

ANÁLISIS CON PERSPECTIVA DE GÉNERO DE LOS VIAJES POR ACOMPAÑAMIENTO

Jonatan Villamarín, Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia,
jonatan.villamarin@uptc.edu.co

Luis Márquez, Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia, luis.marquez@uptc.edu.co

Sonia Díaz, Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia sonia.diaz@uptc.edu.co

RESUMEN

Los viajes urbanos relacionados con el acompañamiento a adultos mayores y menores de 12 años cada vez toman más importancia en los análisis de la movilidad de las ciudades. El objetivo de la investigación es analizar las características de los viajes que se realizan en una ciudad Latinoamérica con el motivo o propósito de acompañamiento, específicamente lo referente a la disponibilidad de vehículos en el hogar, modo de transporte utilizado, motivación y frecuencia, todo visto desde una perspectiva de género. La investigación se llevó a cabo la ciudad de Tunja, Colombia, la cual tiene una población de 182.828 habitantes.

Palabras clave. Movilidad del cuidado, acompañamiento, perspectiva de género

ABSTRACT

Urban trips related to the accompaniment of older adults and children under 12 years are becoming increasingly important in analyzing cities' mobility. This research aims to analyze the trip characteristics with the purpose of accompaniment in a Latin American city. The study specifically deals with the availability of vehicles at household, mode of transportation used, motivation, and frequency, with a gender lens. The investigation was carried out in Tunja, Colombia, which has a population of 182,828 inhabitants.

Keywords. Mobility of care, accompaniment, gender lens

1. INTRODUCCIÓN

Al ser la movilidad un elemento clave en el sistema de ciudad, es importante indagar sobre las características de los viajes, analizando sus dimensiones principales, tales como el motivo y el modo de transporte. Se ha demostrado que existen diferencias significativas en los patrones de movilidad entre hombres y mujeres, que se explican por los diferentes roles que desempeñan en la sociedad, lo que conduce a diferentes patrones de actividad. Recientemente, ha venido cobrando importancia la “movilidad del cuidado” como un concepto y categoría en el análisis de los patrones de viajes, que proporciona una perspectiva para ayudar a apreciar mejor los viajes que hombres y mujeres realizan cuando cuidan de otros, tomando en consideración que los datos revelan patrones de viaje significativos que de otra manera estarían ocultos en las variables de recolección de datos.

En este marco, el presente trabajo estudia los viajes urbanos que se realizan por acompañamiento a adultos mayores y a menores de 12 años con perspectiva de género, considerado el modo de viaje, patrones de actividad en el tiempo, disponibilidad de vehículos en el hogar, entre otros atributos relevantes. La investigación se realizó en Tunja, Colombia, una ciudad de 182.828 habitantes, en donde las actividades económicas principales tienen que ver con el sector terciario, es decir el sector de servicios (Departamento Administrativo Nacional de Estadística, 2021). Tunja se encuentra localizada a 130 km al noreste de la capital de Colombia, Bogotá D.C.

Con el desarrollo de la investigación se espera que las autoridades relacionadas con el sector transporte tengan una base en la formulación de políticas relacionadas con la planificación del transporte urbano, además de conocer y resaltar la importancia de los viajes que se realizan por motivo acompañamiento y, así, ir dando pasos en la eliminación de los problemas de inequidad y exclusión, característicos de varias ciudades latinoamericanas. Se espera que la presente investigación aporte en la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenibles, especialmente en lo relacionado con las metas propuestas referidas a la equidad de género.

2. LA MOVILIDAD DEL CUIDADO

Las diferencias en los patrones del comportamiento entre hombres y mujeres responden a factores como su rol dentro del ambiente familiar, posición laboral, edad, localización, además de condiciones socioeconómicas y demográficas. En este contexto, se ha propuesto el concepto de la movilidad del cuidado para visibilizar el peso real de la movilidad vinculada a la reproducción social de la vida cotidiana. Al respecto, Sánchez de Madariaga (2009) propone la inclusión en las estadísticas de transporte de este nuevo concepto como un motivo que engloba a los viajes vinculados a las tareas del hogar (compras, acompañamiento, gestiones, cuidado a otros, etc.). Soto (2019) se refiere a la movilidad del cuidado como el viaje diario asociado con el trabajo de cuidado, el cual se identifica como el trabajo no remunerado realizado por adultos tanto para menores de edad como para adultos mayores que requieren del acompañamiento para la realización de algunas actividades.

