

## Género y ciudad. Movilidad del cuidado en Ciudad Juárez

### Gender and the city. Mobility of care in Ciudad Juárez

**Isaac Chaparro Hernández<sup>1</sup>**

Universidad Autónoma de Ciudad Juárez, México

isaac.chaparro@uacj.mx

<https://orcid.org/0000-0002-6448-4433>

**Christian Lorena Moreno Lizárraga<sup>2</sup>**

Universidad Autónoma de Sinaloa, México

cris.\_1@hotmail.com

<https://orcid.org/0009-0007-9514-7353>

**Recepción:** 17 agosto 2024

**Corregido:** 21 diciembre 2024

**Publicación:** 30 mayo 2025

**DOI:** <https://doi.org/10.20983/decumanus.2025.1.2>

### Resumen

Esta investigación se realizó en Ciudad Juárez, Chihuahua, y aborda la movilidad del cuidado, tema que involucra directamente al género femenino y su relación con el espacio urbano. Los diversos y múltiples viajes que llevan a cabo las mujeres, sin recibir remuneración, están mayormente relacionados con el cuidado de sus dependientes, como familiares, personas con enfermedades crónico-degenerativas, personas con discapacidades, adultos mayores, entre otros. Se discute cómo las mujeres desarrollan habilidades y capacidades para dedicar tiempo y esfuerzo al cuidado de sí mismas y de quienes dependen de ellas, lo que implica gestionar recursos personales en beneficio de otros. En este artículo se utilizan los resultados de un estudio efectuado en 2019, en el que se aplicó una Encuesta Origen-Destino (EOD) a una muestra representativa que abarcó toda la ciudad. Se consideraron variables relacionadas con el género para analizar los patrones de movilidad cotidiana a escalas macro y micro. Las categorías de análisis incluyeron: hogar, características sociodemográficas, motivos del viaje, medios de transporte y fricciones físicas. Los resultados

---

<sup>1</sup> Doctor en Estudios Urbanos con Mención Honorífica en Líneas de Investigación de Movilidad y Estructuración Urbanas. Maestro en Ingeniería Civil. Licenciado en Ingeniería Civil. Galardonado con el Premio Internacional Pedro Vicente Maldonado a la Mejor Tesis de Doctorado en Cartografía, Geodesia y/o Información Geográfica de 2022. Miembro del SNII Nivel Candidato. Recientemente desarrolla investigaciones de Patrones y Modelos de Movilidad Urbana, así como Análisis Espaciales de Estructuras Urbanas. Profesor de tiempo completo en áreas de Arquitectura, Construcción y Urbanismo en la Universidad Autónoma de Ciudad Juárez (UACJ).

<sup>2</sup> Estudiante del Doctorado en Estudios Urbanos de la Universidad Autónoma de Ciudad Juárez (UACJ). Integrante del Programa de Doctores Jóvenes de la Universidad Autónoma de Sinaloa (UAS). Maestra en Ciencias Sociales con énfasis en Estudios Regionales y licenciada en Trabajo Social por la UAS. Docente y excoordinadora de la Maestría en Trabajo Social de la UAS, incorporada al SNP.

reflejaron que las mujeres en esta ciudad experimentan una hipermovilidad cotidiana, caracterizada por una mayor cantidad de viajes, tiempos, distancias, costos y acompañamiento en comparación con los hombres. En conclusión, se evidencia la importancia de los desplazamientos de las mujeres en esta región fronteriza, lo que resalta la necesidad de más investigaciones en esta área, así como el desarrollo de programas para rediseñar el transporte y políticas que garanticen una movilidad inclusiva y una mejor calidad de vida, especialmente para las mujeres y poblaciones vulnerables.

**Palabras clave:** Encuesta Origen-Destino, estudios de género, movilidad del cuidado, patrones de movilidad, políticas de transporte.

### **Abstract**

This research was conducted in Ciudad Juárez, Chihuahua, and addresses the mobility of care, an issue that directly involves the female gender and its relationship with urban space. The diverse and multiple trips that women make, without being paid, are mostly related to the care of their dependents such as family members, people with chronic degenerative diseases, people with disabilities, the elderly, among others. It discusses how women develop skills and abilities to dedicate time and effort to care for themselves and their dependents, which involves managing personal resources for the benefit of others. This article uses the results of a study conducted in 2019, in which an Origin-Destination Survey (ODS) was applied to a representative sample covering the entire city. Gender-related variables were considered to analyze daily mobility patterns at macro and micro levels. The categories of analysis included: household, sociodemographic characteristics, travel motives, means of transportation, and physical frictions. The results showed that women in this city experience daily hypermobility characterized by a greater number of trips, times, distances, costs, and accompaniment compared to men. In conclusion, the importance of women's movements in this border region is evident, highlighting the need for more research in this area as well as the development of programs to redesign transportation and policies that guarantee inclusive mobility and a better quality of life, especially for women and vulnerable populations.

**Keywords:** Origin-Destination Survey, gender studies, mobility of care, mobility patterns, transportation policies.

## Introducción

Las ciudades actuales reflejan una infraestructura urbana planificada de manera hegemónica y masculinizada, que no toma en cuenta las necesidades de las mujeres ni considera adecuadamente su movilidad (Kern, 2021; Greed, 2019). Este modelo de planificación surge de procesos sociohistóricos que transformaron las ciudades para responder a demandas económicas, políticas y sociales. Con la incorporación masiva de las mujeres al trabajo, las dinámicas de movilidad urbana se integraron en los procesos de transformación global, profundizando la relación entre ciudad y género (Borja y Castells, 1997). La urbanización acelerada desde los años noventa dinamizó la vida urbana, promovió inversiones inmobiliarias y generó diversos tipos de asentamientos relacionados tanto con la necesidad de habitar como con las clases sociales de los habitantes. En consecuencia, la dinámica de las ciudades modernas se caracteriza por altos niveles de movilidad de personas y bienes, lo que se relaciona directamente con la distribución física de las actividades de la población. A medida que las ciudades crecen, los desplazamientos abarcan mayores extensiones territoriales (Obregón-Biosca y Betanzo-Quezada, 2015). La movilidad, además de ser una práctica cotidiana, posee un alto valor económico, social y cultural, al conectar y dar continuidad al espacio urbano.

En un mundo globalizado, las mujeres forman parte de la población económicamente activa, ya sea de manera parcial o completa, y son las principales responsables del desarrollo integral de sus hogares (Borja y Castells, 1997). Hoy en día, las mujeres utilizan la ciudad para trabajar y cuidar, lo que incrementa la complejidad de su movilidad, especialmente al asumir roles tradicionales de cuidado (Soto Villagrán, 2021; Gutiérrez, 2021). El Objetivo de Desarrollo Sostenible 11 de la Agenda 2030 busca que las ciudades sean inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles. Este es un desafío particularmente ambicioso para las poblaciones vulnerables, que enfrentan barreras significativas para acceder a la ciudad. Muchas ciudades, tanto en países desarrollados como en vías de desarrollo, no están adaptadas para personas con movilidad reducida. Incluso en sistemas masivos consolidados, como el metro de la Ciudad de México, persisten desafíos para personas con enfermedades crónicas, discapacidades o madres con hijos pequeños, lo que convierte la movilidad en un sacrificio considerable (Murata, Delgado Campos y Suárez Lastra, 2017).

La estructura urbana actual no favorece la movilidad de ciertos grupos dependientes, particularmente de las mujeres, quienes a menudo asumen la responsabilidad del cuidado de hijos, adultos mayores y personas con discapacidad (Borja, 2010). Los cambios en la estructura espacial de las ciudades tienden a afectar más a las mujeres que a los hombres, pues ellas deben articular múltiples prácticas cotidianas, como trabajar, realizar compras, pagar servicios y trasladar dependientes, todo ello en un contexto de movilidad limitada y poco segura (Fenster, 2010; Wills, 2019). Esta situación hace que la movilidad de las mujeres sea más costosa

y compleja, obligándolas en ocasiones a abandonar el empleo formal para recurrir a la economía informal, debido a los altos costos de tiempo y dinero asociados a sus desplazamientos (Gutiérrez et al., 2022).

Estudios feministas han señalado que las mujeres han pasado de ser consideradas seres privados a ocupar espacios públicos, aunque siempre han sido parte de la vida pública (Rose, 1993; Kern, 2021; Greed, 2019). La diferencia radica en el reconocimiento de la mujer como sujeto social y económicamente activo. Debido a las responsabilidades de cuidado, las mujeres realizan más actividades cotidianas y sus desplazamientos en la ciudad son mayores (Soto-Villagrán, 2022). La geografía urbana feminista, que ganó relevancia en los años setenta, ha incorporado a las mujeres en los estudios académicos sobre urbanismo. Gilbert (1997) destacó que la vida cotidiana, se enriquece al examinar la diversidad de experiencias de las mujeres y las estructuras de desigualdad que configuran estos procesos. Kaplan (2014) y, más recientemente, Sánchez-De Madariaga y Zucchini (2020) han estudiado la movilidad del cuidado en Madrid, subrayando la importancia de incorporar variables relacionadas con el cuidado en las Encuestas Origen-Destino (EOD).

El propósito de esta investigación es analizar los resultados de un estudio sobre patrones de movilidad cotidiana en Ciudad Juárez, Chihuahua, realizado entre 2019 y 2020 (Chaparro, 2020). Dicho análisis, desglosado por género, busca explorar las dinámicas de movilidad de las mujeres y dejar un antecedente relevante para el contexto local, fomentando la continuación de estos estudios para su impacto en políticas públicas. Las variables analizadas incluyeron: género, costos, tipos de transporte, edad, orígenes, destinos, cantidad de viajes, tiempos y distancias, tanto entre semana como durante los fines de semana. Los resultados evidencian una fuerte relación entre movilidad urbana y género, destacando que las mujeres asumen principalmente los desplazamientos relacionados con el cuidado de dependientes, como hijos y personas mayores. A pesar de los avances en inclusión social e igualdad de derechos, los roles de género siguen asignando a las mujeres la responsabilidad del cuidado, lo que afecta su movilidad y acceso al espacio urbano.

