

ATRAVESANDO LA CIUDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO

Incidencia de la **distribución territorial** de los equipamientos urbanos en la **movilidad cotidiana** de **mujeres** residentes en el barrio Ciudadela **Jaime Roldós** de Cuenca.



**DISEÑO
ARQUITECTURA
Y ARTE**
FACULTAD

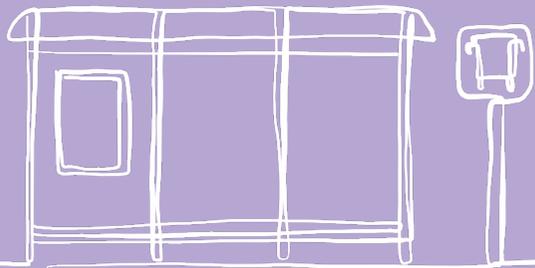
ESCUELA DE ARQUITECTURA

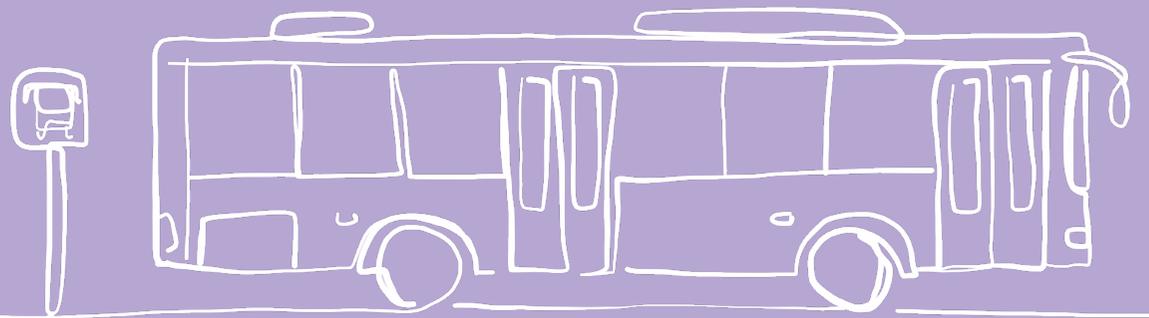
PROYECTO FINAL DE CARRERA PREVIO A LA
OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE ARQUITECTA

AUTORA **KARLA MONSERRATH ULLOA CHACHA**

DIRECTORA **CARLA HERMIDA PALACIOS**

CUENCA - ECUADOR | 2020





El desafío consiste en construir un espacio sin género ni orden patriarcal; por tanto, un espacio sin jerarquías, horizontal, un espacio que **visibilice las diferencias y no las desigualdades.**

Zaida Muxí



Para Carlos, María Flora, Carlos Santiago y
Tomás Agustín.

Y para todas las mujeres, que constantemente luchan por un mundo más justo y equitativo.

Gracias a Carlos y María Flora, por su ejemplo de esfuerzo, por su sabiduría, amor incondicional y por nunca dejarme rendir.

Gracias a Carlos Santiago, por compartir sus conocimientos, que día a día, me hacen ver al mundo de una forma más humana.

Gracias a Tomás Agustín por su apoyo y por siempre estar, en las buenas y malas.

Arq. Carla Hermida
Arq. Ana Rodas
Arq. Verónica Heras
Arq. Pablo Ochoa
Arq. Cristián Sotomayor

Gracias por su compromiso con la educación,
por su ejemplo, enseñanzas y humildad; gra-
cias también, por creer en mí.

8ARQUITECTOS

Ángela, María Angélica, Ariadne, Adrián, María
Daniela, Emilia, Isabel, Karina & Ariana Sofía.

Gracias amigas por siempre estar.

**Adriana, Karol, Nieves, Karla, Enma, Carmita
y Ximena.**

**Gracias por su experiencia, tiempo y disposi-
ción, que ha sido guía para proyectar una ciu-
dad más equitativa.**

Esta investigación se enfoca en la movilidad cotidiana en transporte público de mujeres que residen en un barrio precario de Cuenca; 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.

Palabras clave

Desigualdad de género, derecho a la ciudad, barrio precario, equidad espacial, transporte público

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.

Key words

Gender inequality, right to the city, slum, spatial equity, public transport

ATRAVESANDO LA CIUDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO

Incidencia de la **distribución territorial** de los equipamientos urbanos en la **movilidad cotidiana** de **mujeres** residentes en el barrio Ciudadela **Jaime Roldós** de Cuenca.

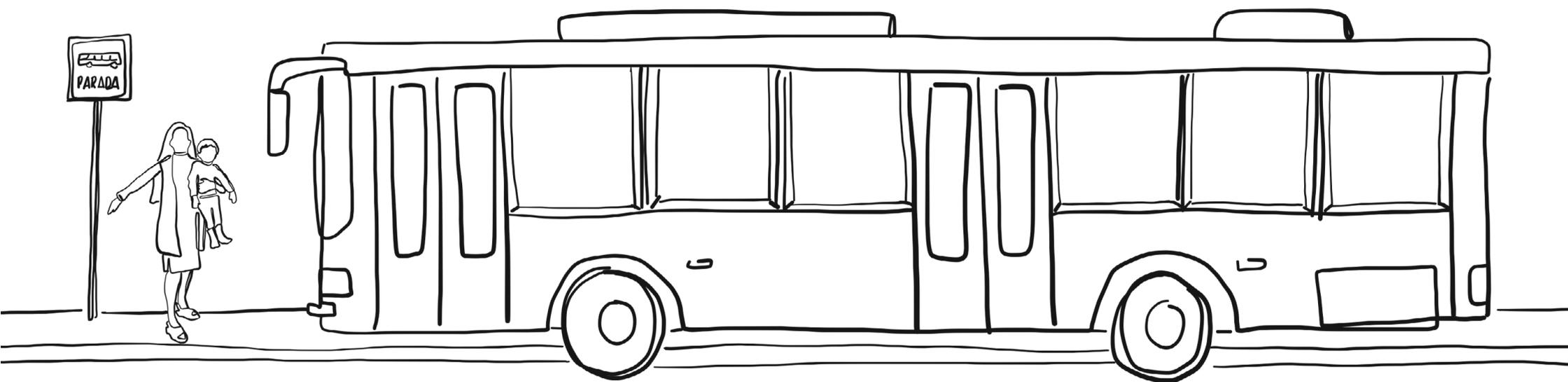
PROBLEMÁTICA	20
PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN & HIPÓTESIS	24
OBJETIVOS	25
REFERENTES BIBLIOGRÁFICOS	97
ANEXOS	103

01 REVISIÓN DE LITERATURA

MARCO TEÓRICO
ESTADO DEL ARTE

02 CASO DE ESTUDIO & METODOLOGÍA

28	CASO DE ESTUDIO	36
32	METODOLOGÍA	38



03 RESULTADOS & DISCUSIÓN

VIDA DIARIA	46
VIAJES COTIDIANOS	52
PERCEPCIÓN DENTRO DEL TRANSPORTE PÚBLICO	62
DESIGUALDAD EN LA MOVILIDAD	68
ALTERNATIVAS DE MOVILIDAD	72

04 CONCLUSIONES

CONCLUSIONES	74
--------------	----

05 RECOMENDACIONES

TERRITORIO	84
MOVILIDAD	86



INTRODUCCIÓN

En Cuenca, aunque la separación de grupos sociales en el territorio urbano no sea evidente a simple vista, sí existe una forma diferenciada en la ocupación del espacio (Orellana & Osorio, 2014). La ciudad está organizada de acuerdo a las condiciones socioeconómicas de la población (Fig. 1).

En efecto, esta característica está inscrita en las políticas urbanas y de planeación; este tipo de segregación está arraigada en la determinación del precio de suelo que siempre perjudica a la población urbana más desfavorecida (Fleischer & Marín, 2018) (Fig. 2).

Según los datos obtenidos del estudio “Segregación socio-espacial en Cuenca” (2014), se considera que la población con menores condiciones de vida (ICV)¹ tiende a ubicarse

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 & Osorio, 2014).

en las zonas borde norte y oeste de la ciudad, además de la periferia (Orellana & Osorio, 2014). Este contexto implica una inadecuación entre los lugares de residencia y la localización de empleos y servicios 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.

Por lo que, 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 & 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 bus (57,6% del total de usuarios) (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,

CUENCA

SEGREGACIÓN SOCIO - ESPACIAL

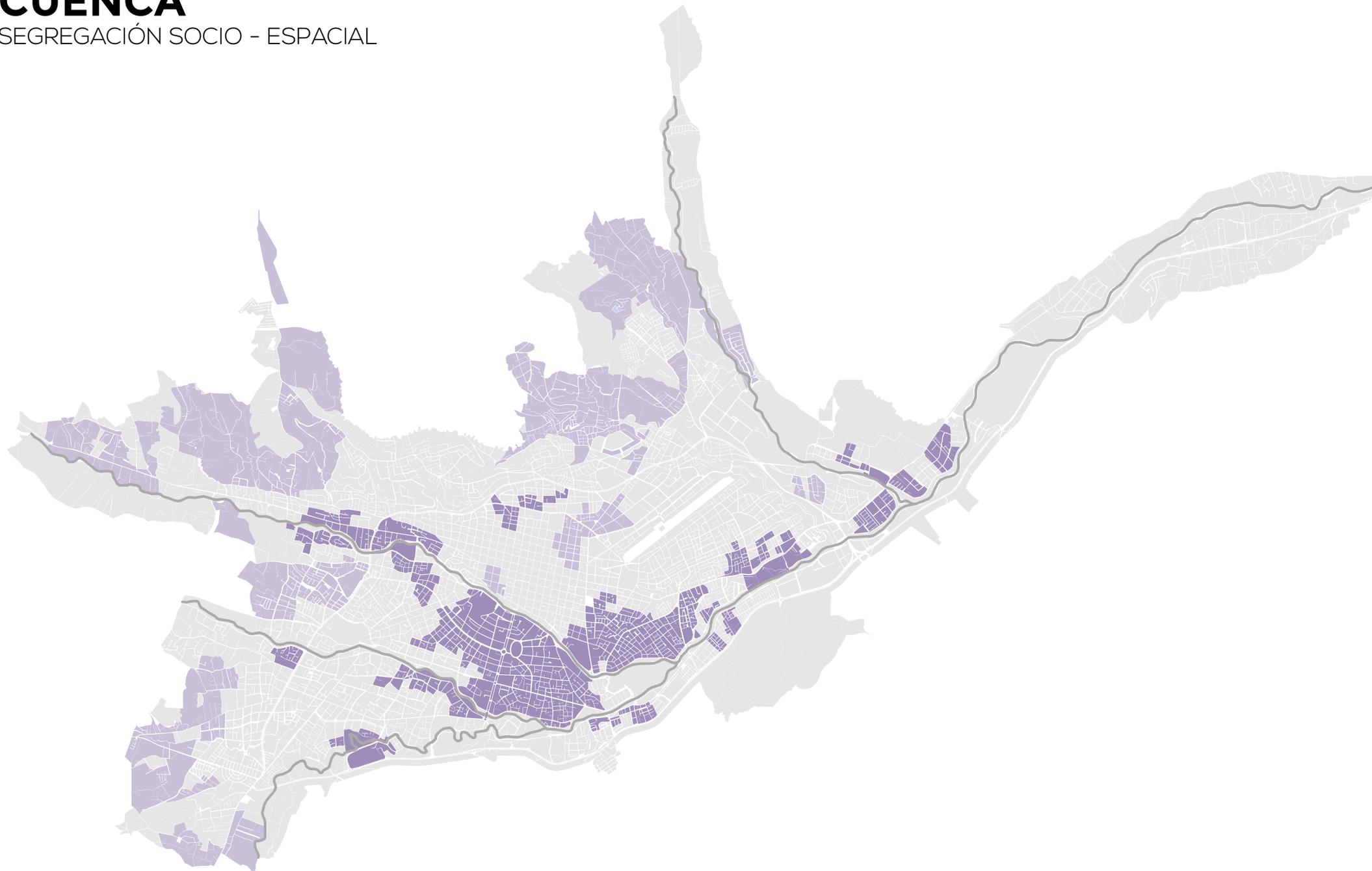


Fig.1 Mapa de segregación socio-espacial en el área urbana. Adaptado de "Segregación socio-espacial en Cuenca, Ecuador" de Orellana & Osorio (2014).

■ ICV ALTO ■ ICV MEDIO ■ ICV BAJO

0km 3 5





Fotogr. 1 Parada de bus Parque Jaime Roldós. Tomada en contexto de Crisis Sanitaria. Monigotes esquemáticos para demostrar uso.

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 & 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 (Fotogr. 1) (Jirón & Zunino, 2017).

En Cuenca, por su escala de ciudad intermedia, la connotación de “atravesar la ciudad” se da si se reside en los bordes o

periferia, ya que los equipamientos de carácter urbano, así como la distribución espacial de servicios, comercio, educación y salud se encuentran emplazados mayoritariamente en el Centro Histórico y El Ejido (Municipalidad de Cuenca, 2015). Generando, posiblemente, esta inequidad espacial que afecta de forma primordial a las mujeres.

De manera que, en la actualidad, es necesario enfocar los estudios urbanos, relacionando movilidad y territorio, hacia la equidad de género. Para proyectar espacios sin jerarquías, que sean horizontales y visibilicen las diferencias y no las desigualdades. Ahora es el momento de forjar una ciudad de todos y para todos en igualdad, con políticas públicas y planificaciones en base a que los hombres y las mujeres tienen múltiples maneras de enunciar la realidad (Montaner & Muxí, 2011).

CUENCA

COSTO DE SUELO EN EL ÁREA URBANA

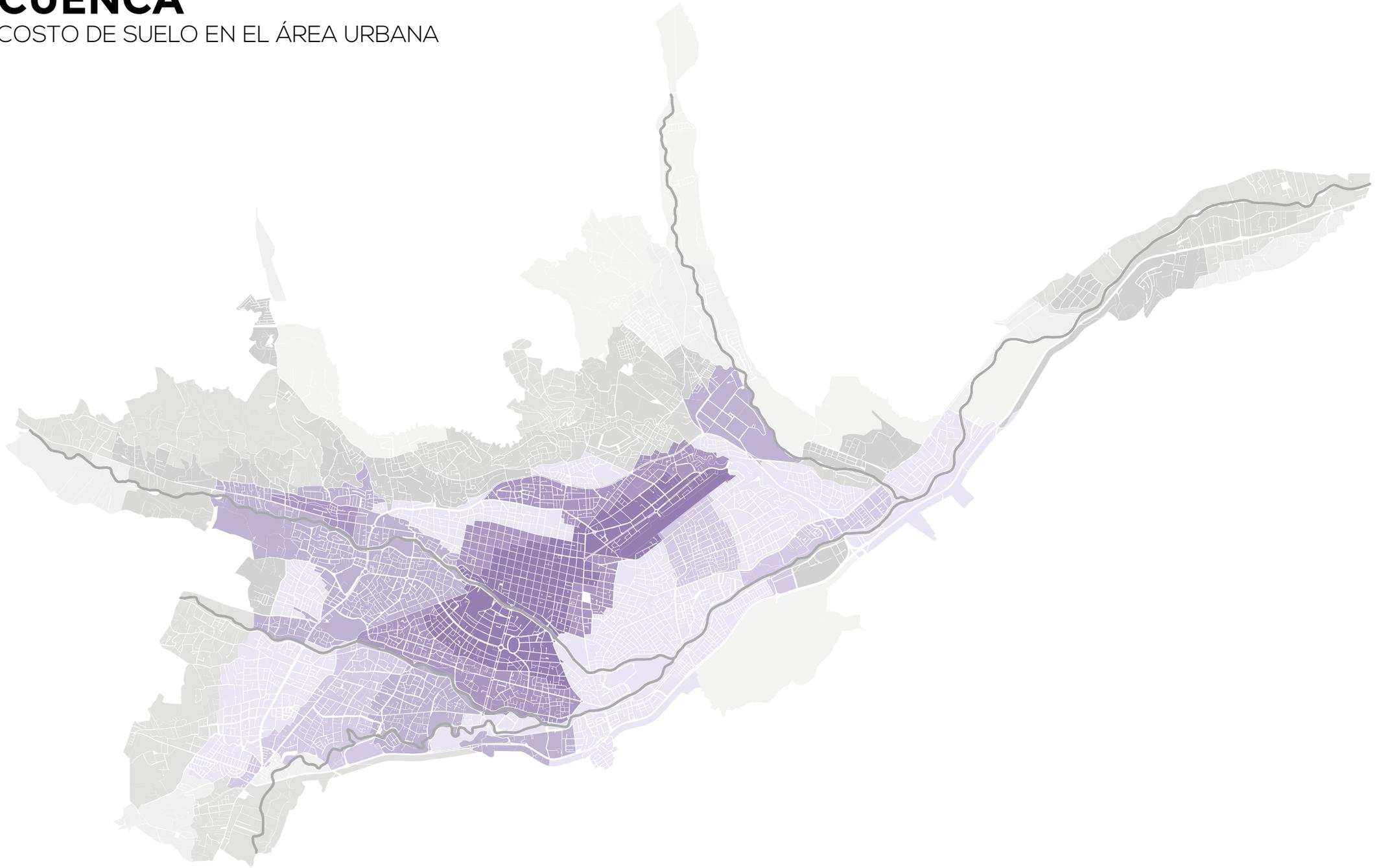
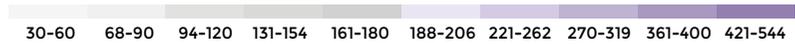


Fig.2 Mapa del valor de suelo del área urbana 2018-2019. Adaptado de Gobierno Autónomo descentralizado Municipal de Cuenca, Dirección de Avalúos y Catastros.



PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN & HIPÓTESIS

¿Cómo incide la **distribución territorial** de los equipamientos urbanos en la **movilidad cotidiana** en transporte público de **mujeres** que residen en la **Ciudadela Jaime Roldós** en Cuenca?

La **distribución territorial** de los equipamientos urbanos condiciona a la **movilidad cotidiana** en transporte público de **mujeres** que residen en la ciudadela **Jaime Roldós** en Cuenca ya que ocasiona que sus viajes sean extensos y sin condiciones óptimas de acuerdo a sus necesidades lo que provoca **inequidad**.

OBJETIVOS

GENERAL

Conocer la incidencia de la distribución territorial de los equipamientos urbanos en la movilidad cotidiana en transporte público de mujeres que residen en el barrio Ciudadela Jaime Roldós de Cuenca.

