

¿QUIÉNES SOSTIENEN EL TRANSPORTE PÚBLICO? UNA PERSPECTIVA DE GÉNERO DEL STM

Paula Decia (*)
Flavia Rovira (**)

Las mujeres utilizan más el transporte público que los hombres. Este patrón de uso del sistema ya ha sido presentado en estudios.¹ Pero, ¿qué implica específicamente la utilización más intensiva del transporte público por parte de las mujeres? Esta nota profundiza acerca del tema, con el propósito de contribuir a entender las diferentes aristas que subyacen al análisis meramente cuantitativo sobre cómo inciden las dimensiones de género en el uso del sistema de transporte público en la capital del país.

A tales efectos, se trabajó analizando información proveniente del Sistema de Transporte Metropolitano (STM) correspondiente a una semana (tipo) del mes de mayo de 2023.² En concreto, en dicha semana se realizaron, aproximadamente, 4,9 millones de viajes, de los cuales alrededor del 87% (equivalente a 4,3 millones de viajes) se validan con la tarjeta STM.³ Estos viajes son realizados por aproximadamente 600.000 personas de las cuales el 62% son mujeres y el restante 38% son varones.

Tabla 1:
Cantidad de personas y estructura de los viajes por género en el STM

Sexo	Personas	% Personas	Viajes	% Viajes
Mujer	373.021	61,9%	2.655.853	61,3%
Varón	230.036	38,1%	1.673.229	38,7%
Total	603.057	100,0%	4.329.082	100,0%

Fuente: Elaboración propia

Los datos muestran que, más allá de que las mujeres utilizan más el transporte público, la cantidad de viajes semanales que realizan las personas es similar, ubicándose en el entorno de 7 viajes a la semana, no habiendo diferencias significativas según el género y tipo de día de la semana.

¹ Véase, <https://cinve.org.uy/la-transformacion-del-sistema-de-transporte-publico-en-el-area-metropolitana-de-montevideo/>

² Se agradece a la Intendencia de Montevideo que nos proporcionó la información de una semana de mayo del 2023.

³ Sin los datos de registro de la tarjeta STM sería casi inviable realizar este tipo de análisis, lo que demuestra la importancia que tiene poder contar con un instrumento de pago cuyo uso actual se encuentra masificado.

Tabla 2:
Cantidad de viajes semanales por género

Género	Semana
Mujer	7,1
Varón	7,3
Total	7,2

Fuente: Elaboración Propia

Si se analiza la intensidad de uso del sistema de transporte público urbano de Montevideo, no se encuentran diferencias significativas asociadas al género. En efecto, una categorización que distingue una intensidad baja, para las personas que realizan hasta 4 viajes en la semana, una intensidad moderada, para las que realizan entre 5 y 10 viajes; y una intensidad alta para los que realizan más de 10 viajes en la semana, muestra que no existen diferencias significativas entre la intensidad de uso por parte de mujeres y varones. De hecho, la información analizada muestra que las intensidades de uso se asemejan al reparto total de viajes, ubicándose el peso relativo de las mujeres en el total en el entorno del 62% en cada una de las categorías de intensidad consideradas.

Tabla 3:
Intensidad de viajes para la semana discriminado por género

Género	Baja	Moderada	Alta
Mujer	61,1%	62,8%	61,7%
Varón	38,9%	37,2%	38,3%
Total	100,0%	100,0%	100,0%

Fuente: Elaboración propia

A su vez, al interior de cada género se puede observar que, aproximadamente, el 75% de las personas que usan la tarjeta STM tienen una intensidad de uso baja o moderada del sistema. Las diferencias son algo más notorias si se consideran los viajes más comunes (1 hora y 2 horas). En este caso, el 20,2% de las mujeres utilizan el sistema con intensidad alta durante la semana, frente al 18,8% registrado en los varones, en tanto el 45,8% de las mujeres viaja con baja intensidad, frente al 48,8% de los varones.

Tabla 4:
Intensidad de viaje dentro de cada género para la semana

Género	Baja	Moderada	Alta	Total
Mujer	38,6%	36,3%	25,1%	100,0%
Varón	39,9%	34,8%	25,3%	100,0%

Fuente: Elaboración propia

Cada viaje dentro del sistema puede contar con más de un tramo, ya que para unir algunos pares origen–destino es necesario hacer combinaciones de líneas y, por lo tanto, realizar trasbordos. Al analizar la cantidad de tramos puede observarse que se mantiene la preponderancia de la mujer en cada tramo. A su vez, para cada género hay, aproximadamente, 26% de los viajes que se realizan con trasbordos, mientras que el 74% restante se realiza en un único tramo. Esto implica que una amplia parte de los usuarios del sistema de ambos géneros cubre sus necesidades de conexión con viajes de un solo tramo.

