



04

UV Universidad
Verdad 79

INCIDENCIA DE LA DISTRIBUCIÓN TERRITORIAL EN LA MOVILIDAD COTIDIANA DE MUJERES CASO DE ESTUDIO: CIUDADELA JAIME ROLDÓS DE CUENCA, ECUADOR

Impact of territorial distribution on the daily mobility of women Case Study: Ciudadela Jaime Roldós de Cuenca, Ecuador

 **Karla Monserrath Ulloa Chacha**, Investigadora independiente (Ecuador)
(karlamonserrathu@gmail.com) (<https://orcid.org/0000-0003-2247-6918>)

Resumen

Las condiciones de movilidad de los ciudadanos no son equitativas, están atravesadas por diversos factores como el nivel socio-económico, las capacidades motrices, la edad y el género. Esta investigación se enfoca en la movilidad en transporte público de mujeres que residen en un barrio precario de Cuenca: la Ciudadela Jaime Roldós; se estudia la incidencia de la distribución territorial en sus desplazamientos. Para ello, se analiza, mediante entrevistas semi – estructuradas y cartografía social, de qué forma perciben sus recorridos en autobús al atravesar la ciudad. Se encuentra que el deficiente servicio de transporte público produce viajes extensos, lo que provoca que las entrevistadas inviertan mucho tiempo en movilizarse. Así también, la percepción de inseguridad constante, el acoso y violencia sexual es un factor que define sus viajes; no obstante, prefieren el autobús por su economía. Estudios como este permiten visibilizar que las condiciones de movilidad aún están lejos de ser equitativas para todos los ciudadanos.

Palabras clave

Transporte público, derecho a la ciudad, movilidad cotidiana, barrio precario, equidad de género.

Keywords

Public transport, right to the city, daily mobility, slum, gender equality.

Abstract

This thesis focuses on the daily mobility on public transportation of women residing in a precarious neighborhood of Cuenca. The incidence of territorial distribution on displacements was studied. To achieve this, an analysis, through semi - structured interviews and social cartography on how they perceive their bus routes when crossing the city, was carried out. It was found that poor public transport service produced extensive travel, which caused respondents to spend a lot of time to get around. Likewise, the perception of constant insecurity, harassment and sexual violence was a factor that defined their travels. Yet, they preferred bus service for its economy.

concretas de desigualdad. Aquí, a más de configurar un entorno de aislamiento social, desde lo urbano se manifiesta un abandono por la inequitativa repartición de recursos (Rico y Segovia, 2017). La falta de servicios, equipamientos y red de transporte público solo incrementan la brecha social y segregación. Se debe recalcar que la distribución territorial está completamente ligada al derecho a la ciudad.

Hasta la actualidad, en los estudios de transporte y movilidad urbana, se enfocan generalmente en el patrón de movilidad de un ciudadano tipo, ignorando amplios grupos sociales como las mujeres (Gutiérrez y Reyes, 2017). La literatura vincula estos dos conceptos, movilidad y género, sosteniendo que las mujeres y los hombres presentan diferentes patrones de desplazamiento. Tobío (1995) señala esta diferencia: los hombres hacen desplazamientos monofuncionales de largo alcance, mientras que las mujeres hacen recorridos diversificados de corto alcance. Esto se interrelaciona directamente con las actividades, impuestas por el rol de género de la mujer, tanto en lo productivo como en lo reproductivo. Se debe definir qué se entiende por actividades productivas y reproductivas. En cuanto a lo productivo se hace referencia al trabajo que produce bienes o servicios y que tiene un valor de cambio, es decir, genera ingresos. En cambio, lo reproductivo constituye un conjunto de tareas necesarias para garantizar el cuidado y bienestar de las personas que forman parte de la familia. Zucchini (2015) sostiene que hasta la actualidad la mujer sigue siendo la mayor responsable de estas actividades, lo que la ubica en un plan diferente que los hombres, tanto a nivel personal como profesional. Esta connotación también va relacionada a la accesibilidad a los medios de transporte. Ilárraz (2006) afirma que la movilidad de las mujeres se caracteriza por un menor acceso a un vehículo privado, y en consecuencia una mayor dependencia del transporte público; usa el término “Usuarías Cautivas”, ya que a menudo no disponen de alternativas de transporte.

Al igual que la mayoría de ciudades de Latinoamérica, en Cuenca existe una forma diferenciada en la ocupación del espacio, la ciudad está organizada de acuerdo a las condiciones socioeconómicas de la población (Orellana y Osorio, 2014). Según los datos obtenidos del estudio “Segregación socio – espacial en Cuenca” (2014), se considera que la población con

1.

Introducción

“La movilidad cotidiana es relevante como concreción y expresión de la dinámica del territorio. Dinámica que integra y pone en relación la desigual distribución de recursos y población según características socioeconómicas y culturales, de las cuales forma parte el género” (Gutiérrez y Reyes, 2017). Se define a la movilidad cotidiana como los encadenamientos y prácticas de recorrido que son cíclicos y repetitivos durante el día, estos se distinguen por su ritmo, mas no por su motivo. Se debe tomar en cuenta, que en contexto, estos son viajes obligados ya que forman parte de la satisfacción de las necesidades básicas de la vida cotidiana de los individuos y sus familias (Herce, 2009).

Gutiérrez y Reyes (2017) sostienen que la movilidad urbana expresa lo cotidiano como una práctica social que no puede desvincularse del territorio, pues es necesario para entender como el desplazamiento de las personas va marcando la dinámica urbana. Es por eso que el análisis de las desigualdades sociales en relación con la movilidad cotidiana aún requiere indagación desde la perspectiva del territorio (Gutiérrez y Reyes, 2017). Sobretudo desde los bordes y periferias, que son las manifestaciones urbanas más

menores condiciones de vida (ICV)¹ tiende a ubicarse en las zonas borde norte y oeste de la ciudad, además de la periferia (Orellana y Osorio, 2014). Este contexto implica una inadecuación entre los lugares de residencia y la localización de empleos y equipamientos urbanos. La consecuencia de la segregación es la dificultad para movilizarse, agravada por los largos desplazamientos diarios que exigen las tareas de la vida cotidiana (principalmente de las mujeres), creándose un ambiente de inequidad.

El Gobierno Municipal de Cuenca en el año 2014, tomó la movilidad como eje principal dentro de la planificación y gestión urbana para permitir el derecho justo a la ciudad; pues la movilidad es relevante como concreción y expresión de la dinámica del territorio (Gutiérrez y Reyes, 2017). Para cumplir este ideal, se proyectó el Plan de Movilidad y Espacios Públicos (PMEP), que fue oficializado en el año 2015. Este se equilibra en tres puntos clave: las necesidades económicas, las medioambientales y las sociales; sin embargo, dentro de lo social, poco se percibe que las pautas de movilidad y planificación de transporte público se hayan basado en factores que inciden en la movilidad de las mujeres, que son el grupo social con mayor dependencia del servicio de bus² (Municipalidad de Cuenca, 2015).