ESPECÍFICOS

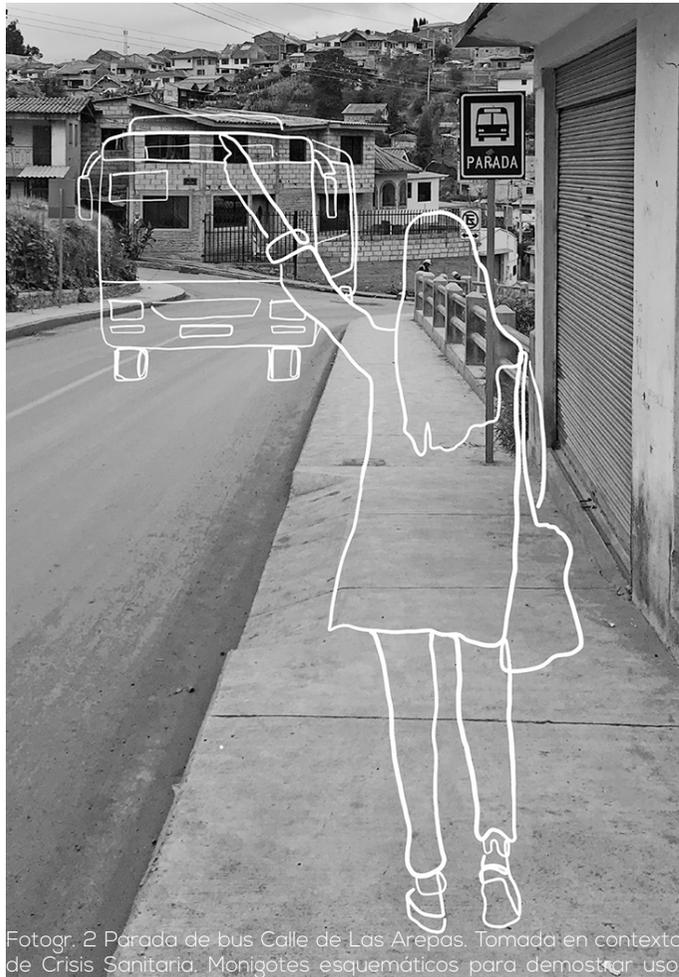
Definir conceptos pertinentes a la temática, y conocer cómo estudiarlos a través de la revisión de literatura.

Identificar ubicación de los principales equipamientos urbanos y la cobertura en transporte público, desde y hacia ellos, en relación con el barrio Ciudadela Jaime Roldós.

Conocer las condiciones de movilidad cotidiana en transporte público de mujeres que residen en el barrio Ciudadela Jaime Roldós.

Generar recomendaciones para futuras políticas en cuanto a transporte público, distribución territorial de equipamientos urbanos, y de la movilidad de las mujeres.

01 REVISIÓN DE LITERATURA



Fotogr. 2 Parada de bus Calle de Las Arepas. Tomada en contexto de Crisis Sanitaria. Monigotes esquemáticos para demostrar uso.

Al indagar en la movilidad cotidiana de mujeres residentes de un barrio precario se pretende observar las desigualdades de género en articulación con la distribución diferencial de recursos en el territorio, tanto de equipamientos urbanos como de transporte público.

Para contextualizar, se realizó una revisión teórica de los conceptos más relevantes que serán necesarios para el desarrollo del presente proyecto.

Como punto de partida, se establecieron términos imprescindibles para el entendimiento del tema. Desde la pregunta de investigación e hipótesis provinieron palabras clave cómo distribución territorial y movilidad cotidiana; barrio precario; transporte, movilidad y género, que a continuación serán definidas en base referentes teóricos.

DISTRIBUCIÓN TERRITORIAL & MOVILIDAD COTIDIANA

“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 & 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 Vallejo, 2009).

Gutiérrez y Reyes (2017) sostienen que la movilidad urbana expresa el cotidiano, y el cotidiano expresa la movilidad urbana, como una práctica social de viaje; por lo que esta no puede desvincularse del territorio,

pues es necesario para entender el desplazamiento material de las personas.

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 & Reyes, 2017). Su distribución está completamente ligada al derecho a la ciudad. Las desigualdades en la repartición de recursos, como equipamientos, servicios y red de transporte solo incrementan la brecha social y segregación.

Ilárraz (2006) afirma que uno de los mayores factores que influye en la movilidad de las mujeres es el que tiene relación con la gestión de territorio y la accesibilidad a la ciudad.

Hace énfasis en el medio rural y su problemática; pues la escasez de infraestructuras y servicios incide más que la baja calidad de diseño del sistema de transporte público. Expresa que, aún cuando se solucionen vías

de comunicación, se proporcionen medios de transporte público adecuados, y se intenten acercar servicios, todavía resta mucho por hacer en cuanto a la equidad espacial (Ilárraz, 2006).

De la misma forma, Fleischer y Marín (2018) analizan varios elementos para comprender la manera en que la estratificación urbana y distribución territorial de Bogotá enmarca la movilidad de las mujeres. Los autores tienen presente que la segregación está inscrita en las políticas urbanas y de planeación, lo que genera un modelo de ciudad desigual organizado de acuerdo a las características socioeconómicas de sus habitantes.

También se debe mencionar a Gutiérrez y Reyes (2017) que consideran relevante el factor de la monofuncionalidad, que dado por el crecimiento segregado del territorio, aíslan estos barrios conurbanos y periféricos de los servicios y equipamientos

diversos de la ciudad. Señalan que esto está asociado directamente con la precariedad y una movilidad vulnerable.

“El transporte es considerado como la principal desventaja de vivir en lo monótono” (Ilárraz, 2006, p.63). Esta frase se refleja en el frecuente traslado de las mujeres por toda la ciudad para llegar a los centros de ciudad en donde están dotados de más y mejores equipamientos de salud, educación y trabajo (Fotogr. 2).

BARRIO PRECARIO

En este estudio se tomará la definición dada por Gutiérrez y Reyes (2017). Las autoras entienden como barrio al recorte territorial escala micro en el que se dan las actividades cotidianas por ser el lugar de la vivienda, y por ende, aquel del cual parten y retornan los desplazamientos de la movilidad cotidiana. Para definir barrio precario, determinan que este contiene un déficit de equipamientos y funciones urbanas sumadas a un insuficiente sistema de transporte público. Agregan que estos barrios, al ser monofuncionales, generan viajes obligados a largas distancias para que sus habitantes puedan cumplir con su rutina diaria (Fotogr. 3).

TRANSPORTE, MOVILIDAD & GÉNERO

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 & 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 que 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. Illarraz (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.



Fotogr. 3 Ciudadela Jaime Roldós. Tomada en contexto de Crisis Sanitaria. Monigotes esquemáticos para demostrar espacio.

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 que proceda 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, sin embargo, una de ellas se complementó con ciertos estudios cuantitativos para sustentar datos. Este es el caso de Galiani Y Jaitman (2016) en Asunción y Lima, que son innovadores al considerar en su estudio tanto a usuarias como no usuarias del transporte público para no sesgar los resultados; con el uso de entrevistas y encuestas la información se va completando entre sí.

Ya netamente en lo cualitativo, se expone el análisis de movilidad y experiencia subjetiva del espacio por las empleadas domésticas en Bogotá (Fleischer & Marín, 2018), que a través de entrevistas semi-estructuradas y documentación de las trayectorias de movilidad, se estudia cómo este sector social experimenta e interviene en el espacio urbano. De la misma manera Jirón y Zunino (2017) en Santiago de Chile, mediante la indagación de las experiencias de movilidad, describe cómo estas inciden en la desigualdad de género en la ciudad. En cuanto a Buenos Aires, Gutiérrez Y Reyes (2017), analizan las prácticas de movilidad diaria partiendo de datos cualitativos extraídos de entrevistas exploratorias y semi-estructuradas a mujeres residentes de barrios del borde conurbano, además de un análisis espacial del entorno de su vivienda. Asimismo, se debe mencionar el estudio Nocturnas (Collectiu Punt 6, 2017) en Barcelona 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, los resultados obtenidos al procesarlos, revelaron datos importantes para la comprender la relación entre género, movilidad y territorio.

De acuerdo a Galiani y Jaitman (2016) "...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 datos por parte de las usuarias de bus, mas no por las no usuarias; lo que garantiza que la estrategia de usar métodos mixtos permite tener resultados más específicos.

En cuanto a los análisis en Bogotá (Fleischer & Marín, 2018), revelan la producción del espacio de las empleadas y de qué manera su

movilidad social y espacial moldea la ciudad al tener que atravesarla de sur a norte diariamente. Concluyen que las formas, experiencias, límites y posibilidades de movilizarse son un fenómeno específico de tiempo y lugar.

Continuando con Jirón y Zunino (2017), que por medio del enfoque etnográfico de rutinas cotidianas, expone que las diferentes experiencias de movilidad en Santiago generan desigualdad de género. Como solución proponen, que por parte de los usuarios, se reconozcan las desigualdades como punto de partida para mejorar el deficiente servicio del transporte público y así generar accesibilidad, comodidad y confianza desde la apropiación móvil del espacio.

En Buenos Aires, Gutiérrez y Reyes (2017) demuestran la movilidad vulnerable dentro de los barrios periurbanos. "Las prácticas de viaje identifican sesgos de género asociados a las múltiples actividades que las mujeres

realizan en su doble papel en la esfera pública y privada, bajo condiciones materiales que retroalimentan su vulnerabilidad." (p. 147).

Por su parte, en *Nocturnas* (Collectiu Punt 6, 2017) 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 manera en que las mujeres acceden a diferentes entornos urbanos a diferentes horas del día, en especial en la noche por su trabajo.

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.

02 CASO DE ESTUDIO & METODOLOGÍA

Para la selección del caso de estudio se tomó los criterios de Gutiérrez y Reyes (2017) que bajo el término barrio precario delimitan zonas que constan de un déficit de equipamientos y servicios urbanos, además de una falta de transporte público. Estas zonas generalmente están ligadas a tener un bajo índice de condición de vida por su bajo estrato económico.

Como análisis previo se compararon posibles casos de estudio que cumplan con las características mencionadas. Se tomaron barrios tanto dentro del límite urbano como en la periferia. Al examinar variables de tiempo y distancia de recorrido hacia principales puntos de la ciudad, se determinó tomar el barrio Jaime Roldós en la parroquia Bellavista, que a pesar de estar dentro del casco urbano tiene iguales o mayores desventajas de conectividad que los barrios de parroquias periurbanas.

CIUDADELA JAIME ROLDÓS

Dentro de la parroquia Bellavista se encuentra la ciudadela Jaime Roldós. Esta se ubica detrás de la Loma de Miraflores a la orilla de la quebrada de Milchichig, al noreste de Cuenca. Su urbanización inició hace 40 años; y lo fundaron con ese nombre en homenaje al ex presidente ecuatoriano (Idrovo, 2014).

Este barrio encaja en el concepto de precariedad ya que cuenta con un sistema de transporte público deficiente y escasez de equipamientos en su zona de influencia directa, que sería el área óptima para llegar a cualquier punto caminando (Fig. 3). 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 (Arias, Cuenca, & Maita, 2015). Esto se refleja en su bajo índice de condiciones de vida ICV (explicado en la introducción), pues tiene un rango de 0,65 en una escala en donde 0 es el valor más bajo, 1 el óptimo, y 2 el más alto (Orellana & Osorio, 2014).

En cuanto a su contexto físico, al asentarse en la falla geológica de Miraflores, el barrio se encuentra en una zona de riesgo constante, que a pesar de las normativas y restricciones de construcción, se han irrespetado los márgenes de protección con viviendas de hasta cuatro pisos. Recientes estudios del Servicio Nacional de Gestión de Riesgos y Emergencias SNGRE (2019) reportan múltiples deslizamientos de terreno debido a la saturación de suelo por precipitaciones y sismicidad.

En el COOTAD (2010) se menciona no invertir en servicios urbanos en zonas de riesgo, por lo que los fondos que la Municipalidad ha destinado al barrio, son exclusivamente para el control de deslizamiento y la indemnización de bienes afectados (El Tiempo, 2018) dejando de lado otras necesidades como la mejora en el transporte público y equipamientos.

CUENCA

EQUIPAMIENTOS

1 TERMINAL TERRESTRE
PARADA INTERMODAL

2 MERCADO 9 DE OCTUBRE
VENTAS AL POR MENOR

3 PARQUE CALDERÓN
CENTRO HISTÓRICO

4 MERCADO 10 DE AGOSTO
VENTA AL POR MENOR

5 UNIVERSIDAD DE CUENCA
CAMPUS CENTRAL

6 MERCADO EL ARENAL
VENTAS AL POR MAYOR

7 UNIVERSIDAD DE CUENCA
CAMPUS 12 DE OCTUBRE

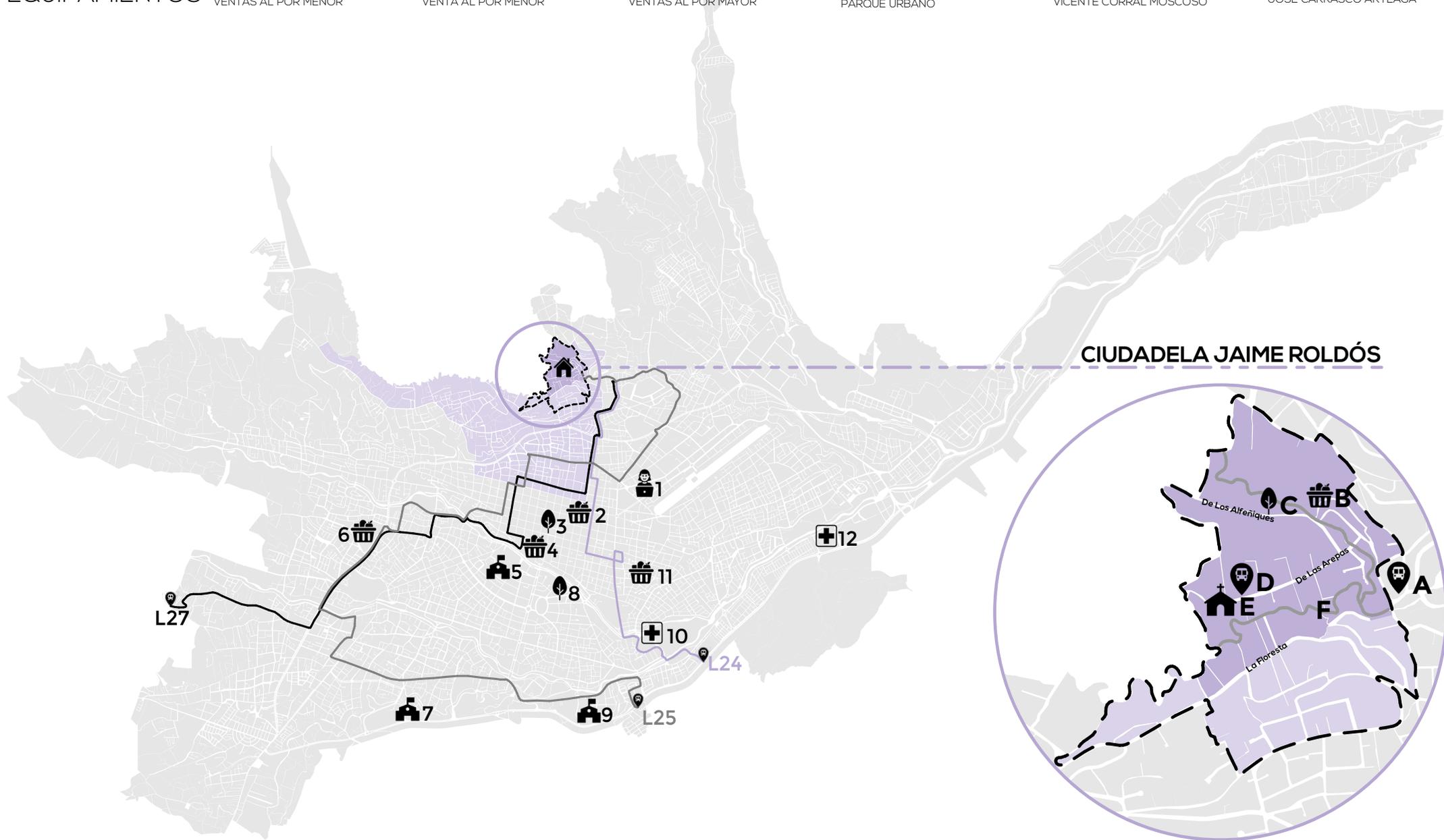
8 PARQUE DE LA MADRE
PARQUE URBANO

9 UNIVERSIDAD DEL AZUAY
CAMPUS CENTRAL

10 HOSPITAL REGIONAL
VICENTE CORRAL MOSCOSO

11 MERCADO 12 DE ABRIL
VENTAS AL POR MENOR

12 HOSPITAL IESS
JOSÉ CARRASCO ARTEAGA



A PARADA DE BUS
LÍNEA 24 & 27

B TIENDA DE LA JAI
TIENDA DE BARRIO

C PARQUE JAIME ROLDÓS
PARQUE DE BOLSILLO

D PARADA DE BUS
LÍNEA 25

E IGLESIA JAIME ROLDÓS
IGLESIA CATÓLICA

F QUEBRADA MILCHICHIG

CDLA JAIME ROLDÓS
BARRIO

BELLAVISTA
PARROQUIA

DELIMITACIÓN
ÁREA INFLUENCIA DIRECTA
D=400m



Fig.3 Esquema equipamientos. Elaboración propia.

METODOLOGÍA

Tanto Fleischer y Marín (2018), como Gutiérrez y Reyes (2017) utilizan entrevistas semi-estructuradas para obtener la información de percepción de las mujeres en sus temáticas de investigación. Gracias a esta aproximación cualitativa, logran describir y comprender realidades y experiencias subjetivas a partir de las formas de relación e interconexión entre distintos elementos sociales, tales como la segregación espacial, desigualdad de género, diferencias económicas y su capacidad de movilizarse por la ciudad.

Debido a que los métodos fueron aplicados dentro de un contexto similar al caso de estudio, las entrevistas mantuvieron la organización de los principales temas:

1. Vida diaria
2. Viajes cotidianos
3. Percepción dentro del transporte público
4. Desigualdad en la movilidad
5. Alternativas de movilidad

No obstante, las preguntas específicas se modificaron para tener obtener la información necesaria para la investigación (Anexo 1).

A esta herramienta se le sumó la Cartografía Social (Fotogr. 4) (Anexo 2), adaptada del estudio del Col·lectiu Punt 6 (2017). Esta tiene como centro a las personas y sus experiencias, pues el reconocimiento de “quien habita el territorio, es quien lo conoce” hace viable la teoría con la práctica dentro de este análisis (Andrade & Santamaría, 1998). Los mapas responden a tres tipologías de viajes que, según el Plan de Movilidad y Espacios Públicos (2015), son motivos concretos que determinan la demanda de recorridos en Cuenca: actividades laborales, de educación y compras. En ellos, se señalaron sus traslados cotidianos y se marcaron puntos que perciban conflictivos o inseguros.

Los dos métodos se aplicaron a la par, de forma individual, en la semana del 2 al 6 de Marzo del 2020.

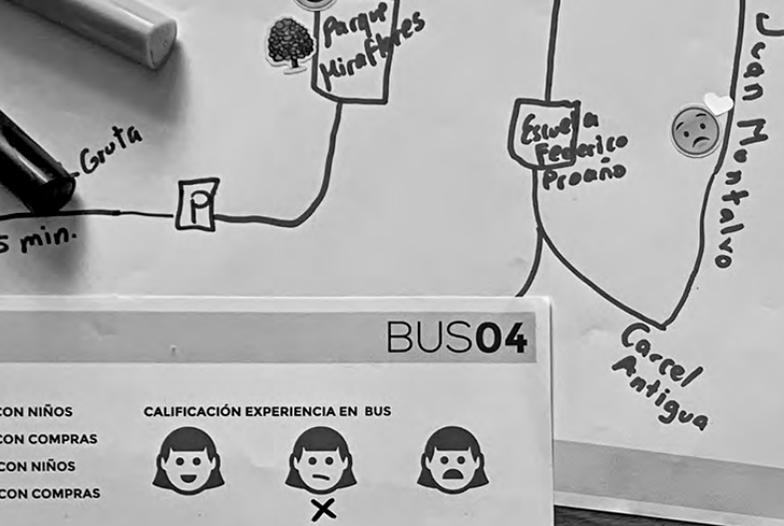
MUESTRA

En los estudios de Bogotá (Fleischer & Marín, 2018) su muestra es un grupo de mujeres de distintos grupos étnicos, etarios y socioeconómicos. Al ser una muestra plural, les resultó representativo para comprender diferentes realidades de la ciudad.

