

Caracterización inicial de la movilidad de las mujeres rurales en Cuenca, Ecuador



Enrique Flores Juca

Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Cuenca, Ecuador.
ORCID: 0000-0002-4539-2955

Pedro Jiménez-Pacheco

Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Cuenca, Ecuador.
ORCID: 0000-0001-7456-945X

Estefanía Mora-Arias

Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Cuenca, Ecuador.
ORCID: 0000-0001-5454-8715

Cristhian Parrado Rodríguez

Investigador independiente, Ecuador.
ORCID: 0000-0001-7622-2599

Recibido: 15/11/2022. Aceptado: 13/6/2023.

Resumen

En años recientes, se ha prestado mayor atención a los estudios sobre la movilidad cotidiana de las mujeres a nivel urbano. Sin embargo, existe escasa literatura científica que describa cómo ocurren los desplazamientos de las mujeres rurales. Este artículo propone una caracterización inicial de la movilidad de las mujeres rurales en la ciudad de Cuenca, Ecuador. A partir de información de la revisión de fuentes secundarias y de una encuesta representativa aplicada en zonas rurales, el artículo muestra resultados que describen el territorio desde el cual las mujeres realizan sus desplazamientos, además de los destinos, motivos, costos, medios de transporte, tiempos y la percepción en sus viajes. Los hallazgos sugieren que la movilidad de las mujeres está caracterizada por viajes mayoritarios hacia el área urbana, distinguidos por el uso de medios motorizados. Asimismo, los resultados muestran que las mujeres tienen motivos de viaje más relacionados con las compras, además de emplear más el transporte público para su movilidad que los hombres, con costos y tiempos más elevados. Sobre estos descubrimientos, se plantean propuestas de temas de investigación para analizar la movilidad de las mujeres rurales a nivel local y regional.

PALABRAS CLAVES: MOVILIDAD. MUJERES RURALES. RURALIDAD. TRANSPORTE.

Initial characterization of the mobility of rural women in Cuenca, Ecuador

Abstract

In recent years, studies on women's daily mobility at the urban level have been addressed with greater emphasis. However, there is little scientific literature that describes how

Caracterización inicial de la movilidad de las...

E. FLORES JUCA, P. JIMÉNEZ-PACHECO, E. MORA-ARIAS Y C. PARRADO RODRÍGUEZ

the displacement of rural women occurs. This article proposes an initial characterization of the mobility of rural women in the city of Cuenca, Ecuador. Based on information from the review of secondary sources and a representative survey applied in rural areas, the article shows results that describe the territory from which women make their journeys, in addition to the destinations, reasons, costs, means of transport, time, and perception on their trips. The findings suggest that women's mobility is characterized by majority trips to the urban area, distinguished using motorized means. Likewise, the results show that women have travel reasons more related to shopping, in addition to using public transport more for their mobility than men, with higher costs and times. Based on these discoveries, proposals for research topics are proposed to analyze the mobility of rural women at the local and regional level.

KEYWORDS: MOBILITY. RURAL WOMEN. RURALITY. TRANSPORT.

Introducción

De acuerdo con Jirón y Zunino (2017), en los últimos años ha habido un aumento gradual de estudios que ponen en relación la movilidad y el género, principalmente desde la experiencia cotidiana de las mujeres. Sin embargo, esta es una relación que aún requiere de desarrollo investigativo sistemático en América Latina, principalmente teniendo en cuenta las diferencias que existen entre las mujeres que habitan dentro de los límites urbanos y las que se ubican en territorios rurales. Este artículo aborda el tema de la movilidad de las mujeres rurales, aspecto que no ha sido tan estudiado en la literatura académica, especialmente en cuanto a Latinoamérica.

Las valiosas investigaciones realizadas a nivel urbano sobre la temática han caracterizado a los patrones de movilidad de las mujeres alrededor de las dinámicas del cuidado. Estas dinámicas implican que las mujeres tienen múltiples motivos y viajes para atender a las tareas socialmente asignadas del género, que incluyen lo productivo y lo reproductivo, en contraposición con los trayectos de destino único que realizan los hombres (Ilárraz, 2006). En este gran contexto, resaltan investigaciones que describen los desplazamientos de las mujeres urbanas alrededor del trabajo doméstico (Fleischer y Marín, 2019) o en el cuidado de adultos mayores u otras personas dependientes (Sánchez de Madariaga y Zucchini, 2020; Carrasco *et al.*, 2021). El foco de atención de tales estudios se centra en analizar cómo las mujeres tienen un acceso desigual a la movilidad basado en las relaciones de género que distribuyen determinadas responsabilidades y medios para que ellas desarrollen sus desplazamientos.

De la misma manera, otro factor en común en estos estudios urbanos es el lugar de residencia de las mujeres. Aunque se analizan todos los lugares posibles, generalmente estas investigaciones tienden a estudiar a las mujeres que residen en barrios periféricos o territorios de borde en grandes áreas metropolitanas (Alam *et al.*, 2022). Comúnmente, estas zonas carecen de rutas de transporte público, de equipamientos y servicios urbanos, además de poseer elevadas percepciones de inseguridad y experimentar mayor probabilidad de violencia basada en género (Pirra *et al.*, 2021; Rodríguez *et al.*, 2021). Siguiendo a Gutiérrez y Reyes (2017), este contexto territorial impacta en la vida cotidiana de las mujeres y refuerza las condiciones de desigualdad socioespacial que experimentan en su movilidad, pues el limitado acceso al automóvil y al servicio de transporte público es el primer eslabón de un proceso que conduce a la exclusión.

Estos dos focos de atención a nivel urbano, es decir, la movilidad del cuidado y la residencia periférica de las mujeres, se han investigado en menor medida para el área rural. Sin embargo, constituyen un aporte analítico pertinente para abordar cómo la movilidad cotidiana de las mujeres rurales también se estructura a partir del género, los motivos de viaje y el lugar de residencia. En cuanto a este último factor, se sabe que los desplazamientos de las mujeres rurales experimentan restricciones de movilidad dadas por sus condiciones de desigualdad socioespacial, las cuales impiden el uso y la apropiación de la ciudad, afectando las oportunidades de acceso a bienes y servicios y a esferas centrales de la vida personal, como la plena participación en el mercado laboral (Adom, Amoako, Adarkwa, 2020; Ranković y Jović, 2014). Para estos estudios, la funcionalidad de un territorio se tiene en cuenta como un factor de inclusión o exclusión territorial, de acuerdo con su dotación de servicios urbanos y de transporte público. Por su parte, en cuanto al género, varias discusiones plantean que la movilidad de las mujeres rurales no solo se encuentra limitada por factores físicos, sino también por restricciones culturales y sociales que impiden, limitan o favorecen su desplazamiento (Bergman *et al.*, 2019; Thynell, 2017; Miralles, Martínez y Marquet, 2016; Porter, 2011). Así, tanto las características del territorio como las normas sociales generan limitaciones para que las mujeres rurales logren acceder a mejores condiciones de vida, educación y salud.

Sobre esta discusión, este artículo propone llevar a cabo un estudio descriptivo de carácter exploratorio sobre la movilidad de las mujeres rurales en Cuenca, Ecuador. Para lograr este objetivo, se abordan dos aspectos en concordancia con lo que sugiere la literatura más relevante (Rodríguez *et al.*, 2019; Gutiérrez y Reyes, 2017; Miralles, Martínez y Marquet, 2016). Por un lado, se caracteriza el territorio de residencia desde donde las mujeres realizan sus desplazamientos y, por el otro, se describen sus viajes diferenciados de los que realizan los hombres en función del destino, el medio de transporte, los motivos, el tiempo, el costo y la percepción del viaje. El artículo está estructurado en cinco partes. En la primera, se desarrolla un análisis teórico que permite situar a la movilidad de las mujeres rurales de acuerdo con su territorio y la clasificación de sus viajes. Luego, se configura el estado del arte existente en el cantón de Cuenca; así, en tercer lugar, se explican los materiales y métodos empleados para caracterizar la movilidad de la mujer rural. El apartado de resultados muestra los principales hallazgos de la investigación. Finalmente, en la discusión final se estimula a futuras investigaciones a continuar con el análisis de la movilidad cotidiana de las mujeres rurales.

Marco teórico

Existe poca producción académica sobre la movilidad de las mujeres rurales en la literatura de América Latina, mientras que la misma ha sido atendida en mayor medida en países de Europa, África y Asia. Los estudios que se ubican en el Norte Global abordan mayoritariamente este tema desde el enfoque de las desigualdades de género y la movilidad del cuidado (Carvalho y Sales, 2017; Noack, 2010; Rankovic, Plazinic y Jovic, 2014; Miralles, Martinez y Marquet, 2016). Por su parte, los trabajos realizados en el Sur Global enmarcan la movilidad de las mujeres rurales, no solamente considerando su género, sino también sus situaciones de pobreza, desigualdad espacial, inequidad y una exigua accesibilidad a derechos (Pannilage, 2010; Porter, 2011; World Bank, 2012;

Caracterización inicial de la movilidad de las...

E. FLORES JUCA, P. JIMÉNEZ-PACHECO, E. MORA-ARIAS Y C. PARRADO RODRÍGUEZ

Thynell, 2017; Bergman, *et al.*, 2019; Lei, Desai y Vanneman, 2019; Adom, Amoako y Adarkwa, 2020; Starkey *et al.*, 2021). En estos últimos estudios se problematiza sobre las múltiples vulnerabilidades que experimentan las mujeres. Aunque la producción académica en América Latina es escasa en comparación con la de los otros continentes, se han mencionado las vulnerabilidades que existen tanto en el plano de la movilidad en diferentes territorios periféricos (Gutiérrez y Reyes, 2017; Rodríguez *et al.*, 2021; Crovetto, 2011; Cerón, 2018; Riquelme, 2018), como también en el ámbito de la agricultura, el mercado laboral y el acceso a servicios (Ballara, Damianović y Valenzuela, 2012; SIPAE, 2020; Valenciano, Capobianco y Toril, 2021).

Sin embargo, en la literatura consultada sobre movilidad no hay una definición conceptual de la mujer rural como sujeto con características propias. Su determinación resulta difícil, ya que el mismo concepto de ruralidad –intrínsecamente relacionado– se encuentra en constante debate debido a las definiciones de tipo administrativo que varían entre la geografía de los países y que se emplea para definir los lugares de residencia de las mujeres rurales. Corvetto (2011) cuestiona la dicotomía urbano-rural para distinguir diferentes territorios debido a las constantes y múltiples transformaciones del mismo, de forma que en diferentes territorios pueden convivir características tradicionalmente urbanas y rurales junto con nuevas formas de habitar. Pese a ello, en la literatura se asocia fuertemente a la mujer rural con la ruralidad, el campo y la agricultura, aunque reconoce la existencia de diferentes perfiles sociodemográficos y también más actividades económicas desempeñadas. En este sentido, las mujeres que residen dentro de límites administrativos definidos como rurales pueden habitar su territorio de formas que no se identifican con definiciones tradicionales de ruralidad (es decir, en actividades relacionadas a la agricultura), por lo cual, su definición se encuentra más modelada por las características demográficas de la población y del territorio (Riquelme, 2018; Ranković y Jović, 2014; Noack, 2011). En este artículo, se emplea esta precisión para definir a las mujeres rurales: estas tienen diferentes perfiles sociodemográficos y se ubican geográficamente en el territorio rural.