Tabla 5:
Porcentaje de tramos en los viajes según género

Tramos	Mujer	Varón
1	73,7%	74,6%
2	24,3%	23,3%
3	1,7%	1,7%
4	0,3%	0,4%
Total	100,0%	100,0%

Fuente 1: Elaboración propia

Cuando el análisis se focaliza en los viajes en que hay un desembolso por parte de los usuarios, se aprecia que el peso relativo de las mujeres se incrementa levemente. Tomando en cuenta estos viajes, en la semana de estudio se realizaron 3,4 millones de viajes, por los cuales los usuarios inyectaron al sistema 123 millones de pesos.⁴ De estos ingresos tarifarios, el 65% recae sobre la mujer, cifra más que proporcional a su peso en los viajes totales del sistema (61%).

Tabla 6:
Viajes pagos y monto en millones de pesos uruguayos por género

Sexo	Viajes (tramos 1) millones	% Viajes	Monto en millones de pesos	% Monto
Mujer	2,2	65,3%	79,7	64,7%
Varón	1,2	34,7%	43,4	35,3%
Total	3,4	100,0%	123,1	100,0%

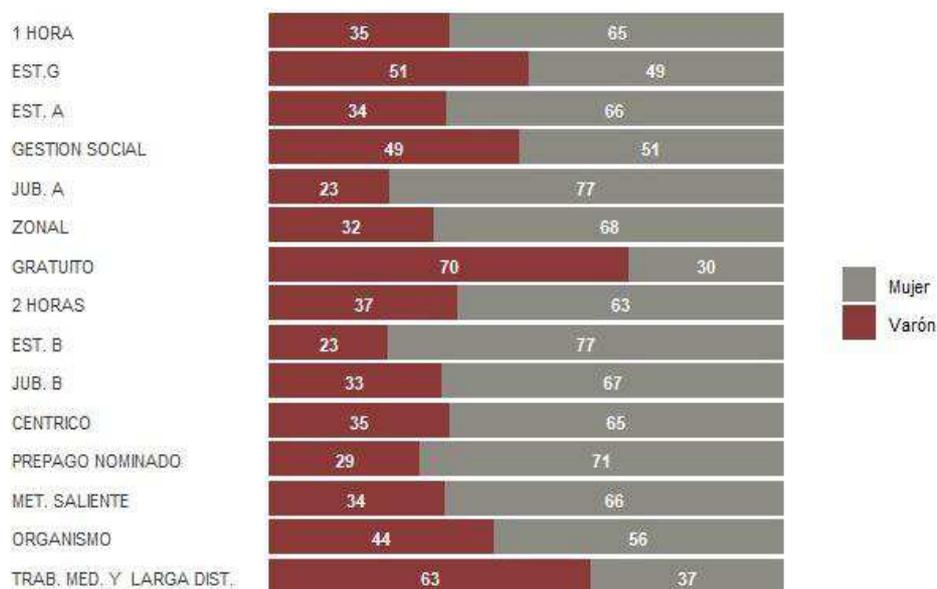
Fuente: Elaboración propia

La información considerada muestra, por lo tanto, que las mujeres realizan proporcionalmente más viajes pagos (no subsidiados) y que, a su vez, ellas financian un porcentaje mayor del costo del sistema de transporte público en la ciudad de Montevideo.

⁴ No se contabilizan los viajes donde el usuario se encuentra 100% subsidiado. Los viajes de Estudiantes A, B y de Jubilados A y B están tomados al valor que paga el usuario. En el análisis tampoco fueron tenidos en cuenta los viajes que se realizan sin tarjeta STM.

Cuando se observan los grupos de viaje de la tarjeta STM, se aprecia que el sesgo femenino alcanza a casi todos los grupos, con excepción de los Gratuitos, Gestión Social y Trabajadores de media y larga distancia, donde se registra un peso más preponderante de los varones (63%). El caso de las tarjetas de Estudiantes G (gratuitos) es el único en que se observan porcentajes similares, mientras que el mayor peso de mujeres se da en los grupos de Estudiante B, Jubilado A y Prepago Nominado.