El artículo se estructura en cuatro apartados: una aproximación conceptual al cuidado, una síntesis de la metodología de la EOD utilizada en 2019, los resultados exploratorios relacionados con la movilidad de las mujeres y, finalmente, las conclusiones.

### **Marco teórico-conceptual**

El concepto de cuidado tiene diferentes enfoques de estudio, siendo el más común la interpretación de las actividades de asistencia, ayuda o protección a otro ser en diversos contextos y entornos. Según Conradson (2003), el cuidado es una necesidad que requiere un espacio físico para realizarse, donde implícitamente existe una relación de distancia y proximidad desde una perspectiva geográfica (Milligan y Wiles, 2010). En

este sentido, los espacios urbanos se definen como paisajes cada vez más complejos, estrechamente vinculados con las dinámicas del cuidado. Soto-Villagrán (2022) establece esta conexión conceptual a través de una interpretación del paisaje desde teorías feministas, anclando los espacios públicos como escenarios de lucha constante entre clases, relaciones de poder, etnias y género, este último moldeado por la evolución cultural. En este contexto, el paisaje no visible se destaca como un elemento clave que requiere habilidades para superar barreras en situaciones específicas. Por ello, resulta imprescindible la implementación de políticas públicas que aseguren el acceso a productos y servicios básicos, incluyendo la movilidad y accesibilidad necesarias para las personas vulnerables.

Desde la perspectiva urbanística, Arriagada (2019) y Rodríguez (2017) enfatizan el concepto de organización social del cuidado como un fenómeno donde las actividades de cuidado están intrínsecamente relacionadas con el funcionamiento económico y político de la ciudad, gestionando la distribución de estas necesidades. Comas-d'Argemir (2016) amplía esta visión al señalar que la complejidad de la organización social del cuidado impacta directamente en la salud y el bienestar de las personas. En este contexto, las mujeres suelen asumir con mayor frecuencia las labores de cuidado, lo que permite analizar el origen, desarrollo y funcionalidad de las ciudades desde los sujetos que más contribuyen a su dinámica, pese a que estas no fueron diseñadas para incluir de manera equitativa a mujeres, niños o adultos mayores en las actividades urbanas, tradicionalmente orientadas hacia los hombres (Ciocoletto et al., 2019).

El papel de las mujeres en las actividades de cuidado ha sido ampliamente destacado, especialmente desde enfoques feministas (Carrasco et al., 2011; Esquivel, 2013; Vega y Gutiérrez, 2014; Esteban, 2017). Estas teorías subrayan la relación del cuidado con el bienestar social, que implica una serie de gestiones económicas, materiales y psicológicas tradicionalmente asignadas a las mujeres, debido a roles culturales (Batthyány, 2015). Esta dinámica se manifiesta en la dependencia entre la persona cuidada y la cuidadora, influenciada por factores como la accesibilidad a productos y servicios básicos, la planificación urbana, la economía, la cultura y la movilidad. Estas condiciones generan fricciones, como la distancia, el tiempo, los costos de los desplazamientos y la seguridad integral durante los trayectos, que afectan de manera desproporcionada a las mujeres (Sánchez-De Madariaga y Zucchini, 2020).

El cuidado no solo se desarrolla en el hogar, sino también en el entorno urbano, donde la geografía permite determinar y analizar los lugares asociados a estas actividades (Ortúzar, 2000). Sin embargo, los trayectos hacia estos espacios también requieren cuidados específicos. Estos escenarios están determinados por factores como la violencia en el espacio público, la infraestructura y los servicios urbanos, que son moldeados por procesos de gobernanza y planeación urbana. Estos factores influyen en las formas en que se vive la

cotidianidad del cuidado en la ciudad, haciendo que los procesos de movilidad individual sean complejos y demanden habilidades desarrolladas en el hogar (Soto-Villagrán, 2022).

A nivel de escalas, aunque el cuidado ha sido más estudiado dentro de los hogares, también ocurre en el ámbito público, debido a la necesidad de realizar actividades fuera de casa. Por lo tanto, adquiere relevancia su análisis desde una perspectiva geográfica y de movilidad, que abarca desde el momento en que las personas salen del hogar hasta que llegan a su destino para satisfacer alguna necesidad. Esto plantea preguntas como: ¿qué sucede en el trayecto?, ¿cuáles son los motivos para realizar esta actividad? En el contexto específico de Ciudad Juárez, caracterizada por sus condiciones demográficas, políticas y económicas, cabe cuestionarse si los patrones de movilidad del cuidado son diferentes a los de otras ciudades previamente estudiadas. Responder a estas preguntas puede apoyar perspectivas urbanas y políticas que promuevan la creación de espacios más justos e inclusivos (Comas-d'Argemir, 2016).

En el ámbito global, las desigualdades de movilidad por género son evidentes. Un ejemplo reciente es la pandemia del COVID-19, que intensificó estas desigualdades al aumentar las responsabilidades de cuidado asumidas por las mujeres, principalmente en el hogar y sus cercanías (Zúñiga-Olave y Herrmann-Lunecke, 2022). Además, la violencia contra mujeres y niñas aumentó considerablemente debido al confinamiento (ONU Mujeres, 2020). Este comportamiento de roles no es nuevo; históricamente, las actividades reproductivas y de cuidado se han asociado a las mujeres, mientras que las productivas externas se asignan con mayor frecuencia a los hombres (Segovia y Nieves, 2017). Aunque en las últimas décadas se ha reducido esta brecha de roles, aún queda un largo camino para alcanzar una equidad funcional. Estudios recientes han demostrado que los roles de género continúan asignando una carga desproporcionada de trabajo a las mujeres, muchas veces invisible desde una educación tradicionalista (Jirón et al., 2022) y, a menudo, considerado inferior desde una perspectiva cultural y económica (Hatton, 2017).

### ***Movilidad del cuidado***

En este contexto surge la suma conceptual del cuidado y la movilidad, una línea de estudio relativamente reciente discutida por primera vez por Sánchez-De Madariaga (2009; 2013) con el objetivo de integrar adecuadamente la perspectiva de género en las políticas públicas de movilidad y transporte. Este enfoque se fundamenta en la articulación de tres conceptos principales: cuidado, movilidad y transporte. Dado que la movilidad del cuidado implica una relación de dependencia, típicamente entre familiares, se define inicialmente como un trabajo no remunerado realizado por personas adultas para atender a personas dependientes, como infantes, adultos mayores, personas enfermas o con discapacidades. Sin embargo, este

trabajo también puede ser desempeñado por otros grupos, como niños mayores que cuidan a menores, personas con discapacidad que cuidan a sus hijos o adultos mayores que atienden a personas dependientes. Así, el concepto puede ser recategorizado como un trabajo que se bifurca en remunerado y no remunerado, destinado al mantenimiento y reproducción de los hogares (Sánchez-De Madariaga, 2023).

La complejidad de la movilidad del cuidado puede analizarse a través de seis dimensiones interrelacionadas:

1. Sujetos de cuidados: quienes establecen los flujos de las prácticas cuidadoras entre las personas interdependientes, típicamente dentro del mismo hogar.
2. Prácticas de cuidado: actividades destinadas a garantizar una vida plena, como higiene, descanso, educación, seguridad y otras.
3. Lugares de cuidado, tanto privados (hogares) como públicos (hospitales, guarderías, albergues): ofrecen infraestructura para realizar estas actividades.
4. Materialidades y objetos que posibilitan el cuidado: como carriolas, mochilas, sillas de ruedas, rampas y otros elementos que facilitan o limitan el cuidado, según el entorno físico.
5. Temporalidades del cuidado: definidas por los ritmos cíclicos de actividades naturales y funcionales, así como por tiempos disciplinares, como el trabajo, la escuela y el transporte.
6. Afectos y afectividad: una dimensión que frecuentemente recae en las mujeres, quienes, además de las responsabilidades funcionales del cuidado, establecen vínculos emocionales fuertes asociados culturalmente con el cariño (Jirón et al., 2022).

La ciudad, como escenario, refleja una diversidad poblacional que no siempre encuentra identidad con su entorno urbano, debido a que este no ha sido diseñado para atender las necesidades de todos sus habitantes. Si bien los procesos sociohistóricos explican la infraestructura urbana actual, desde el urbanismo es necesario repensar, rediseñar y actuar para abordar las desigualdades. En este sentido, se pone en evidencia la situación que enfrentan las mujeres en el espacio urbano, quienes, además de formar parte de la población económicamente activa, asumen roles tradicionales de cuidado. Esto incluye no solo la atención de sus hijos, sino también, en ocasiones, la de padres u otros familiares dependientes. La infraestructura urbana de muchas ciudades no es apta para las mujeres ni para su movilidad, como si la ciudad les presentara obstáculos adicionales al no ofrecer transporte adecuado para las necesidades del cuidado (Kern, 2021).

A pesar de estas limitaciones, las mujeres han desarrollado una notable adaptabilidad para cumplir con estas tareas, convirtiendo la vida cotidiana en un desafío constante. Esta realidad subraya la necesidad de

generar espacios pensados, diseñados y contruidos para promover una sociedad más equitativa e inclusiva, es decir, una ciudad inclusiva (Comas-d'Argemir, 2016).

### **Metodología**

La revisión de investigaciones y proyectos sobre movilidad proporcionó las características necesarias para el desarrollo de este estudio, destacándose el trabajo de campo realizado en 2019, que incluyó la aplicación de EOD en Ciudad Juárez (Chaparro, 2020). La metodología empleada, de enfoque cuantitativo, permitió analizar los resultados de dichas encuestas considerando variables relacionadas con el género para identificar los patrones de viajes intraurbanos. Además, se implementó una combinación de análisis descriptivos y comparativos de las dinámicas de movilidad, desglosadas por género, a dos escalas: urbana global y microescala georreferenciada. Este enfoque metodológico representa una contribución innovadora, ya que no se ha observado en otras investigaciones revisadas, tanto en contextos locales como internacionales.