En cuanto a Buenos Aires (Gutiérrez & Reyes, 2017), las mujeres debían tener diferentes edades, hijos en edad escolar y un trabajo fuera del hogar; estas condiciones hacían que el estudio sea más certero en cuanto a su dependencia de salir del lugar de residencia.

En esta investigación se optó por los mismos criterios mencionados (muestreo por conveniencia); 7 mujeres² de diferentes grupos etarios y socioeconómicos, mayores de edad, que residan en la ciudadela Jaime Roldós y su principal medio de transporte sea el autobús (Anexo 3).

² Debido al contexto del COVID-19 no se pudieron efectuar más entrevistas. No obstante, el discurso se saturó satisfactoriamente.



BUS04

CON NIÑOS
CON COMPRAS

CALIFICACIÓN EXPERIENCIA EN BUS

CON NIÑOS
CON COMPRAS

CON NIÑOS
CON COMPRAS

CON NIÑOS
CON COMPRAS

CON NIÑOS
CON COMPRAS

Todo
25 min.

E#2



ATRASANDO LA CIUDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO

ENTREVISTADA #2

NOMBRE
Karol

EDAD
20

OCUPACIÓN
Estudiante.

ESCUELA DE ARQUITECTURA UNIVERSIDAD DEL AZUAY

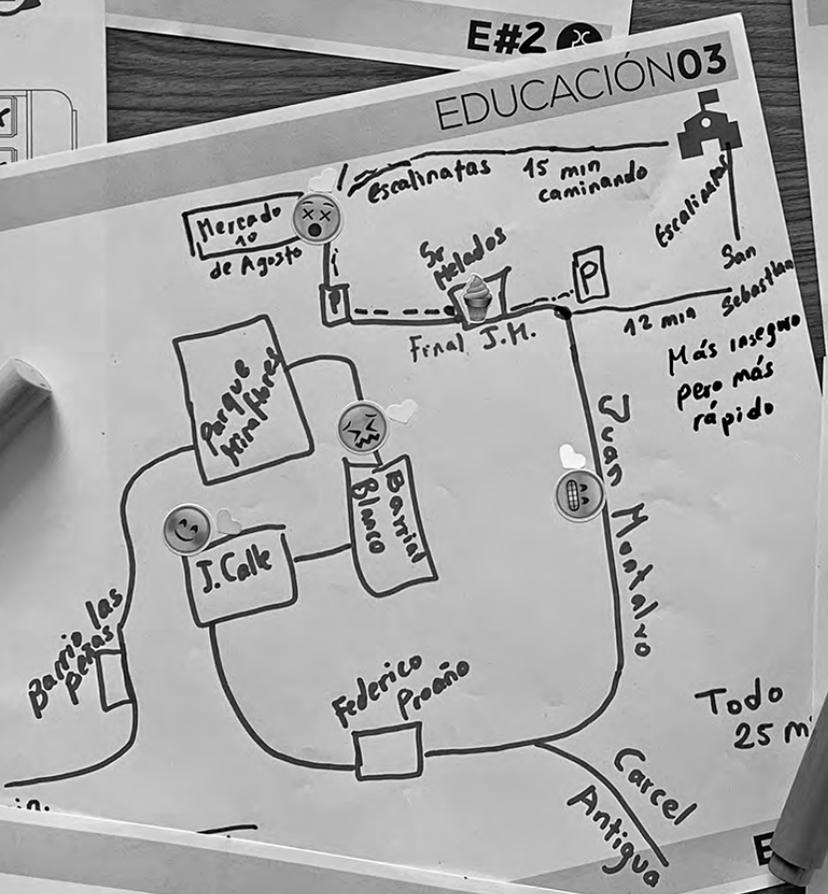
ATRASANDO LA CIUDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO

LUGAR EN DONDE SE SIENTE SEGURA

LUGAR EN DONDE SE SIENTE INSEGURA

LUGAR PREFERIDO EN BUS VACÍO

LUGAR PREFERIDO EN BUS LLENO



BUS04

LUGAR PREFERIDO EN BUS VACÍO CON NIÑOS

LUGAR PREFERIDO EN BUS VACÍO CON COMPRAS

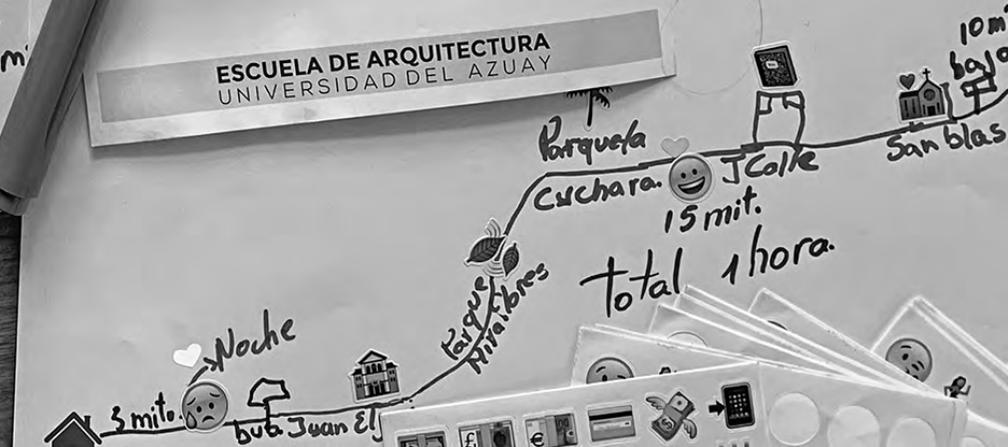
LUGAR PREFERIDO EN BUS LLENO CON NIÑOS

LUGAR PREFERIDO EN BUS LLENO CON COMPRAS

CALIFICACIÓN EXPERIENCIA EN BUS

Feliz

Fotografía 4 Aplicación de metodología.



TRA
5 cuadras
Mercado 12 Abr

ANÁLISIS DE INFORMACIÓN

La información recolectada en las entrevistas se procesó mediante tablas, clasificando las respuestas según temáticas. De esta forma se organizó el material de manera sistemática. Los mapas de cartografía social fueron digitalizados para tener un mayor entendimiento.

En cuanto al análisis, se toma como referente a Fleischer y Marín (2018) que para enlazar sus datos van describiendo el contexto de la vida de la entrevistada con su lugar de residencia y hacia donde se moviliza constantemente. Con ayuda del método de cartografía social, se va corroborando la información con percepciones y experiencias de su movilidad cotidiana.

Para un mejor entendimiento de las rutas y su relación de tiempo – distancia, desde la Ciudadela Jaime Roldós hacia los equipamientos, se mapeó de forma digital paradas de buses, líneas de recorrido, ubicación de servicios urbanos (Anexo 3).

TRABAJO DE CAMPO

Las herramientas se validaron durante las pruebas piloto. En cuanto a las preguntas de la entrevista, fue necesario hacer adaptaciones a expresiones para un mayor entendimiento. En la cartografía social, se cambió el formato de mapa a una hoja en blanco; pues se dieron mejores resultados debido a la mayor flexibilidad al momento de graficar el recorrido.

Previo al trabajo de campo, se realizó una visita al lugar para conocer a las participantes y entablar una relación que produzca confianza al momento de la entrevista. Como estrategia, se determinó un lugar en donde ellas se sintieran cómodas y seguras para responder todas las preguntas; la tienda de barrio, “Tienda de la Jai”, resultó ser un punto estratégico ya que es un lugar de encuentro en donde frecuentan las entrevistadas. En la fotografía 5 se puede observar el contexto del lugar; por temas de identidad se utilizaron monigotes esquemáticos para demostrar aplicación de la metodología.

Todo el proceso de metodología estaba planeado en 30 minutos, pero por la confianza y aceptación brindada, el trabajo de campo se extendió. Como resultado, se recolectó mucha más información de la esperada.

Las entrevistas resultaron fluidas; sin embargo, cuando se planteaba el ejercicio de cartografía social, las mujeres se retraían por miedo a equivocarse al dibujar. Esto se solucionó con diferentes calcomanías que podían ir añadiendo a su gráfico. A su disposición habían stickers de escuelas, hospitales, casas; también frutas y verduras, que utilizaban para simbolizar mercados o centros de compras; de árboles y flores para parques y plazas; y emoticones para demostrar su percepción, entre otros. De esta manera el proceso fue más práctico y dinámico, e incluso, sin la preocupación de los dibujos, iban acotando anécdotas y experiencias de sus recorridos en el bus.



Fotogr. 5 Metodología aplicada a participantes en la "Tienda de la Jai".

03 RESULTADOS & DISCUSIÓN

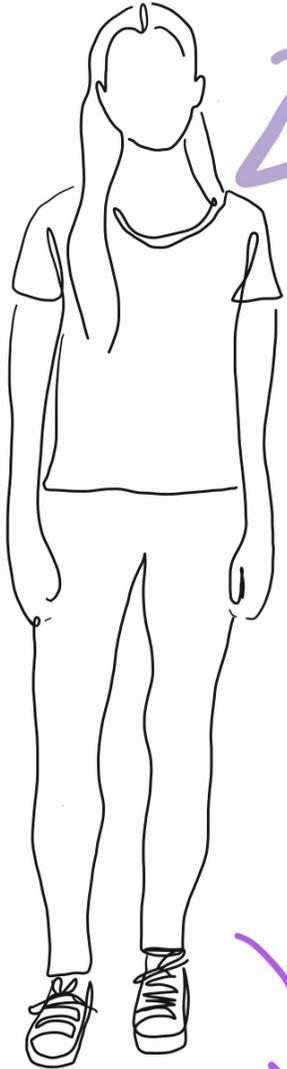
ESTUDIANTE
UNIVERSITARIA



Adriana
20 años

Karol

20 años



ESTUDIANTE
UNIVERSITARIA

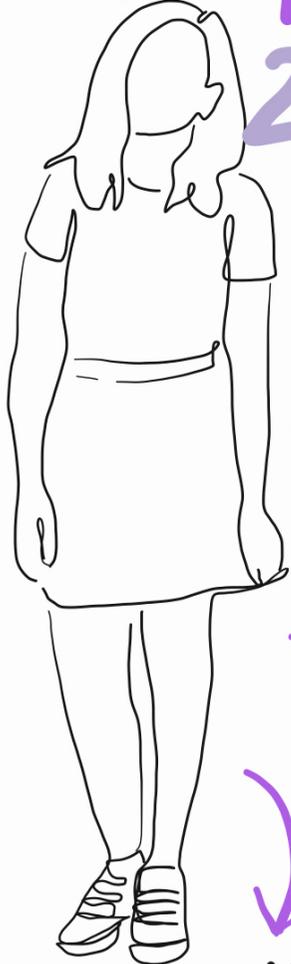
Vendedora
de ropa



Nieves
51 años

Karla

21 años



momá
de niños
pequeños

Ama de
casa

Networker
PROFESIONAL



Emma
51 años

Carmita
60 años



Comerciante

COMERCIANTE



Ximena
37 años

Mamá
de niños
pequeños

VIDA DIARIA

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

VIDA COTIDIANA EN LA JAIME ROLDÓS

A pesar que la Ciudadela Jaime Roldós (Fotogr. 6) fue constituida hace 40 años (Idrovo, 2014), varias familias ya han conformado sus hogares en este barrio relativamente nuevo; todas las entrevistadas (Anexo 3) han vivido aquí entre 10 a 30 años.

Al hablar sobre la vida de barrio, en su mayoría creen que la convivencia entre vecinos es buena, se sienten cómodas. Frecuentemente asocian esta percepción a la costumbre y conocimiento que tienen sobre el espacio, además de la cohesión social que se ha generado entre todos los habitantes.

Nieves (2020) dijo:

“Es un barrio bien tranquilo, todos nos llevamos y todos nos conocemos. Es como vivir en familia.”

Este barrio se conformó de forma irregular (Arias, Cuenca, & Maita, 2015). Varias de

las viviendas son informales, y otras ilegales.

Forma parte del límite urbano de Cuenca, no obstante, en su mayoría, las entrevistadas dicen sentirse segregadas. Por ejemplo, Carmita habla de la Jaime Roldós como un lugar olvidado. Su preocupación se enfoca en lo poco que ha invertido el Municipio para mejorar la situación; menciona que es decepcionante estar a pocos kilómetros del Centro Histórico y no recibir la misma importancia.

“Cuando yo llegué aquí con mi marido, hace 20 años, ni siquiera había red de agua potable.” (Carmita, 2020)

La Ciudadela Jaime Roldós tiene una básica dotación de servicios. En lo esencial cuenta con alumbrado público, vialidad pavimentada en la calle de acceso principal, y déficit de veredas; además tiene una dotación de equipamientos básicos incompleta y una escasa diversidad de usos de suelo.

Vinculado al concepto de barrio precario, tiene condiciones similares al Partido Moreno en Buenos Aires, en donde Gutiérrez y Reyes (2017) centraron su estudio por su caracterización de baja cantidad de servicios urbanos, equipamientos y transporte público.



CDLA. JAIME ROLDOS
PARQUE
MECANICA CARRION OFRECE ARC DEFENSAS
MOTOR CAJA CORONA ETC. TEL: 2341648



Fotogr. 6 Parque Jaime Roldós. Tomada en contexto de Crisis Sanitaria. Monigotes esquemáticos para demostrar uso.

DESDE LA CIUDADELA A LA CIUDAD

Dentro de la Jaime, como todas se refieren, existen insuficientes servicios urbanos (Fotogr. 7), 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 (Anexo 3).

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 (Fig. 4 & 5). 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.

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 invertirlo 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:



Fotogr. 7 "Tienda de la Jai" equipamiento de comercio menor de la Ciudadela Jaime Roldós. Tomada en contexto de Crisis Sanitaria. Monigotes esquemáticos para mostrar escala.

RECORRIDOS IDA

 CIUDADELA
JAIME ROLDÓS

 TRABAJO

 COMPRAS

 EDUCACIÓN

 PARADA DE BUS
JAIME ROLDÓS

 PARADA DE BUS
USADA POR
ENTREVISTADAS

 TRAYECTO AUTOBÚS

XX'
XXXX
TIEMPO TRAYECTO
ENTREVISTADA

Fig.4 Mapa de rutas y tiempo de recorridos de ida diarios. Elaboración propia.

65'
ADRIANA

57'
XIMENA

60'
KAROL

45'
KAROL
30'
XIMENA

50'
KARLA

60'
NIEVES

45'
ADRIANA

70'
CARMITA

32'
ENMA

90'
CARMITA

0km 60 100





“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 Ilárraz (2006), que afirma que la mayor exigencia para optimizar el transporte público, por parte de las mujeres, es que sea rápido y eficaz; menciona que es tan larga su lista de actividades que tomar el bus no debería desconcertarla, como comúnmente sucede. “Los horarios, las frecuencias y la puntualidad de los servicios deberían permitir a las mujeres llegar a donde quieran cuando lo necesiten, sin perder en las esperas más tiempo del razonable” (Ilárraz, 2006, p. 64) (Fotogr. 8).

RECORRIDOS REGRESO



CIUDADELA
JAIME ROLDÓS



TRABAJO



COMPRAS



EDUCACIÓN



PARADA DE BUS
JAIME ROLDÓS



PARADA DE BUS
USADA POR
ENTREVISTADAS

TRAYECTO AUTOBÚS

XX'
XXXX

TIEMPO TRAYECTO
ENTREVISTADA

Fig.5 Mapa de rutas y tiempo de recorridos de regreso diarios. Elaboración propia.

65'
ADRIANA

70'
XIMENA

48'
KAROL

45'
KAROL

30'
XIMENA

35'
ADRIANA

60'
KARLA

53'
ENMA

70'
CARMITA

60'
NIEVES

90'
CARMITA

0km 60 100



VIAJES COTIDIANOS

PARADA DE BUS

Al hablar sobre su percepción de seguridad en la parada de bus, todas estuvieron de acuerdo con que se sienten tranquilas. Esto se debe a la cohesión social entre vecinos.

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

Esto ocurre en la mañana; al preguntar sobre la noche su respuesta cambió. La mayoría califica como muy inseguro; las principales razones son la falta de iluminación y la poca concurrencia de gente.

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 les 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, además mencionaron que como muchas personas esperan ahí, no hay cabida. En condiciones de abundante sol no hay nada que genere un espacio de sombra, de igual

manera cuando llueve, no hay un lugar para cubrirse (Fotogr. 9). Karla, que es madre de dos niños menores de 5 años, preferiría que sea una estructura más grande con asientos, en donde pueda esperar segura y cubierta del clima.

Conforme con 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.



Fótopr. 9: Parada de bus Av. Miraflores. Tomada en contexto de Crisis Sanitaria. Monigotes esquemáticos para demostrar uso.

ELECCIÓN LÍNEA DE BUS

Gutiérrez y Reyes (2017) señalan que el déficit de equipamientos, para la producción y reproducción de la vida cotidiana dentro del barrio, tiene como contrapartida un transporte público de mala cobertura. En la Jaime Roldós no es precisamente el caso; si bien la cobertura no es completamente una limitante, los horarios, frecuencias, rutas y conexiones toman su lugar.

Ya en la parada, algunas entrevistadas tienen la oportunidad de elegir la línea de bus. La 25 pertenece a la compañía Turismo Baños y su recorrido va desde la Ciudadela Jaime Roldós hasta Santa María en la zona de Gapal. La línea 24 es parte de COMCUETU, esta recorre desde Miraflores hasta Auquilula en la parroquia El Valle. Y finalmente la línea 27, que también pertenece a Turismo Baños, pasa por la Ciudadela Jaime Roldós desde Sinincay hasta Baños.

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 esta 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), la mayoría se siente satisfecha 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. La mayoría cree 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.

PERCEPCIÓN DEL RECORRIDO

La Cartografía Social es una herramienta que hace un llamado a la memoria. Al dibujar las trayectorias diarias, las mujeres van expresando percepciones y experiencias valiosas para la investigación.

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.

PUNTOS MUY INSEGUROS

Al preguntar por inseguridad, de inmediato todas lo asociaron con el mercado. Este es un punto de conflicto en donde, ya sea que estén

de paso o de estancia, se crea una sensación de vulnerabilidad. Es el lugar específico para hacer las compras, las mujeres eligen el mercado por la economía en los productos.

Hay múltiples razones por las que se lo percibe como un espacio poco agradable; esto depende mucho de la condición de cada mujer. Las estudiantes universitarias, Adriana y Karol, piensan que hay mucha delincuencia y temen ser violentadas. Karla, que es mamá, se disgusta por la acumulación de gente, pues al momento de esperar o subirse al bus sus hijos son estrujados. Y Ximena, que espera el bus en la noche, dice sentirse insegura por la gente que transita a esa hora. Recalca que, aunque la iluminación es de calidad, al ver todos los comercios cerrados siente que no hay nadie que pueda ayudarla en alguna situación desfavorable.