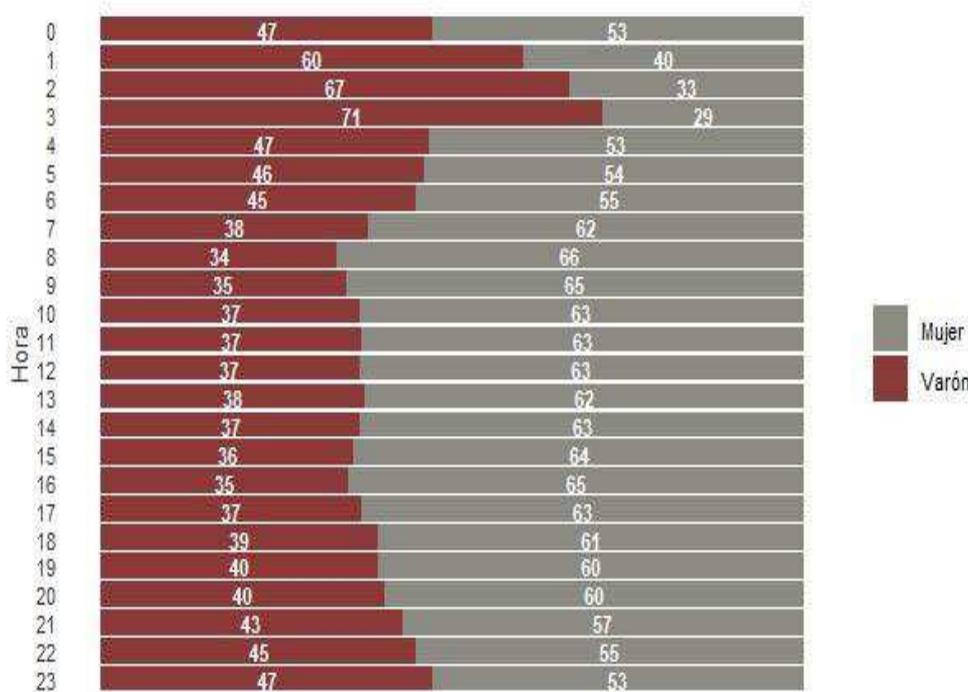
Gráfico 1:
Distribución por género según grupo de viajes de tarjeta STM en %



Fuente: Elaboración propia

Otro aspecto analizado fue el patrón horario de uso del sistema por parte de varones y mujeres. Cuando se analiza la distribución según género para cada hora del día, puede observarse que se mantiene una clara preponderancia de las mujeres en todos los horarios, con excepción de las horas de 1 a 3 de la mañana, donde la misma se invierte a favor de los varones, alcanzando valores entre el 60% y 70% de los viajes. En sí misma, esta información es ilustrativa de la evidente disparidad que existe entre varones y mujeres en los viajes nocturnos. Este comportamiento excepcional podría atribuirse a aspectos relacionados con la seguridad o con la heterogeneidad de la inserción laboral de mujeres y varones.

Gráfico 2:
Distribución de ascensos por hora según género para día hábil en %

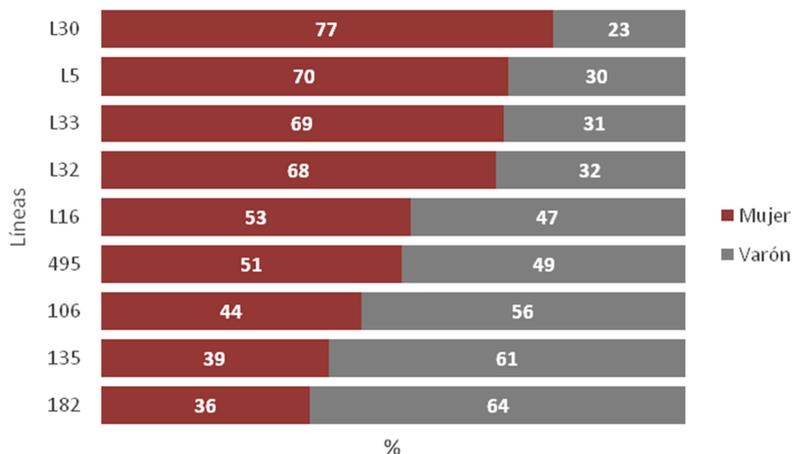


Fuente: Elaboración propia

Cuando se analizan los ascensos por líneas del STM, se observa que la presencia de mujeres es mayor al promedio, principalmente, en líneas locales. Cabe precisar que se trata de líneas que cuentan con pocas frecuencias, por lo que su peso en la movilidad total del sistema es muy bajo. Entre las mismas, destaca la línea L30, que es una línea que va a la cárcel de Punta de Rieles, en la que se registra una participación relativa de las mujeres del 79%. Dentro de las líneas con más alto peso relativo de mujeres, y con mayor incidencia en el sistema, se encuentran las líneas 121 y 112 con una participación del 67%.

