IDENTIFICADOR	https://pacifista.tv/notas/entrevista-con-marina-moscoso-sobre-ciudad-y-movilidad-del-cuidado/
FECHA ORIGINAL	6 de octubre de 2021 (publicación original en el archivo)
AUTORÍA / FIRMA	Laura A. Torres Martínez
CLASIFICACIÓN	/notas/ · Nota · Leer
HUELLA SHA-1	**724f98cf6ede558d** — huella del cuerpo archivado, calculada el 24 de septiembre de 2026. No acredita el estado de la página en su publicación original.
DESCRIPTORES	Acoso Sexual · Ciudad · Genero · Movilidad · Trabajo de Cuidado

NOTA

¿Qué pasa si las ciudades y los sistemas de transporte no están hechos para las mujeres y sus necesidades?: una entrevista con Marina Moscoso

Por **Laura A. Torres Martínez** · Publicado originalmente el **6 de octubre de 2021** en *¡PACIFISTA!*

Marina Mosoco, abogada y académica brasileña, lleva años estudiando desde un enfoque de género la ciudad y el derecho que tenemos todas las personas a acceder a esta. Hablamos con ella sobre la plataforma regional Mujeres en Movimiento, el concepto de movilidad del cuidado y qué podemos hacer para garantizar ciudades y sistemas de transporte realmente incluyentes.

Ser mujer y habitar ciudades que no están construidas para nosotras **implica enfrentar, día a día, un montón de barreras y violencias.** No solo el acoso sexual, por ejemplo, sino la falta de acceso digno a servicios elementales como el transporte público.

A su vez, hay trabajos que históricamente han recaído en nosotras, como el de cuidado, que representan rutinas distintas a las de otras personas. Esto, en una sociedad que no reconoce la importancia de tales tareas y no está construida para que hacerlas no implique mayores esfuerzos,

pone una carga desproporcionada en quienes las desempeñan.

Y a todo eso hay que sumarle que **quienes están tomando decisiones sobre cómo estamos viviendo y garantizando el derecho a la ciudad son, casi siempre, hombres.**

Sobre esto hablamos con Marina Moscoso, abogada e integrante de la plataforma Mujeres en Movimiento. A propósito de la campaña #NosMovemos, impulsada por empresas del sector privado como Uber, para reconocer recorridos que generalmente hacen las mujeres, tuvimos una conversación con esta investigadora. **Charlamos acerca del derecho que tenemos todas las mujeres a vivir en ciudades incluyentes y qué podemos hacer para garantizarlo.**

Ser mujeres en una ciudad y tener derecho a ésta es distinto y tiene particularidades. ¿Pero qué implica eso en concreto?

La experiencia me ha demostrado que si no entendemos qué significa el enfoque de género, o cómo utilizar el género como un concepto de análisis, no vamos a lograr implementar los cambios que queremos. Hay que empezar por ahí, por entender que **tenemos una serie de restricciones, limitaciones y definiciones que tienen impacto en el rol que tenemos en la sociedad,** que es socialmente construido.

Cómo nos construimos social y culturalmente también impacta la forma como nos movemos. **El sistema (de movilidad) impacta a nuestro género y hay un montón de decisiones sociales, culturales, de acceso a recursos e institucionales que afectan estas decisiones**. Y yo creo que entender eso es el primer paso para poder tomar mejores decisiones sobre cómo planificar el sistema de transporte y el espacio público en general.

Mujeres en Movimiento hizo una publicación este año sobre cómo incluir la perspectiva de género en contrataciones abiertas que tengan que ver con transporte público. ¿Cuáles fueron los hallazgos que encontraron y qué les dice toda esta experiencia?

Creo que lo diferencial que tenemos en Mujeres en Movimiento es que estamos conectadas a un nivel regional. Y lo que a mí también me encanta (de esa plataforma) es que contamos con mujeres súper poderosas e increíbles al frente de varios procesos.