El hecho de que parezca ignorarse a importantes poblaciones denota una planificación urbana, de territorio y movilidad, enfocada en las necesidades de un solo grupo específico: hombres blancos, en buenas condiciones físicas, de mediana edad y de clase socioeconómica alta, es decir, ciudadanos universales (Ilárraz, 2006).

Al tener en cuenta para quien se proyecta el territorio, la situación se vuelve aún más inequitativa; pues la apropiación de la ciudad por parte de las mujeres

se condiciona por diversos factores ya sean sociales, económicos, de inseguridad, entre otros. Uno de los más relevantes, según Ilárraz (2006), es la gestión del territorio. Ya que en el contexto de ciudad segregada se conforman barrios precarios monofuncionales, que para Gutiérrez y Reyes (2017), se caracterizan por tener un déficit de equipamientos y servicios urbanos además de una carencia de transporte público.

Por lo que, el transporte se define como una de las principales desventajas de vivir en un medio monótono, en donde la movilidad, a largas distancias, comienza a ser obligada por la escasez de servicios (Gutiérrez y Reyes, 2017) y más aún en el caso de las mujeres, que por su rol de género, deben trasladarse frecuentemente por varios lugares para cumplir con distintas necesidades en lo productivo y reproductivo (Jirón y Zunino, 2017). Es por ello que, en la actualidad, es necesario enfocar los estudios urbanos, relacionando movilidad y territorio, hacia la equidad de género. El presente artículo propone analizar la incidencia de la distribución territorial de los equipamientos urbanos en la movilidad cotidiana en transporte público de mujeres que residen en un barrio precario de Cuenca; tomando como caso de estudio a la Ciudadela Jaime Roldós.

2.

Estado del arte

Para evaluar los elementos de distribución territorial y movilidad cotidiana se analizaron varios estudios, de los cuales se tomaron ciertos aspectos, para conformar una metodología que sea adecuada para el análisis en Cuenca. Se primó información procedente de Latinoamérica por ciertas similitudes en aspectos sociales, económicos y culturales que podrían compararse con Ecuador; no obstante, también se tomaron investigaciones hechas en otros países por su aporte en distintas metodologías.

Todas las investigaciones se proyectan al uso de metodologías cualitativas, y de acuerdo con la necesidad, se va triangulando con información obtenida de forma cuantitativa.

1. ICV construido en base a datos del Censo de Población y Vivienda (CPV 2010); tomando variables como características físicas de las viviendas, servicios básicos de las viviendas, educación, acceso a servicios de salud, número de dormitorios dentro de la vivienda, años de escolaridad, entre otros. (Orellana y Osorio, 2014).

2. De acuerdo con los datos del Plan de Movilidad y Espacios Públicos, el autobús ocupa la primera prioridad en el uso de las movilidades de transporte con un 43,1%. De este porcentaje, el 57,6% son mujeres caracterizadas como adultas, de clase media y baja con nivel de bachillerato que han abandonado sus estudios (Municipalidad de Cuenca, 2015).

Uno de los principales resultados al que se llega es la visibilización del inequitativo derecho a la ciudad de las mujeres debido a la planificación hegemónica del territorio y transporte: Fleischer y Marín (2019) con su análisis de movilidad y experiencias subjetivas del espacio por las empleadas domésticas de Bogotá, que a través entrevistas semi-estructuradas y documentación de las trayectorias, muestra cómo las lógicas de estratificación de la ciudad definen las vidas y posibilidades de movilidad de las empleadas domésticas reforzando la desigualdad social existente. Similares resultados muestra la investigación en Buenos Aires de Gutiérrez y Reyes (2017), que al analizar las prácticas de movilidad diaria partiendo de datos cualitativos extraídos de entrevistas exploratorias y semi-estructuradas a mujeres residentes de barrios del borde conurbano, evidencia una movilidad vulnerable de género ligada al planeamiento territorial y las políticas de movilidad, demostrando que estas condiciones se refuerzan y retroalimentan.

Otro punto importante es la percepción de seguridad en los medios de transporte. En el análisis del Col.lectiu Punt 6 en Barcelona (2017), que mediante la metodología de investigación – acción feminista participativa, con diálogos individuales, recorridos exploratorios y cartografía social, analizan cómo la planificación urbana condiciona la vida cotidiana diurna y nocturna de las mujeres que trabajan en la noche. Por consiguiente, al investigar con una perspectiva feminista interseccional, es decir, analizando como el género en relación con variables de identidad (edad, etnia, clase social, etc.) así como con otras formas de opresión (racismo, clasismo, etc.) influyen en la percepción de seguridad y la manera en que las mujeres acceden a diferentes entornos urbanos a diferentes horas del día, en especial en la noche por su trabajo. De la misma forma, de acuerdo con Galiani y Jaitman (2016) con su estudio en Asunción y Lima, con una metodología mixta de entrevistas y encuestas, demuestran que “...el nivel de seguridad personal que perciben las mujeres en el transporte público aumenta cuanto mayor es la confianza en las instituciones y cuanto más seguras son las zonas donde residen” (p. 56). En este estudio, se corroboró con datos de las usuarias y no usuarias de bus para no sesgar resultados.

La desigualdad de género se expresa en todos los estudios, sin embargo en el de Jirón y Zunino (2017), por medio de un enfoque etnográfico de rutinas cotidianas, revela explícitamente como las diferentes experiencias de movilidad en Santiago de Chile inciden en la inequidad entre hombres y mujeres.

Finalmente se debe mencionar a los estudios tomados como referentes teóricos. Como el de Elena Zucchini hecho en Madrid en el 2015. Este profundiza en conceptos analizando a la movilidad de cuidado como punto de partida para construir una base de conocimiento más amplia de los patrones de movilidad. Además, el de Imanol Ilárraz (2006), que mediante su análisis, explica las dificultades de movilidad con que se encuentran las mujeres en su vida diaria y cómo las carencias en transporte público contribuyen a su exclusión social.

Cada investigación aporta significativamente a la construcción de una ciudad equitativa. Se demuestra que hay múltiples maneras de estudiar la movilidad y entender el urbanismo con enfoque de género. En el caso propuesto, se decidió indagar en patrones de movilidad de mujeres, en cómo el género da forma a la práctica de transportarse de un lugar a otro.

En Cuenca es pertinente iniciar estudios en el campo de género y transporte público para proponer recomendaciones que a futuro optimicen la toma de decisiones.

3.