Es relevante señalar que, en estudios previos, las técnicas de análisis espacial, recopilación de datos de campo y modelado, se han utilizado de manera independiente. En este estudio dichas técnicas se integraron respetando el fundamento original de la única fuente de datos actual disponible para la ciudad. Los ajustes realizados en la metodología estuvieron orientados a cumplir con los objetivos específicos del trabajo, aplicándolo al contexto de Ciudad Juárez con un enfoque de género. Este diseño metodológico busca no solo aportar una perspectiva más detallada y precisa de las dinámicas de movilidad, sino también ofrecer una herramienta analítica que pueda aplicarse en futuros estudios con objetivos similares.

### **Área de estudio**

Ciudad Juárez es parte integral del municipio de Juárez y representa la mayor concentración de población en el estado de Chihuahua, con 1 501 446 habitantes, de los cuales el 49.96 % son mujeres y el 50.04 %, hombres. En esta ciudad, el 99 % de la población del municipio reside en el área urbana. A escala nacional, Ciudad Juárez ocupa el octavo lugar entre las zonas metropolitanas con mayor población, según datos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI, 2020).

Geográficamente, Ciudad Juárez se encuentra ubicada entre las coordenadas 106°12' y 106°16' de longitud oeste y 31°30' y 31°46' de latitud norte. Su posición estratégica en la frontera con los estados de Texas y Nuevo México, en Estados Unidos, y su delimitación natural por el Río Bravo, favorecen dinámicas industriales relacionadas con la manufactura y la maquiladora. Estas actividades económicas contribuyen significativamente a la movilidad social y económica de la región, posicionándola como un importante nodo de interacción transfronteriza.

## ***Muestra y localización***

Durante 2019, año en que se desarrolló y aplicó la EOD (Chaparro, 2020), se tomó como base el Censo de Población y Vivienda del INEGI 2010, donde se encontraron 361 470 viviendas particulares habitadas, distribuidas en 637 Áreas Geoestadísticas Básicas (AGEB). Para la distribución geográfica del muestreo, se empleó la ecuación tradicional para poblaciones finitas (ecuación 1) y se tomó en cuenta la cantidad de viviendas, la población, un nivel de confianza del 95 %, un margen de error del 5 % y probabilidades del 50 %, tanto a favor como en contra, debido a la falta de información previa. El resultado final arrojó un tamaño de muestra de 384 viviendas habitadas, las cuales fueron encuestadas considerando una distribución equitativa.

$$n = \frac{N \times Z_{\alpha}^2 \times p \times q}{d^2 \times (N - 1) + Z_{\alpha}^2 \times p \times q} \quad (1)$$

Donde:

$n$  = Muestra

$N$  = Población finita

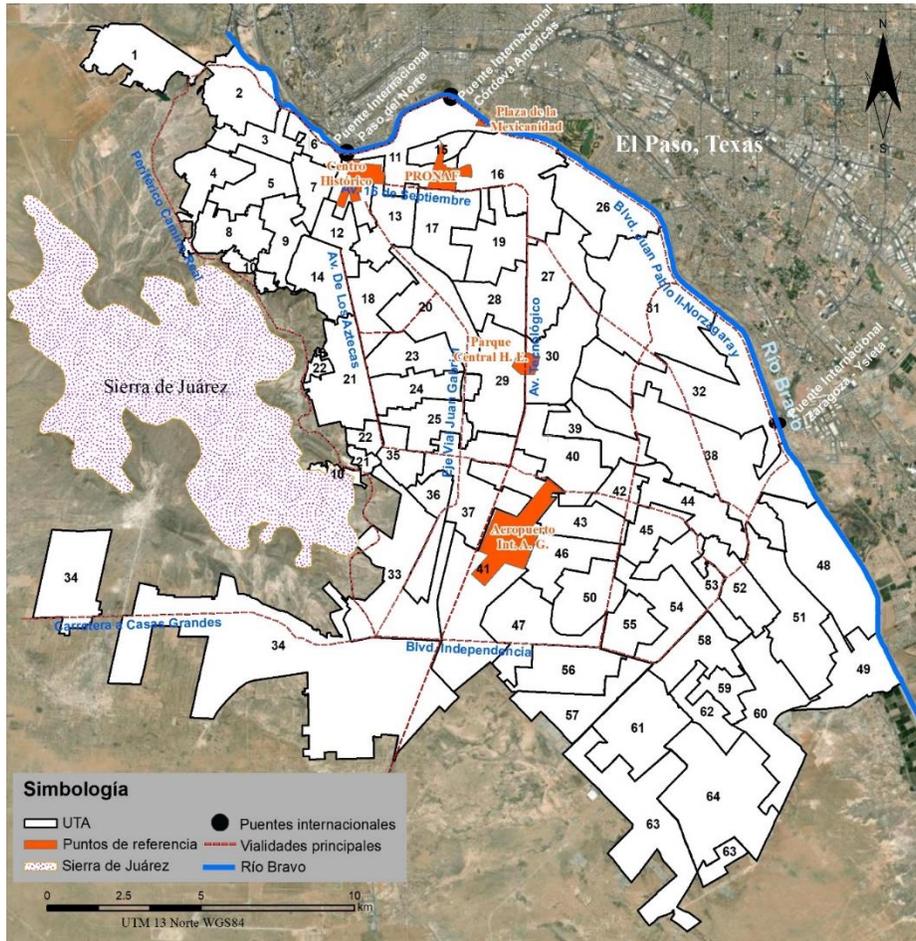
$Z_{\alpha}^2$  = Nivel de confianza

$p$  = Probabilidad a favor

$q$  = Probabilidad en contra

$d^2$  = Margen de error

El siguiente paso fue tomar la metodología empleada por el Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (CONEVAL), para analizar trece indicadores del Censo de Población y Vivienda 2010 del INEGI a nivel de AGEB, con el objetivo de combinar AGEB's en polígonos con mayor área. Los resultados de la investigación, presentados en la figura 1, delimitan sesenta y cuatro Unidades Territoriales de Análisis (UTA) con similitudes sociodemográficas significativas dentro de la ciudad. A través de un proceso en dos etapas, se determinó la cantidad de muestras necesarias y su localización en proporción a la cantidad de viviendas habitadas contenidas en cada UTA.



**Figura 1.** Agrupación de AGEB en UTA

**Fuente:** elaboración propia con base en datos de Chaparro (2020).

### ***Encuesta Origen-Destino (EOD)***

Se retomó la metodología empleada por el INEGI (2017) en la EOD en hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México y se adecuaron los formatos y la logística para recopilar información detallada en el contexto de Ciudad Juárez durante 2019. La encuesta se estructuró en características generales del hogar, medios de transporte utilizados cotidianamente, datos sociodemográficos de cada integrante y tarjetas de viajes (Chaparro, 2020). La recopilación de información se aplicó a cada miembro de las viviendas habitadas seleccionadas aleatoriamente dentro de las UTA asignadas. Cada persona encuestada describió detalladamente todos los viajes realizados en un día laborable y en un día del fin de semana. La localización de origen y destino de cada viaje se verificó mediante Google Maps, registrando coordenadas geográficas, horarios, tiempos de desplazamiento, vialidades utilizadas, tipos de transporte, motivos y costos asociados.

El trabajo de campo contó con la participación de 132 encuestadores y 16 capturistas, quienes recopilaron datos de 1 126 personas encuestadas. Estas registraron un total de 5 861 viajes, los cuales se desglosaron en

397 868 datos que caracterizan cada desplazamiento. Para el análisis posterior fue necesario extrapolar los resultados de las encuestas a valores que reflejaran la realidad aproximada de la población. Esto se logró mediante el uso de factores de expansión, los cuales multiplicaron proporcionalmente la cantidad de viviendas habitadas dentro de cada UTA por las variables obtenidas. La ecuación 2 utilizada para este cálculo fue la siguiente:

$$FE = \frac{Vh}{m} \quad (2)$$

Donde:

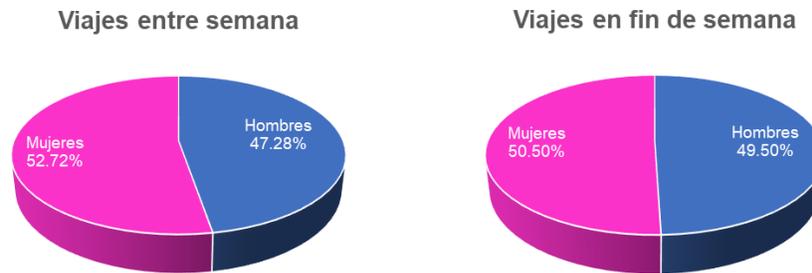
$FE$  = Factor de expansión

$Vh$  = Viviendas habitadas dentro de la UTA

$m$  = Muestra estadística dentro de la UTA

### **Discusión de resultados**

Después de aplicar los factores de expansión, se determinó que en un día típico entre semana se realizan 3 248 570 viajes cotidianos, mientras que en un día de fin de semana la cifra es de 2 594 081 viajes. Es crucial destacar que estos totales excluyen los viajes de turistas y los desplazamientos obligados para desempeñar actividades laborales. La desagregación de estas cifras se presentará en porcentajes para facilitar la comparación entre géneros. En la figura 2 se detalla la cantidad de viajes llevados a cabo por hombres y mujeres a macroescala, divididos en entre semana y fin de semana. Con este primer comparativo, se observa que durante la semana el 52.72 % de los viajes son efectuados por mujeres, mientras que los hombres realizan el 47.28 % de los viajes. Esta distribución expone que las mujeres tienen una mayor movilidad urbana en días laborables, posiblemente debido a responsabilidades combinadas en el ámbito laboral, educativo y doméstico. Durante el fin de semana, la distribución de viajes es más equilibrada con un 50.50 % de viajes llevados a cabo por mujeres y un 49.50 % por hombres. Este equilibrio sugiere una participación casi igual en actividades de ocio, compras y visitas durante los fines de semana. En términos generales, las mujeres representan el 51.73 % de los viajes totales a lo largo de la semana, mientras que los hombres efectúan el 48.27 %. Este patrón general de mayor movilidad femenina puede estar relacionado con la multiplicidad de roles que desempeñan las mujeres en la sociedad actual, indicando una significativa participación en diferentes actividades, tanto dentro como fuera del hogar, y que podría tener relación con el cuidado, como en el estudio de Madrid, España (Sánchez-De Madariaga y Zucchini, 2020).