Otro lugar problemático son las plazas. Ciertas mujeres caminan por ahí para hacer trasbordo

de bus o esperan en paradas que están dentro. Hablan concretamente de la Plaza San Blas y Víctor J. Cuesta, que pese a tener un entorno agradable, la poca o nula vigilancia de guardias ciudadanos permite que haya hombres en estado etílico o con estupefacientes deambulando. Asimismo, mencionan que son lugares en donde se concentra mucha gente, lo que provoca buses llenos constantemente y deben esperar por más tiempo.

También se habla de la zona del Terminal Terrestre y Barrial Blanco; que si bien solo se circula, la mayoría se siente muy insegura al pasar por el sector.

**“Ahí es un lugar malo... solo hay gente mala”
(Carmita, 2020).**

Aseguran no haber sufrido asaltos ni agresiones, pero mantienen esa noción por la memoria colectiva del lugar.

Finalmente se mencionan más lugares inseguros, todos diferentes, pero con algo en común: la espera del bus en la noche (Fig. 6). Se habla que la iluminación es deficiente, además de que deben esperar solas y por tiempos prolongados, pues la frecuencia de buses es menor en horas de la noche. Respuestas similares se exponen en el estudio Nocturnas (Collectiu Punt 6, 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.

PUNTOS MEDIANAMENTE INSEGUROS

En estos sitios 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) pasar por la zona del Terminal Terrestre. La mayoría de entrevistadas afirma lo mismo de otros lugares. Entre ellos la calle Rafael María Arizaga, Juan Montalvo, la zona de María Auxiliadora, Feria Libre y nuevamente el Barrial Blanco.

“Aunque no me baje ahí, al pasar me siento insegura porque se puede subir mala gente” (Adriana, 2020).

Se mencionan también ciertas paradas como en el Colegio Manuel J. Calle, Bodegas Eljuri y Mercado 9 de Octubre en donde mucha gente ocupa el transporte público y provoca multitudes. Esta connotación es mucho más incómoda para quienes van con niños. Karol y Ximena aseguran que no tienen problema cuando van solas, pero al estar con sus hijos temen por su bienestar.

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 (Fig. 7):

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

Karol habla sobre el Parque Miraflores y la



Fig.6 Mapa escaneado de recorridos cotidianos. Cartografía Social realizada por Nieves.

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. Nieves (2020) disfruta el trayecto por el Parque de La Cuchara:

“Me gusta porque hay más gente, hay más viviendas seguidas”.

De la misma forma Ximena menciona la Av. Don Bosco, le gusta observar el movimiento de la gente y el comercio.

Cada una relaciona distintas cosas, pero todas tienen un sitio seguro en común: La parada de la Jaime Roldós. 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, 2017). Carmita dijo que al llegar se siente respetada, pues todos la conocen. Adriana (2020) también añadió:

“Me siento segura porque se que ya llegué.”

CAMBIO DE RECORRIDO

La mayoría opta por cambiar su recorrido por seguridad, aunque este tome más tiempo. Esto se ratifica con lo señalado en el estudio Nocturnas (Collectiu Punt 6, 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.

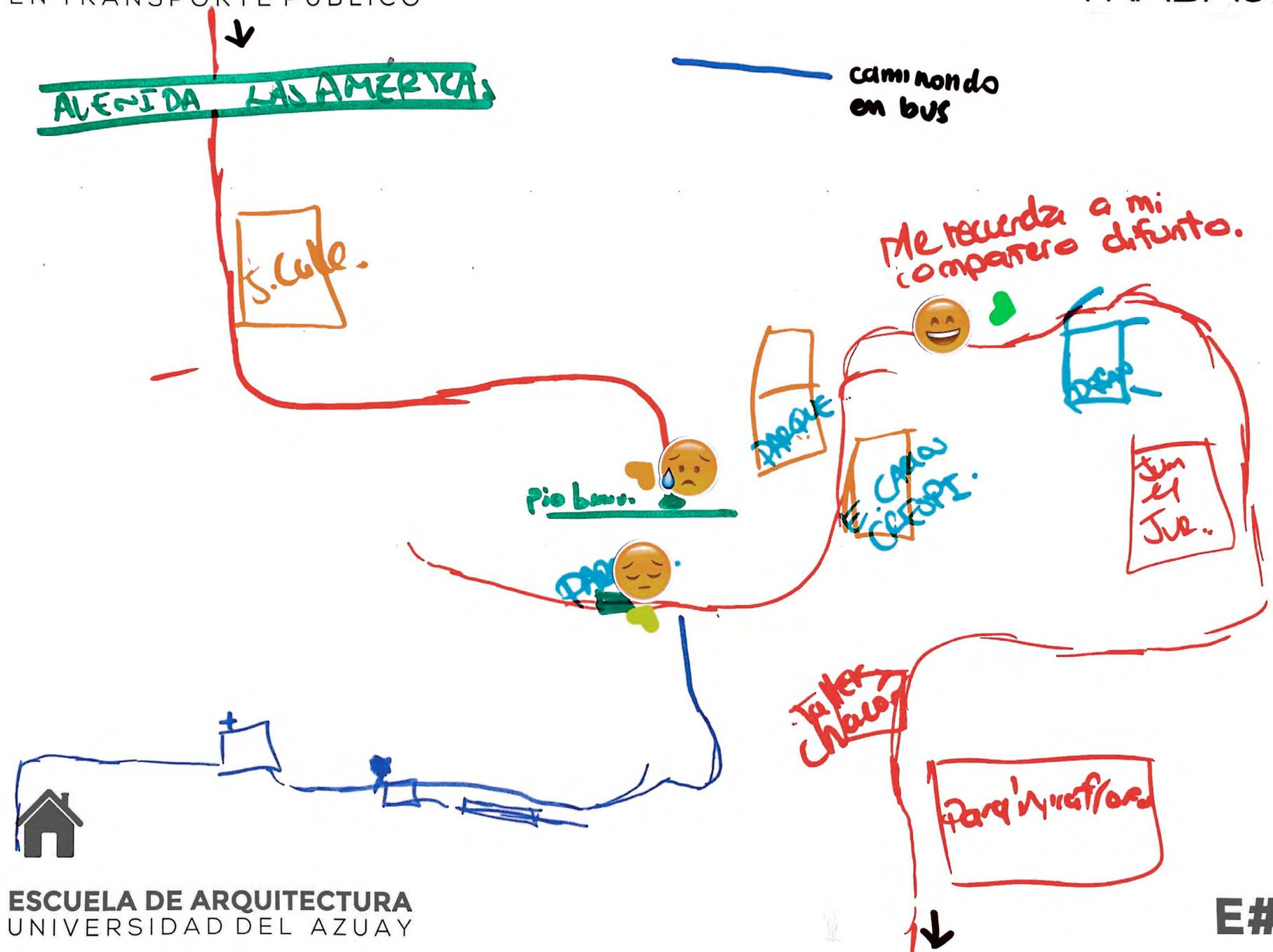
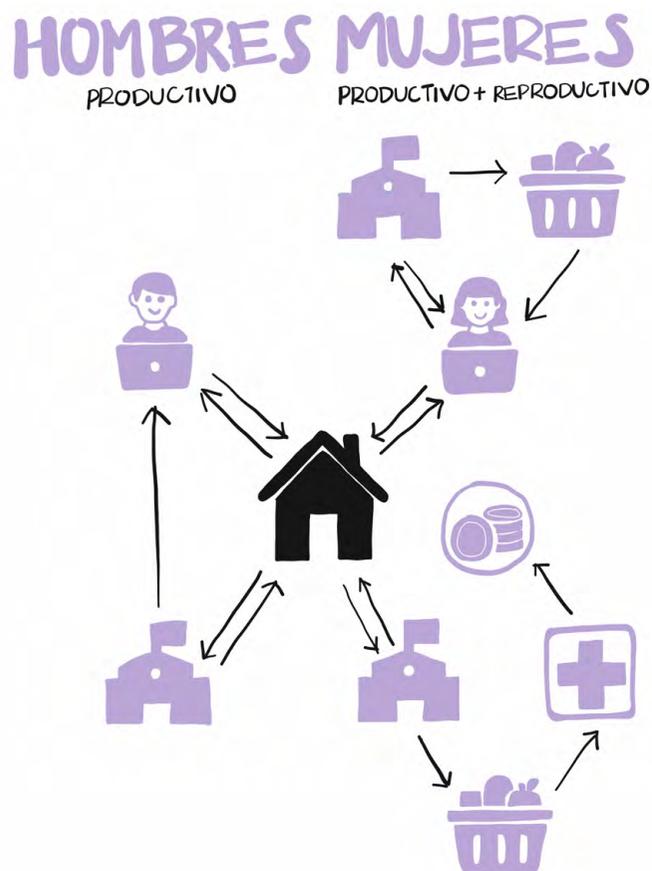


Fig.7 Mapa escaneado de recorridos cotidianos. Cartografía Social realizada por Adriana.



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 Zucchini (2015) que determina 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 (Fig. 8).

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 (Fig. 9).

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.

Fig.8 "Un día normal de una mujer". Fuente: adaptado de "Género y transporte: análisis de la movilidad de cuidado como punto de partida para construir una base de conocimiento más amplia de los patrones de movilidad" de Zucchini E. (2015).

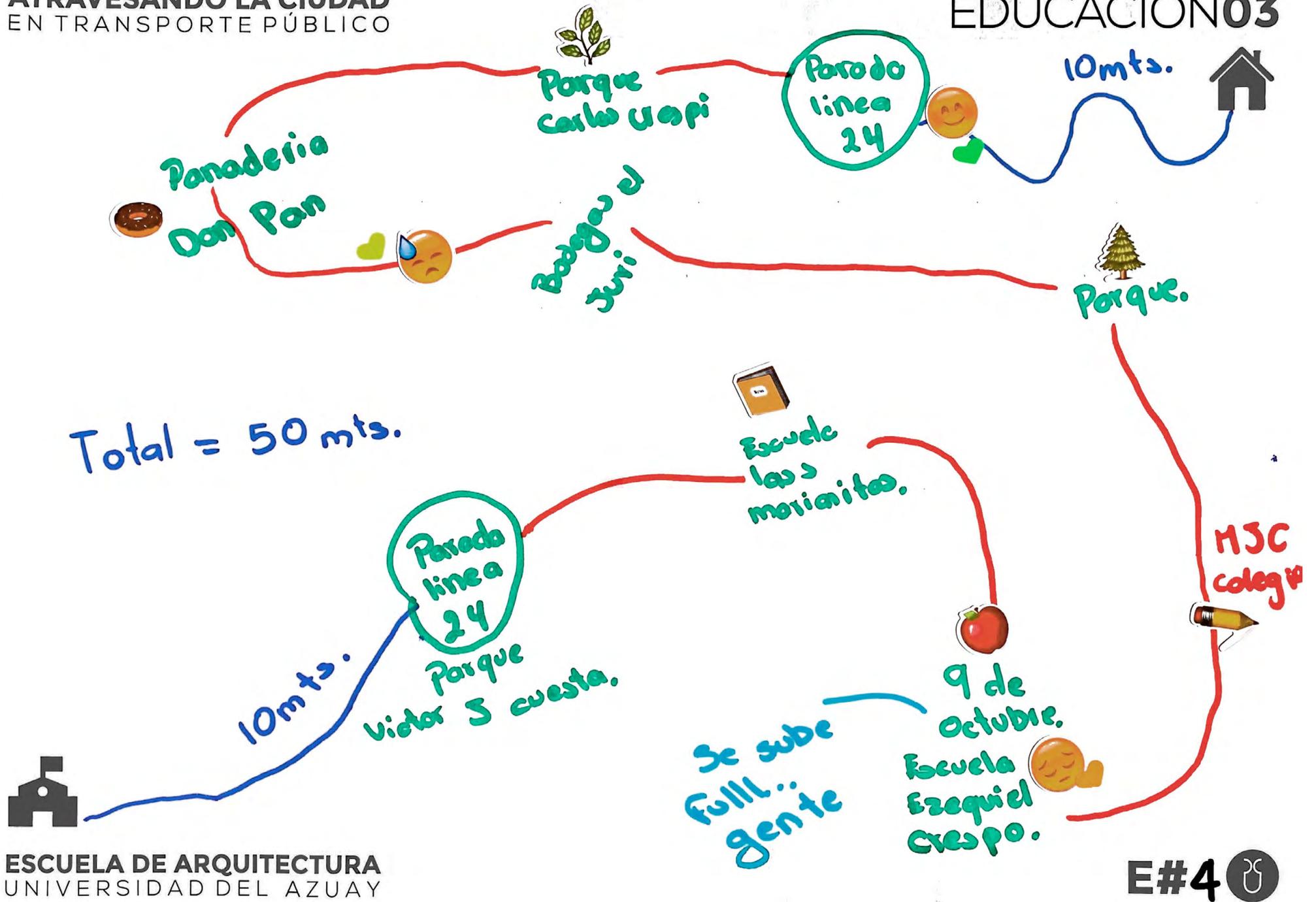


Fig.9 Mapa escaneado de recorridos cotidianos. Cartografía Social realizada por Karla.

PERCEPCIÓN DENTRO DEL TRANSPORTE PÚBLICO

Los resultados en Nocturnas (Collectiu Punt 6, 2017) demuestran que la percepción de miedo y seguridad es transversal a la movilidad, tanto en las infraestructuras como al interior del transporte público. Por lo tanto, también fue necesario conocer la percepción dentro del bus.

En Cuenca, ¿es seguro dentro del transporte público? No. La mayoría de entrevistadas se sienten inseguras al usarlo. Cada una presenta distintas razones; estas siempre van ligadas al ciclo de la vida o la situación familiar, es por eso que Zucchini (2015) las propone como una variable esencial para entender la percepción de las mujeres.

Karol, estudiante universitaria, desconfía de los buses llenos por la acumulación de gente; también de los vacíos porque dice que se sube gente alcoholizada o ladrones y no hay quién pueda respaldarla. Nieves (2020) opina lo mismo:

“Se sube nomás cualquier persona y ya de por sí a una le da recelo.”

Karla, que usa el bus a diario junto con sus hijos de 7 meses y 5 años, va intranquila todo el tiempo, le atemoriza que la multitud los golpee y más aún cuando el bus frena por velocidad excedida. Ximena concuerda con Karla, al viajar con niños la situación tiende a ser más compleja. También hace hincapié en los vendedores informales que suben al bus para comercializar; dice que son los choferes quienes lo permiten. Por último, Carmita, de 60 años, se siente vulnerable por cuestiones físicas; dice que su edad limita su capacidad de estabilizarse al subir y bajar del bus.

Junto con un mapa que contenía la infraestructura del interior de un bus, se fueron señalando lugares en donde, en diferentes situaciones, las mujeres lo ven como seguro o inseguro.

LUGAR SEGURO

Dentro del bus cada mujer ha designado su lugar seguro. La mayoría coincide en que estar cerca de la puerta es un buen espacio; ya sea de pie o sentadas, pues afirman que la salida es más rápida y cómoda. Unas cuantas prefieren los primeros asientos por la cercanía al conductor. Otras eligen sentarse diagonal al puesto del chofer ya que las cámaras de seguridad apuntan hacia allá (Fig. 10).

Cuando el bus está vacío y tienen la posibilidad de elegir, escogen los mismos asientos, pero detallan diferentes elementos. Carmita elige los asientos que tengan un pasamanos protector, esto le ayuda a tener estabilidad cuando el bus arranca y frena. Karla prefiere los asientos hacia el pasillo, son mucho más accesibles por lo que no debe pedir paso a las personas. Nieves elige la ventana ya que disfruta ver su recorrido de una hora.

Existen dos variables que cambian sus preferencias: cuando van con niños o con compras.

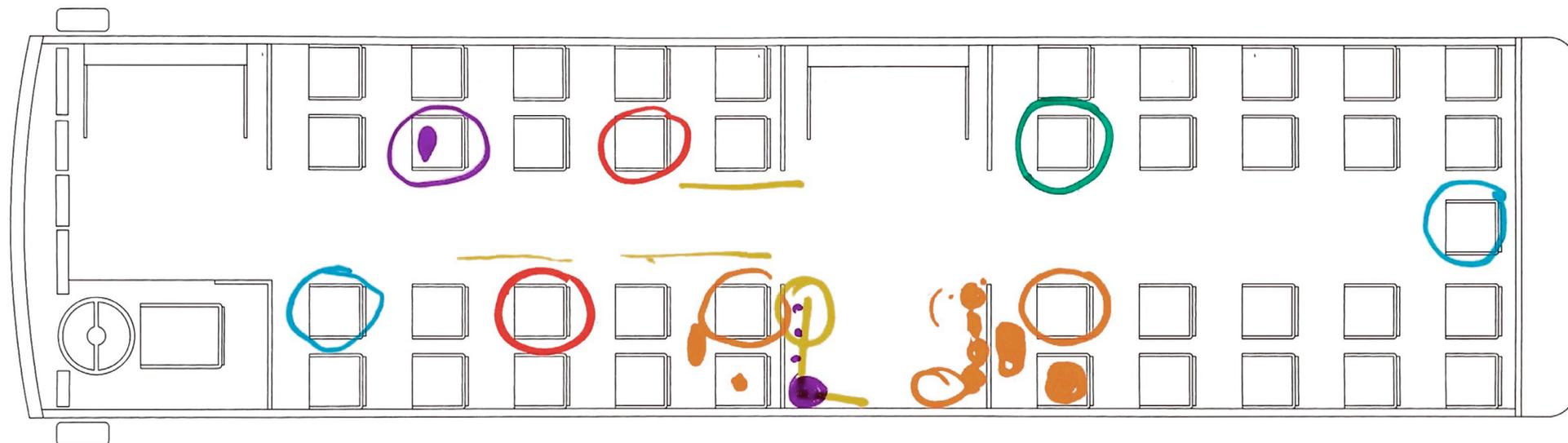
ATRAVESANDO LA CIUDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO

BUS04

- LUGAR EN DONDE SE SIENTE SEGURA
- LUGAR EN DONDE SE SIENTE INSEGURA
- LUGAR PREFERIDO EN BUS VACÍO
- LUGAR PREFERIDO EN BUS LLENO

- LUGAR PREFERIDO EN BUS VACÍO CON NIÑOS
- LUGAR PREFERIDO EN BUS VACÍO CON COMPRAS
- LUGAR PREFERIDO EN BUS LLENO CON NIÑOS
- LUGAR PREFERIDO EN BUS LLENO CON COMPRAS

CALIFICACIÓN EXPERIENCIA EN BUS



OBSERVACIONES

NO me gusta sentarme atrás por miedo que alguien esté a mi lado.
 No me gusta pasar por calles inseguras.
 No me gusta sentarme a lado de hombres.

LUGAR INSEGURO

Ximena prefiere utilizar dos filas seguidas de asientos, en donde puedan ir ella y sus dos hijos sentados juntos. Todas aseguran que cuando llevan objetos los colocan en el piso porque los pueden controlar y vigilar:

“Llevo tres o cuatro fundas, y para sentarme es incómodo, entonces prefiero ir parada y voy viendo mis compras” (Adriana, 2020).

