayor responsabilidad de las tareas domésticas y el cuidado de los niños. Gould y Zhou (2010) estudian si hay diferencias de género relacionadas con la selección de uso de transporte público

en Los Ángeles, pues a pesar de que las mujeres usan más éste no es claro si este efecto es causado por tener un empleo de medio tiempo o uno de tiempo completo. Un estudio más que habría que remarcar es el de Sandow (2011) realizado en Suecia, la autora revela los requisitos previos y las consecuencias de los desplazamientos largos al trabajo de los viajeros y de sus parejas maritales. Algunos temas que aborda son la propensión a separarse y las relaciones de la familia en este contexto de largos desplazamientos.

Con lo anterior, se afirma la importancia de los estudios que involucran nuevas dimensiones para el análisis de la movilidad cotidiana, que involucren más aspectos que los impactos económicos y ambientales.

### **Diferencias en la movilidad de hombres y mujeres en la ZMVM**

Entrando en materia, esta ponencia tiene como objeto identificar algunas diferencias que pueden estar asociadas al género en la movilidad cotidiana, como lo son el propósito de los viajes, el tipo de transporte, las características de los viajes al trabajo, y las características de los empleos. Para aproximarse a las relaciones de género se utiliza el parentesco de los individuos, la información producida es estimada a partir de la EOD 2007.

#### *Propósito de viaje y tipo de transporte*

Los viajes que se realizan cotidianamente, suponen que la población se desplaza con una intención específica, la cual puede ser diferenciada por sexo para encontrar las diferencias de género que existen. En el cuadro 1 se detallan los propósitos de viaje que contempla la EOD 2007.

Primero, observamos que los viajes de los hombres, en términos absolutos son siempre mayores para las categorías de trabajo, regresar a casa, estudiar y relacionado con el trabajo con respecto a los de las mujeres, las cuales viajan más con motivo de hacer las compras, llevar o recoger a alguien, social o diversión, ir a comer, realizar un trámite y en la categoría de otro. Si observamos estas diferencias en términos relativos, encontramos que del 100 por ciento de los viajes

que se realizan con el propósito de trabajo, el 66 por ciento lo hacen los hombres, contra un complemento del 34 por ciento realizado por las mujeres, de los viajes que se hacen para ir a estudiar el 55.4 por ciento de los que se desplazan son hombres, siendo el complemento las mujeres, por otra parte, en la realización de viajes para hacer las compras existe una marcada diferencia entre sexos, pues el 77 por ciento de éstos lo hacen las mujeres, así como el 66.7 por ciento de éstas se desplazan para llevar o recoger a alguien, lo cual está asociado al papel de cuidadoras que las mujeres desempeñan. Si estudiamos otra dimensión de los propósitos de viajes en la ZMVM, podemos hacer una distinción en el parentesco como una aproximación a las relaciones de género que se cultivan día a día en los hogares.

Cuadro 1. ZMVM 2007. Propósito de viaje por sexo y relación de parentesco

Proposito del viaje	Por sexo						Por parentesco			
	Absolutos			Relativos			Absolutos		Relativos	
	Hombre	Mujer	Total	Hombre	Mujer	Total	Jefe	Conyuge	Jefe	Conyuge
trabajo	40,563	20,930	61,493	66.0%	34.0%	100.0%	31,698	7,302	52.4%	29.8%
regresar a casa	16,079	8,711	24,790	64.9%	35.1%	100.0%	11,898	3,518	19.7%	14.3%
estudiar	3,275	2,641	5,916	55.4%	44.6%	100.0%	360	380	0.6%	1.5%
compras	1,583	5,296	6,879	23.0%	77.0%	100.0%	2,240	2,803	3.7%	11.4%
llevar o recoger a alguien	2,389	4,780	7,169	33.3%	66.7%	100.0%	2,019	2,729	3.3%	11.1%
social, diversión	8,750	12,298	21,048	41.6%	58.4%	100.0%	5,381	4,307	8.9%	17.6%
relacionado con el trabajo	2,693	765	3,458	77.9%	22.1%	100.0%	2,189	267	3.6%	1.1%
ir a comer	73	770	843	8.7%	91.3%	100.0%	0	770	0.0%	3.1%
trámite	315	624	939	33.5%	66.5%	100.0%	315	312	0.5%	1.3%
otro	3,985	5,783	9,768	40.8%	59.2%	100.0%	4,424	2,132	7.3%	8.7%
							60,524	24,520	100.0%	100.0%

Fuente: Elaboración propia con base en la Encuesta Origen Destino 2007

Se distinguió solamente al jefe del hogar y al conyugue, considerando que esta dimensión de género está regida por un esquema patriarcal, pues la encuesta arroja un 78 por ciento de las jefaturas como masculinas y sólo el complemento de 22 por ciento como femeninas, mientras que las mujeres son en 93.9 por ciento cónyuges, existiendo así sólo un 6.1 por ciento de hombres que se declaran cónyuges del jefe del hogar. Dicho lo anterior, se examina al interior de cada categoría la proporción de viajes que se realizan por propósito.