Al interior de esta discusión, cabe resaltar que existen características comunes que requieren ser mencionadas para comprender la situación de las mujeres rurales, con énfasis en el contexto latinoamericano. De forma general, las zonas rurales afrontan serios problemas asociados a la pobreza, aspecto que según Ballara, Damianović y Valenzuela (2012) define sus realidades. En el ámbito laboral, los datos disponibles, tanto en la región de América Latina como en Ecuador, indican que la agricultura se mantiene como una de las actividades principales de las mujeres rurales (SIPAE, 2020). Otro aspecto es la desigualdad en el trabajo, siendo una de sus manifestaciones más comunes la asignación del trabajo no remunerado a las mujeres, tanto en ámbitos laborales como en el ámbito del hogar. Esta atribución se traduce en una doble carga de responsabilidades (en producción y reproducción), además de perpetuar otras condiciones respecto a los hombres como menor acceso al campo laboral, menor autonomía financiera y menor acceso a educación. El cuidado de los niños, adultos mayores y personas con discapacidad es asignado a las mujeres, actividades que desempeñan de forma simultánea con diversos tipos de tareas que complementan los ingresos familiares, como trabajo por temporadas, procesamiento de productos, comercio, entre otras (Bergman *et al.*, 2019). Estas realidades que experimentan las mujeres rurales de la región pueden caracterizarse como un conjunto de conflictos que se retroalimentan mutuamente y que guardan una íntima relación con su lugar de residencia y

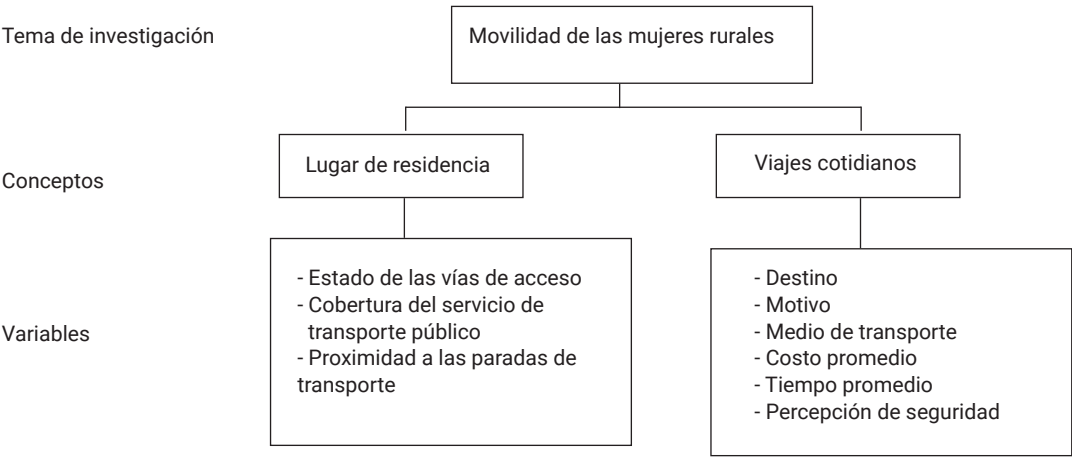


Figura 1. Conceptos y variables de análisis para describir la movilidad de mujeres rurales en Cuenca, Ecuador.
Fuente: elaboración propia.

los desplazamientos que ejecutan hacia y desde las centralidades urbanas. Por eso, en los siguientes párrafos se describe la entrada analítica para analizar la movilidad de la mujer rural en función de su lugar de residencia y las características de sus viajes, que como se mencionó difieren de los que realizan los hombres. Los conceptos y las variables que se abordarán se ilustran en la Figura 1.

Lugar de residencia de las mujeres rurales

En diversos estudios se caracteriza el lugar de residencia de las mujeres rurales del Sur Global como territorios atravesados por condiciones de desigualdad socioespacial (Gutiérrez y Reyes, 2017; Adom, Amoako y Adarkwa, 2020). De manera general, las zonas rurales se caracterizan por contar con una distribución dispersa de población, recursos y servicios, donde las personas y los lugares suelen estar separados por distancias amplias. Bajo estas condiciones, la infraestructura de transporte en el territorio rural es un elemento clave para garantizar el acceso de las mujeres a diferentes derechos (Cerón, 2018; Pannilage, 2010) y evitar la exclusión social, pues sus condiciones pueden facilitar, dificultar o impedir el acceso a determinados servicios básicos para el mejoramiento de condiciones y oportunidades de vida (Carvahlo y Sales, 2017; Noack, 2011).

La conectividad es relevante para las mujeres rurales en un doble sentido. Por un lado, debido a las condiciones físicas, sociales y ambientales en las que ellas deben movilizarse en el territorio para llegar a lugares que les brinden servicios y oportunidades (Lei, Desai y Vanneman, 2019; Carvahlo y Sales, 2017). Y, por otro lado, de acuerdo con las transformaciones y el mejoramiento de la infraestructura que impactan en la movilidad y en las condiciones de vida de las mujeres (Ranković y Jović, 2017; Pannilage, 2010). A continuación, se describen estos dos aspectos.

En primer lugar, las mujeres rurales tienen que desarrollar sus actividades cotidianas, como el aprovisionamiento o el transporte de productos a mercados, generalmente

Caracterización inicial de la movilidad de las...

E. FLORES JUCA, P. JIMÉNEZ-PACHECO, E. MORA-ARIAS Y C. PARRADO RODRÍGUEZ

sin acceso a un vehículo propio, ya que este se encuentra a disposición de los hombres (Miralles, Miralles, Martínez y Marquet, 2016; World Bank, 2012; Porter, 2011). Por lo tanto, su movilidad depende de las condiciones físicas de movilidad relacionadas con la infraestructura de transporte o la disponibilidad de medios de transporte público que se encuentran en su territorio (Starkey *et al.*, 2021; Pirra *et al.*, 2021; Thynell, 2017). Varios autores plantean que la inversión en infraestructura y la revisión de normas existentes aplicables al sistema de transporte público pueden ser clave para que las mujeres incrementen su acceso a servicios de educación, salud, empleo y mercados. Sin embargo, recalcan que la inversión por sí sola no basta, sino que deben enmarcarse en programas de desarrollo más amplios para evitar un desbalance en el impacto que pueda tener entre hombres y mujeres, incrementando la desigualdad espacial y de género (Lei, Desai y Vanneman, 2019; Thynell, 2017).

Por su parte, el mejoramiento en la infraestructura tiene impactos en el territorio rural al actuar sobre la cuestión de la segregación residencial por exclusión en movilidad (Jimenez-Pacheco, Flores y Mora, 2022). Una mayor accesibilidad permite que una mayor cantidad de productos y servicios ingresen a las localidades, lo cual modifica las condiciones de vida locales, como formas de abastecimiento, dotación y conexión a servicios, modificando las condiciones en que las mujeres desarrollan sus actividades diarias, reduciendo los tiempos requeridos para las mismas y sus requerimientos de movilización (Lei, Desai y Vanneman, 2019). En ciertos casos, la participación de las mujeres en estas intervenciones puede remodelar las relaciones de género (Pannilage, 2010). Por esta razón, para la caracterización del territorio rural de residencia de las mujeres -es decir, el lugar desde donde se parte y al que se retorna después del viaje- se pone énfasis en tres variables soportadas por la literatura: la cobertura del servicio de transporte público (Cerón, 2018; Gutiérrez y Reyes, 2017; Crovetto, 2011), el estado de las vías (Bergman *et al.*, 2019) y la proximidad a las paradas de transporte público más cercanas (Ranković y Jović, 2014).

Desplazamientos cotidianos de las mujeres rurales

Durante las últimas dos décadas, se ha incrementado el interés por comprender el rol de la movilidad en las realidades de las mujeres urbanas y rurales. De forma general, se encuentran estudios sobre patrones de movilidad diferenciados, los cuales pueden comprenderse desde las desigualdades socioeconómicas, espaciales y de género en ambos territorios (Miralles, Martínez y Marquet, 2016). En este ámbito, aparecen distintos autores que abordan de forma explícita a la movilidad como un comportamiento en el que interactúan elementos físicos y sociales que tienen que ser comprendidos en conjunto (Urry *et al.*, 2006, citado en Thynell, 2017).

La asignación social de roles de género, como ya se ha mencionado, implica un doble rol de producción y reproducción para las mujeres. Estas responsabilidades requieren desplazamientos en el espacio con diferentes características y en diferentes condiciones, enfrentando la existencia de normas sociales que limitan sus viajes (Porter, 2011). De forma general, se cumple en mayor o menor medida cierto patrón de movilidad en el cual los hombres hacen mayor uso del auto privado y se desplazan en horas pico en patrones pendulares (Ilárraz, 2006), mientras que las mujeres no cuentan con auto propio o licencia de conducir, hacen más uso del transporte público y sus desplazamientos

Caracterización inicial de la movilidad de las...

E. FLORES JUCA, P. JIMÉNEZ-PACHECO, E. MORA-ARIAS Y C. PARRADO RODRÍGUEZ

se componen de varios viajes encadenados para llegar a más destinos (Carvalho y Sales, 2017). Esto significa que las mujeres invierten más tiempo y dinero, a la vez que hacen más viajes que los hombres, cuya principal diferencia radica en los motivos de viaje que la literatura los relaciona con el trabajo productivo, comercio de productos y la participación en las tareas del cuidado (Adom, Amoako y Adarkwa, 2020). Otra diferencia la determina la duración, hora del día, frecuencia, distancia, costo, seguridad y comodidad con la que realizan sus viajes (Cerón, 2018; Gutiérrez y Reyes, 2017). En muchos casos, la autoridad del hombre prescribe de forma implícita o explícita cómo y cuándo las mujeres pueden movilizarse. Un concepto ampliamente citado en este sentido es el de “movilidad de cuidado”, el cual considera la configuración de la movilidad de las mujeres en función de sus tareas de cuidado. Sin embargo, este término ha sido desarrollado desde perspectivas urbanas, por lo cual es necesario cuestionar su relevancia para los ambientes rurales (Miralles, Martínez y Marquet, 2016).