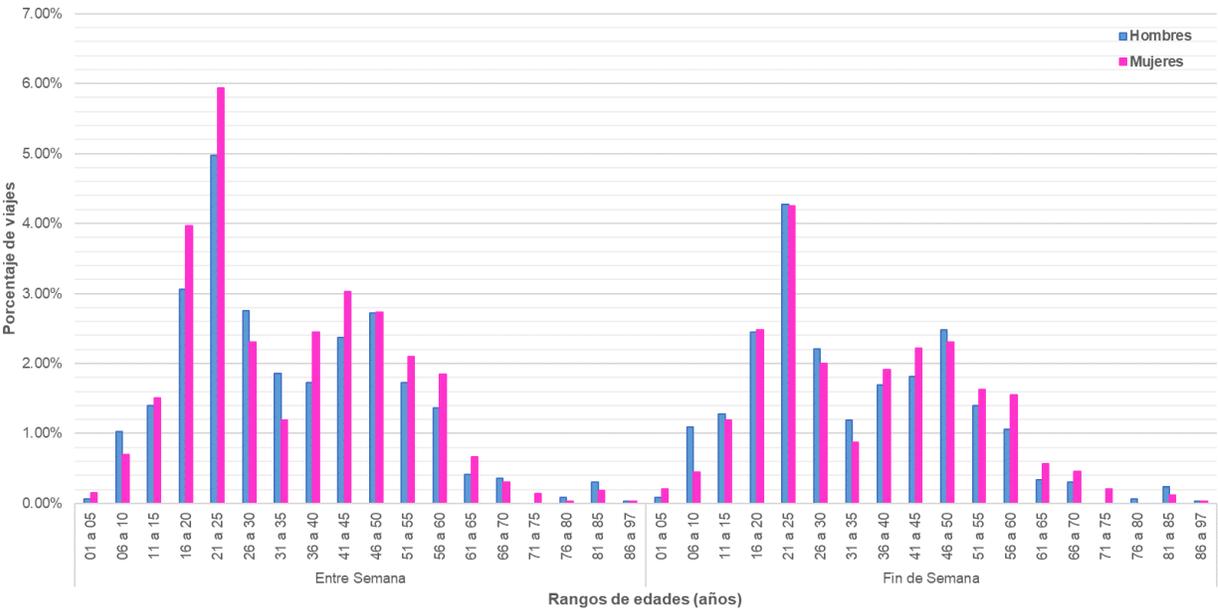
**Figura 2.** Resultados globales de viajes realizados por género  
**Fuente:** elaboración propia con base en datos de Chaparro (2020).

Para visualizar de una mejor manera el dato anterior, se cartografió la cantidad de viajes en cada una de las UTA para analizarlo a una escala micro, es decir, determinar en cada zona cuál género es el que tiene mayor porcentaje de desplazamientos. Se encontró que las mujeres tienen más movilidad en 39 de las 64 UTA en las que se dividió la ciudad, resultando en que el 60.94 % de las zonas tienen mayor movilidad femenina, mientras que el 39.06 % son áreas donde predomina la movilidad masculina. En la figura 3 se destacan las zonas por color; se encontró principalmente que las zonas con mayor porcentaje de viajes de mujeres coinciden con áreas de mayor movilidad, según estudios anteriores (Chaparro, 2020). Además, el contexto también indica que las zonas rosadas coinciden con centros y subcentros económicos, donde se encuentra la mayor cantidad de comercios y servicios, como el Centro Histórico, el área de Las Torres y la Zona Dorada, ubicada en el centro geográfico de la zona urbana; también se incluyen las vialidades más importantes de la ciudad, como las avenidas 16 de Septiembre y Tecnológico, Paseo Triunfo de la República y las carreteras a Casas Grandes y Panamericana. En adhesión, si se analizan en forma de periferias, encontramos que las mujeres tienen un mayor porcentaje de desplazamientos en las periferias norte, poniente y sur, mientras que los hombres manifiestan un mayor movimiento en la periferia oriente.



Las diferencias de movilidad entre hombres y mujeres son menos pronunciadas durante el fin de semana, registrando las mujeres el 22.46 % de los viajes y los hombres el 22.01 %.

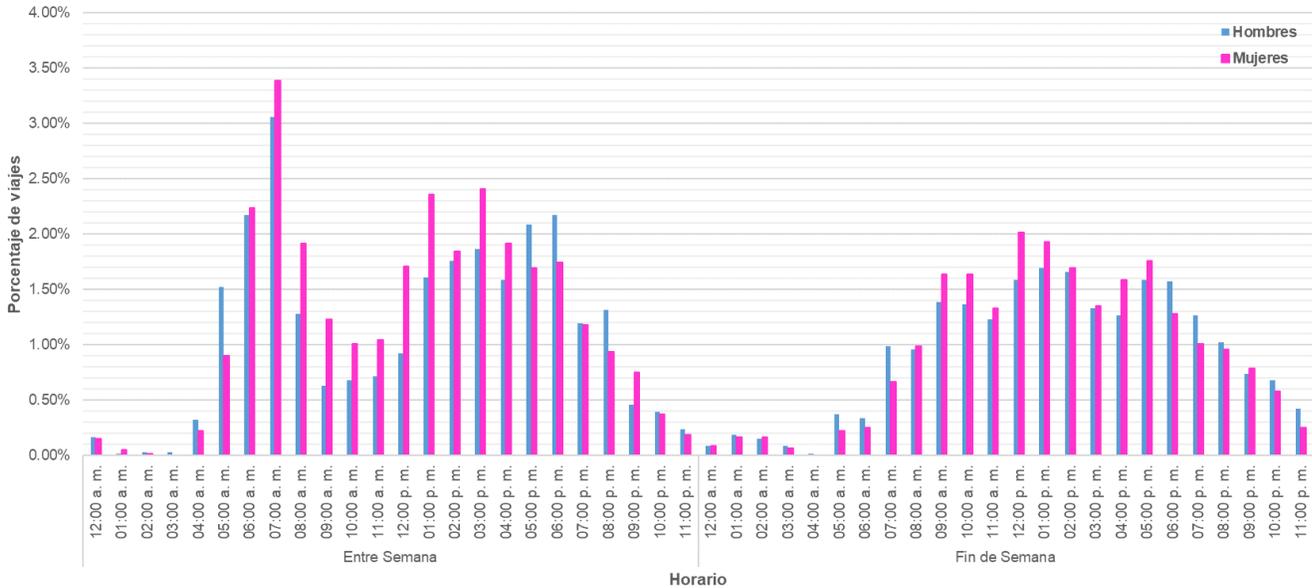
Para una aproximación a la movilidad del cuidado, se analizó el conteo de los desplazamientos que llevan a cabo menores de edad y adultos mayores. En este sentido, se sumaron los porcentajes de viajes que realizan infantes de 1 a 15 años y adultos mayores de 66 años. Entre semana, se observa que el 4.85 % de los desplazamientos son de menores de edad, lo que sugiere el acompañamiento de un adulto. Por otro lado, los adultos mayores realizan el 1.49 % de los viajes, principalmente para visitar al médico. Durante el fin de semana, los infantes registran un 4.31 % de los desplazamientos frente a un 1.47 % de los adultos mayores. Esto sugiere que el 12.12 % del total de viajes en ese rango de edad tiene una alta probabilidad de ser efectuado con acompañamiento por razones de seguridad.



**Figura 4.** Porcentajes de viajes por edad, género y periodo semanal  
**Fuente:** elaboración propia con base en datos de Chaparro (2020).

Por otro lado, en la figura 5 se muestra el porcentaje de desplazamientos realizados por hombres y mujeres durante la semana y el fin de semana desglosados por horas. Durante la semana, la movilidad urbana es más alta entre las 7:00 y las 8:00 a. m., con un pico del 6.44 % del total de viajes. Este patrón sugiere una fuerte concentración de actividades matutinas, probablemente relacionadas con desplazamientos hacia el trabajo y la escuela. En contraste, la movilidad disminuye significativamente durante la madrugada, alcanzando su punto mínimo entre la 1:00 y las 4:00 a. m., con valores tan bajos como el 0.03 %. Las mujeres

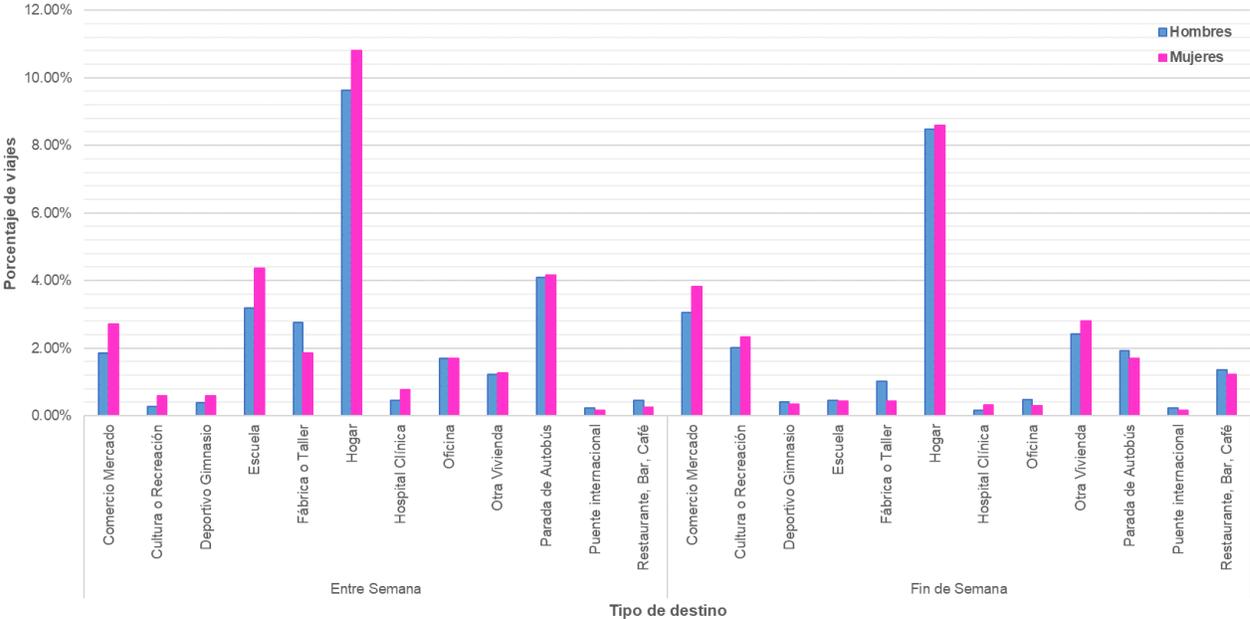
muestran una mayor movilidad general entre semana (29.28 %) en comparación con los hombres (26.25 %), indicando su prominente participación en actividades diarias. Durante el fin de semana, la distribución de viajes se mantiene más uniforme a lo largo del día, aunque los picos de actividad se observan alrededor del mediodía y la tarde, específicamente a la 1:00 p. m. y a las 12:00 p. m., con 3.62 % y 3.61 %, respectivamente. La movilidad es más baja en la madrugada, similar a los días entre semana. Las diferencias de género en la movilidad durante el fin de semana son menos pronunciadas, pues las mujeres llevan a cabo un 22.46 % de los viajes y los hombres un 22.01 %. Esto sugiere que, aunque las mujeres siguen siendo ligeramente más móviles que los hombres, las actividades del fin de semana son más equitativamente distribuidas entre ambos géneros.