Metodología

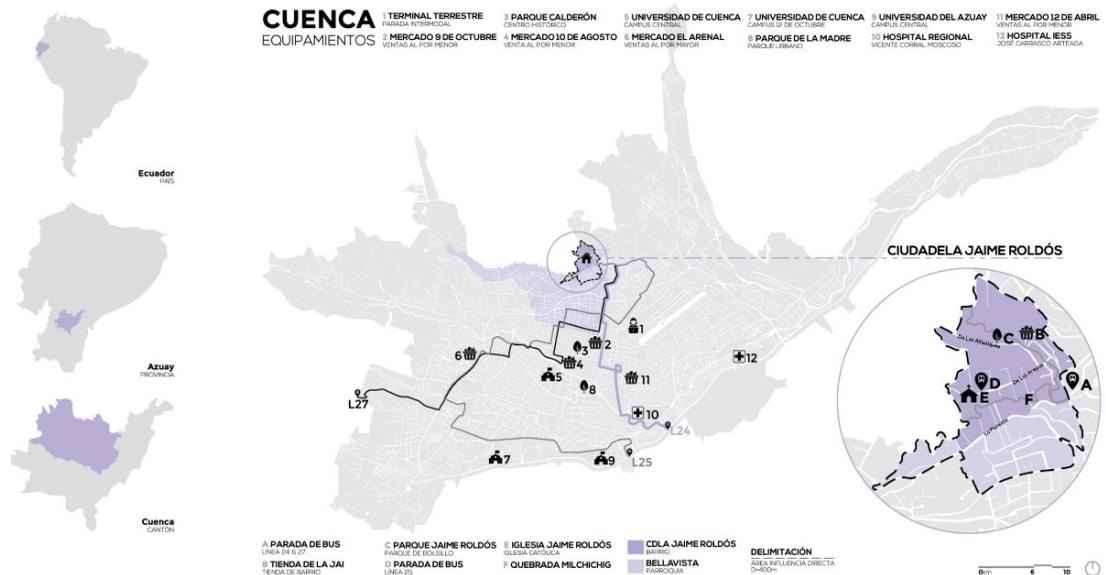
3.1 Estudio de Caso

Se tomó al barrio Ciudadela Jaime Roldós, ya que a pesar de estar dentro del límite urbano y ser tan cercano al Centro Histórico de Cuenca, tiene iguales o mayores desventajas de conectividad que barrios más periféricos. Además, encaja en el concepto de precariedad por la escasez de equipamientos en su zona de influencia directa (Figura 1).

Es necesario mencionar que estas características son consecuencia de su asentamiento en una zona de falla geológica, pues las inversiones municipales han sido exclusivamente para el control de deslizamientos y la indemnización de bienes afectados, dejando de lado otras necesidades como la optimización de servicios urbanos.

Figura 1

Ubicación y esquema de servicios en relación al caso de estudio



Para contextualizar aún más la situación del barrio, se debe mencionar que no hay datos específicos de población y urbanización debido a que la mayor parte de las viviendas se han constituido de forma ilegal o informal. Esto se refleja en su bajo índice de condiciones de vida, pues tiene un rango de 0,65 en una escala en donde 0 es el valor más bajo, y 2 el más alto (Orellana y Osorio, 2014).

3.2. Instrumentos

La metodología fue adaptada de estudios hechos en Bogotá y Buenos Aires, por Fleischer y Marín (2019) y Gutiérrez y Reyes (2017), respectivamente. Sus investigaciones tienen un enfoque cualitativo; mediante entrevistas semi – estructuradas relacionan distintos elementos sociales tales como la segregación espacial, desigualdad de género, distribución territorial y movilidad.

Se mantuvieron los ejes temáticos principales abordados en estos estudios: vida diaria (actividades en lo productivo y reproductivo), viajes cotidianos (tiempo, distancia y percepción), percepción dentro del transporte público, desigualdad en la movilidad y alternativas de transporte.

A esta herramienta se le sumó la Cartografía Social, adaptada del estudio “Nocturnas” del Col.lectiu Punt 6 (2017). Los mapas responden a tres tipologías de viajes que, según los datos del PMEPE (Municipalidad de Cuenca, 2015), son motivos concretos que determinan la demanda de recorridos en la ciudad: trabajo, educación y compras. En ellos, se señalaron traslados cotidianos y se marcaron puntos percibidos como inseguros o conflictivos.

Estos métodos fueron aplicados a la par, en entrevistas individuales, para que se complementen entre sí. Las participantes fueron 7 mujeres³ (muestra por conveniencia), de diferentes grupos etarios, socioeconómicos y culturales, que sean mayores de edad, vivan en la zona mencionada y su principal medio de transporte sea el autobús. Es importante recalcar su diversidad: dos de ellas son estudiantes universitarias, dos señoras de edad adulta, dos madres de familia y una señora de la tercera edad.

Todas son dependientes del bus para movilizarse; en el caso de Enma, mencionó usar el transporte público cuatro veces al día para ir y regresar de su trabajo; al igual que Nieves, que toma 8 buses diarios para cumplir con sus responsabilidades como soporte único de su hogar. Cada una de las entrevistadas hace mínimo dos viajes al día en bus.

Las distancias no son extensas; sin embargo, el tiempo de recorrido es un gran inconveniente (Figura 2). Todas gastan alrededor de 30 minutos a 1 hora y media en desplazarse a sus destinos, que no quedan más allá de un radio de 5 kilómetros de la Ciudadela. Esto concuerda con lo mencionado por Ilárraz (2006): los complejos desplazamientos realizados por las mujeres hacen que su tiempo sea muy escaso y apreciado.

4.