Los viajes desde las zonas rurales hacia las urbanas u otras localidades de la ruralidad también se configuran en función de las necesidades y actividades de las mujeres que los realizan, según su edad, ingresos, número de hijos, cargas (equipos de trabajo o animales), acompañantes y percepciones de inseguridad y calidad (World Bank, 2012). Las condiciones y características de estos viajes dependen de varios tipos de recursos y el tiempo que poseen las mujeres rurales para movilizarse. Estas condiciones configuran, según Berman *et al.* (2019), la capacidad de movilización de las mujeres rurales: capacidad que restringe o expande el espacio a través del cual pueden moverse y, por lo tanto, a través del cual acceden a las oportunidades y los derechos que el territorio les puede brindar.

Finalmente, un aspecto debatido concerniente a las mujeres rurales es el de las inmovilidades, ya que en muchos casos se plantea la privación de movilidad como una condición de inmovilidad (Miralles, Martínez y Marquet, 2016), mientras que otros autores indican que estas privaciones no solo restringen los desplazamientos, sino que construyen movilidades de menor escala o micromovilidades (Noack, 2010). A criterios de algunos autores, se sugiere que el criterio para definir la inmovilidad no es universal, ya que se identifica con restricciones de movilidad particulares, mientras que otros la asocian con la incapacidad para desplazarse fuera de su propia localidad. Sin embargo, en varios estudios se posiciona que esta movilidad o inmovilidad depende, entre otras cosas, del transporte público o colectivo, de allí su importancia para entender los costos, el tiempo de viaje y la percepción como factores determinantes de su uso (Starkey *et al.*, 2021; World Bank, 2012).

De acuerdo con la discusión anterior, en este artículo se identifican las siguientes variables para realizar una caracterización de los viajes de las mujeres: destino de viaje, motivo principal de viaje, principal medio de transporte utilizado, y los costos y los tiempos empleados en el desplazamiento (Rodríguez *et al.*, 2021; Gutiérrez y Reyes, 2017). Adicionalmente, se incorpora también la percepción de las mujeres hacia el medio de transporte público (Fleischer y Marín, 2019). Teniendo en cuenta esta entrada analítica, se describen a continuación los avances y vacíos de conocimiento que existen a nivel local sobre sus desplazamientos.

Caracterización inicial de la movilidad de las...

E. FLORES JUCA, P. JIMÉNEZ-PACHECO, E. MORA-ARIAS Y C. PARRADO RODRÍGUEZ

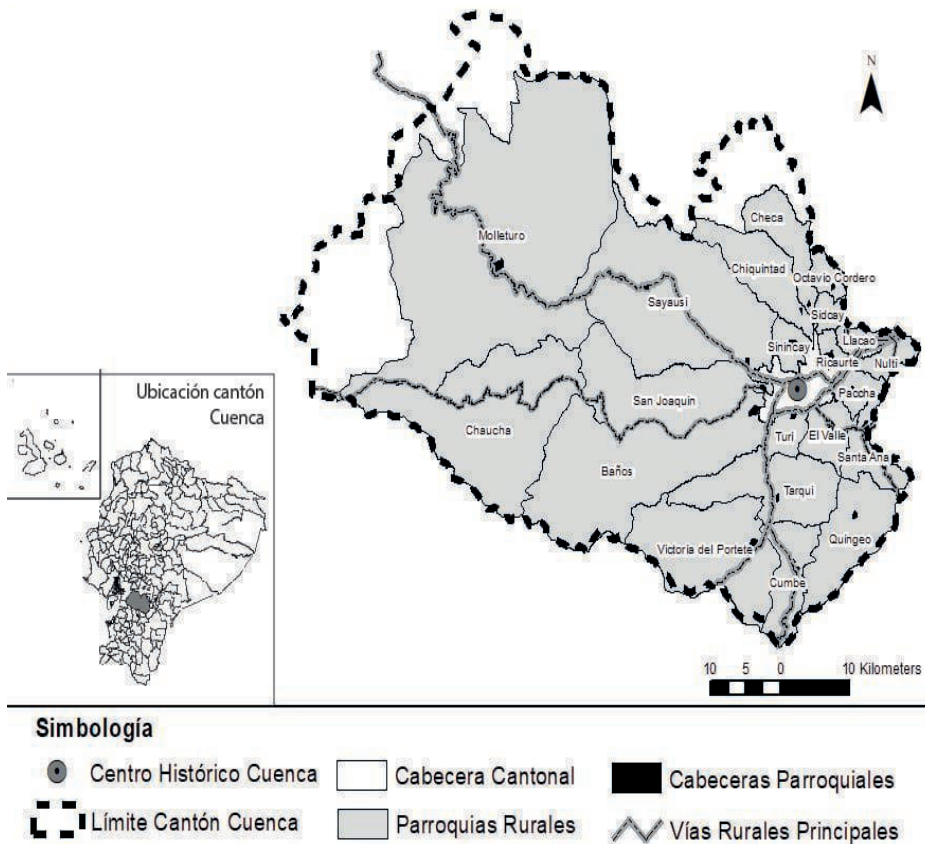


Figura 2. Localización del cantón Cuenca, Ecuador. Fuente: elaboración propia.

Cuenca: estudio de caso y estado del arte

Cuenca es un cantón al sur de Ecuador que cuenta con una población total de 505,585 habitantes, según datos del último censo nacional (INEC, 2010). Del total de habitantes, el 34% habita en parroquias rurales, y de estos, el 53,29% son mujeres. Según las proyecciones estadísticas hasta 2020, la población femenina sigue siendo mayoría en la actualidad. El cantón Cuenca está conformado por su cabecera cantonal (15 parroquias urbanas) que lleva el mismo nombre y por 21 parroquias rurales (Figura 2), que, según la planificación de Ecuador, constituyen la cuarta subdivisión político-administrativa del país, antecedida por las regiones, provincias y cantones (Asamblea Constituyente, 2008). Cada parroquia rural cuenta con un núcleo central llamado cabecera parroquial, donde se localizan el centro administrativo y los equipamientos de carácter local. Estas cabeceras concentran la mayor parte de la población rural (Ortiz, 2019), la cual depende de las oportunidades, bienes y servicios que se encuentran en el casco urbano (Serrano, 2016; Hermida *et al.*, 2015). A esta dependencia se le conoce como metropolización, donde el área metropolitana de Cuenca es el centro de influencia para las demás localidades aledañas, conforme se viene estableciendo desde el Plan de Desarrollo Urbano de 1982 (Consulplan, 1982).

Caracterización inicial de la movilidad de las...

E. FLORES JUCA, P. JIMÉNEZ-PACHECO, E. MORA-ARIAS Y C. PARRADO RODRÍGUEZ

La literatura reciente sobre el territorio de Cuenca ha estado enfocada en investigaciones sobre los patrones de movilidad de la población urbana. La riqueza de estos estudios es tan amplia que no solo es posible encontrar hallazgos sobre la calidad del transporte público o el comportamiento de ciclistas (Abad y Orellana, 2018), sino también sobre los discursos predominantes en la ciudad en relación con las preferencias de residencia y movilidad (Orellana, Hermida y Hermida, 2022) o las condiciones de accesibilidad para personas con discapacidad (Orellana *et al.*, 2020). Sin embargo, no hay una posición clara en el conocimiento sobre la movilidad y los desplazamientos de las mujeres, tanto en el ámbito urbano como en el rural.

Uno de los primeros documentos que menciona los patrones de movilidad de las mujeres es el Plan de Movilidad y Espacios Públicos (PMEP) de la Municipalidad de Cuenca en 2015. Según este plan, las mujeres son quienes más utilizan el transporte público (57%), especialmente mujeres adultas de clase media y baja con estudios de bachillerato, y son también las que realizan más desplazamientos, a menudo combinando diferentes medios de transporte en sus viajes (Municipalidad de Cuenca, 2015). La primera claridad que se realiza sobre este plan es que su diagnóstico se enfocó a nivel urbano, por lo que no se menciona cómo ocurre la movilidad de las mujeres rurales. Además, Ulloa (2021: 63) menciona que en el documento no se percibe claramente que la planificación del transporte público se haya basado en las necesidades reales y los patrones de movilidad de las mujeres.

Para abordar estas lagunas de conocimiento, se han efectuado algunas investigaciones que describen los desplazamientos de las mujeres, aunque solo a nivel urbano. Por ejemplo, Aranda (2017) muestra, a través de una serie de indicadores, que las mujeres desempeñan mayoritariamente trabajos domésticos, por lo que sus desplazamientos por la ciudad están relacionados con el cuidado (Aranda, 2017: 358). Ulloa (2021) describe cómo los viajes en transporte público de mujeres que viven en barrios periféricos de Cuenca se caracterizan por distancias cortas pero con mucho tiempo invertido, además de estar influenciados por sus percepciones de inseguridad y experiencias de acoso y violencia sexual. Por su parte, Palacios y Hermida (2021) investigan cómo la presencia de lugares de encuentro, la diversidad de usos del suelo y la disponibilidad de mobiliario urbano influyen en la percepción de seguridad de las mujeres.

Las investigaciones mencionadas destacan la invisibilización de las mujeres en la producción de conocimiento local, lo que refleja una falta de atención a la triple vulneración que sufren en cuanto a su género, lugar de residencia y patrones de movilidad (Ulloa, 2021). Y esto aplica no solo para el ámbito urbano, sino también el rural. Si bien en la literatura se registran aspectos para entender la movilidad en las investigaciones que estudian las zonas rurales o periurbanas, ninguna de ellas ha resaltado la importancia de las perspectivas de género y el cuidado en la movilidad y la planificación del transporte. Por ejemplo, aunque Arias y Martínez (2017) analizan información referente al tránsito, transporte y vialidad de cinco parroquias rurales de Cuenca, en sus hallazgos no mencionan los patrones de movilidad de la mujer rural. Guamán (2016) y Palacios (2017), quienes indagan sobre la situación del transporte público y el patrón de movilidad en dos parroquias rurales, tampoco presentan sus hallazgos de forma desagregada para hombres y mujeres. Por su parte, Flores *et al.* (2022) analizan la accesibilidad de la población en edad escolar a centros educativos públicos en cuatro áreas periurbanas, pero no mencionan la incidencia del género en estos desplazamientos. Estas

Caracterización inicial de la movilidad de las...

E. FLORES JUCA, P. JIMÉNEZ-PACHECO, E. MORA-ARIAS Y C. PARRADO RODRÍGUEZ

investigaciones tienen en común que, aunque muestran datos de vital importancia para entender la movilidad de la ruralidad en general –el 73% de su población se moviliza hacia el casco urbano, según Flores, Mora y Chica, (2020)–, no se estudia al detalle a la mujer rural y sus desplazamientos.