Al analizar la movilidad en las ciudades, especialmente las latinoamericanas, se evidencia que el principal motivo de viaje es el trabajo, sin embargo, en ciudades como Santiago de Chile, Bogotá o Montevideo, hay un porcentaje significativo de viajes relacionados con el acompañamiento y el

cuidado de otros, siendo en algunos casos, el tercer motivo principal en la generación de viajes (Linke et al., 2018). Este motivo de viaje tiene unos patrones especiales, principalmente, la distribución por género, ya que las mujeres, en ocasiones, son las responsables de las tareas derivadas del trabajo doméstico y del cuidado de los hijos (Kawgan-Kagan, 2020); en el caso de Bogotá, según datos de las encuestas de movilidad, el 19% de los hombres realiza viajes por cuidado en un día habitual, por su parte, el 24% de las mujeres realizan viajes por el mismo motivo (Linke et al., 2018), lo que repercute en la forma como se realizan los viajes, especialmente en las cadenas que se generan y, por tanto, el mayor número de desplazamientos.

Best & Lanzendorf (2005) señalan tres hipótesis relacionadas con la movilidad por género; la primera hace referencia a la división del trabajo, la segunda a la disminución de las diferencias de género en la fuerza laboral y la tercera a la división desigual del trabajo relacionado con el hogar, especialmente, en el número de viajes que se realizan por acompañamiento, siendo las mujeres, las que destinan menor tiempo al desarrollo de otras actividades remuneradas.

Una de las actividades, que normalmente se realizan y son no remuneradas, están relacionadas con la movilidad de cuidado, los cuales, consideran desplazamientos para atender a menores y otras personas dependientes y que se deben realizar en días y/o periodos específicos en el día. (Sánchez-De Madariaga & Zucchini, 2020). Una de las dificultades que se presentan al momento de diseñar y planear los sistemas de transporte se centra en los desplazamientos que no son considerados como remunerados, los cuales, son realizados principalmente por mujeres y que requieren de unos servicios especiales, principalmente, cuando se asocian al traslado de niños, personas enfermas o con movilidad reducida. (Jaimurzina et al., 2017)

Algunas diferencias en los patrones de movilidad se pueden explicar específicamente por los viajes relacionados con el cuidado de niños (Craig y Tienoven, 2019), las oportunidades limitadas de empleo remunerado y una mayor probabilidad de trabajar a tiempo parcial cerca del hogar (Lyons et al., 2002, Mcquaid and Chen, 2012), y los múltiples roles como trabajadoras y cuidadoras de niños (Pooley et al., 2005; Rosenbloom, 2006), entre otras características específicas, que incluso pueden depender de la cohorte de nacimiento de las mujeres (Tilley and Houston, 2016).

3. METODOLOGÍA

El presente estudio se basó en datos recopilados en 393 encuestas a hogares de la ciudad de Tunja, Colombia. La recopilación de la información se realizó mediante encuestas ad Hoc, específicamente diseñadas para visibilizar los viajes de acompañamiento y del cuidado, registrando los datos de tal manera que resulte posible la identificación de cadenas de viajes y tours. En la encuesta se indagó sobre las características de los hogares (estrato socioeconómico, número de integrantes, número de vehículos, entre otras), características de los integrantes del hogar (edad, sexo, ingresos mensuales, rol en el hogar, ocupación, nivel de estudios, si realiza viajes por acompañamiento) y las características de los viajes realizados en un día hábil (tiempos de viaje, motivo, modo de transporte, entre otras) tal como se aprecia en la Figura 1. Los viajes fueron clasificados para identificar aquellos relacionados con el acompañamiento, ya sea a menores de 12 años y/o adultos mayores, y se consultó por la motivación para realizar estos viajes.