La elección varía cuando el bus está lleno. Todas van paradas cerca de la puerta, de esta manera tienen la certeza de que podrán bajarse a tiempo. Ximena, en su caso, arrinconó a sus hijos para protegerlos. Carmita se ve frustrada al elegir un lugar seguro cuando se acumula la gente, el tiempo de espera es mínimo cuando se sube:

“¡Yo corro a la puerta porque son impacientes! No tienen pena de que están embarazadas... no tienen pena de que seamos gente mayor.”

Señalan como el lugar más inseguro a la parte posterior del bus. Esto depende mucho de la edad de la entrevistada; las más jóvenes dan razones sociales, mientras que señoras de mayor edad especifican cuestiones físicas. Adriana y Karol indican que siempre la gente con malas intenciones se sienta atrás.

“La mayoría de personas que me han contado que han sufrido un robo les ha pasado por irse al último” (Karol, 2020).

Cuentan también que evitan sentarse a lado de hombres por varias malas experiencias relacionadas con acoso. Se sienten intimidadas.

Karla, aunque es joven, viaja con niños menores. Indica que se siente vulnerable todo el tiempo, más aún cuando está de pie en los pasillos por la poca precaución que tienen los choferes al manejar.

Enma habla sobre lo inestable que es ir en la parte de atrás, dice que el bus tiende

a saltar por la velocidad a la que van. Carmita respalda lo anterior, asegura que hay más peligro cuando no se percatan de los rompe velocidades que hay en el camino.

Ximena fue mucho más específica en cuanto a la descripción de los asientos posteriores (Fig. 11). Respecto a los que se ubican en las esquinas; al sentarse al lado derecho siente que el bus se descarrila cuando toma curvas; en el de la izquierda, asegura que siempre hay hombres de no fiar. En cuanto al asiento intermedio que da al pasillo, asegura ser el más peligroso, pues el frenado es tan brusco que corre el riesgo de caerse.

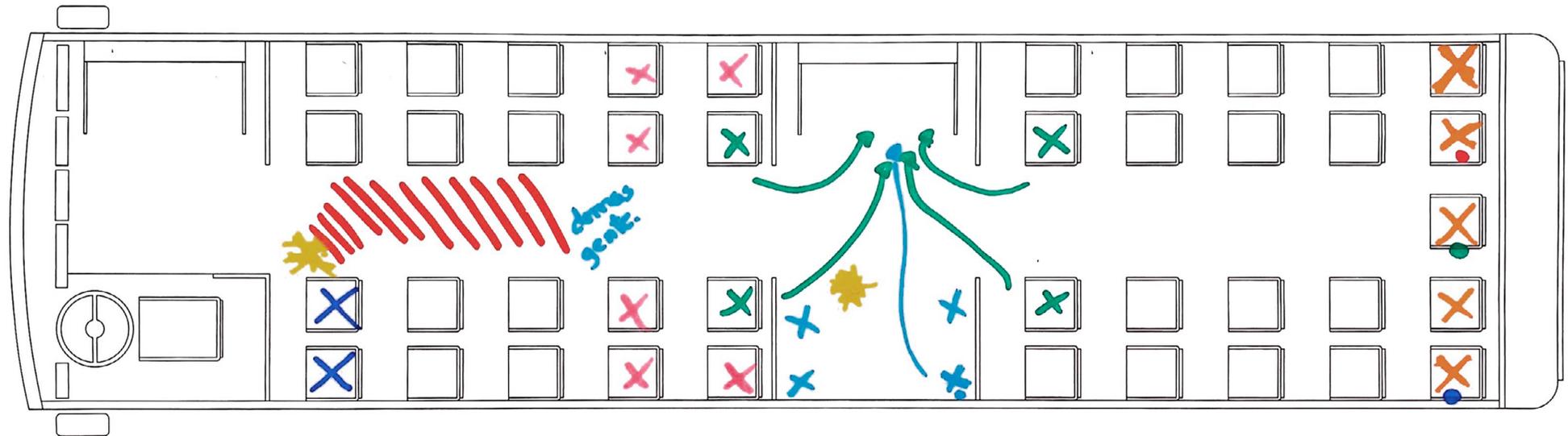
ATRAVESANDO LA CIUDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO

BUS04

-  LUGAR EN DONDE SE SIENTE SEGURA
-  LUGAR EN DONDE SE SIENTE INSEGURA
-  LUGAR PREFERIDO EN BUS VACÍO
-  LUGAR PREFERIDO EN BUS LLENO

-  LUGAR PREFERIDO EN BUS VACÍO CON NIÑOS
-  LUGAR PREFERIDO EN BUS VACÍO CON COMPRAS
-  LUGAR PREFERIDO EN BUS LLENO CON NIÑOS
-  LUGAR PREFERIDO EN BUS LLENO CON COMPRAS

CALIFICACIÓN EXPERIENCIA EN BUS



OBSERVACIONES

-  Cwiva
-  Perfonos
-  Frenado

ESTRUCTURA DEL BUS

Para realizar la discusión de la estructura del bus, es importante mencionar el Plan de Mejoramiento del Transporte Público (2018). Las empresas que integran la Cámara de Transporte iniciaron con el cambio de unidades desde noviembre del 2018. Los nuevos buses tienen mejor tecnología en cuanto a emisión de gases, además de una mayor capacidad para pasajeros priorizando zonas para grupos de atención prioritaria. Cuentan con un sistema de monitoreo por cámaras y una pantalla en el tablero para que los conductores observen la salida de las personas (Tiempo, 2019).

Algunas mujeres mencionaron que la infraestructura de los buses es esencial para sentirse bien (Fig. 12). Prefieren las unidades renovadas, dicen que son más cómodas en cuanto al espacio y los asientos. Ellas prefieren esperar más tiempo a que llegue una unidad nueva. Lo único que mejorarían sería el timbre para que los choferes se detengan a tiempo.

SERVICIO DE LOS TRANSPORTISTAS URBANOS

Para tener una buena experiencia en el bus es necesario que el servicio de los choferes sea eficiente. Las opiniones de todas las mujeres tienden a ser negativas, mencionan que el trato es déspota. Carmita (2020) cree que para mejorar el transporte público se debe empezar por el contacto por parte de los choferes:

“Yo diría que lo que falta de arreglar del sistema de buses son los buseros; sobre todo la atención con los niños, con la gente adulta y los discapacitados.”

Comentan también que su actitud es indiferente al momento de pedir orden. Dejan que los vendedores ambulantes se suban, no reaccionan ante situaciones de delincuencia o acoso y le dan muy poca importancia cuando irrespetan los asientos preferenciales.

Otro inconveniente, es su poca paciencia y falta de empatía al conducir. Se sobrepasan la velocidad, frenan y arrancan sin precaución:

“Los conductores son muy déspotas, o sea hay veces que hay gente mayor que se sube y ellos ya arrancan porque están atrasados y les multan” (Karla, 2020).

Como solución proponen que se debería capacitar a los conductores en cuanto a relaciones humanas. Carmita recalca que ellos, al estar al servicio de la gente, deberían ser amables.

Estos resultados refuerzan lo expuesto por Ilarráz (2006); menciona que el trato del personal que trabaja en el transporte público no sólo repercute en la percepción de seguridad, sino va más allá. “Su amabilidad y la ayuda que puedan prestar a los viajeros contribuye a que la experiencia del viaje sea más placentera, sobre todo a las mujeres” (Ilarráz, 2006, p. 65). Señala que las usuarias tienen necesidades específicas cuando viajan y que el conductor comprenda y actúe de forma competente hace la diferencia.

ATRAVESANDO LA CIUDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO

BUS04

 LUGAR EN DONDE SE SIENTE SEGURA

 LUGAR EN DONDE SE SIENTE INSEGURA

 LUGAR PREFERIDO EN BUS VACÍO

 LUGAR PREFERIDO EN BUS LLENO

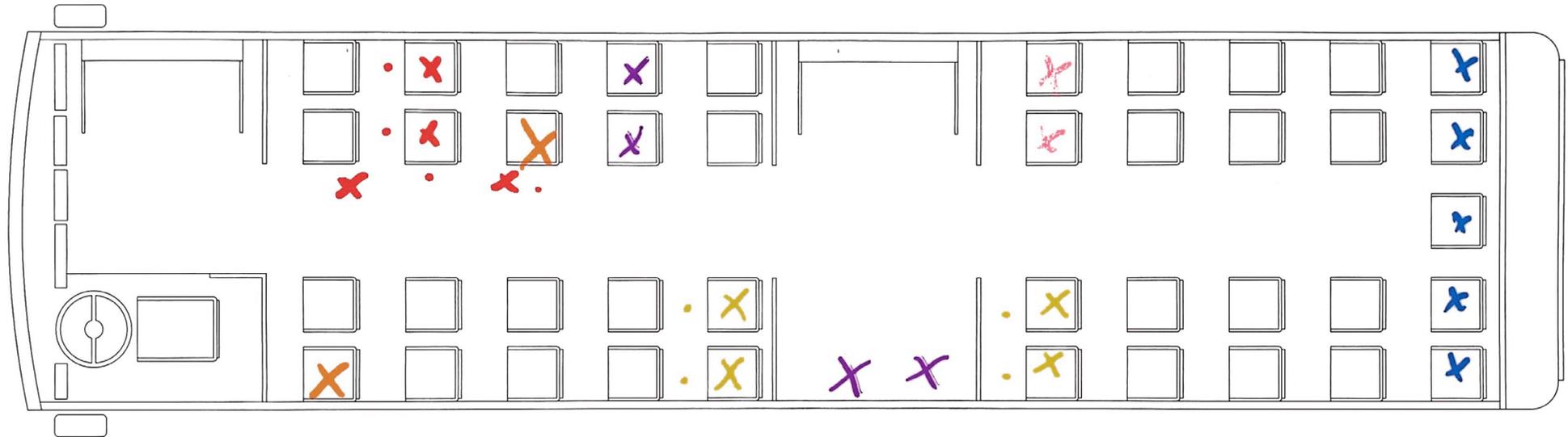
LUGAR PREFERIDO EN BUS VACÍO CON NIÑOS

 LUGAR PREFERIDO EN BUS VACÍO CON COMPRAS

LUGAR PREFERIDO EN BUS LLENO CON NIÑOS

 LUGAR PREFERIDO EN BUS LLENO CON COMPRAS

CALIFICACIÓN EXPERIENCIA EN BUS



OBSERVACIONES

No me gusta que los choferes sean groseros
 Ingreso vendedores
 Tráfico
 Me gustan buses nuevos (nuevo)

DESIGUALDAD EN LA MOVILIDAD

VULNERABILIDAD

Vulnerabilidad hace referencia al temor de ser agredido, ya sea física o psicológicamente. Este término se explicó previamente a las participantes durante la entrevista. La mayoría respondió sentirse vulnerable al usar bus diariamente.

“Tengo la percepción que algunas personas me quedan viendo... no sé de qué manera, pero me quedan viendo y eso es incómodo”
(Karol, 2020). (Fotogr. 10)

Karol explica que sus recorridos pasan por lugares que considera peligrosos, es ahí en donde mucha gente se sube y se aglomera, induciendo la expectativa de robo o acoso. Karla se siente de la misma forma al usar el bus con sus hijos, si embargo, señala que al ir sola no tiene miedo. Enma habla que las mujeres son más sensibles a ciertas cosas lo que hace que siempre estén a la defensiva. Ximena (2020) contradice:

“Estoy acostumbrada a coger el bus e irme por donde sea.”

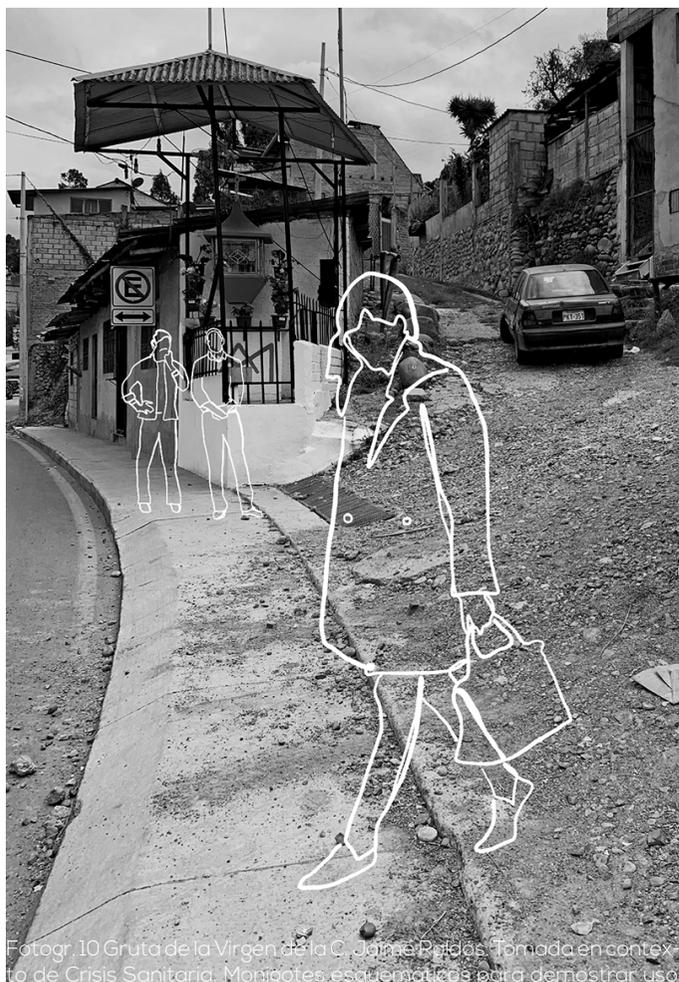
Ella se siente independiente y libre de salir cuando usa transporte público. Menciona que la vulnerabilidad depende mucho de la edad de la mujer. Esto se corrobora con lo que piensa Carmita (2020):

“La gente no es solidaria en el bus para ayudarnos... yo como señora medio viejita que usa el bus. La gente no ayuda, es indiferente con la delincuencia y así.”

Hombres y mujeres, ¿igual de vulnerables?:

“Yo pienso que los hombres se sienten bien siempre” (Ximena, 2020).

Al preguntar si los hombres pasan por las mismas circunstancias de vulnerabilidad que las mujeres, todas tuvieron diferentes puntos a discutir. Hablan del factor miedo, los hombres no lo demuestran mientras que las mujeres al ser más expresivas se denota su preocupación. Nieves (2020) piensa que la violencia casi siempre va dirigida a las



Fotogr. 10 Gruta de la Virgen de la C. Jaime Pardo. Tomada en contexto de Crisis Sanitaria. Monigotes esquemáticos para demostrar uso.

ACOSO SEXUAL

mujeres porque los hombres no lo permiten:

“Piensan que porque somos mujeres es más fácil robarnos, porque nosotras no tenemos la fuerza de un hombre. Las mujeres nos ponemos nerviosas y ellos ven que tenemos miedo y de por sí nos roban y abusan.”

Enma planteaba que del 100%, tal vez solo el 10% sufran igual que las mujeres, porque los hombres tienen otra forma de usar el bus. Se hablaba también que la agresión y delincuencia va más allá del género, no obstante, al hablar de acoso el panorama cambió.

Para el análisis del tema de violencia de género en el transporte público se remite a los datos expuestos por el estudio “Ciudades Seguras para Mujeres y Niñas” de ONU Mujeres del año 2018.

En Cuenca el 26% de situaciones de acoso sexual se da en el bus. 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 en el bus (Aguilar, 2018).

De las entrevistadas, todas, a excepción de Carmita, han recibido o presenciado acoso al movilizarse en el bus. Sus experiencias van más allá de miradas acosadoras o piropos. Dicen que lo más doloroso es que la gente se porta indiferente ante estas situaciones.

Sin importar su edad o condición, hombres han violentado su integridad. Karla menciona con desprecio haber pasado por algo así con sus hijos presentes; incluso recuerda

haber sufrido acoso al estar embarazada.

Para Adriana el acoso es algo común, desde que ella estaba en el colegio siempre sentía miradas morbosas e incluso roses.

“Antes yo no hubiera podido decir nada, tal vez por el miedo o porque era más chiquita... ya entiendo ahora, sé que es lo que está bien y lo que está mal y ahora ya no tengo miedo”
(Adriana, 2020).

Enma piensa que su situación ha cambiado; al ser una señora ya no se ha sentido violentada, no obstante, recuerda que en su juventud era algo cotidiano. Para ella la edad marca si una mujer recibe o no acoso, sin embargo, esto se refuta con las experiencias que Nieves ha pasado. Ella recuerda haber sufrido roses en el bus; la única vez que pasó pudo defenderse.

Aunque Carmita nunca ha visto ni ha recibido acoso en el bus, siempre se ha percatado

de mantener a sus hijas seguras.

“Yo les he enseñado a mis hijas que anden con cuidado por si se cruzan con alguno... es que una tiene que enseñarles a que aprendan a cuidarse.” (Fotogr. 11)

Ciertos mensajes como los de Carmita, además de la información mediática o la educación formal e informal sobre como se deben proteger las mujeres para prevenir acoso, abuso e incluso una violación, inducen a que ellas son responsables de evitar este tipo de agresiones. Se perpetúa la noción de que se debe aprender a cuidarse, en vez de tener presente que son los hombres quienes deben respetarlas más allá del hecho de ser mujer, sino por ser un ser humano al igual que ellos. En nuestra sociedad, las mujeres siguen siendo socializadas para tener miedo (Collectiu Punt 6, 2017).

Al preguntar, ¿los hombres también reciben

acoso sexual? La mayoría piensa que sí, pero no se compara con lo que sufren las mujeres.

“Nunca se ha visto, al menos yo nunca he visto. Esto pasa porque la sociedad es machista. O sea, creo que sí les puede pasar a los hombres, pero no le dan la misma importancia que a una mujer ahora” (Karol, 2020).

Nieves dice que al verse más débiles se les hace más fácil a los acosadores ultrajar. Karla opina lo mismo, además menciona que las mujeres no reaccionan igual que los hombres, ellos siempre están en ventaja porque pueden defenderse:

“Yo creo que a las mujeres es más... bueno, hay veces que por ser hombres no aguantan lo que nosotras aguantamos... ellos gritan e insultan, en cambio nosotras somos más reservadas y tímidas.”

Adriana recuerda una experiencia en el bus en donde su novio recibió acoso; ella cuenta

que él de inmediato reaccionó y lo detuvo. A ella le paso lo mismo, con la diferencia que por miedo se quedó callada.

En estas situaciones también repercute la voluntad de la gente; todas mencionan que la mayoría de veces son indiferentes, pero en otras ocasiones la unión entre los usuarios ha dado resultados positivos. Esto se relaciona con las observaciones del estudio de Jirón y Zunino (2017) en donde proponen el reconocimiento de desigualdades como punto de partida para mejorar la dinámica en el servicio de transporte público.



UNA VIA

Fotogr. 11. Hijas de Carmita se movilizan juntas desde la Ciudadela Jaime Roldós. Tomada en contexto de Crisis Sanitaria. Monigetes esquemáticos para demostrar uso

ALTERNATIVAS DE MOVILIDAD

ALTERNATIVA ACTUAL

La movilidad femenina es un elemento que forma parte de la desigualdad de género, más aún cuando la decisión de que tipo de transporte usar es limitada. Sobre el vehículo privado, Ilarráz (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 menor acceso refleja ciertos estereotipos de género que condicionan cuando y en qué circunstancias las mujeres pueden utilizar el auto. Otra alternativa es viajar de pasajera, esto implica adaptarse a los horarios de quien conduce, lo que resulta en una pérdida de independencia. Estas proposiciones se reflejan en el caso de Ximena, la única de las entrevistadas en contar con un auto propio.