Sin embargo, pese a esta ausencia de estudios específicos sobre la movilidad de las mujeres rurales, hay avances que proponen indicadores de sostenibilidad para estudiar el transporte rural (Flores *et al.*, 2017) y, a partir de ellos, conocer los patrones generales de desplazamiento (Flores, 2021). Asimismo, también describen las carencias de infraestructura que existen. Por ejemplo, Paz (2019) argumenta que la ruta planificada del tranvía de Cuenca descuida importantes zonas ubicadas en la periferia de la ciudad. Flores *et al.* (2022) muestran que la población estudiantil rural debe invertir mayores tiempos de desplazamiento debido a una aparente falta de conectividad relacionada con la infraestructura vial existente. Flores, Mora y Chica (2020) indican que las necesidades de infraestructura de transporte en las zonas rurales se limitan a señales de tránsito, dejando un déficit de infraestructuras para la población rural. Sobre estos avances y vacíos del conocimiento, en el siguiente apartado se describen los materiales y métodos empleados para realizar una caracterización inicial de la movilidad de las mujeres rurales en Cuenca.

Metodología

La investigación se concentró en cuatro parroquias rurales de Cuenca: Ricaurte, El Valle, Baños y Sinincay (Figura 3), quienes presentan una tasa de crecimiento poblacional superior a la media cantonal (2,28) y poseen un número de habitantes mayor a la media del cantón (9.912) (INEC, 2010). Además de presentar las características anteriores, estas áreas fueron escogidas por tres razones principales. Primero, son consideradas en los documentos de planificación territorial local como nodos de desarrollo. Segundo, su cabecera parroquial está ubicada geográficamente dentro de un radio inferior a 15 km del casco urbano de la ciudad. Tercero, todas cuentan con vías de acceso que están servidas con el servicio de transporte público. Para determinar los territorios rurales, el estudio se basó en la clasificación que realiza la Constitución ecuatoriana en cuanto a las parroquias rurales (Asamblea Constituyente, 2008). Las parroquias estudiadas contienen amplias superficies, siendo en su mayoría suelo de protección natural, aspecto que implica la existencia de una distribución desigual de la población en el territorio. Por tal motivo, el estudio se concentró en las comunidades y zonas más pobladas de cada parroquia rural (Figura 3).

La información utilizada para caracterizar el lugar de residencia de las mujeres proviene principalmente de fuentes secundarias, como la revisión de artículos académicos que describen las condiciones de movilidad y transporte en las zonas rurales de Cuenca (Flores *et al.*, 2022; Flores, 2021; Flores, Mora y Chica, 2020; Flores *et al.*, 2017). Particularmente, para observar el estado de las vías, la cobertura del transporte público y la accesibilidad al mismo, el estudio de Flores (2021) plantea, respectivamente, los indicadores de: porcentaje de vías en buen estado y con material de calzada perenne, porcentaje de población que reside a menos de 10 minutos caminando de la red viaria, y porcentaje de población que reside a una distancia inferior o igual a 500 metros de las paradas de buses. Esta fue la información que se levantó en la revisión de fuentes

Caracterización inicial de la movilidad de las...

E. FLORES JUCA, P. JIMÉNEZ-PACHECO, E. MORA-ARIAS Y C. PARRADO RODRÍGUEZ

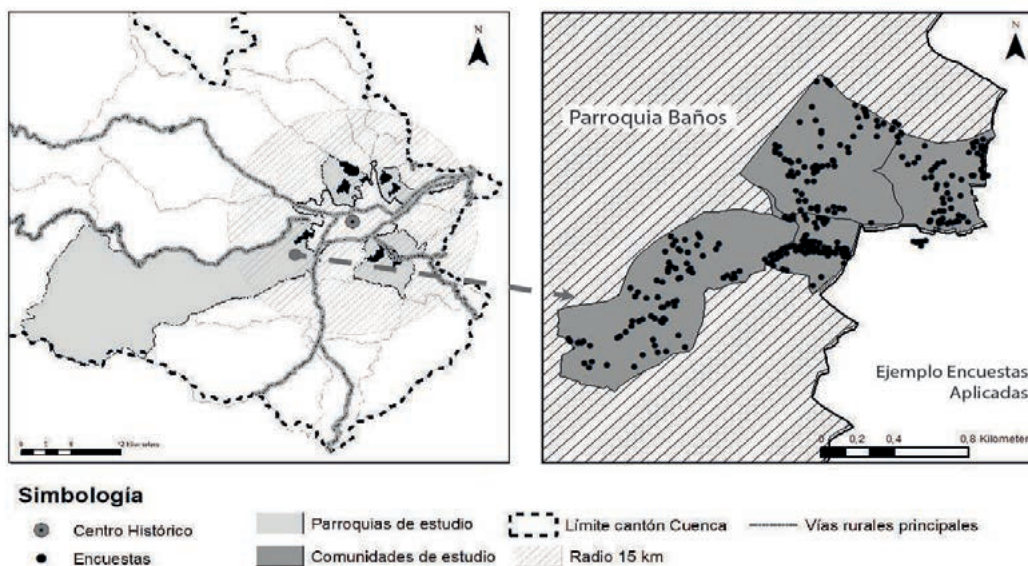


Figura 3. Localización de las parroquias rurales y zonas de estudio del cantón Cuenca, Ecuador.
Fuente: elaboración propia.

secundarias en la búsqueda de examinar, desde una perspectiva de género, cómo estas condiciones afectan diferencialmente a las mujeres.

Por otro lado, los datos para caracterizar los viajes cotidianos de las mujeres son primarios y provienen de una encuesta sobre movilidad diseñada y aplicada en diciembre de 2015 por el equipo de investigación Ciudad, Territorio y Movilidad (CITMOV) de la Universidad de Cuenca, Ecuador. Esta encuesta se realizó en las parroquias anteriormente mencionadas a una muestra representativa de 3.848 personas, con un nivel de confiabilidad del 95%, frecuencia de 50% y un margen de error de 5%. Para el levantamiento de información se empleó el método aleatorio simple aplicado a las comunidades más pobladas de cada parroquia (Figura 2). La muestra se calculó por comunidad, para tener de esta manera un mayor número de encuestas.

La encuesta, restringida al ámbito del hogar, fue llevada a cabo por un grupo de 15 encuestadores, previamente capacitados por el equipo CITMOV y participaron desde la aplicación de la prueba piloto de la encuesta. A partir de los aprendizajes de esta prueba, la encuesta fue realizada durante los días viernes, sábados y domingos en horas de la mañana y tarde. Las personas entrevistadas fueron mayores de edad, con disponibilidad de tiempo para responder la encuesta y quienes pudieron suministrar información propia y de todos los miembros de su hogar. El cuestionario tuvo como objetivo recabar información que permitiera caracterizar los hábitos de movilidad cotidiana de las personas que habitan las áreas rurales de Cuenca, en donde se incluyó un total de 25 preguntas cerradas que giraron alrededor de tres aspectos: a) datos generales, b) desplazamientos cotidianos, y c) criterios para uso del transporte público. Para el análisis descriptivo de los viajes de este artículo se extrae el material empírico de seis preguntas de la encuesta que se asocian a las variables de estudio (Cuadro 1) y las cuales permiten reconocer desde una perspectiva de género las diferencias en los desplazamientos cotidianos y las restricciones que enfrentan las mujeres en las áreas rurales estudiadas.

Caracterización inicial de la movilidad de las...
E. FLORES JUCA, P. JIMÉNEZ-PACHECO, E. MORA-ARIAS Y C. PARRADO RODRÍGUEZ

Cuadro 1. Variables de análisis para caracterizar los viajes de la mujer rural.
Fuente: elaboración propia.

Dimensión	Variable	Descripción
Características de los viajes cotidianos	Destino	Principal lugar hacia donde se realiza el desplazamiento diario
	Motivo	Causa principal del desplazamiento
	Medio de transporte	Medio principal de movilización
	Costo promedio	Gasto empleado por viaje (únicamente en transporte público)
	Tiempo promedio	Duración total de viaje desde los hogares hasta el destino final
	Percepción de seguridad	Percepción de seguridad o inseguridad en el viaje (únicamente en transporte público)

Del total de población encuestada, 2082 (54,1%) son mujeres, de las cuales la mayoría (74,3%) se ubican en el rango de edad de 18 a 64 años. Estas se distribuyen con tendencia equitativa por las cuatro parroquias rurales y son la población con mayor participación en todas las parroquias, así: Sinincay (57,8%), Ricaurte (53,7%), Baños (53,5%) y El Valle (52,5%). Estos datos son un punto inicial para entender la situación sociodemográfica en las zonas rurales de estudio y su incidencia en la movilidad de la población.

Resultados

Destinos de viaje

Los desplazamientos cotidianos realizados en transporte público y dirigidos hacia el centro urbano de Cuenca son los que definen a la población de las cuatro parroquias rurales. El Cuadro 2 muestra que la mayoría de la población encuestada (67%) tiene como destino diario de viaje la zona urbana. Asimismo, en estos destinos existen diferencias importantes entre mujeres y hombres. El valor promedio en todas las parroquias indica que el 70% de las mujeres se moviliza desde su lugar de residencia hacia la ciudad, en comparación con el 63% de los hombres. Estos, por su parte, tienen una mayor participación en los viajes cuyo destino es dentro de la misma parroquia rural de residencia (28% en el caso de los hombres, frente al 25% de las mujeres). Estas mismas diferencias de género en los destinos de viaje lo presentan las parroquias Sinincay, El Valle y Baños, donde las mujeres tienen una mayor participación en los viajes hacia la zona urbana (76%, 75% y 71%, respectivamente), en contraste con los hombres en las mismas parroquias (59%, 70% y 62%). De entrada, esto sugiere que el tipo de movilidad que más caracteriza a las mujeres rurales son los desplazamientos enfocados hacia la ciudad (Figura 4).

Características del lugar de residencia

La información de fuentes secundarias indica que el lugar de residencia de las mujeres rurales se caracteriza por tener la mitad de las vías de acceso en buen estado, poca cobertura del servicio de transporte público y baja accesibilidad a las paradas de autobús. Según datos de Flores (2021), el 40% de las vías de acceso que conectan las cuatro parroquias rurales estudiadas con el centro urbano son adecuadas, es decir, se encuentran en buen estado y su material de calzada es perenne. La parroquia Ricaurte tiene

Caracterización inicial de la movilidad de las...
E. FLORES JUCA, P. JIMÉNEZ-PACHECO, E. MORA-ARIAS Y C. PARRADO RODRÍGUEZ

Cuadro 2. Destino de viaje por transporte público, desagregado por sexo y parroquia rural. Fuente: elaboración propia.