Figura 1 Formulario encuesta Ad Hoc

Nombre del encuestado: _____				
IMPORTANTE Su diario de viajes inicia en la CASA. Registre TODOS los viajes, así sean cortos. Marque solo un MOTIVO y solo un MODO.	DESTINO	DESTINO	DESTINO	DESTINO
	HORA DE LLEGADA	HORA DE LLEGADA	HORA DE LLEGADA	HORA DE LLEGADA
	DURACIÓN (min)	DURACIÓN (min)	DURACIÓN (min)	DURACIÓN (min)
	MOTIVO	MOTIVO	MOTIVO	MOTIVO
REGRESO A CASA	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
PERSONAL	PERSONAL	PERSONAL	PERSONAL	PERSONAL
Estudio	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Trabajo/negocios	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Salud	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Compras personales	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Diligencias personales	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Visitar a alguien	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Diversión	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Otro	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
COSAS DE LA CASA	COSAS DE LA CASA	COSAS DE LA CASA	COSAS DE LA CASA	COSAS DE LA CASA
Compras domésticas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Diligencias del hogar	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Otro	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
LLEVAR A/ RECOGER A	LLEVAR A	LLEVAR A	LLEVAR A	LLEVAR A
Parentesco				
¿Es del núcleo familiar?	<input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO
Al estudio	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Al trabajo/negocios	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A temas de salud	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A compras	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A diligencias	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A diversión	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Otro	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
MODO DE TRANSPORTE	MODO DE TRANSPORTE	MODO DE TRANSPORTE	MODO DE TRANSPORTE	MODO DE TRANSPORTE
A pie	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bicicleta	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Servicio público	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Taxi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Motocicleta	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Auto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Otro	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Para la toma de información se usó un muestreo aleatorio simple de acuerdo con el registro de la compañía de energía eléctrica de la ciudad, la cual, administra una base de datos con el estrato

socioeconómico de cada hogar. En total, fueron considerados 1054 personas y 2685 viajes. La Tabla 1 muestra las distribuciones principales de la muestra y las compara con la población.

Tabla 1 Comparación de las principales distribuciones de la muestra y la población

<i>Característica</i>	<i>Categoría</i>	<i>Muestra</i>	<i>Población</i>	<i>Muestra (%)</i>	<i>Población (%)</i>
Género	Mujer	600	567,1	56,9	53,8
	Hombre	454	486,9	43,1	46,2
Edad	15-24	236	255,7	22,4	24,3
	25-39	283	323,2	26,9	30,7
	40-49	146	171,6	13,9	16,3
	50-64	243	199,9	23,1	19,0
	65 o más	146	103,6	13,9	9,8
Tamaño del hogar	1	53	81,0	13,5	20,6
	2	83	81,4	21,1	20,7
	3	87	88,4	22,1	22,5
	4	104	81,0	26,5	20,6
	5	37	38,1	9,4	9,7
	6 o más	29	23,2	7,4	5,9
Número de hogares por estrato	1	45	39,7	11,5	10,1
	2	104	144,5	26,5	36,8
	3	154	166,9	39,2	42,5
	4	76	36,5	19,3	9,3
	5	14	5,5	3,6	1,4
Nivel de estudio	Bachillerato	389	413,1	36,9	39,2
	Posgrado	88	34,0	8,4	3,2
	Primaria o menos	182	266,6	17,3	25,3
	Sin estudios	18	28,8	1,7	2,7
	Superior	377	311,6	35,8	29,6
Ocupación	Ama de casa	156	124,4	14,8	11,8
	Buscando empleo	37	26,4	3,5	2,5
	Empleado				
	Estudiante	315	276,2	29,9	26,2
	Independiente	221	380,5	21,0	36,1
	Otro	199	146,5	18,9	13,9
	Retirado/Jubilado	32	54,8	3,0	5,2
		94	45,3	8,9	4,3

Fuente. Elaboración propia

La información se recopiló visitando hogares de diferentes niveles de ingreso; 33.3% de ingreso bajo, 41.3% de ingresos medios y 25.4% de ingresos altos. La distribución de los ingresos de la muestra fue representativa de la distribución por hogar en la ciudad de Tunja, tal como se puede ver en estudios anteriores (Díaz, 2017).