Resultados y discusión⁴

4.1. De la Ciudadela a la Ciudad

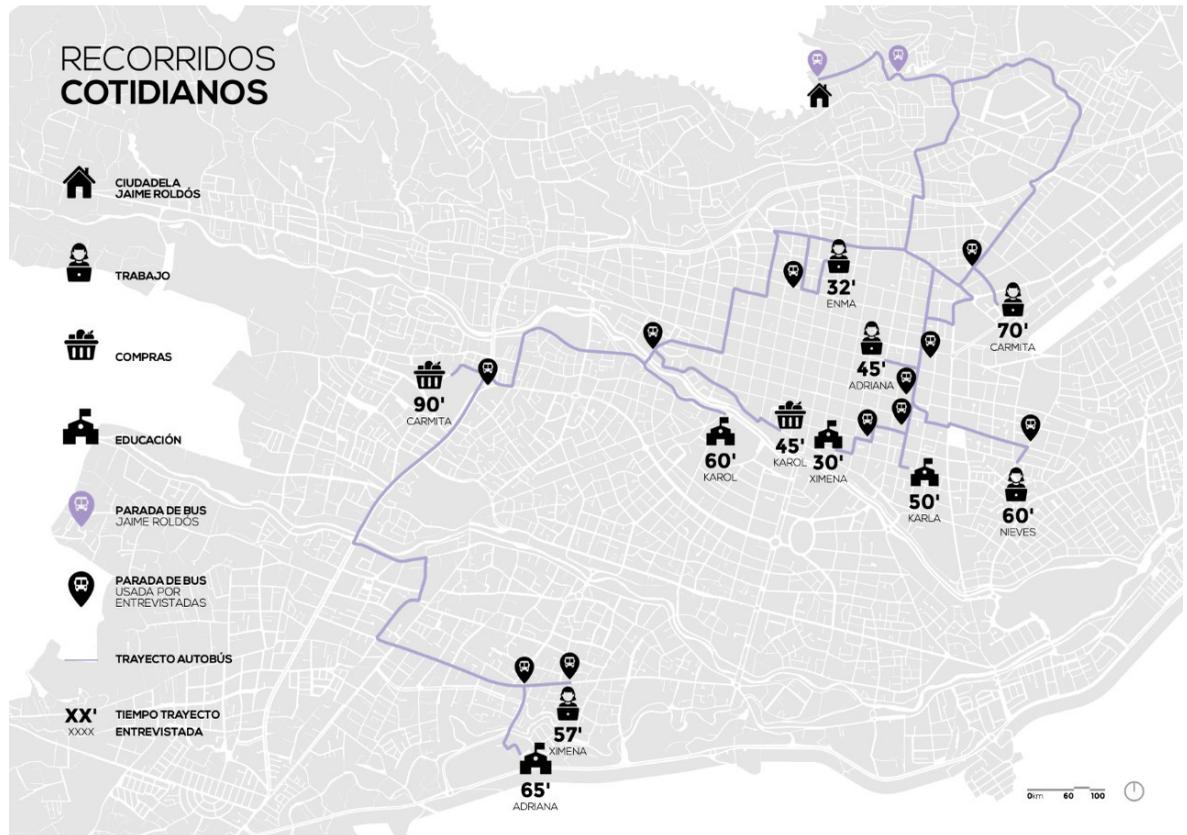
Dentro de la Jaime, como todas se refieren a la ciudadela, existen insuficientes servicios urbanos, por lo que cotidianamente las mujeres deben salir hacia el centro y sur de la ciudad para cumplir con sus actividades en lo productivo y reproductivo. Generalmente deben desplazarse por motivos de trabajo; por educación, ya sea de ellas o de sus hijos; y por hacer compras para su hogar. Pero en su mayoría ellas usan la ciudad principalmente para realizar tareas de cuidado, lo que corrobora los datos expuestos en el estudio ¿Quién cuida en Cuenca? Ecuador (Rico y Segovia, 2017).

3. Debido al contexto de Crisis Sanitaria por el Covid – 19 no se pudieron efectuar más entrevistas. No obstante, el discurso se saturó satisfactoriamente.

4. Se ha utilizado el primer nombre de cada entrevistada bajo su autorización.

Figura 2

Mapa de recorridos cotidianos desde la Ciudadela Jaime Roldós.



Nieves invierte 4 horas de su día en moverse de su casa a su trabajo, y viceversa. Al vivir sólo con su hija, es ella quién debe ocuparse de la mayoría de tareas del hogar como preparar las comidas, el aseo de su vivienda, lavado de ropa, entre otros, además de su trabajo. Menciona que le queda muy poco tiempo para invertirle en ella. Adriana también explica que su rutina diaria de estudiante se ve limitada por los tiempos de traslado desde el campus universitario hasta su casa. Ella estudia en la Facultad de Artes de la Universidad de Cuenca que se encuentra al sur de la ciudad:

“Vivo en la universidad porque está lejos... Ya a la casa solo vengo a dormir y a hacer los deberes.” (Adriana, 2020)

En cuanto a Carmita, ella designa un día específico a la semana para realizar las compras; que generalmente son los días miércoles de feria en el Mercado El Arenal. Su desplazamiento le toma una hora y media en el bus de ida, y otra hora y media de regreso. Expresa que se le va su día en realizar una sola actividad.

Por último el caso de Ximena. Ella termina su trabajo generalmente a las 8:00 de la noche. Toma dos buses de regreso, que aproximadamente se demoran 1 hora y 10 minutos hacia la Ciudadela. Indica que al llegar a su casa, ella debe encargarse de preparar los uniformes y mochilas de sus hijos ya que al día siguiente debe comenzar su rutina temprano para llevarlos a la escuela y así alcanzar a cumplir todas sus actividades durante el día.

El factor tiempo en los desplazamientos repercute de tal forma que las entrevistadas organizan su rutina diaria en torno a cuánto les va a tomar moverse hacia su trabajo, establecimiento educativo o lugar de compras. Esto se corrobora con los análisis de Jirón (2017), que afirma que las mujeres tienen una accesibilidad del tiempo-espacio más restrictiva que los hombres, en horarios y cadenas de actividades más complejas. Por ello, usualmente tienden a acomodar sus horarios para adecuar sus diversos roles.

4.2. Percepciones en los recorridos cotidianos

4.2.1. Parada de autobús

El recorrido de cada una empieza en la parada de bus en donde, al hablar sobre su percepción de seguridad, todas estuvieron de acuerdo con que se sienten tranquilas. Esto se debe a la buena cohesión social entre vecinos que se refleja en lo que menciona Adriana:

“Me siento bien porque conozco a todos. Hay vecinos que me ven y me saludan” (Adriana, 2020).

Debe considerarse que la sensación de inseguridad no coincide necesariamente con los índices de criminalidad; de acuerdo con el estudio Movilidad Sostenible y Equidad de Género (Ilárraz, 2006), el diseño es un factor incidente en la percepción de las mujeres.

“Solo tiene un letrero en la parada, nada más... esta ciudadela es olvidada.”

Es la descripción de Carmita (2020). Hay dos paradas de bus a las que frecuentan cotidianamente; la de la línea 25 que está frente a la Gruta de la Virgen, y la de la línea 24 y 27 que se ubica en el Puente Jaime Roldós en la Avenida Miraflores. La primera solo cuenta con señalización; la otra, tiene cubierta y asientos, pero sin mantenimiento. Ximena (2020) se pronunció:

“En lo social no tengo problema porque conozco a las personas, pero cuando ya es algo del clima es incómodo.”

Cada una expresó criterios similares, dijeron que en cuanto a infraestructura es inseguro, pues no hay espacios que generen sombra o protección; además mencionaron que como muchas personas esperan ahí, no hay cabida (Figura 3). Estos resultados materializan lo mencionado por Montaner y Muxí (2011): el urbanismo y la arquitectura han sido disciplinas que durante mucho tiempo han sido predominantemente masculinas por lo que, paradas de bus, espacios públicos y demás, a menudo son lugares con muy poca seguridad para las mujeres.