**Figura 5.** Porcentajes de viajes por horario, género y periodo semanal  
**Fuente:** elaboración propia con base en datos de Chaparro (2020).

En términos de viajes clasificados por tipo de destino, en la figura 6 se muestra que durante la semana los destinos más frecuentes son el regreso al hogar (20.44 %), la escuela (7.55 %) y la parada del autobús (8.27 %). Las mujeres presentan una mayor movilidad hacia estos destinos, especialmente al hogar (10.80 %) y la escuela (4.38 %). Los hombres, en cambio, destacan en destinos como la fábrica o taller (2.75 %) y oficinas (1.71 %). La menor movilidad se observa en destinos como el gimnasio y actividades culturales, con porcentajes por debajo del 1 %. Esta distribución sugiere que las mujeres participan más en actividades relacionadas con el hogar y la educación, mientras que los hombres tienen una mayor presencia en lugares de trabajo. Por el contrario, durante el fin de semana los destinos principales cambian ligeramente. Los viajes

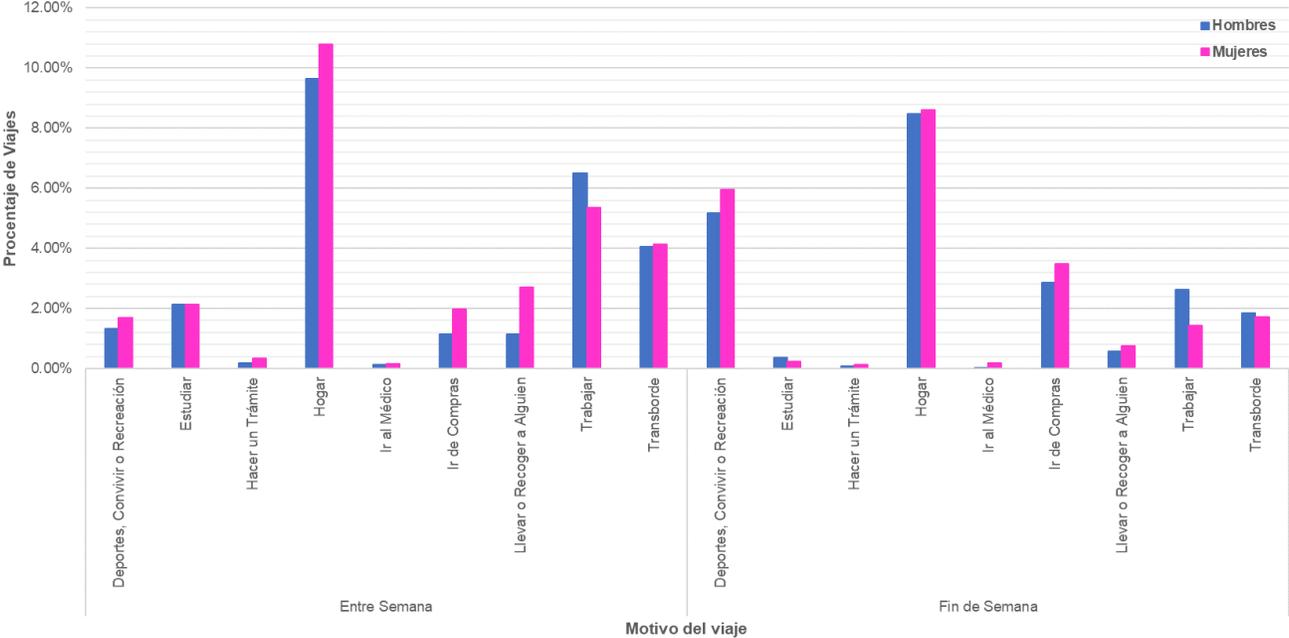
al comercio o mercado (6.89 %) y actividades de cultura o recreación (4.36 %) son más comunes, reflejando un cambio hacia actividades de ocio y compras. Nuevamente, las mujeres presentan una mayor movilidad hacia estos destinos (3.83 % en comercios y 2.34 % en actividades recreativas). Si descartamos los viajes de regreso al hogar, observamos que existe una coincidencia con otros estudios como el de Segovia y Nieves (2017), quienes discuten las actividades de cuidado efectuadas mayormente por mujeres, como acompañar a escuelas, compras y visitar al médico, que sin duda afectan en las labores profesionales y personales de las mismas. Además, es importante considerar factores externos, como localización, educación, autonomía económica y la tradición misma inculcada desde la infancia y aplicada hasta la edad adulta.



**Figura 6.** Porcentajes de viajes por tipo de destino, género y periodo semanal  
**Fuente:** elaboración propia con base en datos de Chaparro (2020).

Con el objetivo de complementar el análisis anterior, en la figura 7 se categorizan los viajes por motivo, mostrando que durante la semana la movilidad urbana alcanza su punto máximo en los viajes hacia el hogar (20.44 %) y para trabajar (11.86 %). Las mujeres muestran una mayor tendencia a desplazarse hacia el hogar (10.80 %) y para llevar o recoger a alguien (2.70 %). En contraste, los hombres tienen una mayor proporción de viajes hacia el trabajo (6.51 %). La menor movilidad se observa en viajes para hacer trámites (0.51 %) y visitas al médico (0.29 %). Este patrón sugiere que las responsabilidades domésticas y laborales son los principales motores de la movilidad urbana entre semana, con diferencias notables en los roles desempeñados por hombres y mujeres. Mientras que durante el fin de semana los principales motivos de

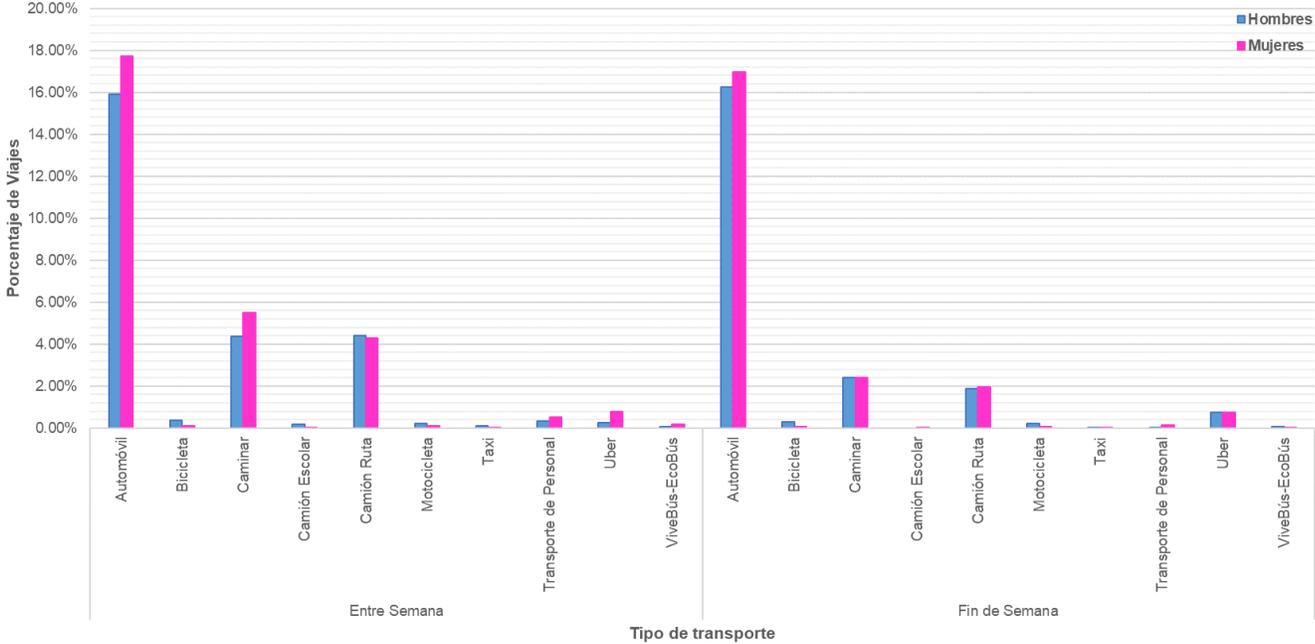
viaje cambian hacia actividades recreativas y de compras. Los viajes por deportes, convivencia o recreación representan el 11.14 % del total, donde las mujeres nuevamente expresan una mayor participación (5.96 % frente a 5.18 % de los hombres). Los desplazamientos hacia el hogar siguen siendo significativos (17.07 %), pero disminuyen en comparación con los días laborales. La movilidad mínima se mantiene en los viajes para hacer trámites (0.19 %) y visitas al médico (0.19 %).



**Figura 7.** Porcentajes de viajes por motivo, género y periodo semanal  
**Fuente:** elaboración propia con base en datos de Chaparro (2020).