La Tabla 2 muestra, para cada estrato socioeconómico, las principales características de los hogares. Se observa que los hombres desempeñan en un mayor porcentaje el rol de jefe del hogar en la mayoría de estratos, excepto en el estrato 5. Con respecto al número de integrantes del hogar menores de 12 años, se ve que los estratos bajos tienden a tener un mayor porcentaje de hijos de estas edades, caso contrario a lo que se presenta en los hogares de estratos altos. La disponibilidad de autos es mayor para los estratos altos, al igual que la de bicicletas. En el caso de las motocicletas,

se observa que su disponibilidad es relevante para el estrato 1, pero no para el estrato 5. Estas distribuciones reflejan adecuadamente las condiciones socioeconómicas por estrato en la ciudad de Tunja.

Tabla 2 Características de los hogares encuestados

<i>Característica</i>	<i>Categoría</i>	<i>Estrato 1</i> (%)	<i>Estrato 2</i> (%)	<i>Estrato 3</i> (%)	<i>Estrato 4</i> (%)	<i>Estrato 5</i> (%)
Jefe del hogar	Mujer	44,4	40,4	44,2	46,1	57,1
	Hombre	55,6	59,6	55,8	53,9	42,9
Integrantes del hogar menores de 12 años	0	66,7	56,7	76,0	80,3	78,6
	1	26,7	26,9	16,2	15,8	14,3
	2	2,2	13,5	7,8	3,9	7,1
	3	2,2	1,9	0,0	0,0	0,0
	5 o más	2,2	1,0	0,0	0,0	0,0
Disponibilidad de autos	0	66,7	78,8	59,7	38,2	7,1
	1	33,3	21,2	37,0	55,3	85,7
	2	0,0	0,0	2,6	5,3	7,1
	3	0,0	0,0	0,6	0,0	0,0
	4	0,0	0,0	0,0	1,3	0,0
Disponibilidad de motos	0	82,2	92,3	89,6	86,8	100,0
	1	15,6	7,7	9,7	13,2	0,0
	2	2,2	0,0	0,0	0,0	0,0
	4	0,0	0,0	0,6	0,0	0,0
Disponibilidad de bicicletas	0	77,8	85,6	84,4	82,9	57,1
	1	17,8	5,8	10,4	7,9	14,3
	2	4,4	8,7	3,9	6,6	7,1
	3	0,0	0,0	1,3	2,6	14,3
	4	0,0	0,0	0,0	0,0	7,1

Fuente. Elaboración propia

De manera complementaria, a partir de información secundaria, se realizó un análisis relacionado con la evolución en la ciudad de Tunja, Colombia, y posteriormente, se realizó un análisis descriptivo de los viajes observados por la encuesta de hogares de diferentes años para conocer la distribución del propósito de viaje y la perspectiva de género.

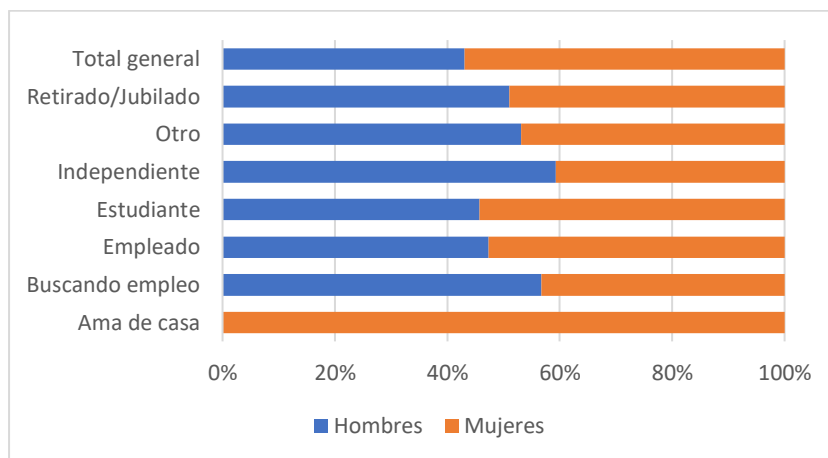
4. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

En esta sección son resumidos los resultados más relevantes de la investigación, haciendo énfasis en las diferencias por género de cada una de las dimensiones estudiadas.