Ella compró un auto hace 5 años. Nunca lo maneja, al usarlo siempre va acompañada

de su esposo:

“Por sus horarios rotativos él siempre se lleva el carro. Cuando no lo está usando me acompaña a dejarles a nuestros hijos en la escuela y también para cumplir con mi trabajo.” (Ximena, 2020)

Habla de que su otra alternativa es el taxi; cuando ella se atrasa del bus, toma uno que le cobra \$2,00 desde la Jaime Roldós hasta la escuela Misioneros Oblatos. Dice que esto no puede pasarle seguido porque poco a poco se acumula y se vuelve un gasto representativo.

Carmita también elige usar taxi, pero solo cuando tiene las posibilidades económicas. De vez en cuando sus hijos la visitan y la trasladan hacia la ciudad. A Enma le pasa lo mismo, ella no tiene un carro familiar, por lo que aprovecha que sus hijos tengan tiempo libre y la puedan llevar al trabajo. Karla, Nieves y Karol dependen totalmente del bus, son usuarias



Foto: 12 Ciudadela Jaime Roldós. Tomada en contexto de Crisis Sanitaria. Maniqués esquemáticos para demostrar uso.

cautivas (Fotogr. 12); ya en situaciones extremadamente necesarias toman taxis piratas de la Ciudadela. Y por último Adriana, ella prefiere caminar, pero sólo cuando son destinos cortos y no debe llevar nada; sino depende del horario de su novio para que pueda llevarla en su auto.

ALTERNATIVAS A FUTURO

“Prefiero el bus porque es económico y puedo ir a cualquier lado.” (Karol, 2020)

Algunas se prospectan a tener un auto, las más jóvenes prefieren una moto. No obstante, su respuesta es la misma, prefieren el bus.

La mayoría dice que una nueva alternativa les ahorraría tiempo, pero al pensar en los gastos que implica tener un auto, optan por el transporte público.

“Toca pagar un carro, pero de ahí vienen los problemas, que el tiempo, que la gasolina y los parqueaderos, entonces como solución el bus... así claro, me demoro más, pero es más económico.” (Carmita, 2020)

Enma (2020), que se considera una persona bastante sociable, piensa que un auto sería desfavorable:

“Digamos que tengo un carro, me voy de la casa al trabajo, del trabajo a la casa... no me relaciono; pero en cambio en el bus, hablo con mucha gente, hasta prospecto mi negocio.”

Claramente se denota el poco acceso a un vehículo privado para las mujeres, no obstante, conseguir paridad al respecto no resolvería el problema. De acuerdo con Ilarráz (2006): “el coche para todas (y todos) no es una solución viable, porque el modelo de transporte motorizado de nuestra sociedad resulta insostenible” (p. 63). Se debe proyectar a una mejora del transporte público para incentivar, a hombres y mujeres, a utilizarlo cotidianamente.

04 CONCLUSIONES



Consecuente a la segregación socio – espacial en Cuenca, la población con menores condiciones de vida tiende a ubicarse en las zonas borde de la ciudad y la periferia (Fotogr. 13). Esto provoca una inadecuación entre los lugares de residencia y equipamientos urbanos, que agregado a largos desplazamientos para cumplir con actividades cotidianas, generan un inequitativo derecho a la ciudad.

Por ello, en el año 2015, para concebir a Cuenca cómo un lugar de iguales oportunidades, se proyectó el Plan de Movilidad y Espacios Públicos; sin embargo, dentro de las pautas y planificación de transporte público, se denota que los aspectos que inciden en la movilidad de las mujeres, han sido tomados superficialmente, aunque este sea el grupo social mayormente dependiente del autobús (PMEP, 2015).

Esto se refleja en la limitada apropiación de la ciudad por parte de las mujeres, que además de enfrentarse a planificaciones

proyectadas por hombres y para hombres, deben lidiar con muchos más factores. Uno de los más relevantes es la gestión del territorio; ya que en una ciudad segregada comienzan a conformarse barrios precarios monofuncionales que obligan a una movilidad de extensos trayectos. Es así que las mujeres, usuarias cautivas del autobús, diariamente deben atravesar toda la ciudad para cumplir con actividades que mayormente están ligadas a su rol de género.

En este sentido, se planteó la presente investigación para conocer cómo incide la distribución territorial de los equipamientos urbanos en la movilidad cotidiana en transporte público de las mujeres residentes del barrio Ciudadela Jaime Roldós. Todo el proceso de análisis se desarrolló en base a cuatro objetivos.

El primero hacía referencia a la definición de conceptos pertinentes a la temática y conocer cómo estudiarlos; para ello, se conformó

un marco teórico con tres conceptos clave: distribución territorial y movilidad cotidiana; barrio precario; transporte, movilidad y género. Además, a través de la revisión de literatura, se desarrolló el estado del arte que, posteriormente, fue referente para definir la metodología de investigación.

El segundo objetivo se proyectaba a la identificación de los principales equipamientos urbanos y la cobertura en transporte público, desde y hacia ellos, con relación al caso de estudio. Esto fue mapeado en base a información recolectada del Plan de Movilidad y Espacios Públicos (2015). También se debe mencionar que se levantó todos los servicios que este barrio dispone en su área de influencia directa para un mejor análisis.

En cuanto al tercer objetivo, se aplicó la metodología cualitativa, de entrevistas semi-estructuradas y cartografía social, para conocer las condiciones de movilidad cotidiana en

transporte público de las mujeres participantes. Se analizaron los resultados y se planteó la discusión respecto a referentes.

Ya en el último objetivo, en base a toda la información recolectada, se generaron recomendaciones para futuras políticas en cuanto a transporte público, distribución territorial de equipamientos urbanos, y movilidad de mujeres; esto será expuesto posteriormente.

Todos los objetivos planteados se cumplieron satisfactoriamente, por lo que, de forma oportuna, se pudo validar la hipótesis inicial. 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 (Fotogr. 14). 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 solo 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.

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 & Marín, 2018), Buenos Aires (Gutiérrez & Reyes, 2017) o Barcelona (Collectiu Punt 6, 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 Punt6, 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 Punt6, 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:

Comenzando por sus viajes cotidianos, que, pese a que son a cortas distancias, los tiempos de recorrido son extensos. 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.



Fotogr. 14 Mujer al cuidado de sus hijos, esperando el autobús bajo el alero de una vivienda de Ciudadela Jaime Roldós debido a que la parada de bus no tiene la estructura óptima. Tomada en contexto de Crisis Sanitaria.

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 la mayoría, 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, y que no sea tomada 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.

Pero 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” (Hermida, Desafíos hacia una movilidad sostenible, 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.

A continuación, se presentan un conjunto de propuestas con el objetivo de que puedan utilizarse como referente para la futura toma de decisiones. Estos lineamientos vienen de asociar la teoría con la práctica, es decir, todo lo que siempre ha propuesto el urbanismo, pero esta vez, apoyándose en el conocimiento de quien habita el territorio (Fotogr. 15): **las mujeres de la Ciudadela Jaime Roldós.**



Fotogr. 15 Mujeres de la Ciudadela Jaime Roldós. Tomada en contexto de Crisis Sanitaria. Monigotes esquemáticos para demostrar uso.

05 RECOMENDACIONES

TERRITORIO

Si bien la planificación urbana es el eje para el crecimiento de la ciudad, esta no puede ser una condicionante; pues se debe reconocer a la ciudad como un proceso orgánico en constante cambio, reflexión y desarrollo. Es por esto que ya no es posible dar soluciones homogéneas para todo el territorio, sino empezar desde una escala más concisa: el barrio.

A nivel general, las políticas públicas para el futuro crecimiento de Cuenca, deben promover la diversidad de usos dentro de los barrios; más aún en el contexto de pandemia, en donde se ha demostrado el gran valor de la ciudad de proximidad, al poder desarrollar el mayor número de actividades en el entorno cercano, evitando grandes traslados (Hermida, Desafíos hacia una movilidad sostenible, 2020). En cuanto a la ciudad consolidada, se debe proceder con soluciones de urbanismo táctico, dicho de otro modo, soluciones prácticas, rápidas, efímeras y de bajo costo (Escobar, 2019); que

siempre cuenten con apoyo desde lo público (Municipio) y lo privado (unidad barrial).

A partir de esta perspectiva, respecto a la Ciudadela Jaime Roldós, las respuestas deben también apuntar a lo flexible, ya que por su condición de emplazamiento en una zona de riesgo que impide la inversión en equipamientos de gran escala, se debe pensar en proporcionar servicios básicos para la vida cotidiana.

Por consiguiente, como solución por parte de lo privado, se debe tomar a la cohesión social existente entre vecinos y potencializarla para promover espacios en donde se pueda dar el comercio o trueque de forma efímera. Esto se podría implementar a corto plazo y con un mínimo de inversión económica; solo sería necesario una estructurada organización barrial, que de cierta forma, ya existe en la Ciudadela Jaime Roldós.

La idea se basa en la utilización de la cancha

barrial como una plataforma de comercio en donde se puedan emplazar estructuras de fácil montaje para promover el comercio interno de servicios o productos que cada familia labore o produzca. Como ejemplo podría ser la cosecha de frutas y verduras, la elaboración de pan o comida y emprendimientos; además, se podría ofrecer servicios de costura, de albañilería, de cuidado, entre otros. De esta forma se crearía una red aún más fuerte en donde entre vecinos se puedan colaborar entre sí; de manera que no solo disminuiría la necesidad de salir hacia el centro de la ciudad, sino se fomentaría un sistema circular socio – económico mucho más sostenible a nivel de barrio (Fotogr. 14).

En cuanto a las entidades públicas, deberían apoyar con normativas y controles de estos comercios temporales. Facilitar el acceso al espacio público como parques o plazas dentro del barrio, pero de forma ordenada.



COLA. JAIME ROLDOS
PARQUE

PAN

FRUTAS
FRESCAS

BEBIDAS & GALLETAS

MOVILIDAD

Proporcionando servicios de limpieza y control vehicular por parte de las empresas municipales de aseo y movilidad.

No obstante, no solo en esto debería actuar la gestión pública, sino también, a largo plazo, proyectando inversiones en infraestructuras de equipamientos cercanos existentes. Tal es el caso de la Comunidad Educativa Carlos Crespi II, que está 7 minutos de la Ciudadela, pero no tiene las condiciones necesarias para recibir un mayor número de estudiantes.

Finalmente, recomendar que cada decisión que se vaya a tomar respecto a la Ciudadela sea previamente socializada con los habitantes del barrio. Ellos son quienes hacen el espacio todos los días, por lo tanto, son quienes más conocen sus necesidades. “La participación ciudadana constituye una herramienta fundamental para mitigar los impactos negativos de la política en la planificación, ya que asegura la legitimidad social” (Hermida, 2018, pg. 145).

Una movilidad efectiva es una de las soluciones para mejorar la accesibilidad a la ciudad. Esta debe sustentarse en la diversidad de personas respondiendo a sus diferentes situaciones: ya sean hombres o mujeres, de distintas edades, que vayan solos o acompañados, que tengan ciertas condiciones físicas o capacidades especiales; por tanto, esta movilidad debe ser cotidiana y cuidadora (Collectiu Punt6, 2019).

En la investigación, se demuestra que no todos los desplazamientos son ocupacionales sino también personales, ya que van desde el trabajo de cuidados hasta las labores domésticas. No obstante, al desapercibir esta variedad, el transporte público y las infraestructuras de movilidad siguen respondiendo de forma estandarizada.

Esto se corrobora con el análisis hecho en base a las experiencias de las entrevistadas. Cada una de ellas hablaba de la necesidad

de un cambio en varios aspectos dentro del sistema del transporte público. Estas iban desde el diseño de las paradas de bus, hasta horarios, frecuencias, e incluso proponían capacitaciones a los transportistas. Todas sus recomendaciones fueron tomadas y son expuestas a continuación.

Pero antes, es necesario recalcar que, si bien algunas de estas recomendaciones ya han sido expuestas en el PME (2015), es necesaria su reiteración para que sean aplicadas a corto plazo.

PARADAS DE BUS

El diseño de las paradas de bus es un factor incidente en la percepción de seguridad de las mujeres. Debido a esto, las paradas de bus deben responder a ciertos principios de seguridad:

1. Emplazamiento en entornos que promuevan soporte en situaciones de



riesgo; es decir, que su ubicación no esté aislada sino cercana a servicios que puedan dar apoyo o vigilancia.

2. Diseños pensados en la comodidad y seguridad; haciendo referencia a estructuras que cuenten con un mayor número de bancas, que tengan una cubierta que pueda proteger a los usuarios del clima, además de que su diseño y materialidad no requiera de mantenimiento continuo.
3. Iluminación homogénea; no solo en las paradas, sino también en las calles adyacentes para que en el recorrido desde la parada al destino sea de tránsito seguro.
4. Paradas permeables y sin obstáculos visuales; que no tengan puntos ciegos para evitar que se ocupe como un lugar para ocultarse.

5. Con correcta señalización; sería conveniente indicar mapas con horarios, frecuencias y rutas para garantizar el acceso a esta información.

En sí, todos estos lineamientos son responsabilidad de las instituciones municipales que deberían disponer de un fondo de inversión para las estructuras de movilidad; no obstante, al también autosustentarse mediante la venta de publicidad, es necesario formar un plan de gestión para que todo lo recaudado sea de uso exclusivo para la implementación, mantenimiento y mejora de las paradas de bus.

HORARIOS Y FRECUENCIAS

Los horarios de bus, principalmente a horas de la noche, no corresponden a las necesidades de las mujeres que salen de su lugar de trabajo o estudio después de cierta hora.

En el caso de la línea 25, que es la más utilizada

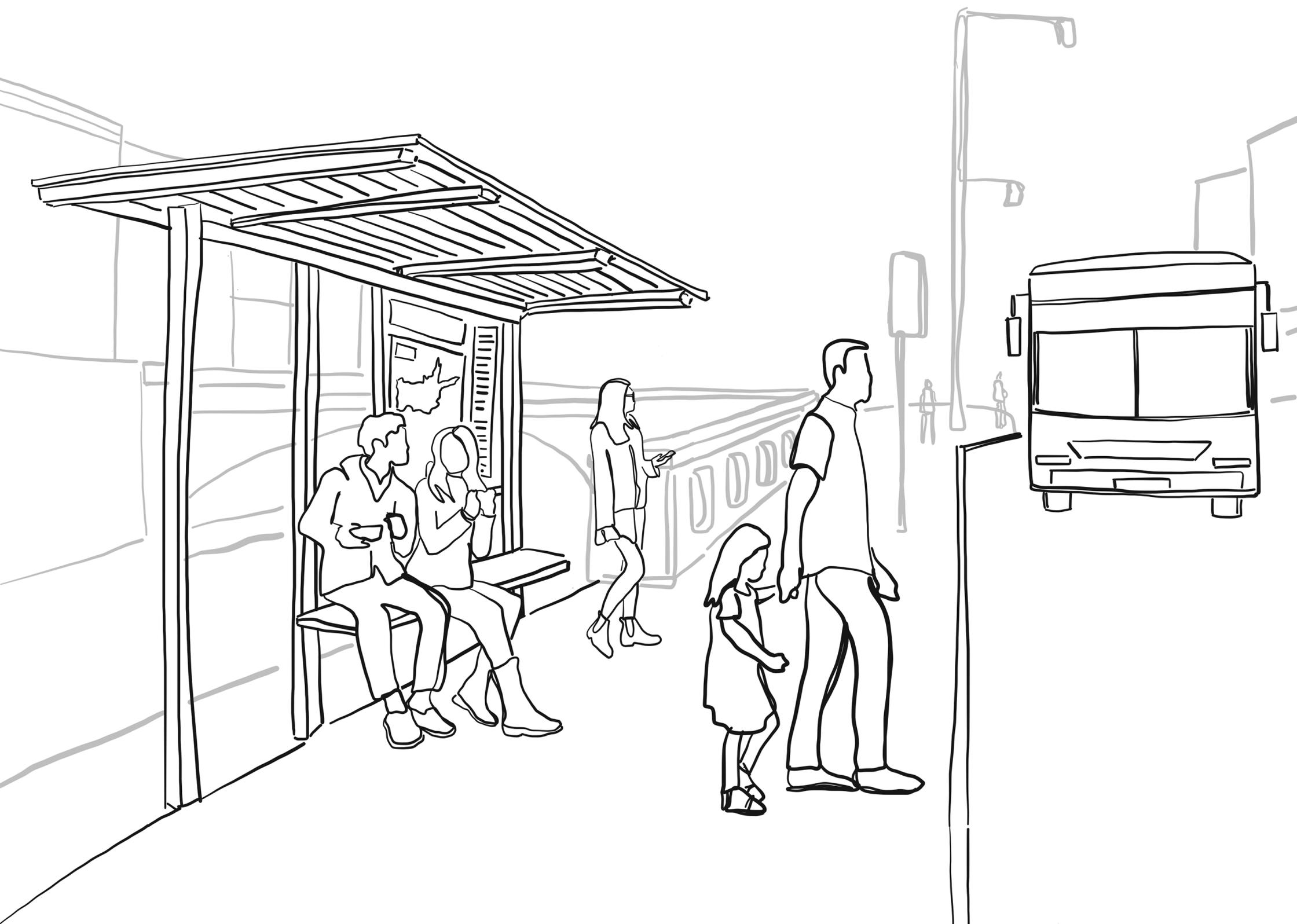
por los habitantes de la Ciudadela, tiene su último recorrido a las 19h00.

Esto provoca que las mujeres deban tomar rutas alternas con dos líneas de buses, en recorridos más extensos e invirtiendo mucho más tiempo y dinero. Otra dificultad son las frecuencias que ocasionan que los tiempos de espera y conexiones sean prolongados. Por lo tanto, es necesario revisar los horarios y frecuencias de las unidades que dan servicio a esta zona.

INFRAESTRUCTURA Y SERVICIO

Si bien el transporte público pertenece a entidades privadas, el Municipio, a través de su Empresa Pública de Movilidad (EMOV EP), regula constantemente que se lleven a cabo estándares de calidad que brinden seguridad y confort a los usuarios. No obstante se deben reforzar los controles.

Como primera instancia se debería precautelar el cumplimiento del Plan de Mejoramiento



del Transporte Público del año 2018, en el que se acordó el cambio de unidades a los nuevos Euro 5; que hasta la actualidad no ha sido completado.

También es necesario que se hagan constantes capacitaciones a los transportistas urbanos para el manejo de situaciones difíciles, de robo o acoso, con respuestas efectivas, humanas y empáticas. Ellos son la persona de confianza dentro de la unidad, a quien todos los usuarios podrían acudir en situaciones de vulneración. Además, deberían estar siempre al tanto con las leyes de tránsito, límites de velocidad, entre otros.

ELABORACIÓN DE AUDITORIAS CON PERSPECTIVA DE GÉNERO Y PARTICIPACIÓN DE MUJERES EN LA CONSTRUCCIÓN DE POLÍTICAS URBANAS Y DE MOVILIDAD

Este trabajo de investigación demuestra que las experiencias y conocimientos que las

mujeres tienen sobre el uso del transporte público a diario, son la base para identificar las falencias, aciertos y necesidades del sistema de autobuses.