Otro análisis de interés es el tipo de transporte que utiliza cada género, el cual se muestra en la figura 8, donde se visualiza que durante la semana la mayor movilidad urbana se realiza por medio del automóvil, con un 33.60 % del total de viajes, siendo más frecuente en mujeres (17.69 %) que en hombres (15.91 %). Caminar es el segundo medio de transporte que más se emplea, representando el 9.84 % de los viajes, y es más común entre las mujeres (5.49 %). Los viajes en camión-rutera también son significativos, con un 8.68 %. La movilidad mínima se encuentra en el uso de bicicletas (0.50 %) y motocicletas (0.34 %). Estos patrones indican una preferencia por el uso del vehículo automotor y el transporte público, con una notable participación de las mujeres en desplazamientos a pie. En el fin de semana, la tendencia del uso del automóvil se mantiene alta, representando el 33.21 % de los viajes, distribuidos casi equitativamente entre hombres y mujeres. La movilidad a pie disminuye al 4.82 %, al igual que el uso del camión-rutera, que cae al 3.86 %. El uso de

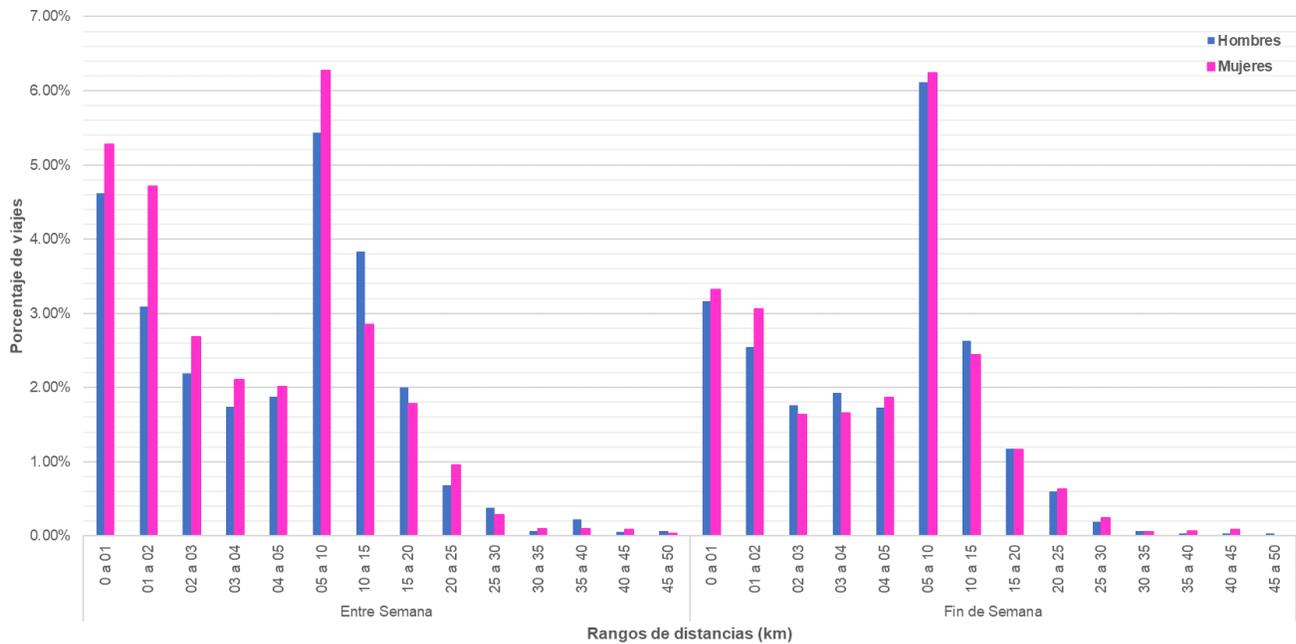
bicicletas y motocicletas sigue siendo bajo, similar a los días entre semana. La utilización de servicios como Uber es mayor durante el fin de semana (1.49 %) comparado con la semana (1.04 %). Al igual que el estudio de Sánchez-De Madariaga y Zucchini (2020), se encuentra una relación de que el vehículo automotor es el ideal para las mujeres para acompañar a sus hijos, enfermos y discapacitados, principalmente por la comodidad, seguridad y disponibilidad en comparación con un medio de transporte público o no motorizado.



**Figura 8.** Porcentajes de viajes por tipo de transporte, género y periodo semanal  
**Fuente:** elaboración propia con base en datos de Chaparro (2020).

Respecto a las distancias reales recorridas, en la figura 9 se indica que durante la semana la mayor movilidad urbana se observa en desplazamientos cortos, específicamente en el rango de 0 a 1 km, representando el 9.90 % del total de viajes. Las mujeres realizan un mayor porcentaje de estos desplazamientos (5.28 %) en comparación con los hombres (4.61 %). Otro rango significativo es de 5 a 10 km, que constituye el 11.71 % de los viajes, nuevamente con una predominancia femenina (6.27 % frente a 5.43 % de los hombres). Los desplazamientos más largos, de 20 a 50 km, son mucho menos frecuentes, representando menos del 2 % del total, indicando que los viajes largos son poco comunes durante la semana. Incluso durante el fin de semana la tendencia hacia desplazamientos cortos persiste, aunque con una ligera disminución. Los viajes de 0 a 1 km representan el 6.48 % del total, mientras que los de 5 a 10 km aumentan significativamente hasta el 12.36 %. Las diferencias de género en los desplazamientos del fin de semana son

menos pronunciadas, donde las mujeres llevan a cabo un 22.46 % de los viajes y los hombres un 22.01 %. Este patrón indica una mayor participación de las mujeres en la movilidad urbana diaria, especialmente en desplazamientos cortos y medianos, mientras que ambos géneros efectúan pocos viajes largos.

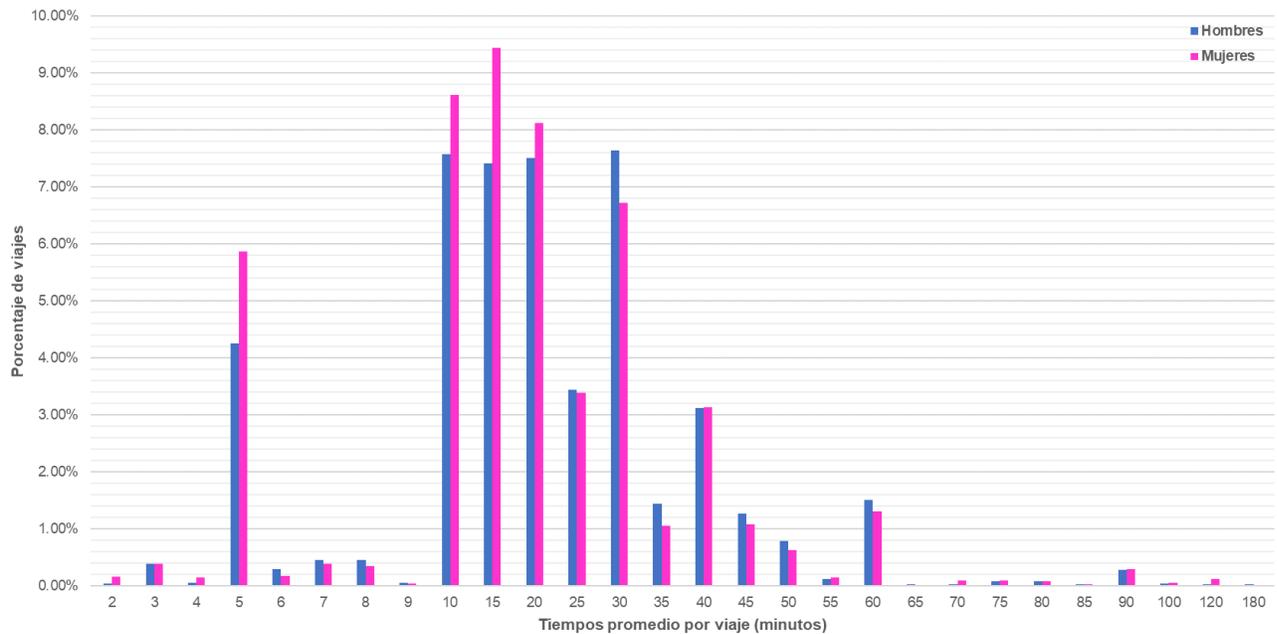


**Figura 9.** Porcentajes de viajes por distancia, género y periodo semanal

**Fuente:** elaboración propia con base en datos de Chaparro (2020).

En conjunto con las distancias, se analizan los tiempos promedios que se invierten en cada viaje, expuestos en la figura 10, donde es notorio que los desplazamientos de corta duración, específicamente aquellos que toman de 5 a 20 minutos, son los más frecuentes. Los viajes de 10 minutos representan el 16.19 % del total y los de 15 minutos el 16.85 %. Las mujeres tienden a realizar más viajes de estas duraciones, con 8.61 % en 10 minutos y 9.43 % en 15 minutos, en comparación con 7.57 % y 7.42 % de los hombres, respectivamente. Esto sugiere que las mujeres, en general, realizan más desplazamientos cortos, posiblemente relacionados con actividades diarias, como compras, llevar o recoger a alguien y otras responsabilidades domésticas. En contraste, los desplazamientos de larga duración, superiores a 60 minutos, son mucho menos comunes. Los viajes de 60 minutos constituyen solo el 2.80 % del total con una distribución ligeramente mayor en hombres (1.50 %) que en mujeres (1.30 %). Las duraciones extremas de 120 y 180 minutos son extremadamente raras, representando solo el 0.14 % y 0.02 %, respectivamente. En términos generales, los patrones indican una

mayor participación de las mujeres en la movilidad urbana diaria, especialmente en desplazamientos cortos y frecuentes.