4.1. Ocupación de las personas

En primer lugar, se analizó la distribución de la ocupación por género. Se encontró que las mujeres tienen una mayor ponderación con respecto a las ocupaciones de ama de casa, empleado y estudiante. Los hombres, por su parte, desarrollan más actividades como independientes, así como en la búsqueda de empleo. En la Figura 2 se presenta la distribución de acuerdo con la ocupación entre hombres y mujeres.

Figura 2 Distribución por ocupación en el hogar



Fuente. Elaboración propia

4.2. Tours

Con base en la información general de los viajes realizados, fueron identificados 15 tipologías de tours principales, que representan el 90% de los viajes realizados (Tabla 3).

Tabla 3 Porcentaje de viajes cotidianos por tipología de tour

Nº	Código	Tour	Frecuencia	%	Acumulado
1	TRA	Trabajo	474	38.95%	38.95%
2	EST	Estudio	148	12.16%	51.11%
3	DIP	Diligencias personales	95	7.81%	58.92%
4	LES	Llevar/Recoger al estudio	69	5.67%	64.59%
5	COD	Compras domésticas	66	5.42%	70.01%
6	SAL	Salud	54	4.44%	74.45%
7	COP	Compras personales	50	4.11%	78.55%
8	VIA	Visitar a alguien	32	2.63%	81.18%
9	DIV	Diversión	26	2.14%	83.32%
10	OTR	Otro	23	1.89%	85.21%
11	DIH	Diligencias del hogar	16	1.31%	86.52%
12	LES-TRA	Llevar/Recoger al estudio-Trabajo	14	1.15%	87.67%
13	LES-TRA-LES	Llevar al estudio-Trabajo-Recoger del estudio	11	0.90%	88.58%
14	LOT	Llevar/Recoger a otro	9	0.74%	89.32%
15	LSA	Llevar/Recoger a salud	8	0.66%	89.98%

Fuente. Elaboración propia

Como es típico de las ciudades pequeñas e intermedias, la mayoría de los tours se desarrollan desde el hogar para atender actividades de trabajo, estudio y diligencias personales. Estas tres clases de tours representan el 59% de los viajes cotidianos. Se resalta que los tours de acompañamiento, para

llevar o recoger a otros (LES, LES-TRA, LES-TRA-LES, LOT y LSA) representan el 9.12% de la movilidad cotidiana diaria. Si se suman a ellos los tours relacionados con compras domésticas y diligencias del hogar, se obtiene un 15.86% del total de viajes. Estas cifras muestran la importancia de los viajes asociados con las actividades del hogar y con el acompañamiento a otros en la movilidad cotidiana.

Con relación a los tours relacionados con viajes personales (Tabla 4), no se encontraron diferencias significativas entre hombres y mujeres para la población, a pesar de que, en términos absolutos para la muestra observada, los hombres realizan más viajes con motivo trabajo y las mujeres, más viajes con motivo estudio.

Tabla 4 Tours con motivos personales

Código	Tour	Frecuencia		(%)		Promedio		Valor de p
		Mujer	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	Hombre	
TRA	Trabajo	229	245	48.31%	51.69%	1.23	1.28	0.260
EST	Estudio	73	75	49.32%	50.68%	1.22	1.12	0.149
DIP	Diligencias personales	48	47	50.53%	49.47%	1.02	1.07	0.289
SAL	Salud	36	18	66.67%	33.33%	1.03	1.00	0.479
COP	Compras personales	35	15	70.00%	30.00%	1.06	1.07	0.893
VIA	Visitar a alguien	21	11	65.63%	34.38%	1.00	1.00	n/a
DIV	Diversión	12	14	46.15%	53.85%	1.00	1.00	n/a
OTR	Otro	12	11	52.17%	47.83%	1.00	1.22	0.169
TRA-TRA	Trabajo-Trabajo	2	6	25.00%	75.00%	1.00	1.00	n/A

Fuente. Elaboración propia

En contraste con lo anterior, como se puede ver en la Tabla 5, en el caso de tours relacionados con motivos del hogar, sí hay diferencias significativas entre hombres y mujeres en la población, encontrando que las mujeres realizan más viajes para realizar compras domésticas que los hombres, evidenciando que, en una ciudad Latinoamericana como Tunja, todavía las mujeres deben asumir con mayor intensidad este tipo de actividades.