En el otro extremo, las líneas 182, 135 y 106 son las únicas con un peso mayor de varones. Al igual que el caso anterior, estas líneas tienen un peso relativo bajo dentro del flujo de viajes y se caracterizan por ser líneas nocturnas, lo que condice con lo anteriormente mencionado en la distribución de ascensos por hora. Las líneas 495 y L6 son las únicas con una distribución casi igualitaria entre ambos géneros.

Gráfico 3: Distribución de ascensos en líneas por género

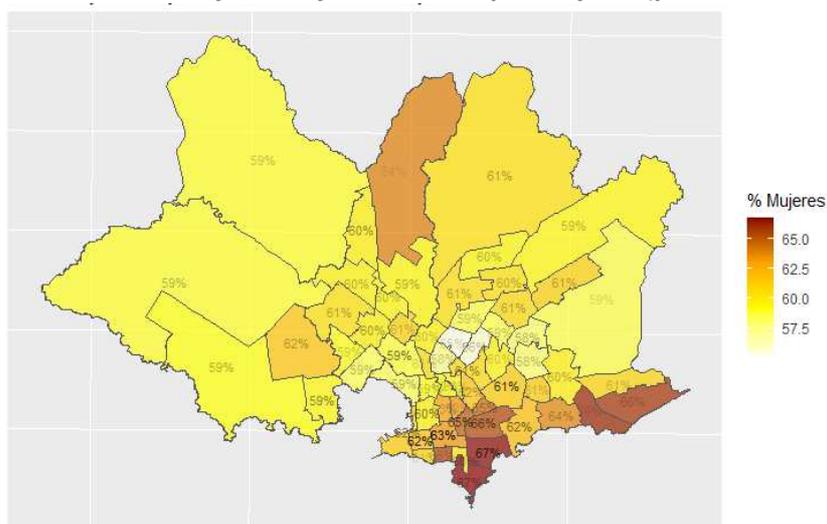


Fuente: Elaboración propia

Cuando se considera la información correspondiente a ascensos por barrios, puede observarse que, para todo el día, los barrios que tienen mayor proporción de mujeres, son los barrios costeros como Pocitos, Punta Carretas, Carrasco, Palermo, Parque Batlle y Punta Gorda. En el otro extremo, los barrios con mayor proporción de varones son Paso de la Arena, Castro y Cerrito.

Cuando se analiza información sobre el peso relativo de las mujeres en el total de los viajes para todos los días hábiles, sumando los ascensos de tramo 1 de todas las paradas que pertenecen a cada barrio, durante todo el día, puede apreciarse que en las horas pico de la mañana (entre las 7:00 a las 8:00) y de la tarde (entre las 17:00 y las 18:00) los porcentajes de utilización por parte de mujeres y varones presentan diferencias respecto a los datos diarios.

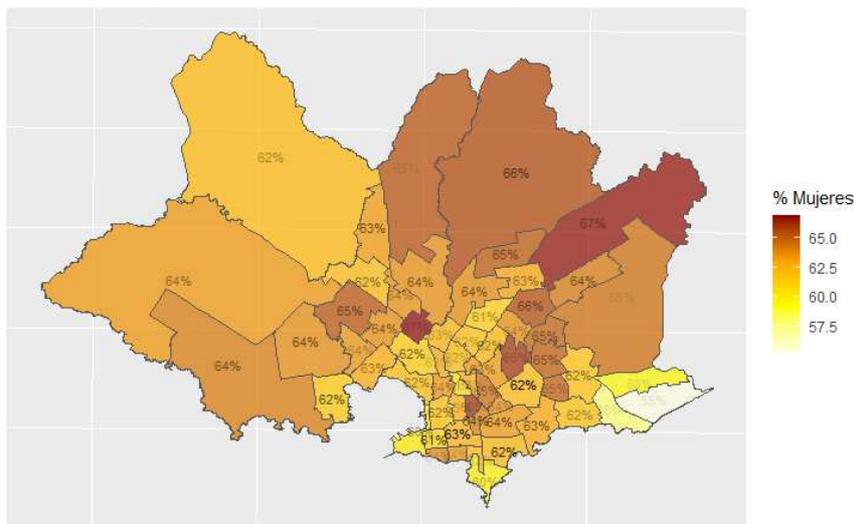
Gráfico 4: Porcentaje de viajes realizados por mujeres (para todo el día)



Fuente 3: Elaboración propia

Para el horario punta de la mañana, los barrios de mayor proporción de mujeres cambian hacia barrios más periféricos como Manga, Paso de las Duranas, Villa García; mientras que los barrios de mayor proporción de varones son los más céntricos y costeros como Carrasco, Ciudad Vieja, etc.