Parroquia	Destinos	Sexo (%)		
		Hombres	Mujeres	Total
Baños	Dentro de la parroquia	32	26	29
	Zona urbana	62	71	66
	Otros	5	1	3
	No se moviliza	1	2	2
Ricaurte	Dentro de la parroquia	32	34	33
	Zona urbana	60	60	60
	Otros	4	3	3
	No se moviliza	4	3	4
Sinincay	Dentro de la parroquia	26	21	23
	Zona urbana	5	76	69
	Otros	15	3	8
	No se moviliza	0	0	0
El Valle	Dentro de la parroquia	20	18	19
	Zona urbana	70	75	73
	Otros	5	2	3
	No se moviliza	5	5	5
Total	Dentro de la parroquia	28	25	26
	Zona urbana	63	70	67
	Otros	6	2	4
	No se moviliza	3	3	3
Total población		1766	2082	3848

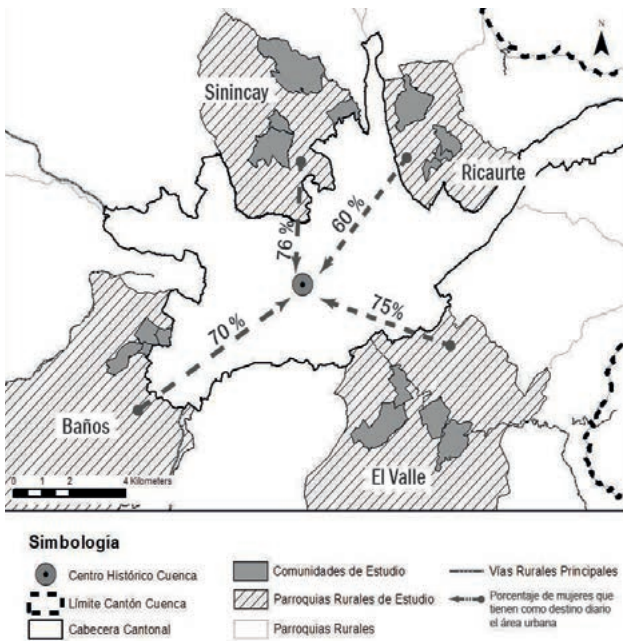


Figura 4. Dependencia hacia el casco urbano de Cuenca, porcentaje de viajes cotidianos realizados por las mujeres de las áreas de estudio. Fuente: Elaboración propia.

el mayor porcentaje de estas vías (65%), mientras que El Valle tiene el menor (36%). Además, ninguna de las parroquias cuenta con espacios exclusivamente destinados al desplazamiento en bicicleta, y solo el 33% de los ejes viales cuentan con aceras peatonales adecuadas (Flores, 2021).

Flores (2021) también menciona que el 59% de la población que habita en estos cuatro territorios se encuentra bajo la cobertura de transporte público. Esto es, que desde sus lugares de residencia pueden acceder, caminando en un tiempo máximo de 10 minutos, a la red viaria rural de transporte público. Sinincay es la parroquia con mayor población en esta situación (72%) y El Valle es la que cuenta con la accesibilidad más baja (51%). Sin embargo, aunque haya una importante población rural en condición de cercanía a la malla vial, no ocurre lo mismo con el nivel de accesibilidad a las paradas de transporte público. En términos generales, el estudio de Flores (2021) señala que solo el 18% de la población tiene un acceso óptimo a esta infraestructura, al estar a una distancia inferior o igual a 500 metros de sus residencias. Esto implica que la mayoría de la población (82%) debe invertir más de 10 minutos de caminata para llegar a las paradas designadas, principalmente en Sinincay y El Valle, donde se registran los valores más bajos (12% y 13%, respectivamente).

Principales motivos de viaje

El Cuadro 3 muestra los diversos motivos de viaje que tienen hombres y mujeres de las parroquias analizadas con relación a las actividades de estudio, trabajo y compras. Del total de la muestra de las mujeres, el 33% reporta motivos de estudio y el 30% razones de compras como principal causa del desplazamiento diario. Esta proporción varía para el caso de los hombres, donde la mitad indica motivaciones de trabajo y tan solo un 7% menciona realizar viajes por compras. En estos aspectos, se evidencia la diferencia de los motivos de viajes entre ambos sexos en las cuatro parroquias de estudio: por una parte, los hombres realizan el doble de viajes que las mujeres por motivos de trabajo, y por otra, las mujeres efectúan cuatro veces más viajes que los hombres por motivos de compras. En otro sentido, el sexo no tiene una relevancia en los motivos de viajes relacionados actividades educativas, ya que ambos sexos presentan un porcentaje similar de viajes.

Cuadro 3. Principal motivo de viaje, desagregado por sexo y parroquia rural.
Fuente: elaboración propia.

Parroquia	Motivo	Sexo (%)		
		Hombres	Mujeres	Total
Baños	Estudio	38	36	37
	Trabajo	49	25	36
	Compras	5	26	16
	Otro	8	13	11
Ricaurte	Estudio	35	33	34
	Trabajo	50	23	36
	Compras	7	28	18
	Otro	8	16	12

Parroquia	Motivo	Sexo (%)		
		Hombres	Mujeres	Total
Sinincay	Estudio	36	32	34
	Trabajo	53	26	38
	Compras	8	34	22
	Otro	3	8	6
El Valle	Estudio	33	30	32
	Trabajo	50	27	38
	Compras	9	32	21
	Otro	8	11	9
Total	Estudio	36	33	34
	Trabajo	50	25	37
	Compras	7	30	19
	Otro	7	12	10
Total población		1766	2082	3848

Esta situación también se cumple de manera particular en las cuatro parroquias. Contrariamente a los datos más homogéneos de los hombres en el área de estudio, las mujeres presentan cierta variación entre parroquias. Por ejemplo, en Baños y Ricaurte los motivos de viaje más reportados son de estudio, con una participación del 36% y 33%, respectivamente. Mientras tanto, la movilidad por motivos de compras son los viajes más reportados en Sinincay (34%) y en El Valle (32%). Estas variaciones indican la existencia de diferentes perfiles sociodemográficos de las mujeres en estos dos grupos de parroquias.

Principal medio de transporte utilizado

La literatura consultada que analiza la movilidad desde la perspectiva de género concluye que una de las mayores diferencias entre hombres y mujeres es el modo de transporte utilizado para sus viajes diarios (Rodríguez *et al.* 2021; Miralles, Martínez y Marquet, 2016). Esta afirmación parece confirmarse en las áreas rurales de estudio, en tanto que, a nivel general, el 66% de las mujeres viajan en transporte público, en comparación con el 50% de los hombres que utilizan este medio (Cuadro 4). Por su parte, el 31% de los hombres usan transporte privado, principalmente vehículo propio, en relación con tan solo el 18% de las mujeres que acuden a este medio. Los viajes a pie tienen una participación mínima en los medios utilizados por hombres (16%) y mujeres (14%), sin una diferencia significativa entre sí. Similar situación sucede con la población de ambos sexos que reportan no movilizarse (3% hombres, 2% mujeres), lo que podría indicar una condición de inmovilidad, relacionada con los espacios sin cobertura del transporte público o de accesibilidad nula, que afectaría mínimamente más a hombres que a mujeres, según la literatura (Starkey *et al.*, 2021).

Este hallazgo indica que en el área rural estudiada, las mujeres tienden a usar más el transporte público que los hombres, y que su movilidad se basa menos en el uso del vehículo privado. En ese sentido, los medios de transporte colectivos son los más utilizados, como se observa en cada una de las parroquias rurales analizadas, destacándose Sinincay, donde el 79% de las mujeres reportan usar este medio. Este valor

Cuadro 4. Principal medio de transporte utilizado, desagregado por sexo y parroquia rural.
Fuente: elaboración propia.

Parroquia	Medio	Sexo (%)		
		Hombres	Mujeres	Total
Baños	Transporte público	48	59	54
	Transporte privado	32	24	27
	A pie	19	15	17
	No se moviliza	1	2	2
Ricaurte	Transporte público	43	58	51
	Transporte privado	32	16	24
	A pie	21	23	22
	No se moviliza	4	3	3
Sinincay	Transporte público	58	79	70
	Transporte privado	27	10*	17
	En bicicleta o a pie	15	11	13
	No se moviliza	0	0	0
El Valle	Transporte público	56	71	64
	Transporte privado	30	18	23
	A pie	9	7	8
	No se moviliza	5	4	5
Total	Transporte público	50	66	59
	Transporte privado	31	18	23
	A pie	16	14	15
	No se moviliza	3	2	3
Total población		1766	2082	3848

guarda relación con el 72% de la población bajo cobertura de transporte público para esta parroquia (Flores, 2021), por lo que estar en cercanía al espacio viario por el que circula el transporte público rural, estaría facilitando particularmente la movilidad de las mujeres de esta parroquia.

Es importante mencionar también el caso particular de la inexistencia de viajes en bicicleta para ambos sexos, ya que en ninguna parroquia se registraron desplazamientos en este medio de transporte. Este hallazgo no sorprende, dado que no existe un espacio viario, interconectividad o infraestructura adecuada para bicicletas en las áreas rurales de estudio (Flores, 2021). Además, como se señaló anteriormente, el tipo de desplazamiento más característico es el motorizado y con dirección a la zona urbana, lo que implica que esta movilidad no sea recurrente. En este caso, el medio más utilizado por ambos grupos tiende a ser el transporte público, por lo que resulta relevante analizar las diferencias de género en cuanto a costo, tiempo y percepción en relación con este medio de transporte.

Caracterización inicial de la movilidad de las...
E. FLORES JUCA, P. JIMÉNEZ-PACHECO, E. MORA-ARIAS Y C. PARRADO RODRÍGUEZ

Costo y tiempo promedio de viaje en transporte público

En términos generales, el 56% de las mujeres estudiadas invierte un costo promedio de hasta 25 centavos de dólar (USD) por viaje en el transporte público,¹ mientras que solo el 41% de los hombres destinan lo mismo (Cuadro 5). A su vez, el 34% de los hombres no gasta en transporte público, situación que solo llega a ser similar para el 25% de las mujeres. Esto indica que la mayoría de las mujeres tiene que invertir más dinero en sus viajes en transporte público que los hombres, al ser ellas las que más usan este medio para movilizarse. Dicha situación se comparte también en todas las parroquias, acentuándose de nuevo Sinincay (65%), para confirmar una alta dependencia del transporte público por parte de las mujeres que residen en este lugar. Estas diferencias económicas pueden reforzar las desigualdades de género entre los grupos estudiados en cuanto a la asignación de recursos para movilidad, lo que puede limitar su acceso a otros aspectos de la vida diaria.

Cuadro 5. Costo promedio invertido por viaje en el transporte público, desagregado por sexo y parroquia rural. Fuente: elaboración propia.

Parroquia	Costo (en USD)	Sexo (%)		
		Hombres	Mujeres	Total
Baños	No gasta en transporte público	50	37	43
	Hasta 25 centavos	42	55	49
	Hasta 50 centavos	5	3	4
	Más de 50 centavos	3	5	4
Ricaurte	No gasta en transporte público	33	30	31
	Hasta 25 centavos	33	49	41
	Hasta 50 centavos	9	8	9
	Más de 50 centavos	25	13	19
Sinincay	No gasta en transporte público	16	11	13
	Hasta 25 centavos	45	65	57
	Hasta 50 centavos	21	18	19
	Más de 50 centavos	18	6	11
El Valle	No gasta en transporte público	29	19	24
	Hasta 25 centavos	44	58	51
	Hasta 50 centavos	11	10	11
	Más de 50 centavos	16	13	14
Total	No gasta en transporte público	34	25	29
	Hasta 25 centavos	41	56	49
	Hasta 50 centavos	11	9	10
	Más de 50 centavos	14	10	12
Total población		1766	2082	3848

Estas diferencias también se perciben en el tiempo promedio invertido por viaje en el transporte público. A nivel del área rural de estudio, de nuevo son las mujeres quienes

1. Este costo es susceptible de variación porque depende del costo de un viaje en transporte público. De hecho, en la actualidad (2022) este valor es mayor al que las entrevistadas señalaron en el 2015.