Tabla 5 Tours con motivos del hogar

Código	Tour	Frecuencia		(%)		Promedio		Valor de p
		Mujer	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	Hombre	
COD	Compras domésticas	55	11	83.33%	16.67%	1.08	1.00	0.043
DIH	Diligencias del hogar	8	8	50.00%	50.00%	1.00	1.00	n/a

Fuente. Elaboración propia

Finalmente, en relación los tours relacionados con motivos de cuidado y acompañamiento (Tabla 6), las mayores diferencias entre hombres y mujeres se encuentran en la realización de tours para Llevar/Recoger al estudio, ir al Trabajo y Llevar/Recoger al estudio. Se ve que, en los hogares, se aprovecha el viaje al trabajo para llevar o recoger a los menores que estudian, observando además que las mujeres asumen más este rol que los hombres.

Tabla 6 Tours con motivos de cuidado y acompañamiento

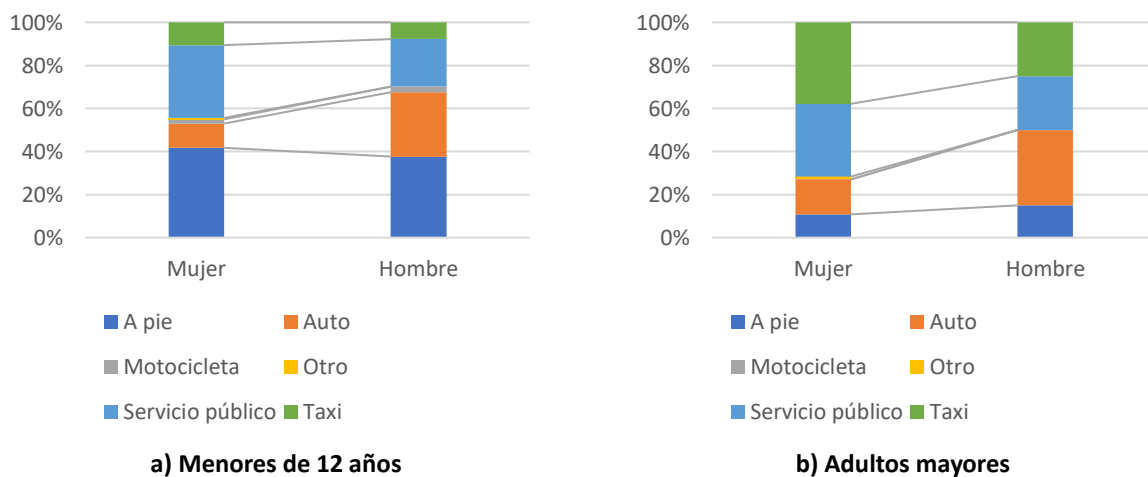
Código	Tour	Frecuencia		(%)		Promedio		Valor de p
		Mujer	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	Hombre	
LES	Llevar/Recoger al estudio	49	20	71.01%	28.99%	1.53	1.54	0.978
LES-TRA	Llevar/Recoger al estudio-Trabajo	10	4	71.43%	28.57%	1.00	1.00	n/a
LES-TRA-LES	Llevar/Recoger al estudio-Trabajo-Llevar/Recoger al estudio	10	1	90.91%	9.09%	1.43	1.00	0.078
LOT	Llevar/Recoger a otro	4	5	44.44%	55.56%	1.00	1.00	n/a
LSA	Llevar/Recoger a salud	7	1	87.50%	12.50%	1.17	1.00	0.721

Fuente. Elaboración propia

4.3. Viajes de acompañamiento

El modo de transporte más utilizado, para el caso de los viajes de acompañamiento a menores de 12 años por parte de mujeres, es la caminata (41.72%), seguido del transporte público colectivo (33.77%) y del automóvil (11.26%). En el caso de los hombres, el modo de transporte más utilizado es la caminata (37.66%), seguido del automóvil (29.87%) y del transporte público colectivo (22.08%).