Al hacer esta distinción, se conserva el patrón observado anteriormente, los jefes de hogar realizan más viajes relativos al trabajo con el 52.4 por ciento, para regresar a casa con 19.7 por ciento y relacionado con el trabajo 3.6 por ciento, mientras que las cónyuges son las que hacen más viajes proporcionales para llevar a cabo actividades sociales o de diversión con 17.6 por ciento, para llevar o recoger a alguien, 11.1 por ciento y para hacer las compras con 11.4 por ciento.

Si bien, se conoce ahora que el propósito del viaje está implicado con la posición en el hogar y con el sexo, a continuación se explora si es que existen diferencias en el tipo de transporte que se utiliza. La información procesada está en el cuadro 2.

Cuadro 2. ZMVM 2007. Tipo de transporte por sexo y posición en la familia

<i>Tipo de transporte</i>	Absolutos		Relativos	
	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer
<b>Por sexo</b>				
Público	69,783	72,486	57.9%	64.9%
Taxi	6,389	9,670	5.3%	8.7%
Automovil particular	38,718	27,246	32.1%	24.4%
Otro	5,700	2,325	4.7%	2.1%
Total	120,590	111,727	100.0%	100.0%
<b>Jefe de familia</b>				
Público	33,091	11,781	51.5%	64.0%
Taxi	3,255	1,773	5.1%	9.6%
Automovil particular	25,089	4,656	39.0%	25.3%
Otro	2,816	192	4.4%	1.0%
Total	64,251	18,402	100.0%	100.0%
<b>Conyuge</b>				
Público	1,375	23,227	51.8%	57.8%
Taxi	134	3,887	5.0%	9.7%
Automovil particular	1,028	12,284	38.7%	30.6%
Otro	117	755	4.4%	1.9%
Total	2,654	40,153	100.0%	100.0%

Fuente: Elaboración propia con base en la Encuesta Origen Destino 2007

Primero, por sexo, se observa que existe entre ambos una diferencia de 8,863 viajes siendo mayor el número de los hombres en términos absolutos con 120,590 y existe una concentración mayor en el volumen de transporte público seguida del uso de automóvil particular en los dos casos. Si analizamos en términos relativos, el uso de transporte público en los hombres es de 57.9 por ciento con respecto a otros medios de transporte y de 64.9 por ciento en las mujeres lo que muestra un uso mayor de las mujeres. Siguiendo con el automóvil particular, los hombres son los que más se transportan por este medio, con un 32.1 por ciento y las mujeres lo usan en un 24.4 por ciento, tendencia inversa a la que se presenta en el transporte público. Si bien, esta fuente de información no nos muestra el porqué de las decisiones de movilidad en uno o en otro tipo de transporte, los estudios de género y movilidad, han mostrado la presencia de esta tendencia en otros países como el mencionado de Gould y Zhou (2010).

Además, si estudiamos la distribución del tipo de transporte por parentesco, específicamente en la jefatura de hogar por sexo, vemos que las mujeres aun

cuando son las jefas, tienen un patrón de uso de transporte muy parecido al de las mujeres en general, y los hombres que son jefes también mantienen una pauta muy parecida a la vista anteriormente. Finalmente para este punto es de remarcar que el tipo de transporte cuando se estudia el parentesco por sexo del cónyuge el uso del transporte público es el que predomina seguido del automóvil, donde las proporciones son mayores otra vez en los varones con 38.7 por ciento contra un 30.6 por ciento de las mujeres.

#### *Viaje al trabajo diferencias*

Hasta aquí se ha analizado la movilidad en la ZMVM con diferentes propósitos, en el trabajo completo se mostrará a detalle el desglose de aquellos que trabajan y su posición en el hogar, el ingreso que perciben las mujeres y los hombres por su trabajo y los trayectos que realizan.

## Referencias

Instituto Nacional de Geografía Estadística e Informática y el Gobierno del Distrito Federal, 2007, **Zona Metropolitana del Valle de México Encuesta Origen Destino**, Microdatos

Gould, J. and Zhou, J. (2010): **A Commitment to Continue? Comparing Women and Men Commuters Who Choose Transit over Driving Alone**, Womens Issues in Transportation, summary of the 4<sup>th</sup> International conference , volume 2 technical papers

Lyons, G., and K. Chatterjee (2008): **A Human Perspective on the Daily Commute: Costs, Benefits and Trade-Offs**. *Transport Reviews*, 28 (2), pp. 181-198.

Roberts, J., R. Hudgson and P. Dolan (2009): ***It's driving her mad: gender differences in the effects of commuting on psychological well-being***. Working papers No. 2009009, Sheffield, UK: The University of Sheffield, Department of Economics.

Sandow, E. (2011): **On the road, social aspects of commuting long distances to work**, Department of social and economic geography, University Sweden