Figura 3

Parada de bus principal de la Cdla. Jaime Roldós. Tomada en contexto de Crisis Sanitaria. Monigotes esquemáticos para demostrar uso.



4.2.2. Elección de línea de autobús

Ya en la parada, algunas entrevistadas tienen la oportunidad de elegir la línea de bus. La línea más concurrida es la 25. En gran parte, las mujeres toman este bus ya que su recorrido es mucho más cercano a los puntos que van, además tiene menos demanda de usuarios por lo que no hay aglomeración, y la parada está dentro de la Jaime Roldós. Mencionan que esta tiene un trayecto más largo que las otras líneas, no obstante, optan por estar más tiempo en el bus que sentirse inseguras.

“Me gusta elegir sobre todo la línea 25 porque puedo ir sentada, pero en especial la escojo porque en la tarde van los vecinos de la Ciudadela. Vengo con gente que ya conozco y vamos conversando sobre el día.”

Así como Enma (2020), varias de ellas se sienten satisfechas al usar este bus. Sin embargo, los horarios de esta línea son limitantes. Su último recorrido es a las 7:00 de la noche, hora que no beneficia a las entrevistadas por sus tiempos de salida del trabajo o universidad. Esta línea también tiene otros inconvenientes; debido al cambio de unidades a modelos Euro5, que tienen una infraestructura más baja, los buses no podían ingresar a la Ciudadela. Carmita mencionaba que intentaron retirar la línea 25, pero gracias a la unión entre vecinos se mantuvo. La solución fue cambiar la ruta de entrada hacia la Ciudadela.

En cuanto a la 24, también es una línea frecuentada. No muestra muchos inconvenientes. En cambio, la línea 27 es tomada como la última opción; aunque su recorrido sea más rápido, aseguran que es bastante peligroso. Adriana comentaba que tiene malas experiencias, especialmente relacionadas al acoso y violencia sexual, ellas consideran que esto se debe a que la línea proviene de Sinincay, al tener un trayecto más largo recoge más gente y produce aglomeraciones; es ahí cuando ocurren robos y acoso, aseguran. Los buses siempre están llenos.

4.2.3. Recorridos cotidianos

Sus recorridos son diversos; hacia el trabajo o al mercado para hacer compras, a la universidad o a la escuela de sus hijos. Son mujeres que atraviesan la ciudad para cumplir con sus actividades que generalmente están ligadas al rol de género. Durante el viaje, su sensación de seguridad va cambiando de seguro a inseguro, o viceversa. Esto puede ser resultado de la calidad del entorno construido, de la memoria colectiva que tengan presente del lugar o simplemente de algo que hayan experimentado.

Los lugares marcados como inseguros tienen características diferentes pero con algo en común: la noche. Se mencionan parámetros de diseño en cuanto a iluminación, paradas de bus y actividades adyacentes a éstas, además de horarios y frecuencia de unidades. Todas se sienten inseguras al tener que esperar solas y por tiempos prolongados en condiciones no tan favorables. Respuestas similares se exponen en el estudio Nocturnas (Collectiu Punt 6 et al, 2017), en donde se señala que, además de los factores ya mencionados, la falta de actividad y la diversidad de usos también juegan un papel importante. Su carencia, en torno a las paradas de bus, recrea un sentimiento de miedo ya que no tienen un lugar que pueda servir como refugio o ayuda en determinadas circunstancias.

En cuanto a los puntos medianamente inseguros se hace mucha referencia a la memoria colectiva del lugar. Ninguna ha sufrido ningún tipo de experiencia desfavorable en estos puntos, no obstante, su percepción de inseguridad proviene de lo que escuchan de otras personas. Este acontecimiento coincide con lo que menciona el Colectivo Punt 6 (2017);

más allá de haber vivido una experiencia personal de agresión o acoso, a las mujeres les limita e incrementa su miedo el saber de situaciones que han pasado otras personas.

“Una se tiene un poquito de recelo porque se escucha que es una zona peligrosa.”

Así describe Carmita (2020) su paso por la zona del Terminal Terrestre.

Ya al hablar de puntos seguros se denota claramente la incidencia de un entorno construido agradable al hablar sobre puntos seguros. También interfieren ciertos recuerdos emocionales o buenas experiencias. Adriana (2020) hace referencia a la casa de su amigo difunto (Figura 4):

“Siempre cuando paso por ahí me recuerda a él.”

Figura 4

Mapa escaneado de recorridos cotidianos. Cartografía social realizada por Adriana.



Fuente Entrevista Adriana.

Karol habla sobre el Parque Miraflores y la Plaza Victor J. Cuesta, que para ella son lugares bonitos por donde pasa el bus. También recuerda su experiencia en el colegio Manuel J. Calle:

“Me gusta pasar por ahí porque yo estudié ahí” (Karol, 2020).

Ciertas mujeres hablan de entretenerse en el recorrido porque van viendo la ciudad; su dinámica las hace sentir seguras.

Cada una relaciona distintas cosas, pero todas tienen un sitio seguro en común: La parada de la Jaime Rol-dós. Después de largas jornadas, cada una se siente segura al saber que llegó a casa. Se afirma que es el sentimiento de pertenencia y conocimiento del barrio que hace que las mujeres se sientan muy seguras; sin importar la hora, el buen conocimiento de su territorio se refleja en su comodidad (Collectiu Punt 6 et al, 2017). Carmita dijo que al llegar se siente respetada, pues todos la conocen. Adriana (2020) también añadió:

“Me siento segura porque sé que ya llegué.”

4.2.4. Cambio de recorrido

El temor de las mujeres para transitar libremente por la ciudad produce un fenómeno de “extrañamiento” respecto del espacio en que circulan. Lo que produce que algunas mujeres desarrollen estrategias individuales o colectivas que les permitan superar obstáculos (miedo) para usar las ciudades (Falú, 2009).