Figura 3 Distribución por modo de transporte viajes por acompañamiento



Fuente. Elaboración propia

Para los viajes que se realizan por acompañamiento a adultos mayores por parte de mujeres, el modo de transporte más utilizado es el taxi (33.84%), seguido del servicio público colectivo (33.78%) y del automóvil (16.22%), en tanto que, para el caso de los hombres, el modo más utilizado es el automóvil (35.00%), seguido de taxi (25.00%) y del servicio público colectivo (25.00%).

Con respecto a la motivación por el cual realiza los viajes por acompañamiento, se observa que la “intención propia” es la predominante, seguido de “comparte responsabilidades” y por último “no hay otra persona que lo haga”. En la Tabla 7 se aprecia la distribución de la motivación por acompañamiento a menor de 12 años, por acompañamiento a adulto mayor y por acompañamiento a menor de 12 años y a adulto mayor, siendo las mujeres quienes más realizan este tipo de desplazamientos.

Tabla 7 Distribución de la motivación para realizar viajes por acompañamiento

Motivo	Acompañamiento solo a menor de 12 años			Acompañamiento solo a Adulto Mayor			Acompañamiento a menor de 12 años y a Adulto mayor		
	Hombre	Mujer	Total	Hombre	Mujer	Total	Hombre	Mujer	Total
Comparte responsabilidades	42	57	99	19	29	48	9	18	27
Intención propia	31	73	104	33	33	66	10	25	35
No hay otra persona que lo haga	2	17	19	8	12	20	2	7	9
No se obtuvo respuesta	2	4							
Total general	77	151	228	60	74	0	21	50	71

Fuente. Elaboración propia

Por último, y con respecto a la frecuencia con la que realiza viajes por acompañamiento a menor de 12 años, se observa que hay una tendencia relativa a que las mujeres realizan más viajes a diario con respecto a los hombres. En la Tabla 8 se observa la distribución de la frecuencia con que se realizan viajes por acompañamiento.

Tabla 8 Distribución de la frecuencia con que se realizan viajes por acompañamiento

Frecuencia	Acompañamiento solo a menor de 12 años			Acompañamiento solo a Adulto Mayor			Acompañamiento a menor de 12 años y a Adulto mayor		
	Hombre	Mujer	Total	Hombre	Mujer	Total	Hombre	Mujer	Total
A diario	29	89	118	3	9	12		3	3
Mensualmente	11	16	27	31	35	66	7	25	32
Quincenalmente	14	16	30	13	15	28	6	9	15
Semanalmente	23	30	53	13	15	28	8	13	21
Total general	77	151	228	60	74	134	21	50	71

Fuente. Elaboración propia

En el año 2021, la Secretaría de Movilidad de Bogotá llevó a cabo una caracterización de estos desplazamientos, considerando cómo la dinámica de este tipo de trayectos se vio afectada debido a la pandemia. Se identificó que los hogares que requieren un mayor cuidado, como aquellos con adultos mayores, niños menores de 5 años y personas con discapacidad, representan aproximadamente el 50%, 45.8% y 43.7%, respectivamente, del total de viajes realizados dentro del núcleo familiar.

5. CONCLUSIONES

Los viajes de acompañamiento están adquiriendo cada vez más relevancia en el análisis de la movilidad urbana. Al explorar en detalle este motivo de viaje, podemos examinar la movilidad desde una perspectiva de género, lo cual nos brinda la oportunidad de desarrollar políticas que aborden las brechas de desigualdad. Comprender los desplazamientos relacionados con el acompañamiento nos permite identificar las necesidades y desafíos específicos que enfrentan hombres y mujeres en su papel de cuidadores. Al formular estrategias basadas en estos análisis, podemos promover una movilidad inclusiva y equitativa, garantizando un acceso igualitario a los recursos y oportunidades para todos los individuos en la sociedad.