Para mí el reto hoy en día es traer la teoría a la práctica y realmente implementar acciones a la hora de planificar el sistema. Entonces esta publicación tenía este objetivo: **definir unos indicadores para que un planificador de transporte o un tomador de decisiones** en una ciudad, que está estructurando un sistema de transporte masivo, pueda utilizar esta lista de chequeo y decir **“el sistema es inclusivo”.**

Lo que hicimos, entonces, fue co-construir en el proceso de la metodología. Hicimos talleres en toda América Latina para identificar con las usuarias cuáles son esas necesidades que tienen a la hora de subirse al transporte público. Investigamos el caso del metro de Quito y el sistema de transporte público de Santiago de Chile. **Queríamos identificar cuáles habían sido los aspectos que ya se habían implementado, pero no encontramos tanto, realmente.** Fue más una investigación de lo que no se hace.

Luego revisamos las diferentes fases de la estructuración de un sistema de transporte público, desde la planeación hasta la implementación y gestión. Y al final encontramos varias cosas interesantes, **muchas relacionadas a seguridad personal, que es una grandísima barrera para la movilidad de las mujeres.** Salieron también otras cosas útiles y relacionadas con las diferentes fases de la estructuración. O sea, en términos de señalización, paraderos, entradas para coches en los vehículos, etcétera.

Al final validamos con literatura y llegamos a esta lista. Ahora estamos buscando fondos para hacer una segunda fase del proyecto y acompañar a un ente gestor en la estructuración de su sistema, para validar que estos indicadores sean útiles y se apliquen.

El transporte es un sector tan masculinizado que todas las veces que yo, por ejemplo, charlo con compañeros que realmente lo conocen y que diseñan las licitaciones, que saben cómo es lidiar con los privados, con los que construyen los buses, ellos dicen: **“eso está todo amarrado en el sentido de que ya hay una línea de producción, entonces si tú quieres cambiar un centímetro del tamaño de la silla o de la altura de la baranda, te van a cobrar el doble”.** Hay muchas barreras que tenemos que superar, pero yo creo que este es un primer paso. Luego hay que seguir trabajando.

Como dices, el sector de transporte está muy masculinizado, así como los escenarios de toma de decisiones. Esto es muy grave porque si no se tiene en cuenta la perspectiva de las mujeres, que además somos la mitad de la población, pues entonces ¿para quiénes estamos construyendo ciudades y sistemas? ¿Cómo podemos lograr que efectivamente las mujeres estén en estos escenarios y, además, que haya una mirada interseccional?

Nosotras siempre abogamos para que haya más mujeres en este sector, pero no solo por el hecho de tener mujeres o decir que estamos asegurando un enfoque de género. **Todas somos socializadas en un ambiente patriarcal, entonces todavía hay muchas capas por sacar.** Por eso, que sumes a una mujer a un equipo no quiere decir que estás asegurando un enfoque de género. **Hay que capacitar y hay que hablar todo el tiempo sobre el tema.**

En Mujeres en Movimiento decimos que tenemos nuestra fórmula de éxito, que en concreto son dos cosas: **no solo aumentar el número de mujeres sino fortalecer el liderazgo.** Para eso necesitamos capacitación en las habilidades blandas y, por otro lado, una red de contactos o *networking*. Eso es algo tan crucial pues las roscas, como se denominan en Colombia, son roscas porque es así como nos relacionamos. Dentro del sector transporte hay muchas roscas, pero esas roscas están dominadas por hombres. Lo que nosotras estamos haciendo es crear una rosca de mujeres que trabajan en el sector transporte, pero no en el sentido negativo. **Realmente queremos crear una red de mujeres que se conozcan y crear esos puentes de comunicación.**

Creamos el Programa de Liderazgo de Mujeres en Movimiento, que lo que busca es capacitar en habilidades blandas pero también en el transporte, porque crecimos en esa sociedad patriarcal y nadie nos enseña el enfoque de género del transporte y gestión de proyectos de transporte sostenible. También somos mujeres técnicas y queremos tener el conocimiento tradicional; no estamos aquí solo para hablar de género, sino para construir ciudad. Todo el programa está estructurado de forma que las mujeres se conozcan, interactúen y creen lazos a partir del programa.