Por lo que, para la construcción de políticas públicas, es necesario la aplicación de herramientas de diagnóstico basadas en un análisis integral de aspectos tanto funcionales y físicos como sociales incorporando una perspectiva de género interseccional.

Esto implicaría un trabajo global y multidisciplinario entre entidades públicas, profesionales de distintas ramas y la sociedad civil. Su desarrollo sería en relación a la aplicación de herramientas participativas que posibilitarían identificar ciertos factores que no permiten que el sistema de transporte público sea eficiente. A partir de esto las soluciones serían el reflejo de las distintas perspectivas, encontrando puntos en común que beneficien a todos los sujetos involucrados.

En este sentido, para garantizar democracia, es necesario asegurar la participación de las mujeres en diferentes etapas de planificación o elaboración de políticas en cuanto al transporte e incluso territorio.

Para ello, y desde la organización barrial, se puede formar grupos estratégicos en donde ellas sean partícipes, dando su voz y voto. Estas reuniones o actividades deben asegurar su accesibilidad en cuanto a horarios y lugares, para que las mujeres no tengan condicionantes para asistir.

TRANSPORTE INTEGRADO

La movilidad, para que sea efectiva, debe pensarse en términos de recorridos funcionalmente útiles que interconecten diferentes medios de transporte. En Cuenca, a más del servicio de autobuses, ahora también se dispone de Bicicletas Públicas y el Tranvía Cuatro Ríos; en conjunto



pueden articularse para brindar un mejor servicio a todos los usuarios en cuanto a cobertura, rutas e intermodalidad. Para esto es necesario la coordinación de paradas, frecuencias y modos de pago que faciliten el uso encadenado de estos.

CAMPAÑAS SOBRE PREVENCIÓN DE ACO- SO EN EL TRANSPORTE PÚBLICO

En Cuenca se han dado algunas campañas, por parte de ONU Mujeres, acerca de la prevención y denuncia del acoso dentro de las unidades de bus; lamentablemente, estas han sido descontinuadas. No obstante, tomando los datos actuales y los testimonios de esta investigación, se recomienda reanudar el tema y seguir presionando.

Por lo que, las campañas y proyectos ya no solo deben ser por parte de las entidades públicas, sino también desde los colectivos feministas y las universidades. Para continuar informando y fomentando

un transporte público seguro para mujeres y niñas. Estos planes deberían apuntar a la concientización de todos los usuarios a que no sean indiferentes en situaciones de vulneración de derechos; pues actuar frente a estas circunstancias puede prevenir abusos o acosos.

Además, es necesario formular protocolos de acción para que las víctimas puedan denunciar y así tener datos cuantitativos reales que evidencien los problemas y sean una referencia para tomar medidas y que se eviten reincidencias.

Asimismo, se debe reanudar en el conocimiento y concientización del uso de los botones de auxilio que existen en las unidades. Estos fueron colocados para que se pueda actuar de forma efectiva frente a presuntos ilícitos. Este sistema, en colaboración con el ECU 911, ayudó a una correcta actuación en el primer semestre del año 2014, en

donde se logró intervenir en 322 situaciones de vulnerabilidad (El Telégrafo, 2014).

Para visibilizar estos problemas es necesario que la información de las campañas este dispuesta dentro del autobús, en las paradas e incluso sea difundida por medios de comunicación y redes sociales, para que permita que todas las personas accedan a ella. Todos podemos hacer del transporte público un lugar seguro.



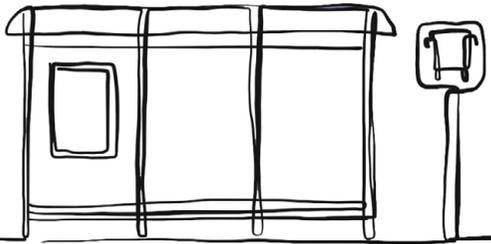
~~ACOSO~~

911

NO MÁS
ACOSO

BOTÓN
AUXILIO







En definitiva, es momento de cambiar la visión, y sobre todo actuar. Si bien las dificultades son muchas, las oportunidades también lo son.

Proyectarnos a una ciudad sustentable, en base a una movilidad con enfoque de género y una igual distribución territorial, está en las manos de todos; en la de los ciudadanos, como colectivo, exigiendo sus derechos, y en la de las entidades públicas, ejerciendo su labor a favor de la ciudad.

Solo así se conseguirá un espacio equitativo para todos y todas, **en donde se resalten las diversidades y no las desigualdades.**

REFERENTES
BIBLIOGRÁFICOS

Aguilar, I. (16 de Diciembre de 2018). 1 de 4 mujeres es acosada en el transporte. El Tiempo.

Andrade, H., & Santamaría, G. (1998). Cartografía Social, el mapa como instrumento y metodología de la planeación participativa. Fundación La Aldea, 1-5.

Arias, J., Cuenca, S., & Maita, P. (Mayo de 2015). Asentamientos Informales: Reubicación, diseño y proyecto de las viviendas ubicadas en la quebrada de Milchichig de la ciudad de Cuenca. Cuenca, Azuay.

Ecuador, A. N. (2010). Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización.

El Telégrafo, (15 de agosto de 2014). 323 urgencias atendida gracias a botones de pánico. El Telégrafo.

El Tiempo, (19 de Abril de 2018). Ciudadela en Cuenca fuera de la lista de riesgos. El Tiempo.

Escobar, D. (2019). Urbanismo participativo, placemaking y urbanismo táctico. Obtenido de La Revista: <https://cutt.ly/4oNbMrk>

Collectiu Punt 6 . (2017). Collectiu Punt 6 . Obtenido de Collectiu Punt 6: <https://cutt.ly/goNb6Qy>

Collectiu Punt6, C. P. (2019). Urbanismo feminista. Por una transformación radical de los espacios de vida. Barcelona: Virus Editorial.

Fleischer, F., & Marín, K. (2018). Atravesando la Ciudad. La movilidad y experiencia subjetiva del espacio por las empleadas domésticas en Bogotá. EURE, 27-47.

Galiani, S., & Jaitman, L. (2016). El transporte público desde una perspectiva de género. Percepción de inseguridad y victimización en Asunción y Lima. Banco Interamericano de Desarrollo.

- Gutiérrez, A. I., & Reyes, M. L. (2017). Mujeres entre la libertad y la obligación. Prácticas de movilidad cotidiana en el Gran Buenos Aires. *Transporte y Territorio*, 147-166.
- Herce Vallejo, M. (2009). Sobre la movilidad en la ciudad. *Reverté*, 315.
- Hermida, C. (2018). *La ciudad no se mueve sola*. Cuenca: Casa editorial.
- Hermida, C. (18 de Junio de 2020). Desafíos hacia una movilidad sostenible. (C. Martínez, Entrevistador)
- Idrovo, D. (14 de Septiembre de 2014). La Ciudadela Jaime Roldós muestra la otra cara que tiene la ciudad de Cuenca. *El Telégrafo*.
- Ilárraz, M. (2006). Movilidad sostenible y equidad de género. *Zerbitzuan* 40, 61-66.
- Jirón, P., & Zunino, D. (2017). Movilidad Urbana y Género: experiencias latinoamericanas. *Territorio y Transporte*, 1-8.
- La Tarde, (17 de Junio de 2016). El barrio Jaime Roldós a la espera de promesas. *La Tarde*.
- Montaner, J. M., & Muxí, Z. (2011). *Arquitectura y Política*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Municipalidad de Cuenca, 2. (2015). *Plan de Movilidad y Espacios Públicos*. Cuenca.
- Orellana, D., & Osorio, P. (2014). Segregación Socio-espacial en Cuenca, Ecuador. *Analítika*, 27-38.
- SNGRE. (2019). SNGRE realiza estudios técnicos en Cuenca y Gualaceo. Obtenido de Servicio Nacional de Gestión de Riesgos y Emergencias: <https://cutt.ly/RoNnYjl>

Tobio, C. (1995). Estructura urbana, movilidad y género en la ciudad moderna. Boletín CF+S.

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. Madrid, España.

ENTREVISTAS

Adriana. (2 de Marzo de 2020). (K. M. Ulloa, Entrevistadora)

Carmita. (3 de Marzo de 2020). (K. M. Ulloa, Entrevistadora)

Enma. (2 de Marzo de 2020). (K. M. Ulloa, Entrevistadora)

Karla. (2 de Marzo de 2020). (K. M. Ulloa, Entrevistadora)

Karol. (2 de Marzo de 2020). (K. M. Ulloa, Entrevistadora)

Nieves. (2 de Marzo de 2020). (K. M. Ulloa, Entrevistadora)

Ximena. (4 de Marzo de 2020). (K. M. Ulloa, Entrevistadora)

ANEXOS

ANEXO 1

PREGUNTAS ENTREVISTA

INTRODUCTORIAS

VIDA DIARIA

¿Hace cuanto tiempo vive en la ciudadela Jaime Roldós?

¿Cómo describe la vida de barrio con sus vecinos en la ciudadela?

¿Cómo está conformado su núcleo familiar?

¿Qué actividades realiza cotidianamente que necesiten movilizarse fuera de la ciudadela?

ESPECÍFICAS

VIAJES COTIDIANOS

APOYO CON CARTOGRAFÍA SOCIAL

TRABAJO

¿En dónde se ubica?

¿Cuántas líneas de bus toma para llegar?

¿Cuánto tiempo se demora en transbordar de una línea a otra?

¿Qué tiempo necesita para llegar?

¿Toma el mismo recorrido de regreso?

¿Qué puntos de su recorrido le hacen sentir insegura? ¿Por qué?

ESTUDIO

¿En dónde se ubica?

¿Cuántas líneas de bus toma para llegar?

¿Cuánto tiempo se demora en transbordar de una línea a otra?

¿Qué tiempo necesita para llegar?

¿Toma el mismo recorrido de regreso?

¿Qué puntos de su recorrido le hacen sentir insegura? ¿Por qué?

COMPRAS

¿En dónde se ubica?

¿Cuántas líneas de bus toma para llegar?

¿Cuánto tiempo se demora en transbordar de una línea a otra?

¿Qué tiempo necesita para llegar?

¿Toma el mismo recorrido de regreso?

¿Qué puntos de su recorrido le hacen sentir insegura? ¿Por qué?

PERCEPCIÓN DENTRO DEL TRANSPORTE PÚBLICO

APOYO CON CARTOGRAFÍA SOCIAL

¿Cómo se siente al esperar el bus? (Describir parada de bus)

¿Al trasladarse en bus, se siente segura? Sí, no, ¿por qué?

¿Qué cambiaría del sistema de transporte público para su mejora?
sentir insegura? ¿Por qué?

DESIGUALDAD EN LA MOVILIDAD

¿Se siente indefensa al movilizarse en transporte público? ¿Y cree que esto se debe a que es mujer? Sí, no, ¿por qué? ¿Les pasará lo mismo a los hombres?

¿Alguna vez ha recibido agresión o acoso en el bus? ¿Y cree que esto se debe a que es mujer? Sí, no, ¿por qué? ¿Les pasará lo mismo a los hombres?

ALTERNATIVAS DE MOVILIDAD

¿Tiene otras alternativas de movilización? Sí, no, ¿por qué?

Si tiene, ¿por qué no las utiliza?

Si no tiene ¿Usaría otras alternativas de movilización? Sí, no, ¿por qué?

ANEXO 2

FORMATO

CARTOGRAFÍA SOCIAL

01 TRABAJO
RECORRIDO IDA **casa - trabajo**

01 TRABAJO
RECORRIDO REGRESO **trabajo - casa**

02 COMPRAS
RECORRIDO IDA **casa - compras**

02 COMPRAS
RECORRIDO REGRESO **compras - casa**

03 EDUCACIÓN
RECORRIDO IDA **casa - educación**

03 EDUCACIÓN
RECORRIDO REGRESO **educación - casa**

04 DENTRO DEL TRANSPORTE PÚBLICO
percepción seguridad









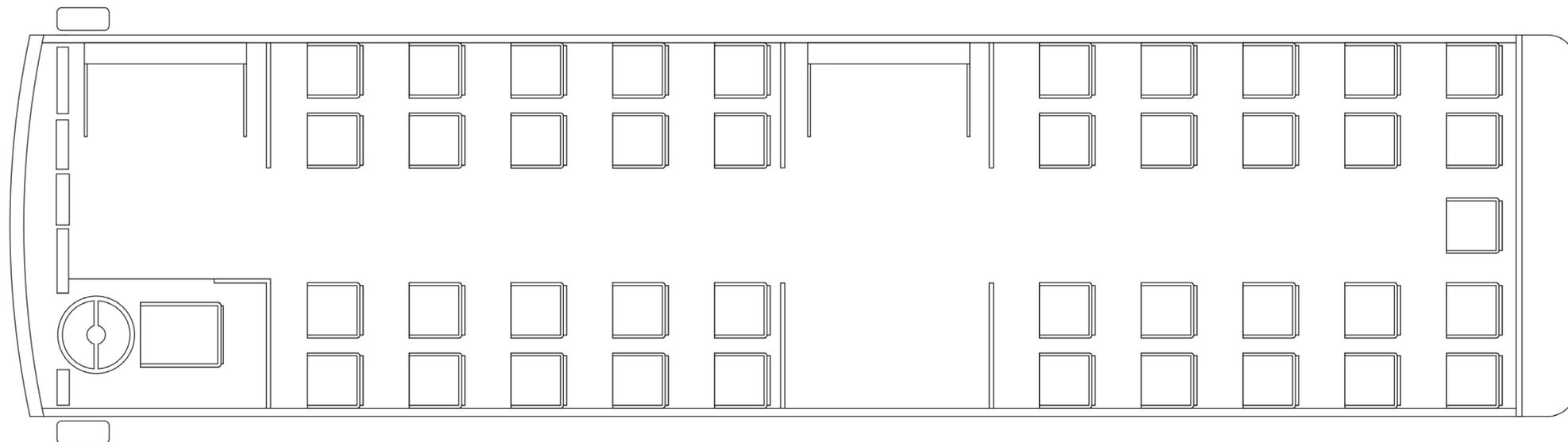




- LUGAR EN DONDE SE SIENTE SEGURA
- LUGAR EN DONDE SE SIENTE INSEGURA
- LUGAR PREFERIDO EN BUS VACÍO
- LUGAR PREFERIDO EN BUS LLENO

- LUGAR PREFERIDO EN BUS VACÍO CON NIÑOS
- LUGAR PREFERIDO EN BUS VACÍO CON COMPRAS
- LUGAR PREFERIDO EN BUS LLENO CON NIÑOS
- LUGAR PREFERIDO EN BUS LLENO CON COMPRAS

CALIFICACIÓN EXPERIENCIA EN BUS



OBSERVACIONES

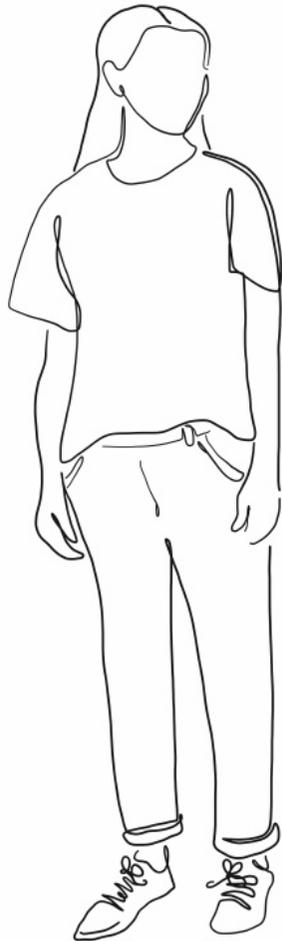
ANEXO 3

PERFILES ENTREVISTADAS

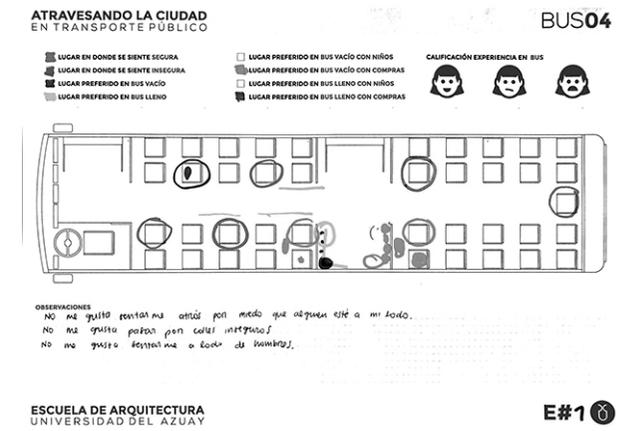
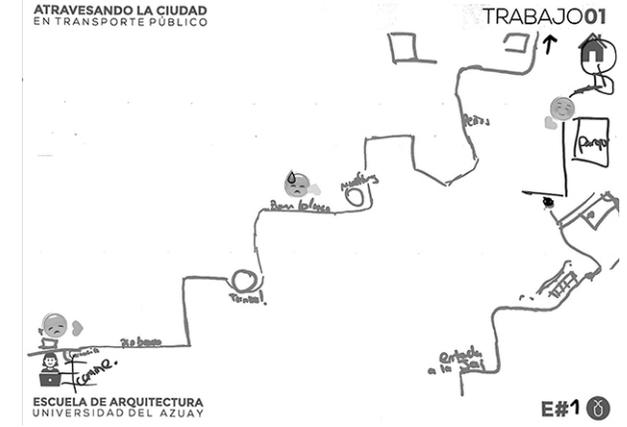
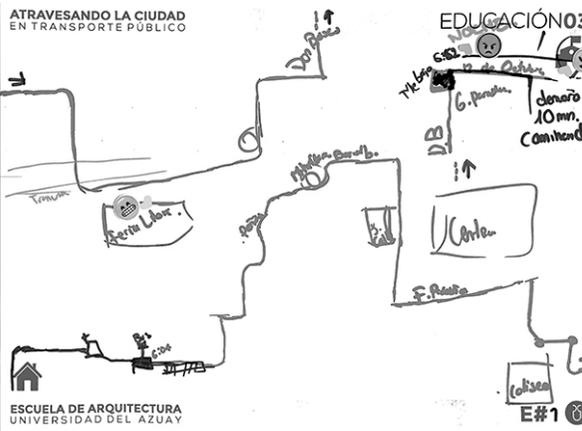
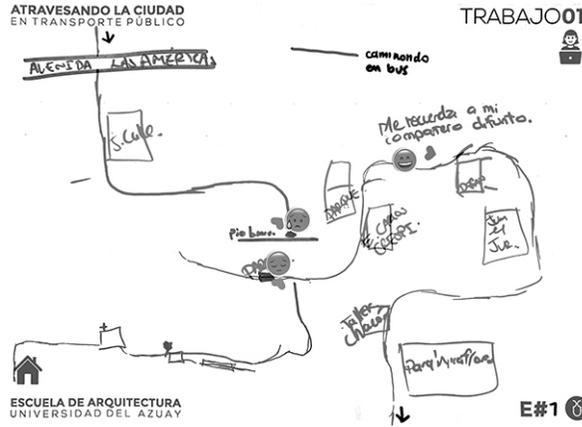
ENTREVISTADA 01