Los viajes de acompañamiento son más frecuentes entre las mujeres, quienes asumen un papel destacado en esta actividad. Además, las mujeres tienden a realizar una mayor cantidad de desplazamientos a pie y en transporte público. Estas tendencias reflejan la importante labor de cuidado que desempeñan las mujeres en la sociedad, ya sea acompañando a niños, adultos mayores u otras personas que requieren asistencia. Para promover una movilidad inclusiva, es fundamental tener en cuenta estas diferencias y diseñar políticas y estrategias que brinden un entorno seguro y accesible para todas las personas, especialmente para las mujeres que realizan viajes de acompañamiento y se desplazan a pie.

El uso de esta metodología ha proporcionado una mayor comprensión de los motivos de viaje relacionados con el acompañamiento, y se han obtenido datos significativos de una ciudad latinoamericana. Este enfoque ha permitido adentrarse en las dinámicas específicas de movilidad en relación con el cuidado y el apoyo a otras personas. Los resultados obtenidos tienen el potencial de informar políticas y estrategias más efectivas en el ámbito de la movilidad urbana, especialmente en lo que respecta a la equidad de género y la promoción de un entorno seguro y accesible para todos los usuarios de la ciudad. Estos hallazgos contribuyen al creciente cuerpo de conocimiento sobre la movilidad en contextos latinoamericanos y enriquecen la comprensión global de los desafíos y oportunidades que enfrentan las personas en sus desplazamientos diarios.

6. REFERENCIAS

- Best, H., & Lanzendorf, M. (2005). Division of labour and gender differences in metropolitan car use. An empirical study in Cologne, Germany. *Journal of Transport Geography*, 13(2), 109–121. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2004.04.007>
- Departamento Administrativo Nacional de Estadística. (2021). *Sistema Estadístico Nacional - SEN*.
- Díaz, S. E. *Mobility and gender in Tunja* (in Spanish). Sabbatical year report. Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia, Tunja, 2017.

Craig, L., and T. P. van Tienoven. Gender, mobility and parental shares of daily travel with and for children: a cross-national time use comparison. *Journal of Transport Geography*, Vol. 76, 2019, pp. 93–102. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2019.03.006>.

Jaimurzina, A., Fernández, C. M., & Pérez, G. (2017). *Recursos naturales e infraestructura*.

Kawgan-Kagan, I. (2020). Are women greener than men? A preference analysis of women and men from major German cities over sustainable urban mobility. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 8. <https://doi.org/10.1016/j.trip.2020.100236>

Linke, C. C., Maciente, J., Alcalá, A., Palacios, A., Suárez, M., Gómez, M., Ruíz, P., & Pardo, C. (2018). *Transporte y desarrollo en América Latina* (Vol. 1).

Lyons, G., K. Chatterjee, M. Beecroft, and G. Marsden. Determinants of travel demand—exploring the future of society and lifestyles in the UK. *Transport Policy*, Vol. 9, No. 1, 2002, pp. 17–27. [https://doi.org/10.1016/S0967-070X\(01\)00034-8](https://doi.org/10.1016/S0967-070X(01)00034-8)

McQuaid R. W. and T. Chen. Commuting times – The role of gender, children and part-time work. *Research in Transportation Economics*, Vol. 34, No. 1, 2012, pp. 66–73. <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2011.12.001>

Ortuzar, J. D., and L. G. Willumsen. *Modelling transport*. Hoboken, NJ: Wiley, 2011, 586 p.

Pooley, C., J. Turnbull, and M. Adams. The Impact of New Transport Technologies on Intraurban Mobility: A View from the Past. *Environment and Planning A: Economy and Space*, Vol. 38, No. 2, 2006, pp. 253–267. <https://doi.org/10.1068/a37271>

Rosenbloom, S. *Understanding women's and men's travel patterns*. Research on Women's Issues in Transportation: Report of a Conference, Transportation Research Board, Washington, DC, 2006, pp. 7–28.

Sánchez-De Madariaga, I., & Zucchini, E. (2020). The “mobility of care” in Madrid: Applying innovative criteria for transportation policies. *Ciudad y Territorio Estudios Territoriales*, 52(203), 89–102. <https://doi.org/10.37230/CyTET.2020.203.08>

Tilley, S. and D. Houston. The gender turnaround: Young women now travelling more than young men. *Journal of Transport Geography*, Vol. 54, 2016, pp. 349–358. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2016.06.022>