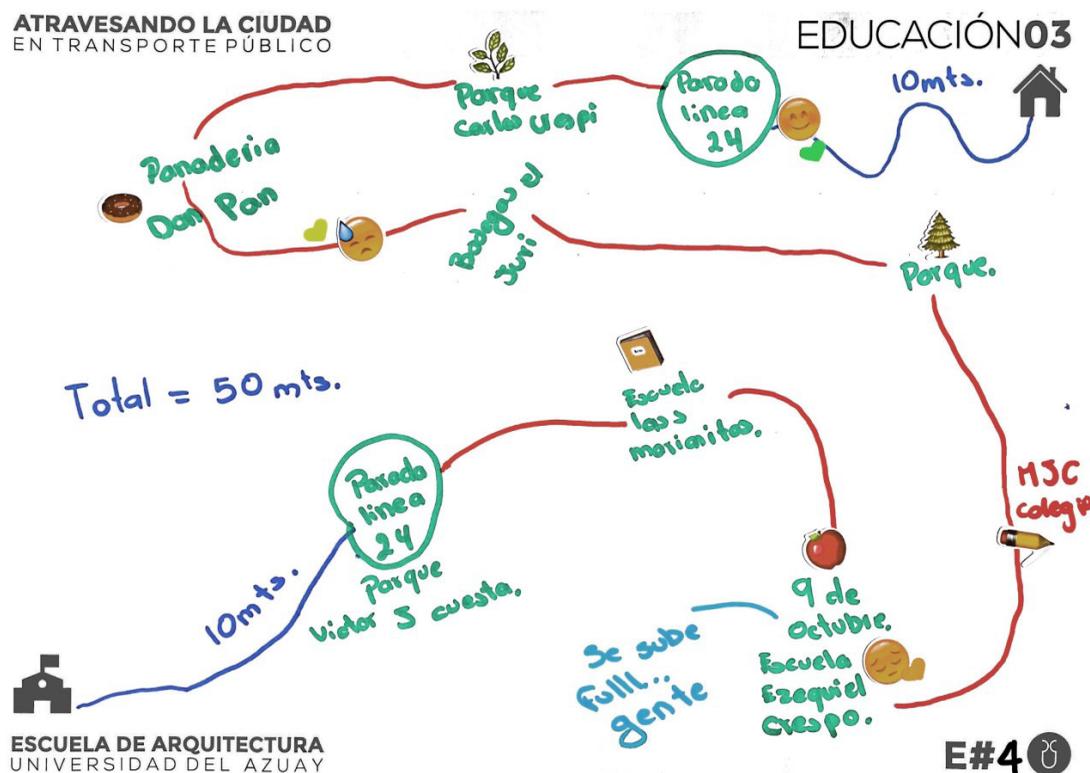
Algunas optan por cambiar su recorrido por seguridad, aunque este tome más tiempo. Esto se ratifica con lo señalado en el estudio Nocturnas (Collectiu Punt 6 et al, 2017); en donde las mujeres prefieren invertir más de su tiempo con tal de viajar más tranquilas y disminuir su ansiedad. Por ejemplo, cuando Adriana se pasa de su parada al llegar a la Ciudadela, la siguiente está en lugar sin iluminación, por lo que ella prefiere llegar hasta el fin del recorrido y tomar un bus de vuelta, que caminar en la oscuridad. Karol, de camino a la universidad, tiene dos alternativas desde la parada; ella prefiere tomar la ruta más larga porque hay más gente que transita. Finalmente, Nieves cambia su ruta para acompañar a su hija a la universidad. Su trayecto se vuelve más largo, pero se siente mucho más tranquila al cerciorarse de que llegó bien.

Otra razón para cambiar el recorrido está asociada con la movilidad de cuidado. Algunas entrevistadas realizan varias actividades para optimizar su viaje. Esto se vincula al concepto de Sánchez de Madariaga y Zucchini (2020) que determinan a estos viajes como encadenados. Identifica que las labores y el quehacer desarrollados en la esfera reproductiva son elementos que condicionan y definen los patrones de movilidad. A lo largo del día, las mujeres tienen que moverse de un lado a otro para poder llevar a cabo todas sus actividades, esto se denomina como desplazamiento tipo poligonal.

Karla que es ama de casa, al recoger a su hijo de la escuela, camina hacia el mercado 9 de Octubre, hace las compras para su casa y regresa en la línea 25 (Figura 5).

Figura 5

Mapa escaneado de recorridos cotidianos. Cartografía social realizada por Karla.



Asimismo, Nieves, que trabaja en el mercado 12 de Abril, aprovecha para abastecerse antes de regresar a su casa, y aunque le toque cargar con más cosas, prefiere evitarse un nuevo traslado hacia la ciudad.

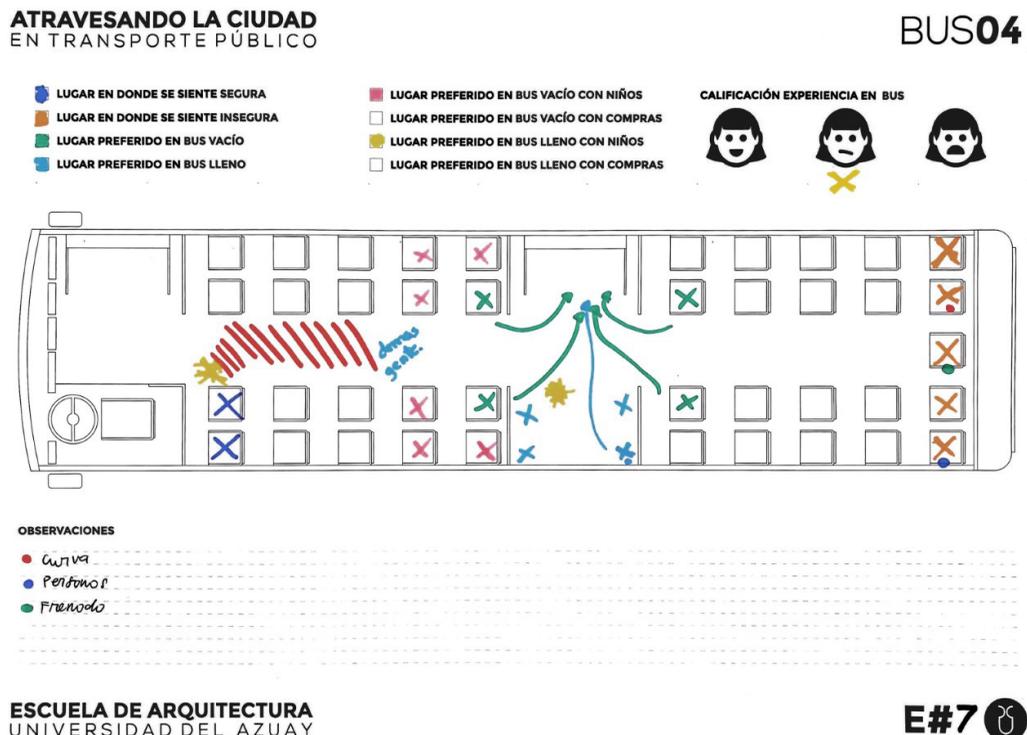
Para evitar varios viajes fuera de su barrio, las entrevistadas optan por cumplir todas sus diligencias en un solo recorrido, compaginando así el trabajo y la vida familiar para un uso eficaz de su tiempo.