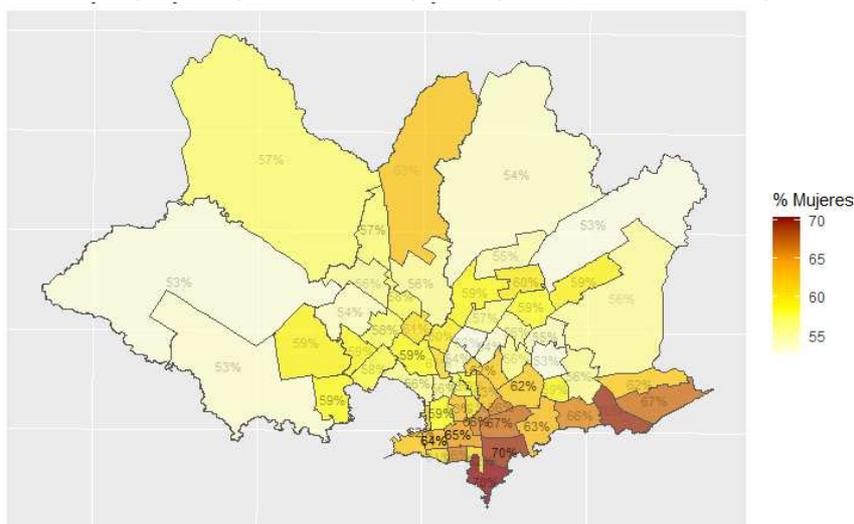
Gráfico 5: Porcentaje de viajes realizados por mujeres (entre las 7:00 y las 8:00 horas)



Fuente: Elaboración propia

Esta situación cambia para el horario punta de la tarde, donde los barrios de mayor proporción de mujeres son los barrios más costeros, como se veía en el total del día, pero con proporciones aún mayores. Los barrios de mayor peso de varones son Casabó, Nuevo Paris y Paso de la Arena.

Gráfico 6: Porcentaje de viajes realizados por mujeres (entre las 17:00 y las 18:00 horas)



Fuente: Elaboración propia

En síntesis, los viajes totales en el STM tienen un importante sesgo hacia las mujeres, aunque, en términos generales, no se aprecian diferencias significativas en los patrones de uso del sistema en cuanto a la cantidad de viajes diarios o semanales, tramos e intensidad de viajes realizados.

No obstante, los datos analizados dejan al descubierto algunas disparidades notorias, como ser, que las mujeres tienen más participación en los viajes pagos que en el total de los viajes y en el uso de líneas locales; y que, hay una clara preponderancia de los varones en horarios y líneas nocturnas.

Parece haber indicios, también, de la existencia de una disparidad territorial en cuanto a los orígenes de los viajes. Esto puede derivar a que existan diferencias en los tiempos de viaje según género y nivel socioeconómico, debido a la distribución geográfica de los centros de atracción de actividades de la ciudad.

Todos estos elementos ilustran acerca de la relevancia que tienen las políticas de transporte público cuando se incorporan en el análisis consideraciones de género. La evidencia indica que la transformación, y sobre todo la priorización del transporte público, podría implicar un aporte relevante para favorecer y mejorar las condiciones de la movilidad de las mujeres en el Área Metropolitana de Montevideo. No debe perderse de vista, por cierto, que un impulso renovador del sistema de transporte público tendría efectos positivos económicos, sociales y ambientales que van más allá de la atención de las dimensiones de género. Las políticas de transporte público están llamadas a ocupar un lugar de privilegio en cualquier estrategia nacional de desarrollo ambientalmente sostenible y socialmente inclusivo.

(*) Paula Decia | Economista egresada de la Facultad de Ciencias Económicas y Administración. Universidad de la República | Master en Planificación, economía y operación del transporte urbano y metropolitano de la Universidad Pablo de Olavide, Sevilla.

(**) Flavia Rovira | Investigadora senior de [cinve](#) | Candidata a Doctora en Economía por la Facultad de Ciencias Sociales de la Universidad de la República | frovira@cinve.org.uy