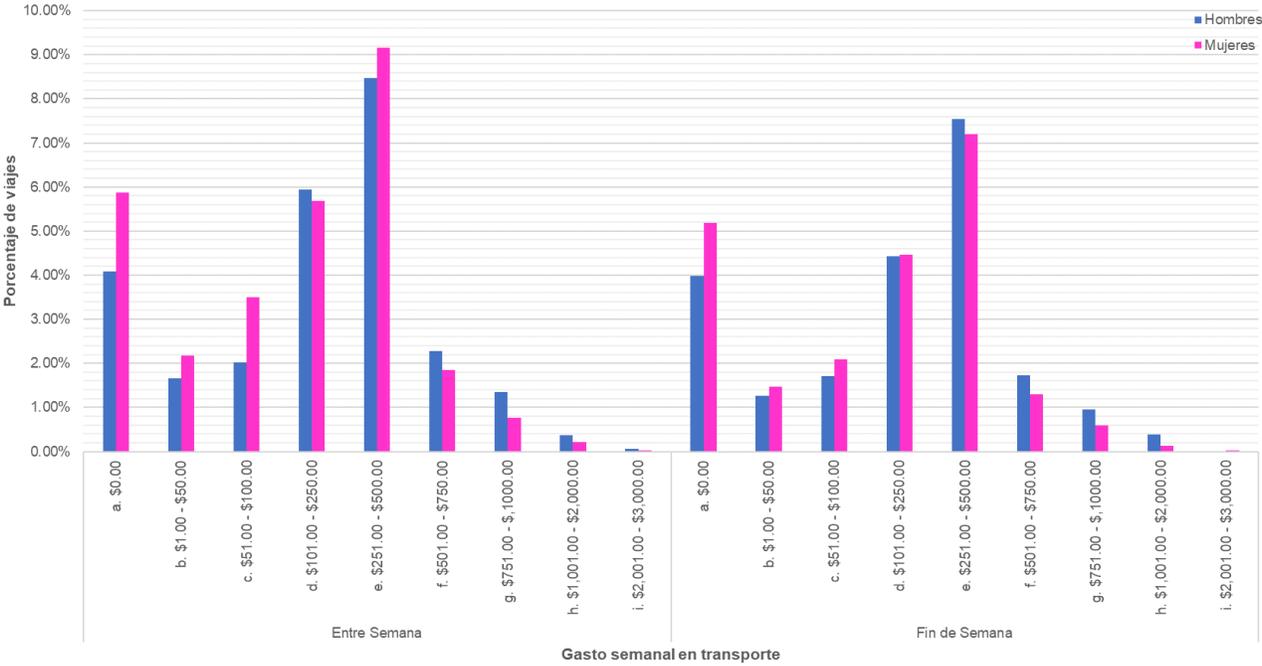
**Figura 10.** Porcentajes de viajes por tiempo, género y periodo semanal

**Fuente:** elaboración propia con base en datos de Chaparro (2020).

Por último, el gasto semanal en transporte entre hombres y mujeres revela diversas tendencias en la movilidad urbana. El análisis de la figura 11 revela que la movilidad urbana durante la semana es más alta que durante el fin de semana, representando el 55.53 % del total de los viajes en comparación con el 44.47 % del fin de semana. En cuanto a los patrones de gasto, la mayoría de las personas invierten entre \$ 251.00 y \$ 500.00 en transporte, tanto entre semana (17.64 %) como durante el fin de semana (14.73 %). Sin embargo, se observa que los rangos de gasto entre \$ 501.00 y \$ 3000.00 disminuyen significativamente, lo que sugiere que un número menor de personas incurre en gastos más altos de transporte. Esto podría indicar que la mayoría de la población utiliza medios de transporte más económicos o que limitan su movilidad dentro de ciertos límites presupuestarios.

En la comparación entre géneros, las mujeres presentan una mayor movilidad que los hombres, con un 51.73 % del total de los viajes, lo que podría reflejar una mayor necesidad o preferencia de desplazamiento durante la semana y el fin de semana. Notablemente, en ambos géneros, el gasto predominante se encuentra en el rango de \$ 251.00 a \$ 500.00; sin embargo, las mujeres tienden a estar más representadas en los rangos

de gasto entre \$ 0.00 y \$ 200.00 pesos. En resumen, la movilidad urbana presenta una mayor intensidad y diversidad de gastos entre semana por parte de las mujeres, dando indicios de que llevan a cabo más viajes y que si realizan actividades cuidadoras, ellas absorben el gasto del acompañante. También en los desplazamientos que no reportan gastos, se proporciona evidencia de una mayor presencia de movilidad femenil no motorizada o de desplazamientos cortos.



**Figura 11.** Porcentajes de viajes por gasto semanal en transporte, género y periodo semanal  
**Fuente:** elaboración propia con base en datos de Chaparro (2020).

**Conclusiones**

La limitación principal de esta investigación radica en la falta de datos específicos sobre la movilidad del cuidado. Por ello, en este estudio se aborda el tema mediante el análisis de patrones de movilidad por género, identificando coincidencias con estudios previos sobre movilidad del cuidado. Se subraya la importancia de actualizar las EOD para incorporar variables y preguntas que permitan visibilizar directamente estos patrones. Como alternativa, se propone diseñar una encuesta específica sobre movilidad del cuidado, aplicada periódicamente, para analizar su evolución a lo largo del tiempo. Además, es fundamental identificar cuándo una actividad implica cuidado y las variables relacionadas que puedan inferirlo. Si bien este estudio es de corte cuantitativo, futuras investigaciones complementarán los hallazgos mediante estudios cualitativos,

como entrevistas, para enriquecer el análisis y explorar en profundidad la movilidad del cuidado en áreas específicas. En este sentido, en la figura 3 se identifican zonas de alta movilidad femenina que requieren una mayor atención.

Un aspecto relevante en Ciudad Juárez es que la población por género es casi equitativa, según datos del INEGI (2020), lo que se refleja en porcentajes similares de desplazamientos entre hombres y mujeres. Sin embargo, se observa una mayor presencia femenina en las variables analizadas. Comparar estos resultados con los de ciudades como Madrid o la Zona Metropolitana de la Ciudad de México es complejo, debido a diferencias en técnicas de muestreo y temporalidades, así como en los contextos económicos, culturales y sociales. Además, el contexto geográfico condiciona las sensaciones de vulnerabilidad de las mujeres (Solar-Ortega, 2020), impactando sus decisiones sobre cómo y cuándo llevar a cabo actividades de cuidado y autocuidado.

Entre los hallazgos, se destaca que los desplazamientos de menores de edad y adultos mayores están frecuentemente vinculados al acompañamiento de mujeres, como se muestra en la figura 4. La movilidad más intensa se registra en el rango de dieciséis a veinticinco años, relacionada con actividades como trabajar o estudiar. A partir de los treinta y seis años, la movilidad femenina aumenta, debido a responsabilidades asociadas al cuidado de hijos y personas vulnerables. Asimismo, los horarios de desplazamiento, representados en la figura 5, coinciden con la apertura y cierre de centros educativos, lo que indica que las mujeres suelen acompañar a menores a sus escuelas. Después de las 6:00 p.m., los desplazamientos femeninos disminuyen y los masculinos aumentan, reflejando posibles problemas de seguridad en el espacio público.

En la figura 7 se evidencia que más del doble de los desplazamientos acompañados son realizados por mujeres en comparación con los hombres, especialmente durante días laborables. Además, el hacer compras, realizar trámites o actividades recreativas, tradicionalmente asociadas a roles de género, tienen una mayor representación femenina. En la figura 11 se muestran rangos de costos relacionados con la movilidad peatonal y motorizada. Por ejemplo, los viajes sin costo se asocian con caminatas, mientras que los costos económicos más altos se deben a la cantidad de microdesplazamientos que las mujeres llevan a cabo durante el día. Estas también suelen absorber los costos de movilidad de los acompañantes.

El uso preferente del automóvil por parte de las mujeres, representado en la figura 8, es notable para distancias mayores a 2 km, mientras que para trayectos menores predomina el desplazamiento a pie, como se muestra en la figura 9. Los tiempos de desplazamiento oscilan entre 5 y 20 minutos, dependiendo del medio de transporte, siendo mayores cuando las mujeres deben cubrir múltiples destinos en un solo viaje.

Esto refleja la complejidad de las decisiones de movilidad, las cuales no solo dependen de las necesidades propias, sino también de las de los dependientes.

La movilidad en el espacio urbano no debería diferir entre géneros, pero existe una brecha evidente. Mientras que los hombres se desplazan principalmente por motivos laborales, educativos y recreativos, las mujeres lo hacen, además, para realizar tareas de cuidado, compras y trámites. A pesar de los avances en igualdad de derechos y la mayor participación masculina en el cuidado del hogar, las mujeres enfrentan desventajas al combinar roles laborales y de cuidado. Esto genera desplazamientos más frecuentes y costosos, tanto en tiempo como en recursos económicos, colocándolas, junto con sus acompañantes, en una posición de vulnerabilidad. Por lo tanto, es esencial contar con una infraestructura urbana que garantice una movilidad segura e inclusiva para este sector de la población.

Es necesario continuar con investigaciones similares con una perspectiva cartográfica para localizar los lugares de mayor actividad de cuidado y utilizar estos datos en la toma de decisiones para mejorar los espacios. Este estudio permitió identificar zonas con una alta movilidad femenina (figura 3), lo que abre la posibilidad de realizar análisis más detallados a microescala y diseñar estrategias específicas para mejorar la movilidad y el cuidado. Esto también podría contribuir a una mejor comprensión de fenómenos relacionados con la movilidad, como la geografía, el transporte y la economía del cuidado, proporcionando un soporte interdisciplinar.

Finalmente, se propone incorporar la movilidad del cuidado como un componente clave en las políticas públicas de planificación urbana, desde el diseño y operación de infraestructura hasta el transporte. Esta incorporación está justificada por la relevancia de la movilidad del cuidado en las actividades cotidianas, la necesidad de proteger el bienestar de las personas vulnerables y el papel fundamental de las mujeres en estas actividades. Es crucial reflexionar sobre cómo los cuidados deberían influir en los espacios y la movilidad, y no al contrario. En este marco se invita a avanzar hacia el diseño de “ciudades cuidadoras” (Gabauer et al., 2021), reconociendo y abordando las desigualdades integradas en las condiciones urbanas y su impacto en las prácticas y experiencias del cuidado.