Ahora quisiera preguntarte sobre el concepto de 'movilidad del cuidado y para el cuidado'. ¿Cómo lo podemos entender?

Este surgió a partir del trabajo de la española Inés Sánchez de Madariaga, quien dice que hay muchos estudios y entendemos que hay muchas barreras para las mujeres en las ciudades, **¿pero luego qué hacemos?**

Hay algo crucial y es que el transporte está planificado para los viajes de alta demanda. La lógica detrás de esto, que tiene sentido, es que es una cuestión de justicia. Como el sector público tiene que llegar a la mayor cantidad de personas, entonces se planifican los viajes que la mayoría de las personas hacen. Eso y que también es una cuestión de desarrollo social, económico y cultural, para facilitar que las personas puedan acceder a oportunidades económicas.

Los viajes de más alta demanda son los del trabajo y les siguen los de estudio. Y Sánchez de Madariaga dice: **“espérate un segundo porque aquí hay otros viajes que son cruciales y que sin duda, si los visibilizamos, van a representar viajes de alta demanda, incluso más que los de estudio”.** Su propuesta es reestructurar la forma como están hechos los cuestionarios de encuestas de movilidad, para ver que los viajes de cuidado tienen una relevancia más grande.

Los viajes de cuidado **son los que representan cumplir con esas labores cruciales para la supervivencia humana, porque sin estas no podemos existir.** Si no comemos, si no estudiamos, si no nos cuidamos, etcétera. Lo que ella propone es que este cambio en la lógica de la planeación del transporte debería tener nuevas prioridades.

Luego, yo estaba pensando y ¿qué significa eso? **¿qué significa que debamos priorizar los viajes de cuidado?** Los viajes de cuidado suelen ser cercanos, se pueden hacer caminando, entonces priorizarlos significa facilitar el acceso a hospitales, centros de abasto, escuelas, etcétera. O sea, priorizar que la infraestructura alrededor de estos centros sea segura, cómoda y que el transporte público conecte bien con estos destinos. **Esos viajes ya existen, pero es algo que no se ha visibilizado y creo que es una cuestión de simbolismo, de reconocer, realmente, el cuidado en una sociedad.**

Hemos hablado mucho de esta realidad y tú has insistido bastante en cómo llevar la teoría a la práctica. ¿Qué medidas, efectivamente, podemos tomar y qué estrategias se pueden desarrollar para tener en cuenta la realidad de las mujeres en las ciudades?

Primero hay que entender **por qué estamos hablando de género, volver al tema de los estereotipos y entender por qué eso es un problema.** Hay que hacer bastante pedagogía sobre el asunto, para que las personas que al final lo vayan a implementar ya tengan el tema en la cabeza y logren visibilizar las situaciones en las que se pueden generar brechas para ciertas personas. **En suma, tener eso en cuenta, que tenemos necesidades distintas y que no todas somos iguales.** Otras cosas que hay que hacer son capacitaciones y campañas de comunicación masiva. Y yo siempre digo que el género no es un tema cualquiera, sino que hay que contratar a gente que sepa.

Lo otro que hay que hacer, una vez haya sensibilización en el tema, es implementar acciones alrededor de tres autonomías de las mujeres, que son claves para lograr reducir las brechas de género. **La primera es económica: que las mujeres tengan acceso a fuentes de financiamiento, de trabajo, de ingresos económicos;** eso les da autonomía para tomar decisiones sobre su propia vida. Dentro de la movilidad yo llamo eso 'acceso a la ciudad'. Que las mujeres tengan buen acceso a oportunidades de la ciudad, es decir, que la ciudad, las instituciones o los costos no les impida hacer ningún viaje. Que puedan ir a sus trabajos, aceptarlos y obtener esos ingresos.