Caracterización inicial de la movilidad de las...
E. FLORES JUCA, P. JIMÉNEZ-PACHECO, E. MORA-ARIAS Y C. PARRADO RODRÍGUEZ

tienden a invertir más minutos en cada trayecto, remarcándose la diferencia que hay entre el 45% de mujeres que se desplazan hasta en 60 minutos versus el 33% de los hombres que lo hacen durante el mismo tiempo (Cuadro 6). Contrariamente, la mitad de la totalidad de hombres invierte hasta treinta minutos en sus viajes, situación que es muy similar en cada una de las parroquias estudiadas. Para el caso de las mujeres, la mayoría de ellas invierten más tiempo de viaje en las cuatro parroquias, sobresaliendo Ricaurte, donde un 21% realiza viajes con un promedio de más de sesenta minutos de duración; aspecto que mostraría una situación de mayor macromovilidad que en las demás parroquias rurales. Estas desigualdades en el tiempo de viaje revelan las cargas adicionales que enfrentan las mujeres, lo que puede tener impactos negativos en su autonomía, acceso a oportunidades y distribución equitativa de responsabilidades domésticas y laborales.

Cuadro 6. Tiempo promedio invertido por viaje en el transporte público, desagregado por sexo y parroquia rural. Fuente: elaboración propia.

Parroquia	Tiempo	Sexo (%)		
		Hombres	Mujeres	Total
Baños	Hasta 30 minutos	48	34	41
	Hasta 60 minutos	33	49	41
	Más de 60 minutos	18	15	16
	No se moviliza	1	2	2
Ricaurte	Hasta 30 minutos	49	40	44
	Hasta 60 minutos	29	36	33
	Más de 60 minutos	18	21	19
	No se moviliza	4	3	4
Sinincay	Hasta 30 minutos	49	40	44
	Hasta 60 minutos	41	49	46
	Más de 60 minutos	8	10	9
	No se moviliza	2	1	1
El Valle	Hasta 30 minutos	51	41	45
	Hasta 60 minutos	33	44	39
	Más de 60 minutos	11	11	11
	No se moviliza	5	4	5
Total	Hasta 30 minutos	50	38*	43
	Hasta 60 minutos	33	45	40
	Más de 60 minutos	14	14	14
	No se moviliza	3	3	3
Total población		1766	2082	3848

Percepción de seguridad

En cuanto a percepción de seguridad en el transporte público, no existe una diferencia radical entre hombres y mujeres. Pero conviene indicar que el 54% de las mujeres estudiadas reporta no sentirse seguras en este medio de transporte, cifra que solamente está dos puntos porcentuales por encima de los hombres (Cuadro 7). Esta situación es muy similar en las cuatro parroquias, exceptuando Sinincay, en donde la mayoría de

Caracterización inicial de la movilidad de las...
E. FLORES JUCA, P. JIMÉNEZ-PACHECO, E. MORA-ARIAS Y C. PARRADO RODRÍGUEZ

las mujeres (60%) indican sentirse seguras en el transporte público, incluso dos puntos porcentuales más que los hombres. Hay dos aspectos relevantes de estos datos: por un lado, la dependencia de las mujeres de Sinincay al transporte público también está acompañada por percepciones de seguridad mayoritariamente positivas. Por el otro, aunque la mayoría de las mujeres tienen percepciones negativas sobre la seguridad del transporte público en las demás parroquias, este sigue siendo el medio más utilizado para su movilidad, como se indicó anteriormente (Cuadro 4).

Cuadro 7. Percepción de seguridad en el transporte público, desagregado por sexo y parroquia rural. Fuente: elaboración propia.

Parroquia	Percepción de seguridad	Sexo (%)		
		Hombres	Mujeres	Total
Baños	Es seguro	52	49	50
	No es seguro	48	50	49
	Sin información	0	1	1
Ricaurte	Es seguro	41	38	39
	No es seguro	59	62	61
	Sin información	0	0	0
Sinincay	Es seguro	58	60	59
	No es seguro	41	39	40
	Sin información	1	0	1
El Valle	Es seguro	39	36	37
	No es seguro	61	64	63
	Sin información	0	0	0
Total	Es seguro	48	46	46
	No es seguro	52	54	54
	Sin información	0	0	0
Total población		790	1223	2013

Al analizar la diferencia de percepción de seguridad entre hombres y mujeres rurales en el transporte público, es interesante considerar los sentidos divergentes que pueden tener ambos géneros sobre este punto. Aunque este estudio no profundiza en este aspecto, resulta relevante destacar que las personas pueden tener diferentes referentes al ser preguntadas acerca de la seguridad, ya sea en términos de integridad física y sexual o en relación con la posibilidad de robos o hurtos, entre otras posibilidades. Estas divergencias en la percepción de seguridad pueden influir en las experiencias y decisiones de movilidad de hombres y mujeres. En el caso específico de las parroquias estudiadas, se observa que en Sinincay, donde las mujeres dependen en gran medida del transporte público, la mayoría se siente segura en comparación con los hombres. Por otro lado, en las demás parroquias, la mayoría de las mujeres tienen percepciones negativas sobre la seguridad del transporte público, a pesar de que sigue siendo su principal medio de movilidad. Estas diferencias en la percepción de seguridad revelan la necesidad de investigaciones futuras para comprender mejor los factores que influyen en la sensación de seguridad de hombres y mujeres en el transporte público rural.

Discusión y conclusiones

Esta investigación aporta a la caracterización de la movilidad de las mujeres rurales de una ciudad intermedia como Cuenca. Los hallazgos sugieren que los destinos de las mujeres configuran patrones de dependencia hacia la ciudad, ya que casi tres de cada cuatro viajes tienen como destino la cabecera cantonal. Esta movilidad se caracteriza por el uso predominante de medios motorizados. Los viajes al interior de la misma zona rural no son muy frecuentes, ya que uno de cada cuatro viajes se realizan dentro de la misma parroquia, lo que muestra que las movilidades de menor escala o los patrones de micromovilidad son reducidos en las mujeres rurales. Existe también un grupo marginal de mujeres que presentan dificultades para desplazarse fuera de su localidad, por lo que la inmovilidad tampoco caracteriza a este grupo poblacional. Sin embargo, es importante profundizar en estudios que analicen la relación entre la inmovilidad reportada por la población y los contextos de acceso y disponibilidad de transporte público. En este sentido, la investigación muestra que los viajes de las mujeres rurales tienen una mayor dependencia hacia lo urbano, a saber, de los bienes, servicios y oportunidades que se concentran en la ciudad, coincidiendo con lo encontrado en otros contextos rurales por Adom, Amoako, Adarkwa (2020) y Ranković y Jović (2014). Además, dichos traslados se consideran condicionados, ya que es una población que cuenta con mínima infraestructura para el traslado a pie, y nula para movilizarse en bicicleta.

Esta dependencia de la movilidad rural hacia lo urbano reitera el monocentrismo existente en Cuenca, como mencionado en otros estudios locales (Flores, Mora y Chica, 2020; Serrano, 2016; Hermida *et al.*, 2015). Sin embargo, los hallazgos de esta investigación caracterizan las particularidades para la mujer rural, mostrando que existen factores físicos en su lugar de residencia que dificultan o limitan sus desplazamientos hacia la ciudad. Uno de estos factores se revela en las características de la infraestructura y el servicio de transporte público rural, elementos determinantes para que las mujeres puedan movilizarse a la cabecera cantonal y acceder a ciertos derechos, como indican Cerón (2018) y Pannilage (2010). Esto es notorio cuando cerca de cuatro de cada diez personas de la ruralidad no se encuentran próximas al espacio viario rural, donde solo dos de cada diez personas tienen una parada de bus cercana, y la calidad de las vías no es la adecuada. Estos hallazgos sostienen la existencia de una deficiente cobertura del servicio de transporte público para el sector rural y que afecta de manera particular a la mujer. Cabe mencionar que la prestación de este servicio es privada, por lo que resulta compleja la capacidad de gestión y control por parte de la autoridad pública.

Las anteriores situaciones condicionan el patrón de movilidad de la población femenina, haciendo que su acceso al transporte público esté caracterizado por mayor tiempo y mayores distancias de caminatas, correspondiendo con lo señalado por Gutiérrez y Reyes (2017), Carvahlo y Sales (2017) y Fleischer y Marín (2019) concerniente a las limitaciones de la movilidad en y desde las zonas rurales o periurbanas. Además, aunque el territorio rural estudiado cuenta con acceso al transporte público, no dispone de infraestructura para el desarrollo de la movilidad sostenible de su población, lo que lleva a una mayor recurrencia a medios motorizados en la movilidad. Una posible línea de investigación futura debería analizar cómo la planificación del transporte rural ha incidido en los tipos y la cantidad de desplazamientos de las mujeres, así como en los tiempos que emplean en cada uno de ellos, al igual que se ha analizado en otros

Caracterización inicial de la movilidad de las...

E. FLORES JUCA, P. JIMÉNEZ-PACHECO, E. MORA-ARIAS Y C. PARRADO RODRÍGUEZ

estudios (Lei, Desai y Vanneman, 2019). A su vez, se debe entender cómo el impacto de la planificación territorial ha contribuido en la formación de la dependencia de los viajes rurales hacia la cabecera cantonal.

Bajo este patrón de movilidad, se identifica que los desplazamientos de las mujeres rurales estudiadas hacia las áreas urbanas se estructuran a partir de diferentes motivos, con un uso decisivo del transporte público que se relaciona con aspectos determinantes como los costos, el tiempo de viaje y la percepción de seguridad. En cuanto a los motivos de viaje, los hallazgos muestran que las mujeres se movilizan principalmente por razones relacionadas con el estudio, las compras y el trabajo, aunque la información disponible de la encuesta no permite detallar el tipo de trabajo o estudio, lo que dificulta relacionar estos viajes con actividades de cuidado remuneradas o no remuneradas, ampliamente citadas en la literatura (Carvalho y Sales, 2017; Noack, 2010; Ranković, Plazinic y Jović, 2014; Miralles, Martínez y Marquet, 2016). En este sentido, es relevante que los próximos estudios consideren diseños metodológicos que incorporen el enfoque de género para indagar más a fondo sobre las dinámicas asociadas a la movilidad del cuidado en la ruralidad.