4.3. Dentro del autobús

En “Nocturnas” (Collectiu Punt 6 et al, 2017) se demuestra que la percepción de miedo y seguridad es transversal a la movilidad, tanto en las infraestructuras como al interior del transporte público. En el caso de estudio, algunas de las entrevistadas se sienten inseguras al usar autobús. Cada una presenta distintas razones; estas siempre van ligadas al ciclo de vida o la situación familiar, es por eso que Zucchini (2015) las propone como una variable esencial para entender la percepción de las mujeres. Las más jóvenes hacen siempre referencia a cuestiones sociales; mientras que las mujeres de mayor edad expresan su inconformidad por factores que repercuten en su salud física. Es necesario resaltar que todas señalan la parte posterior del autobús como un puesto inseguro para ir; y, como lugar seguro, cerca de las puertas de salida o cerca del chofer de la unidad (Figura 6).

Figura 6

Mapa escaneado de percepción al interior del autobús. Cartografía social realizada por Ximena.



Fuente Entrevista Ximena.

En Cuenca el 26% de situaciones de acoso sexual se da en el autobús. Los porcentajes son bajos en comparación con otras ciudades de Ecuador, sin embargo, a nivel local, es alarmante conocer que 1 de cada 4 mujeres han sido violentadas dentro de las unidades de transporte (ONU, 2016).

En el caso de las entrevistadas, todas, a excepción de una, han recibido o presenciado acoso al movilizarse en transporte público; ante esta situación solo dos de ellas pudieron reaccionar a tiempo, las demás se sintieron vulnerables. Es importante destacar que todas mencionan que los hombres también sufren estas agresiones, pero no es comparable con lo que ellas viven cotidianamente.

4.4. Alternativas de movilidad

La movilidad es un elemento que forma parte de la desigualdad de género, más aún cuando la decisión de qué tipo de transporte usar es limitada. Sobre el vehículo privado, Ilárraz (2006) señala que conducir depende de la posesión del auto y la posibilidad de utilizarlo de manera autónoma; en este sentido, las mujeres que pueden conducir lo hacen con menor frecuencia que los hombres. Generalmente, en un hogar con un vehículo, son los hombres quienes lo usan diariamente. Este es el caso de una de las entrevistadas, la única en contar con auto privado para movilizarse. Pocas optan por moverse en taxi, no obstante, al hacerlo continuamente se genera un gasto representativo. Sintetizando, todas son *usuaris cautivas* del bus, pues no cuentan con la posibilidad económica de acceder a medios privados.

Claramente la solución no es conseguir que todos y todas puedan usar medios privados, esto no resolvería el problema. El auto para todos no es una solución viable, porque el modelo de transporte motorizado de nuestra sociedad resulta insostenible, a lo que se debe apuntar es a potenciar el uso del transporte público y la movilidad no motorizada. Pero para ello el primero debe ser de calidad, y para lo segundo deben existir las infraestructuras adecuadas.

5. Conclusiones

Se pudo validar la hipótesis inicial: La distribución territorial condiciona la movilidad en transporte público de las mujeres que residen en la Ciudadela Jaime Roldós ya que ocasiona que sus viajes sean extensos y sin condiciones óptimas generando inequidad. Su comprobación se da al evidenciar que en Cuenca se percibe a la segregación como un problema latente; pues a raíz de tomarlo de forma superficial, se ha invisibilizado la triple vulneración que sufren las mujeres en cuanto a género, territorio y movilidad. Ellas que, además de lidiar en un entorno que no ha superado las limitaciones machistas patriarcales, y a impuesto un doble rol dentro de la esfera de lo productivo y reproductivo, no sólo deben enfrentarse al hecho de vivir en un barrio precario alejado de la centralidad de los servicios básicos, sino también al reto de movilidad en trayectos extensos en un sistema de transporte público deficiente. Es así que la distribución territorial de los equipamientos urbanos incide en la movilidad cotidiana en autobús de las mujeres que residen en la Ciudadela Jaime Roldós, generando inequidad y un diferenciado derecho a la ciudad (Figura 7).

Figura 7

Mujer al cuidado de sus hijos, esperando el autobús bajo el alero de una vivienda de la Ciudadela Jaime Roldós debido a que la infraestructura urbana (parada de bus) no tiene un diseño óptimo.



A partir de lo anterior, se comprueba que los factores que repercuten en los patrones de movilidad de mujeres estudiados en territorios metropolitanos como Bogotá (Fleischer y Marín, 2019), Buenos Aires (Gutiérrez y Reyes, 2017) o Barcelona (Collectiu Punt 6 et al, 2017), también se replican en un contexto de ciudad intermedia como Cuenca. Por lo que uno de los principales aportes de la investigación es demostrar que a pesar de la escala, sino se relaciona territorio, movilidad y género en la construcción de un modelo de ciudad sostenible, este perpetúa un círculo vicioso que solo incrementa la brecha social.

En este sentido, como respuesta a nivel mundial, se hace referencia a la proyección de ciudades sostenibles ligadas a un carácter democratizador de la movilidad (Collectiu Punt 6, 2019); es decir, a una equitativa accesibilidad para hacer uso del propio territorio en las diferentes situaciones y esferas de la ciudad. En el caso de Cuenca, pese a la intención del Plan de Movilidad y Espacios Públicos, se sigue teniendo una visión androcéntrica, ya que el diseño del transporte público se continúa enmarcado en lógicas territoriales funcionalistas, que responden en su mayoría a un sujeto universal, desatendiendo la diversidad; pues no todos se mueven de la misma manera.

Por lo que la movilidad se vuelve una de las experiencias cotidianas con mayor impacto en la calidad de vida urbana de las personas (Collectiu Punt 6, 2019). Esto se ve reflejado en el caso de las 7 mujeres entrevistadas en donde se ejemplifican varios aspectos que afectan su movilidad, y por ende su vida día a día. En lo que respecta a sus viajes cotidianos, que, pese a que son a cortas distancias, los tiempos de recorrido son ex-

tenso. Es así, que ellas tienden a dedicar parte importante de su jornada a movilizarse y organizan su rutina cotidiana en torno a esto; lo que provoca que tengan menos tiempo para invertir en ellas mismas, ya sea en estudio, ocio, autocuidado, entre otros. A la vez, estos largos trayectos son percibidos inseguros, pues las mujeres a diario hacen frente a situaciones de riesgo que son producto de la impresión del entorno construido, la memoria colectiva del lugar o a las experiencias propias. Estas alteran sus patrones de movilidad a tal punto que ellas generan recorridos alternativos que toman mucho más tiempo, pero las hacen sentir tranquilas.