## Referencias bibliográficas

- Arriagada, I. (2019, 9 de marzo). La organización social de los cuidados y vulneración de derechos en Chile. CEM. <https://cem.cl/la-organizacion-social-de-los-cuidados-y-vulneracion-de-derechos-en-chile/>
- Batthyány, K. (Ed.). (2015). *Los tiempos del bienestar social: género, trabajo no remunerado y cuidados en Uruguay* (1.ª ed.). Ministerio de Desarrollo Social (Mides); Instituto Nacional de las Mujeres.

- Borja, J. (2010). La democracia en busca de la ciudad futura. En A. Sugranyes y C. Mathivet (Eds.), *Ciudades para tod@s. Por el derecho a la ciudad, propuestas y experiencias* (pp. 31-43).
- Borja, J. y Castells, M. (1997). *Local y global: la gestión de las ciudades en la era de la información*. UNCHS.
- Carrasco, C., Borderías, C., Torns, T. y Bofill, M. (Eds.) (2011). *El trabajo de cuidados: historia, teoría y políticas*. Los Libros de la Catarata. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/libro?codigo=784344>
- Chaparro, I. (2020). Impacto de la estructura urbana en la movilidad cotidiana de Ciudad Juárez, Chihuahua [Tesis de doctorado]. Universidad Autónoma de Ciudad Juárez. <https://erecursos.uacj.mx/server/api/core/bitstreams/76363116-b146-4857-bfa8-8f316b0407f4/content>
- Ciocoletto, A., Casanovas, R., Fonseca, M., Ortiz, S. y Valdivia, B. (2019). Urbanismo feminista. Por una transformación radical de los espacios de vida. En *Urbanismo feminista. Por una transformación radical de los espacios de vida* (1.ª ed.; p. 221). Virus Editorial.
- Comas-d'Argemir, D. (2016). Cuidados, género y ciudad en la gestión de la vida cotidiana. En P. Ramírez (Coord.), *La erosión del espacio público en la ciudad neoliberal* (pp. 59-90). Universidad Nacional Autónoma de México.
- Conradson, D. (2003). Spaces of Care in the City: The Place of a Community Drop-in Centre. *Social & Cultural Geography*, 4(4), 507-525. <https://doi.org/10.1080/1464936032000137939>
- Esquivel, V. (2013). *El cuidado en los hogares y las comunidades*. Oxfam Internacional.
- Esteban, M. L. (2017). Los cuidados, un concepto central en la teoría feminista: aportaciones, riesgos y diálogos con la antropología. *Quaderns-e de l'Institut Català d'Antropologia*, 22(2).
- Fenster, T. (2010). El derecho a la ciudad y la vida cotidiana basada en el género. En A. Sugranyes y C. Mathivet (Eds.), *Ciudades para tod@s. Por el derecho a la ciudad, propuestas y experiencias* (pp. 65-80).
- Gabauer, A., Knierbein, S., Cohen, N., Lebuhn, H., Trogal, K., Viderman, T. y Haas, T. (2021). *Care and the City: Encounters with Urban Studies* (1.ª ed.). Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781003031536>
- Gilbert, M. (1997). Feminism and Difference in Urban Geography. *Urban Geography*, 18(2), 166-179. <https://doi.org/10.2747/0272-3638.18.2.166>
- Greed, C. (2019). El urbanismo desde fuera y desde lejos. En *Urbanismo feminista. Por una transformación radical de los espacios de vida* (1.ª ed.; p. 95-130). Virus Editorial.

- Gutiérrez, A., Pereyra, L., Peláez, E., Scholl, L. y Tassara, D. (2022). Movilidad y accesibilidad en asentamientos informales de Buenos Aires: el caso de los barrios de Costa Esperanza, Costa del Lago y 8 de Mayo (Nota Técnica IDB-TN-02440; p. 89). Banco Interamericano de Desarrollo.
- Gutiérrez, N. (2021, 2 de noviembre). Somos disruptivas. Obtenido de Conferencia en Violeta Radio 106.1 FM: [www.facebook.com/somosdisruptivas/videos/596934678170890/?mibextid=rS40aB7S9Ucbxw6v](https://www.facebook.com/somosdisruptivas/videos/596934678170890/?mibextid=rS40aB7S9Ucbxw6v)
- Hatton, C. (2017). Day Services and Home Care for Adults with Learning Disabilities across the UK. *Tizard Learning Disability Review*, 22(2), 109-115. <https://doi.org/10.1108/TLDR-01-2017-0004>
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). (2010). Censo de Población y Vivienda 2010. Instituto Nacional de Estadística y Geografía. <https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/2010/>
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). (2017). Encuesta Origen-Destino (EOD) en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México. Instituto Nacional de Estadística y Geografía. <https://www.inegi.org.mx/programas/eod/2017/>
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). (2020). Censo de Población y Vivienda 2020. Instituto Nacional de Estadística y Geografía. <https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/2020/>
- Jirón, P., Solar-Ortega, M., Rubio, M., Cortés, S., Cid, B. y Carrasco, J. (2022). La espacialización de los cuidados. Entretejiendo relaciones de cuidado a través de la movilidad. *Revista INVI*, 37(104), 199-229. <https://doi.org/10.5354/0718-8358.2022.65647>
- Kaplan, D. H. (with Internet Archive). (2014). *Urban Geography*. Wiley. [http://archive.org/details/urbangeography0000kapl\\_v6i9](http://archive.org/details/urbangeography0000kapl_v6i9)
- Kern, L. (2021). Ciudad feminista. La lucha por el espacio de un mundo diseñado por hombres. *Bellaterra*. [https://www.u-topicas.com/libro/ciudad-feminista\\_8009](https://www.u-topicas.com/libro/ciudad-feminista_8009)
- Milligan, C. y Wiles, J. (2010). Landscapes of Care. *Progress in Human Geography*, 34(6), 736-754. <https://doi.org/10.1177/0309132510364556>
- Murata, M., Delgado Campos, J. y Suárez Lastra, M. (2017). ¿Por qué la gente no usa el metro? Efectos del transporte en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México. *Investigaciones Geográficas*, 93. <https://doi.org/10.14350/rig.56661>
- Obregón-Biosca, S. A. y Betanzo-Quezada, E. (2015). Análisis de la movilidad urbana de una ciudad media mexicana. Caso de estudio: Santiago de Querétaro. *Economía, Sociedad y Territorio*, 15(47), 61-98.

- ONU Mujeres. (2020). Prevención de la violencia contra las mujeres frente al COVID-19 en América Latina y el Caribe. Organización de las Naciones Unidas. <https://lac.unwomen.org/es/digiteca/publicaciones/2020/04/prevencion-de-la-violencia-contra-las-mujeres-frente-a-covid-19>
- Ortúzar, J. de D. (2000). *Modelos de demanda de transporte* (2.ª ed.). Alfaomega.
- Rodríguez, C. (2017). Economía del cuidado y desigualdad en América Latina: avances recientes y desafíos pendientes. En C. Carrasco y C. Díaz (Eds.), *Economía feminista. Desafíos, propuestas, alianzas* (pp. 143-166). Entrepueblos-Entrepobles-Entrepobos-Herriarte.
- Rose, G. (1993). *Feminism & Geography. The Limits Geographical Knowledge*. Polity Press.
- Sánchez-De Madariaga, I. (2009). Transporte metropolitano y grupos sociales: propuestas para una mejor planificación. Report for Cedex. Ministry of Infrastructure.
- Sánchez-De Madariaga, I. (2013). From Women in Transport to Gender in Transport: Challenging Conceptual Frameworks for Improved Policymaking. *Journal of International Affairs*, 67(1), 43-65.
- Sánchez-De Madariaga, I. (Dir.). (2023, 28 de abril). Género y urbanismo. Estado en cuestión [Video recording]. <https://www.youtube.com/watch?v=qaWgLhy0Ggk>
- Sánchez-De Madariaga, I. y Zucchini, E. (2020). "Movilidad del cuidado" en Madrid: nuevos criterios para las políticas de transporte. *Ciudad y Territorio Estudios Territoriales*, 52(203). <https://doi.org/10.37230/CyTET.2020.203.08>
- Segovia, O. y Nieves, M. (2017). ¿Quién cuida en la ciudad?: aportes para políticas urbanas de igualdad. Comisión Económica para América Latina y el Caribe. <https://www.cepal.org/es/publicaciones/42424-quien-cuida-la-ciudad-aportes-politicas-urbanas-igualdad>
- Solar-Ortega, M. I. (2020). Espacialidades del cuidado: develando las prácticas espaciales de mujeres cuidadoras en Santiago de Chile. Movyt. Universidad de Chile. <https://www.movyt.cl/index.php/publicaciones/tesis-espacialidades-del-cuidado-develando-las-practicas-espaciales-de-mujeres-cuidadoras-en-santiago-de-chile/>
- Soto Villagrán, P. (2021, 15 de octubre). Programa Universitario de Estudios sobre la Ciudad. UNAM. Obtenido de YouTube: <https://www.youtube.com/watch?v=9HzLbTyWCoA>

- Soto Villagrán, P. (2022). Paisajes del cuidado en la Ciudad de México. Experiencias, movilidad e infraestructuras. *Íconos - Revista de Ciencias Sociales*, 73, 57-75. <https://doi.org/10.17141/iconos.73.2022.5212>
- Vega, C. y Gutiérrez, E. (2014). Presentación del *dossier* Nuevas aproximaciones a la organización social del cuidado. Debates latinoamericanos. *Íconos - Revista de Ciencias Sociales*, 50. <https://doi.org/10.17141/iconos.50.2014.1425>
- Wills, G. (2019). Formas de mirar y formas de hacer. Fundamentos para construir una ciudad feminista. En *Urbanismo feminista. Por una transformación radical de los espacios de vida* (1.<sup>a</sup> ed.; pp. 153-192). Virus Editorial.
- Zúñiga-Olave, C. P. y Herrmann-Lunecke, M. G. (2022). Labores de cuidado y COVID-19: cambios en la movilidad cotidiana de mujeres en Santiago, Chile. *Íconos - Revista de Ciencias Sociales*, 73, 15-33. <https://doi.org/10.17141/iconos.73.2022.5183>