Es importante destacar la diferencia entre hombres y mujeres en los viajes por motivos de compras. El hecho de que las mujeres realicen tres de cada diez viajes con este motivo, mientras que en los hombres sea menos de uno por cada diez, indica una mayor intensidad en las actividades de compra en los desplazamientos de las mujeres. Esto coincide con lo que afirma el World Bank (2012) en cuanto a que la mayor parte de los viajes de las mujeres rurales están motivados por la agricultura y el comercio de productos en mercados locales o urbanos, una situación que potencialmente también podría estar ocurriendo en Cuenca. Por tanto, se necesita ampliar el conocimiento sobre la movilidad en torno a estas diferentes actividades ocupacionales para comprender cómo configuran patrones de movilidad diferenciales en las mujeres. En esta dirección, es necesario un abordaje detallado de la espacialidad que produce la mujer rural al asumir de manera simultánea las tareas del hogar, trabajo y compras. Y específicamente en el ámbito laboral y comercial es prioritario indagar cómo la actividad agrícola, considerada como principal actividad de las mujeres rurales en Ecuador (SIPAE, 2020), incide y estructura sus viajes.

Ahora bien, el transporte público es el medio principal por el cual las mujeres rurales se movilizan hacia la zona urbana para acceder a los lugares que les brindan servicios y oportunidades. Esta nueva información confirma lo señalado por la mayor parte de la literatura internacional –como se puede observar en Starkey *et al.* (2021), Rodríguez *et al.* (2021) y Miralles, Martínez y Marquet (2016)– en tanto que, a diferencia de los hombres, las mujeres estudiadas en la ruralidad de Cuenca parecen no contar con transporte particular y sus viajes dependen casi exclusivamente del transporte público. Esto puede indicar situaciones de inequidad en el acceso a vehículo propio, tanto por factores económicos como culturales. Por tanto, es importante abordar los aspectos clave que pueden llegar a impedir, limitar o favorecer la movilidad, como bien se ha señalado en otros estudios (Thynell, 2017; Porter, 2011). Entonces, se invita a futuras investigaciones para que concentren la atención sobre el impacto que tienen las normas sociales en el acceso a vehículo particular por parte de las mujeres rurales, así como la capacidad del transporte público para desarrollar tareas vinculadas al género.

Caracterización inicial de la movilidad de las...

E. FLORES JUCA, P. JIMÉNEZ-PACHECO, E. MORA-ARIAS Y C. PARRADO RODRÍGUEZ

Los hallazgos de esta investigación revelan que las mujeres rurales estudiadas invierten más tiempo y dinero que los hombres en sus viajes por transporte público, una situación referenciada en la literatura (Adom, Amoako y Adarkwa, 2020; Cerón, 2018). En ese sentido, al existir desplazamientos de tiempos largos hacia la zona urbana, más recursos invertidos y requerir casi exclusivamente el uso del autobús, las mujeres rurales internalizan una capacidad de movilización que depende de la existencia de servicio de transporte público, así como de la disponibilidad de tiempo y recursos (Bergman *et al.*, 2019). Es decir, en este caso, la posibilidad de movilidad de las mujeres resulta más frágil que la de los hombres, ya que depende de factores físicos y sociales externos a ellas. Por tanto, es importante abordar el impacto de las condiciones de pobreza, desigualdad e inequidad que configuran esta inestabilidad de las mujeres para mantener sus patrones de movilidad desde su territorio rural al urbano. Otro aspecto importante por indagar en profundidad es la percepción de seguridad y la satisfacción hacia el servicio de transporte público. Dada la relevancia de que alrededor de la mitad de las mujeres consideran que los viajes por este medio de transporte no son seguros; lo que confirma Starkey *et al.* (2021) para otros contextos rurales donde las mujeres también manifiestan una alta dependencia hacia el transporte colectivo. En este ámbito, asimismo es importante reparar sobre los factores que inciden en la percepción del riesgo e inseguridad que sienten las mujeres en sus viajes y cómo se diferencia con la de los hombres.

En resumen, la zona rural estudiada de Cuenca muestra cómo la movilidad de las mujeres rurales presenta mayores dificultades y limitaciones que la de los hombres, sustentadas en condiciones de desigualdad espacial y de género. Por un lado, las desigualdades espaciales se expresan en las características propias del territorio, como la baja cobertura y disponibilidad de infraestructura de transporte público. Por su parte, las desigualdades de género se relacionan con las actividades ocupacionales y la atribución de responsabilidades que perpetúan la diferencia de roles entre hombres y mujeres. Para ambos aspectos, este artículo ha sugerido algunos pasos y temas de investigación a ser tomados en consideración en futuras indagaciones para ahondar en la caracterización aquí iniciada. Esta discusión pretende estimular ejercicios analíticos para incorporar en mayor medida la movilidad de las mujeres rurales en la literatura académica. Los hallazgos y la discusión reúnen muchos de los recorridos analíticos y resultados empíricos que han madurado la literatura en los últimos años. Es necesario que no se pierda este camino ganado, sino que, al contrario, se expanda y profundice el estudio de la mujer rural con su implicancia en el campo de la movilidad en Cuenca, Ecuador y en América Latina.

Agradecimientos

Los autores agradecen a la Corporación Ecuatoriana para el Desarrollo de la Investigación y Academia (Cedia), al Vicerrectorado de Investigación de la Universidad de Cuenca, Cuenca-Ecuador y al Centro de Cooperación al Desarrollo de la Universitat Politècnica de València a través de su programa ADSIDEO-COOPERACIÓN 2021 por el apoyo financiero brindado al presente trabajo de investigación.

Referencias bibliográficas

- » Abad, L., y Orellana, D. (2018). Análisis exploratorio de comportamientos de ciclistas voluntarios mediante minería de patrones espacio-temporales en Cuenca, Ecuador. *Maskana*, 9(1), 141-151. doi: <https://doi.org/10.18537/mskn.09.01.13>
- » Adom, G.; Amoako, C. y Adarkwa, K. (2020). Gender disparities in rural accessibility and mobility in Ghana. *Case Studies on Transport Policy*, 8(1), 49–58. <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2019.12.006>
- » “Alam, M.; Kurshitashvili, N.; Dominguez, K.; Gonzalez, K. y Baruah, B. (2022). *Is a Mile for One a Mile for All? A Knowledge Synthesis Report on Gender and Mobility (2000–20)*. Washington, DC: World Bank. <http://hdl.handle.net/10986/37354>
- » Aranda, V. (2017). ¿Quién cuida en Cuenca, Ecuador? En: M. Rico y O. Segovia (Eds.), *¿Quién cuida en la ciudad? Aportes para políticas urbanas de igualdad* (pp. 351-378). Santiago de Chile: CEPAL. <https://www.cepal.org/es/publicaciones/42424-quien-cuida-la-ciudad-aportes-politicas-urbanas-igualdad>
- » Arias, B. y Martínez, A. (2017). *Lineamientos generales para una movilidad sustentable entre el área urbana y rural que complementen el modelo de ciudad compacta: caso Cuenca*, Tesis de pregrado, Universidad de Cuenca. <https://dspace.ucuenca.edu.ec/handle/123456789/26719>
- » Asamblea Constituyente. (2008). Constitución del Ecuador.
- » Ballara, M.; Damianović, N. y Valenzuela, R. (2012). Mujer, agricultura y seguridad alimentaria: una mirada para el fortalecimiento de las políticas públicas en América Latina. *BRIDGE development – gender*. <https://www.fao.org/family-farming/detail/en/c/317278/>
- » Bergman, J.; Tegbaru, A.; Bullock, R.; Degrande, A.; Wopong, L. e Ibrahim, H. (2019). Gendered mobilities and immobilities: women’s and men’s capacities for agricultural innovation in Kenya and Nigeria. *Gender, Place & Culture*, 26(12), 1759-1783. <https://doi.org/10.1080/0966369X.2019.1618794>
- » Carrasco, J.; Tiznado, I.; Vecchio, G.; Sagaris, L.; Álvarez, M.; Ríos, R. et al. (2021). *“Movilidad del Cuidado”: dinámicas de movilidad e inmovilidad de cuidadoras/es y sujetos de cuidado en territorios vulnerables en contexto de pandemia. Resumen Ejecutivo*. Centro de Desarrollo Urbano Sustentable, Santiago. <https://www.cedeus.cl/wp-content/uploads/2022/03/resumen-ejecutivo-movilidad-del-cuidado.pdf>
- » Carvalho, C. y Sales, C. (2017). Uma leitura de gênero sobre mobilidades e acessibilidades em meio rural. *Cidades*, 35. <http://journals.openedition.org/cidades/599>
- » Cerón, E. (2018). Movilidad cotidiana e infraestructura en la configuración del espacio rural no periurbano. *Región y Sociedad*, 30(71). <https://doi.org/10.22198/rys.2018.71.a399>
- » Consulplan. (1982). *Reseña del Plan de Desarrollo Urbano del Área Metropolitana de la Ciudad de Cuenca*. Cuenca: Ilustre Municipio de Cuenca.

Caracterización inicial de la movilidad de las...