Luego está la **autonomía física y el derecho a vivir una vida libre de violencias,** que está relacionado con los temas de seguridad personal y acoso sexual. Es un tema del que las feministas hemos hablado mucho y que tiene mucha evidencia, pero todavía hay muy pocos avances en términos de protocolos que sean efectivos o buena recolección de datos para obtener una dimensión del acoso sexual.

Y la tercera autonomía, **que es la de la toma de decisiones, la relaciono con la participación de las mujeres** en los espacios de decisión alrededor del transporte. No solo que en las instituciones haya mujeres, sino que en todos los niveles de decisión dentro de estas instituciones haya mujeres participando.

Así, la implementación de acciones debe estar relacionada con infraestructura, que la infraestructura de la ciudad sea segura y que haya buenas condiciones para moverse. La seguridad vial es una barrera increíble para el uso de la bicicleta por parte de las mujeres, niñas, niños o personas mayores. La segunda área de acción son políticas públicas y normas, que tengamos un marco legal, tengamos políticas que reconozcan a las mujeres. Y la tercera acción debe estar

enfocada en cultura y socialización, es decir, comunicación, capacitaciones para reducir brechas que tenemos en el acceso a la ciudad.

A Laura, quien charló con Marina, pueden seguirla por acá.

Y si llegaron hasta acá, tal vez quieran pasarse por otros contenidos:

> *Aborto legal: ¿En qué va la despenalización del aborto en Colombia?*

```
[ Contenido audiovisual incrustado, no reproducible en papel. Origen: https://pacifista.tv/notas/aborto-legal-en-que-va-la-despenalizacion-del-aborto-en-colombia/ ]
```

> *Arte, protesta y mujeres: así fue el cierre de la plataforma Aletea 2021*

```
[ Contenido audiovisual incrustado, no reproducible en papel. Origen: https://pacifista.tv/notas/arte-protesta-y-mujeres-asi-fue-el-cierre-de-la-plataforma-aletea-2021/ ]
```

CÓMO CITAR ESTE DOCUMENTO

FORMATO APA 7ª EDICIÓN

Torres Martínez, L. A. (2021, 6 de octubre). ¿Qué pasa si las ciudades y los sistemas de transporte no están hechos para las mujeres y sus necesidades?: una entrevista con Marina Moscoso. ¡PACIFISTA!. https://pacifista.tv/notas/entrevista-con-marina-moscoso-sobre-ciudad-y-movilidad-del-cuidado/

FORMATO CHICAGO (NOTAS Y BIBLIOGRAFÍA)

Torres Martínez, Laura A.. «¿Qué pasa si las ciudades y los sistemas de transporte no están hechos para las mujeres y sus necesidades?: una entrevista con Marina Moscoso». ¡PACIFISTA!, 6 de octubre de 2021. https://pacifista.tv/notas/entrevista-con-marina-moscoso-sobre-ciudad-y-movilidad-del-cuidado/

FORMATO MLA 9ª EDICIÓN

Torres Martínez, Laura A.. "¿Qué pasa si las ciudades y los sistemas de transporte no están hechos para las mujeres y sus necesidades?: una entrevista con Marina Moscoso". ¡PACIFISTA!, 6 de octubre de 2021, https://pacifista.tv/notas/entrevista-con-marina-moscoso-sobre-ciudad-y-movilidad-del-cuidado/.

ACCESO ABIERTO

Derechos de ¡PACIFISTA! y de sus autores. Archivo histórico de consulta pública. Documento generado por el Centro de Memoria de ¡PACIFISTA! a partir de la pieza conservada en su archivo histórico. Se distribuye para consulta, citación, estudio e investigación. Verifique siempre la versión en línea, que es la fuente autorizada.