La inseguridad también se refleja al estar dentro del autobús, ya que no tiene las condiciones óptimas, tanto en su infraestructura como en su servicio. Todas se sienten inseguras al usarlo, pero cada una da distintas razones que siempre son la proyección de su ciclo de vida o su situación familiar (Zucchini, 2015); pues no da lo mismo moverse sola, que acompañada de niños pequeños, o ser joven y llevar las compras, que ser una mujer adulta que utilice apoyo. Por lo que estas diferentes perspectivas siguen reforzando la idea de que las pautas de movilidad y transporte público han sido planificadas genéricamente. Otro elemento importante, es la violencia machista que condiciona el uso pleno del transporte público; desde la sensación de vulnerabilidad hasta el acoso sexual no permiten iguales condiciones al movilizarse.

Pese a todo lo mencionado, un reducido grupo de las entrevistadas, que tienen la posibilidad de movilizarse en vehículo privado, prefieren el autobús porque les proporciona independencia. En contraste con las otras, que no tienen los medios económicos para optar por alternativas, lo eligen por su bajo costo, aunque no brinde las condiciones básicas de confort y seguridad; lo que perpetúa la denominación de usuarias cautivas (Ilárraz, 2006).

Sintetizando, al analizar todo lo expuesto, se demuestra que la movilidad cotidiana de las mujeres es más compleja y diversa, además de sostenible. Al no ser considerada más allá de datos cuantitativos, limita el conocimiento para tomar decisiones respecto a ello y se termina planificando, una vez más, para un usuario imaginario y universal. Es por eso, que desde una perspectiva feminista interseccional, se propone repensar y transformar la movilidad en accesible y diversa, con una visión en lo cotidiano

que responda a la variedad de ritmos, necesidades, de cuerpos, de condiciones físicas y niveles económicos.

No es suficiente solo pensar en el cambio dentro de la movilidad, esta siempre debe ir de la mano con la planificación territorial: “No puede existir lo uno sin lo otro, no puede haber movilidad sostenible sin un modelo sostenible de ciudad” (Martínez, 2020). Es así que, para disolver este problema sistemático se debe proceder con soluciones conjuntas, es decir, que no tome cada elemento de forma individual; pues territorio, movilidad y género deben estar relacionados en cuanto a la trascendencia a un equitativo derecho a la ciudad.

En este sentido, y tomando a la situación actual de pandemia como una oportunidad para repensar la ciudad, el urbanismo y la movilidad deben apuntar a las soluciones conjuntas desde la interseccionalidad. Más aún, con los acontecimientos recientes, asociados a la situación de Crisis Sanitaria, que impulsan a no solo retomar, sino ya a concretizar las reflexiones. Estas van en torno a un cambio hacia la escala barrial, hacia el uso del transporte público y alternativo, a la cohesión social, pero todas estas con un enfoque de género, pues no se llegará a una ciudad sostenible mientras no existan los mismos derechos para todos y todas.

Referencias

- Col·lectiu Punt 6 et al. (2017). *Nocturnas: La vida cotidiana de las mujeres que trabajan de noche en el área Metropolitana de Barcelona* (Col·lectiu Punt 6, Ed.). http://www.punt6.org/wp-content/uploads/2016/08/Nocturnas_Castellano.pdf
- Col·lectiu Punt 6. (2019). *Urbanismo feminista. Por una transformación radical de los espacios de vida*. Virus Editorial.
- Falú, A. (Ed.). (2009). *Mujeres en la ciudad. De violencias y derechos*. Corporación de Estudios Sociales y Educación (SUR).

- Fleischer, F., & Marín, K. (2019). Atravesando la ciudad. Movilidad y experiencia subjetiva del espacio por las empleadas domésticas en Bogotá. *EURE - Revista Latinoamericana de Estudios Urbano Regionales*, 45, 27-47. <http://www.eure.cl/index.php/eure/article/view/2904/1171>
- Galiani, S., & Jaitman, L. (2016). *El transporte público desde una perspectiva de género: Percepción de inseguridad y victimización en Asunción y Lima*. (IDB-TN-1124). Banco Interamericano de Desarrollo. <https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/El-transporte-p%C3%BAblico-desde-una-perspectiva-de-g%C3%A9nero-Percepci%C3%B3n-de-inseguridad-y-victimizaci%C3%B3n-en-Asunci%C3%B3n-y-Lima.pdf>
- Gutiérrez, A., & 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. <https://doi.org/10.34096/rtt.i16.3607>
- Herce, M. (2009). *Sobre la movilidad en la ciudad: propuestas para recuperar un derecho ciudadano*. Editorial Reverté.
- Ilárraz, I. (2006). Movilidad sostenible y equidad de género. *Zerbitzuan*, 40, 61-66.
- Jirón, P., & Zunino, D. (2017). Presentación. Movilidad Urbana y Género: experiencias latinoamericanas. *Revista Transporte y Territorio*, 16, 1-8. <https://doi.org/10.34096/rtt.i16.3600>
- Martínez, C. (Anfitriona). (18 de Junio de 2020). *Desafíos hacia una movilidad sostenible*. + Diálogos [Audio podcast]. <https://open.spotify.com/>
- Montaner, J. M., & Muxí, Z. (2011). *Arquitectura y política*. Celesa.
- Municipalidad de Cuenca. (2015). *Plan de Movilidad y Espacios Públicos*. I. Municipalidad de Cuenca.
- ONU Mujeres, Sendas, GAD Municipal de Cuenca, Departamento de planificación y gestión por la equidad social y de género, & Segundo plan de igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres de Cuenca 2006 - 2020. (2016). *Percepción de la población sobre el uso, acceso y aprovechamiento del espacio público de las mujeres en Cuenca*. ONU Programa Ciudades Seguras.
- Orellana, D., & Osorio, P. (2014). Segregación Socio-espacial en Cuenca, Ecuador. *Analitika - Revista de Análisis Estadístico*, 8, 27-38.
- Rico, M., Segovia O. (2017). *¿Quién cuida en la ciudad? Aportes para políticas urbanas de igualdad*. Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).
- Sánchez De Madariaga, I., & Zucchini, E. (2020). "Movilidad del cuidado" en Madrid: nuevos criterios para las políticas de transporte. *Ciudad y Territorio - Estudios Territoriales CyTET*, LII(203), 89-102. <https://doi.org/10.37230/CyTET.2020.203.08>
- Tobío, C. (1995). *Estructura urbana, movilidad y género en la ciudad moderna*. Instituto Juan de Herrera. <http://polired.upm.es/index.php/boletincfs/article/view/2622/2688>
- Zucchini, E. (2015). *Género y transporte: análisis de la movilidad del cuidado como punto de partida para construir una base de conocimiento más amplia de los patrones de movilidad. El caso de Madrid*. Tesis (Doctoral), E.T.S. Arquitectura (UPM).