E. FLORES JUCA, P. JIMÉNEZ-PACHECO, E. MORA-ARIAS Y C. PARRADO RODRÍGUEZ

- » Crovetto, M. (2011). Movilidad cotidiana: el tiempo y el espacio en el Valle Inferior del Río Chubut. *Revista Transporte y Territorio*, 5, 137-163. <http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/rtt/article/view/270>
- » Domínguez, K.; Morejón, J. y Rodas, A. (2019). Segregación en los conjuntos habitacionales en la periferia de la ciudad de Cuenca, Ecuador. *Diseño, Arte y Arquitectura*, 1(7), 99-120. <https://doi.org/10.33324/daya.v1i7.250>
- » Fleischer, F. y Marín, K. (2019). Atravesando la ciudad. La movilidad y experiencia subjetiva del espacio por las empleadas domésticas en Bogotá. *Revista EURE*, 45(135), 27-47. <http://eure.cl/index.php/eure/article/view/2904>
- » Flores, E. (2021). *Movilidad sostenible en los sectores periféricos: un aporte a las metodologías de planificación espacial y del territorio: el caso Cuenca – Ecuador*, Tesis doctoral, Universidad Politécnica de Madrid. <https://doi.org/10.20868/UPM.thesis.68913>
- » Flores, E.; Mora, E.; Chica, J. y Balseca, M. (2022). Evaluación de la movilidad de estudiantes y accesibilidad espacial a centros de educación en zonas periurbanas. *Novasinergia*, 5(1), 128-149. <https://doi.org/10.37135/ns.01.09.08>
- » Flores, E.; Mora, E. y Chica, J. (2020). Una mirada a la planificación de las infraestructuras nodales de transporte terrestre en las cercanías al centro urbano de Cuenca Ecuador. *Quid* 16, 14, 269-282. <https://publicaciones.sociales.uba.ar/index.php/quid16/article/view/4537>
- » Flores, E.; García, J.; Chica, J. y Mora, E. (2017). Identificación y análisis de indicadores de sostenibilidad para la movilidad. *Estoa*, 6(11), 99-109. <https://doi.org/10.18537/est.v006.n011.a07>
- » Guamán, J. (2016). *La evolución histórica y situación actual de la transportación pública en la parroquia Rural El Valle*. Tesis de maestría en Tránsito, Transporte y Seguridad Vial, Universidad del Azuay <https://dspace.uazuay.edu.ec/handle/datos/6144>
- » Gutiérrez, A. y Reyes, M. (2017). Mujeres entre la libertad y la obligación. Prácticas de movilidad cotidiana en el Gran Buenos Aires. *Revista Transporte y Territorio*, 16, 147-166. <http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/rtt/article/view/3607>
- » Hermida, M.; Hermida, C.; Cabrera, N. y Calle, C. (2015). La densidad urbana como variable de análisis de la ciudad: El caso de Cuenca, Ecuador. *Revista EURE*, 41(124), 25-44. <https://doi.org/10.4067/S0250-71612015000400002>
- » Ilárraz, I. (2006). Movilidad sostenible y equidad de género. *Zerbitzuan*, 40, 61-66. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2223825>
- » Jiménez-Pacheco, P.; Flores, E. y Mora, E. (2022). Marco metodológico para monitorear patrones de segregación residencial por exclusión de movilidad en la ruralidad. *Quid* 16, 17. Versión aceptada para publicar, en edición.
- » Jirón, P. y Zunino, D. (2017). Presentación. Movilidad Urbana y Género: experiencias latinoamericanas. *Revista Transporte y Territorio*, 16, 1-8. <http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/rtt/article/view/3600>
- » Lei, L.; Desai, S. y Vanneman, R. (2019). The Impact of Transportation Infrastructure on Women's Employment in India. *Feminist Economics*, 25(4): 94-125. <https://doi.org/10.1080/13545701.2019.1655162>

Caracterización inicial de la movilidad de las...

E. FLORES JUCA, P. JIMÉNEZ-PACHECO, E. MORA-ARIAS Y C. PARRADO RODRÍGUEZ

- » Miralles, C.; Martínez, M. y Marquet, O. (2016). A gender analysis of everyday mobility in urban and rural territories: from challenges to sustainability. *Gender, Place & Culture*, 23(3): 398-417. <http://dx.doi.org/10.1080/0966369X.2015.1013448>
- » Municipalidad de Cuenca (2015). *Plan de movilidad y espacios públicos de Cuenca 2015-2015*. Municipalidad de Cuenca. <https://hackathon.cedia.edu.ec/dmdocuments/INNOVACION/RETO/www.cuenca.gob.ec-2.pdf>
- » Noack, E. (2010). Are rural women mobility deprived? A case study from Scotland. *Sociologia Ruralis*, 51(1), 79-97. <https://doi.org/10.1111/j.1467-9523.2010.00527.x>
- » Orellana, D.; Bustos, M.; Marín-Palacios, M.; Cabrera-Jara, N. y Hermida, M. A. (2020). Walk'n'roll: Mapping street-level accessibility for different mobility conditions in Cuenca, Ecuador. *Journal of Transport & Health*, 16, 100821. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2020.100821>
- » Orellana, D.; Hermida, C. y Hermida, M. (2022). ¿Cerca o lejos? Discursos y subjetividad en las relaciones entre el lugar de residencia y la movilidad. *Revista EURE*, 48(144), 1-24. <https://doi.org/10.7764/EURE.48.144.15>
- » Ortiz, P. (2019). Análisis de los patrones morfológicos de urbanización en la gradiente urbano-rural de Cuenca: el rol de las cabeceras parroquiales en la conformación del territorio. En G. Durán (comp.), *Recomendaciones de políticas urbanas para el uso y la gestión del suelo en Cuenca: Urban Policy Papers* (pp. 5-28). Quito: FLACSO Ecuador. <https://biblio.flacsoandes.edu.ec/libros/150822-opac>
- » Palacios, B. (2017). *La evolución histórica y situación actual de la transportación pública en la Parroquia Rural de San Francisco de Sinincay, provincia del Azuay*. Tesis de maestría en Tránsito, Transporte y Seguridad Vial, Universidad del Azuay. <https://dspace.uazuay.edu.ec/handle/datos/7258>
- » Palacios, S. y Hermida, C. (2021). Calidad del entorno urbano y percepción de seguridad de las mujeres. Comparación de dos barrios de Cuenca, Ecuador. *Urbano*, 24(44), 34-45. <https://doi.org/10.22320/07183607.2021.24.44.03>
- » Pannilage, U. (2010). Access and mobility of rural women; Role of transport infrastructure in changing gender relations: a case study from rural Sri Lanka. *Gender, Economic Integration, and Cross-border Road Infrastructure Development: Poverty and Mobility in the Context of Asia*, Thailand. https://www.researchgate.net/publication/315839885_Access_and_mobility_of_rural_women_Role_of_transport_infrastructure_in_changing_gender_relations_A_case_study_from_rural_Sri_Lanka
- » Paz, D. (2019). La gobernanza de los sistemas de transporte: el tranvía como articulador del modelo de ciudad en Cuenca. En G. Durán (comp.), *Recomendaciones de políticas urbanas para el uso y la gestión del suelo en Cuenca: Urban Policy Papers* (pp. 105-124). Quito: FLACSO Ecuador. <https://biblio.flacsoandes.edu.ec/libros/150822-opac>
- » Pirra, M.; Kalakou, S.; Carboni, A.; Costa, M.; Diana, M. y Lynce, A. (2021). "A Preliminary Analysis on Gender Aspects in Transport Systems and Mobility Services: Presentation of a Survey Design". *Sustainability*, 13, 2676. <https://doi.org/10.3390/su13052676>

Caracterización inicial de la movilidad de las...

E. FLORES JUCA, P. JIMÉNEZ-PACHECO, E. MORA-ARIAS Y C. PARRADO RODRÍGUEZ

- » Porter, G. (2011). "I think a woman who travels a lot is befriending other men and that's why she travels": mobility constraints and their implications for rural women and girls in sub-Saharan Africa. *Gender, Place & Culture*, 18(1): 65-81. <https://doi.org/10.1080/0966369X.2011.535304>
- » Ranković, B. y Jović, J. (2014). Women and transportation demands in rural Serbia. *Journal of Rural Studies*, 36, 207-218. <https://doi.org/10.1016/j.jrurstud.2014.08.002>
- » Riquelme, H. (2018). Salir de casa para entrar a la ciudad. Estrategias de movilidad de habitantes de la ruralidad en la Araucanía, Chile. *Revista LIDER*, 20(33), 151-170. <https://revistaliderchile.com/index.php/liderchile/article/view/29>
- » Rodríguez, M.; Redobrán, J.; Cevallos, G.; Montes, L.; Montoya, V.; Bernal, V. y Becerra, D. (2021). *Género y transporte: Quito: la movilidad de las mujeres en las zonas noroccidentales*. BID. <http://dx.doi.org/10.18235/0003696>
- » 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), 89-102. <https://doi.org/10.37230/CyTET.2020.203.08>
- » Serrano, E. (2016). Ciudades intermedias como prestadoras de bienes y servicios: El caso de Cuenca, Ecuador. *Revista Planeo*, 27, 1-3. <https://haimaneltroudi.com/ciudades-intermedias-como-prestadoras-de-bienes-y-servicios-el-caso-de-cuenca-ecuador/>
- » Sistema para la Investigación de la Problemática Agraria (SIPAE). (2020). *Primer informe sombra específico de mujeres rurales y campesinas del Ecuador*. Coalición Internacional por el Acceso a la Tierra (ILC). <https://lac.landcoalition.org/en/recursos/primer-informe-sombra-especifico-de-mujeres-rurales-y-campesinas-del-ecuador/>
- » Starkey, P.; Batool, Z.; Waqas, E.; Rehman, A. y Sarmad, M. (2021). Motorcycle three-wheelers in Pakistan: low-cost rural transport services, crucial for women's mobility. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 12. <https://doi.org/10.1016/j.trip.2021.100479>
- » Thynell, M. (2017). Roads to equal access: the role of transport in transforming mobility. *Transport and Communications Bulletin for Asia and the Pacific*, 87. https://www.unescap.org/sites/default/d8files/bulletin87_6%20Road%20to%20equal%20access_Thynell.pdf
- » Ulloa, K. (2021). Incidencia de la distribución territorial en la movilidad cotidiana de mujeres. Caso de estudio: ciudadela Jaime Roldós de Cuenca, Ecuador. *Universidad-Verdad*, 79, 60-77. <https://doi.org/10.33324/uv.vi79.454>
- » Valenciano, J.; Capobianco, M. y Toril, J. (2021). Vulnerabilidad laboral de la mujer rural latinoamericana. *Nósis. Revista De Ciencias Sociales*, 26(52), 130-151. <https://doi.org/10.20983/noesis.2017.2.6>
- » World Bank (2012). *Making transport work for women and men: challenges and opportunities in the Middle East and North Africa, lessons from case studies*. Washington, DC: World Bank. <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/17648>

Caracterización inicial de la movilidad de las...

E. FLORES JUCA, P. JIMÉNEZ-PACHECO, E. MORA-ARIAS Y C. PARRADO RODRÍGUEZ

Enrique Flores Juca / enrique.flores@ucuenca.edu.ec

Doctor Cum laude en Agroingeniería por la Universidad Politécnica de Madrid, Magíster en Ordenación Territorial y Arquitecto por la Universidad de Cuenca. Especialista en Transporte, Territorio y Urbanismo por la Universidad Politécnica de Valencia. Profesor e investigador titular de la Universidad de Cuenca. Autor de varias publicaciones en revistas de alto impacto.

Pedro Jiménez-Pacheco / pedro.jimenezp@ucuenca.edu.ec

Doctor Cum laude en Teoría Urbana por la Escuela de Arquitectura de Barcelona de la Universidad Politécnica de Cataluña. Docente investigador y Director del Centro de Investigación de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Cuenca. Activismo e investigación en grupos y redes nacionales e internacionales en los campos de la producción del espacio, teoría urbana crítica, economía política de la ciudad global, planificación urbana y el ejercicio del derecho a la ciudad.

Estefanía Mora-Arias / estefania.mora@ucuenca.edu.ec

Candidata a Doctora en Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible por la Universidad Nacional de Cuyo (Argentina). Magister en Ordenación Territorial y Arquitecta por la Universidad de Cuenca (Ecuador).

Cristhian Parrado Rodríguez / crparrador@gmail.com

Antropólogo especializado en ciudades, políticas del suelo y cambio climático en América Latina. Su experiencia de investigación se relaciona con temas de segregación residencial, integración social, vivienda social y movilidad urbana, entre otros. Actualmente investiga sobre política pública ambiental, gobernanza regulatoria y ODS.