DATOS
Adriana
 20 años
 Estudiante universitaria

Tiempo de residencia
 Cda. Jaime Roldós
 20 años



ENTREVISTA
 02 marzo, 2020
 (K.M.Ulloa, Entrevistadora)



ACTIVIDAD	MISMO RECORRIDO	ORIGEN	PARADA DE INTERCAMBIO	DESTINO	LÍNEA DE BUS	CAMINATA HACIA PARADA minutos	TIEMPO DE ESPERA minutos	TIEMPO RECORRIDO BUS minutos	TIEMPO DE ESPERA INTERCAMBIO O BUS minutos	LÍNEA DE BUS INTERCAMBIO	TIEMPO RECORRIDO BUS INTERCAMBIO minutos	CAMINATA EXTRA PARADA-DESTINO minutos	TIEMPO TOTAL RECORRIDO minutos	TIEMPO TOTAL minutos	CÓDIGO
Trabajo		Ciudadela Jaime Roldós	-	Mercado 9 de Octubre	24		10	20	-	-	-	5	20	45	E01-R1
Trabajo		Mercado 9 de Octubre	-	Ciudadela Jaime Roldós	25		15	20	-	-	-	-	20	35	E01-R2
Estudio	x	Ciudadela Jaime Roldós	-	Facultad de Artes Universidad de Cuenca	25	5	10	40	-	-	-	10	40	65	E01-R3

01

RECORRIDOS COTIDIANOS ACTIVIDADES



CIUDADELA JAIME ROLDÓS



TRABAJO



COMPRAS



EDUCACIÓN



PARADA DE BUS



PARADA INTERCAMBIO DE BUS

RECORRIDO IDA

RECORRIDO REGRESO

RECORRIDO IDA & REGRESO

RECORRIDO A PIE

CÓDIGO

E01-R3

65'

TIEMPO

FACULTAD DE ARTES
UNIVERSIDAD DE CUENCA



E01-R3
65'

MERCADO 9 DE OCTUBRE
CENTRO HISTÓRICO

E01-R2
45'

E01-R1
35'

0km 60 100



ENTREVISTADA 02

DATOS

Karol

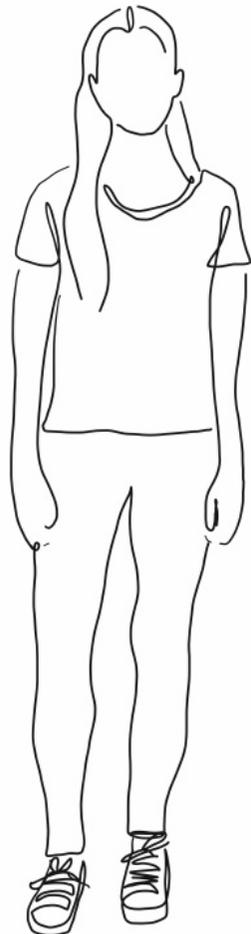
20 años

Estudiante universitaria

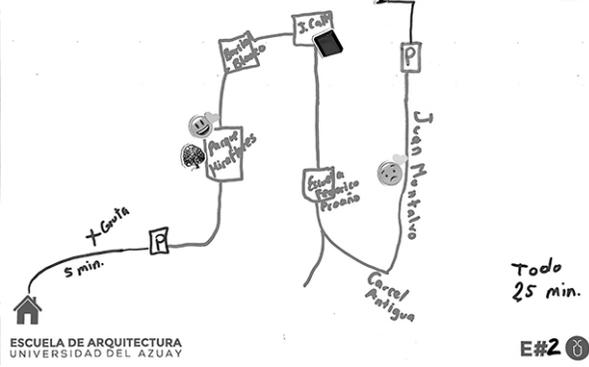
Tiempo de residencia

Cdla. Jaime Roldós

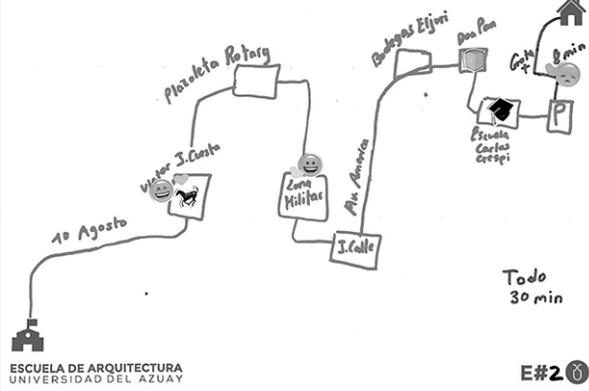
20 años



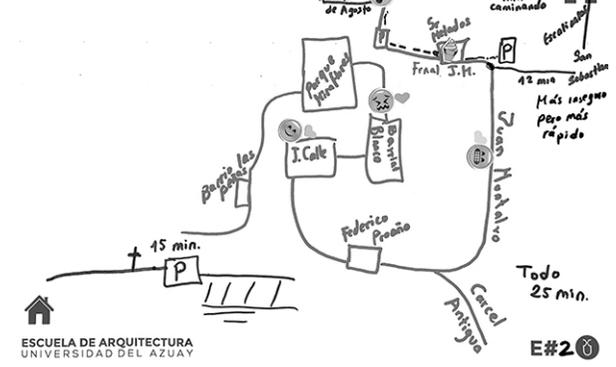
ATRASANDO LA CIUDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO COMPRAS02



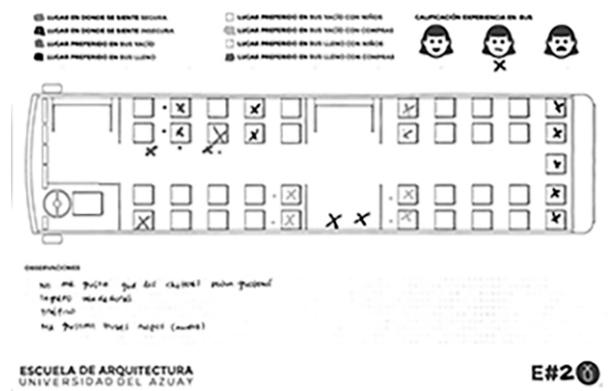
ATRASANDO LA CIUDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO EDUCACIÓN03



ATRASANDO LA CIUDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO EDUCACIÓN03



ATRASANDO LA CIUDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO BUS04



ENTREVISTA 02 marzo, 2020

(K.M.Ulloa, Entrevistadora)

ACTIVIDAD	MISMO RECORRIDO	ORIGEN	PARADA DE INTERCAMBIO	DESTINO	LÍNEA DE BUS	CAMINATA HACIA PARADA minutos	TIEMPO DE ESPERA minutos	TIEMPO RECORRIDO BUS minutos	TIEMPO DE ESPERA INTERCAMBIO O BUS minutos	LÍNEA DE BUS INTERCAMBIO	TIEMPO RECORRIDO BUS INTERCAMBIO minutos	CAMINATA EXTRA PARADA-DESTINO minutos	TIEMPO TOTAL RECORRIDO minutos	TIEMPO TOTAL minutos	CÓDIGO
Compras	x	Ciudadela Jaime Roldós	-	Mercado 10 de Agosto	25	5	5	20	-	-	-	15	20	45	E02-R1
Educación		Ciudadela Jaime Roldós	-	Campus Central Universidad de Cuenca	25	15	5	25	-	-	-	15	25	60	E02-R2
Educación		Campus Central Universidad de Cuenca	-	Ciudadela Jaime Roldós	24	5	5	30	-	-	-	8	30	48	E02-R3

02

RECORRIDOS COTIDIANOS ACTIVIDADES



CIUDADELA JAIME ROLDÓS



TRABAJO



COMPRAS



EDUCACIÓN



PARADA DE BUS



PARADA INTERCAMBIO DE BUS

RECORRIDO IDA

RECORRIDO REGRESO

RECORRIDO IDA & REGRESO

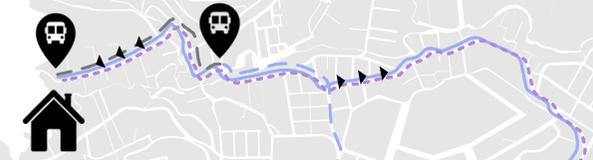
RECORRIDO A PIE

CÓDIGO

E01-R3

65'

TIEMPO



E02-R2
60'

E02-R3
48'

E02-R1
45'

CAMPUS CENTRAL
UNIVERSIDAD DE CUENCA

MERCADO 10 DE AGOSTO
CENTRO HISTÓRICO

0km 60 100



ENTREVISTADA 03

DATOS

Nieves

51 años

Vendedora de ropa

Tiempo de residencia

Cdla. Jaime Roldós

22 años

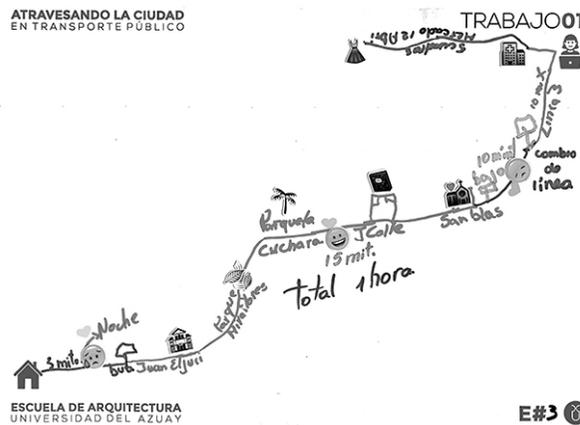


ENTREVISTA

02 marzo, 2020

(K.M.Ulloa, Entrevistadora)

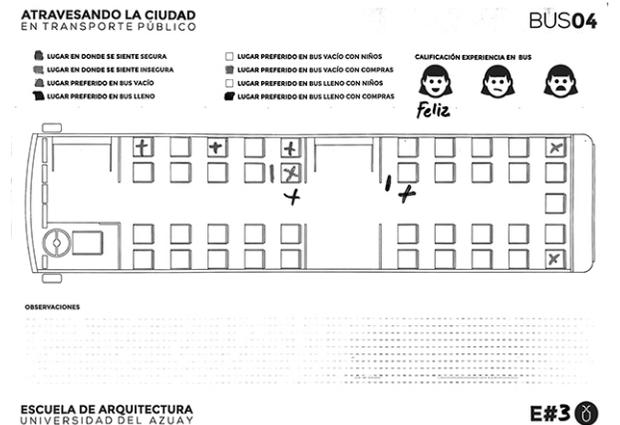
ATRASANDO LA CIUDAD
EN TRANSPORTE PÚBLICO



ESCUELA DE ARQUITECTURA
UNIVERSIDAD DEL AZUAY

E#3

ATRASANDO LA CIUDAD
EN TRANSPORTE PÚBLICO



ESCUELA DE ARQUITECTURA
UNIVERSIDAD DEL AZUAY

E#3

ACTIVIDAD	MISMO RECORRIDO	ORIGEN	PARADA DE INTERCAMBIO	DESTINO	LÍNEA DE BUS	CAMINATA HACIA PARADA minutos	TIEMPO DE ESPERA minutos	TIEMPO RECORRIDO BUS minutos	TIEMPO DE ESPERA INTERCAMBIO BUS minutos	LÍNEA DE BUS INTERCAMBIO	TIEMPO RECORRIDO BUS INTERCAMBIO minutos	CAMINATA EXTRA PARADA-DESTINO minutos	TIEMPO TOTAL RECORRIDO minutos	TIEMPO TOTAL minutos	CÓDIGO
Trabajo	x	Ciudadela Jaime Roldós	Parque San Blas	Mercado 12 de Abril	24	5	5	20	15	13	10	5	30	60	E03-R1

03

RECORRIDOS COTIDIANOS ACTIVIDADES



CIUDADELA JAIME ROLDÓS



TRABAJO



COMPRAS



EDUCACIÓN



PARADA DE BUS



PARADA INTERCAMBIO DE BUS

RECORRIDO IDA

RECORRIDO REGRESO

RECORRIDO IDA & REGRESO

RECORRIDO A PIE

CÓDIGO

E01-R3

65'

TIEMPO



E03-R1
60'

MERCADO 12 DE ABRIL
CENTRO HISTÓRICO



0km 60 100



ENTREVISTADA 04

DATOS

Karla

20 años

Ama de casa

Tiempo de residencia

Cdla. Jaime Roldós

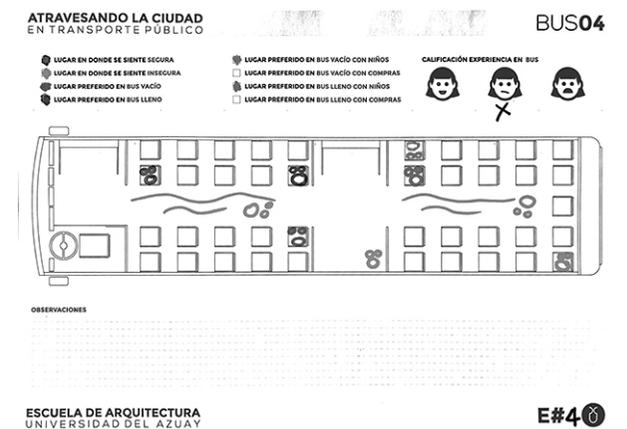
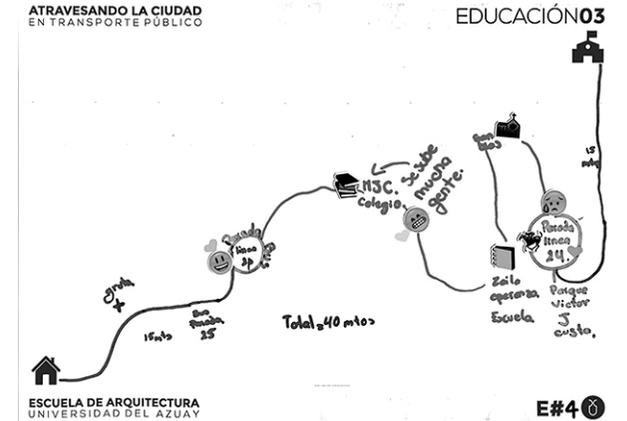
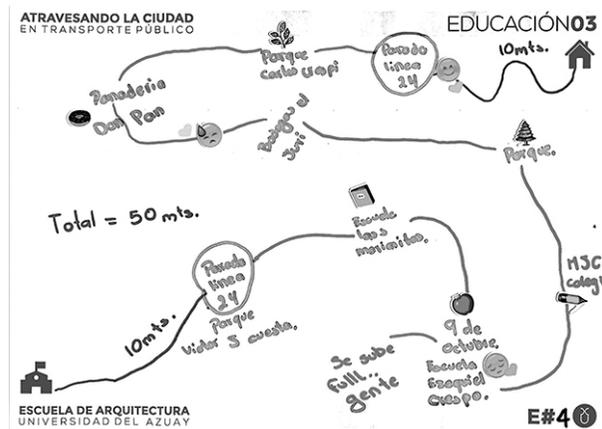
10 años



ENTREVISTA

02 marzo, 2020

(K.M.Ulloa, Entrevistadora)



ACTIVIDAD	MISMO RECORRIDO	ORIGEN	PARADA DE INTERCAMBIO	DESTINO	LÍNEA DE BUS	CAMINATA HACIA PARADA minutos	TIEMPO DE ESPERA minutos	TIEMPO RECORRIDO BUS minutos	TIEMPO DE ESPERA INTERCAMBIO O BUS minutos	LÍNEA DE BUS INTERCAMBIO	TIEMPO RECORRIDO BUS INTERCAMBIO minutos	CAMINATA EXTRA PARADA - DESTINO minutos	TIEMPO TOTAL RECORRIDO minutos	TIEMPO TOTAL minutos	CÓDIGO
Educación		Ciudadela Jaime Roldós	-	Escuela Luis Cordero	24	15	-	20	-	-	-	15	20	50	E04-R1
Educación		Escuela Luis Cordero	-	Ciudadela Jaime Roldós	25	10	10	30	-	-	-	10	30	60	E04-R2

04

RECORRIDOS COTIDIANOS ACTIVIDADES



CIUDADELA JAIME ROLDÓS



TRABAJO



COMPRAS



EDUCACIÓN



PARADA DE BUS



PARADA INTERCAMBIO DE BUS

RECORRIDO IDA

RECORRIDO REGRESO

RECORRIDO IDA & REGRESO

RECORRIDO A PIE

CÓDIGO

E01-R3

65'

TIEMPO



ESCUELA LUIS CORDERO CENTRO HISTÓRICO

E04-R1 60'

E04-R1 50'

0km 60 100



ENTREVISTADA 05

DATOS

Enma

51 años

Networker profesional

Tiempo de residencia

Cdla. Jaime Roldós

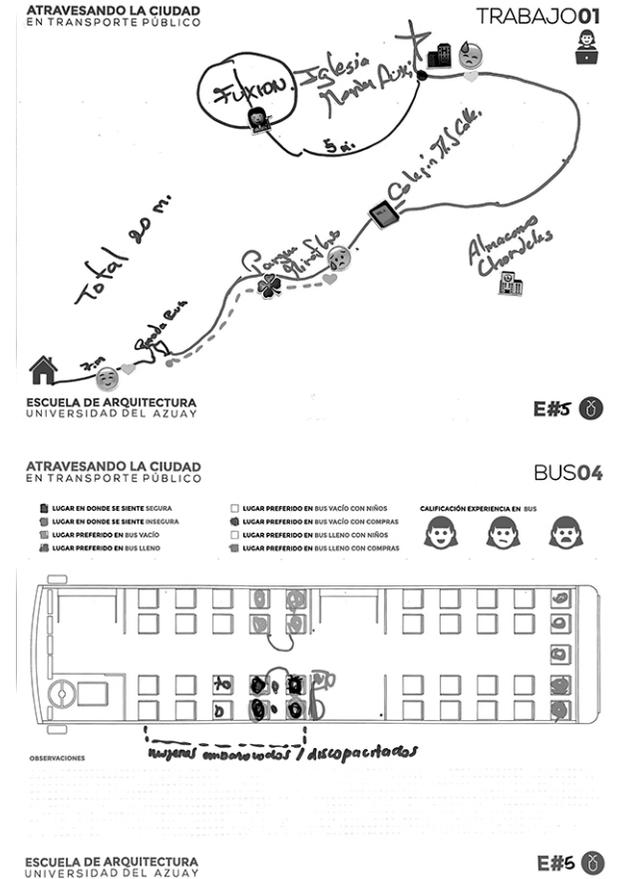
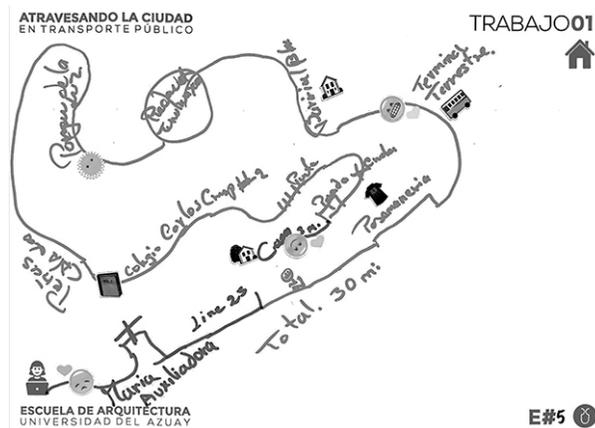
32 años



ENTREVISTA

02 marzo, 2020

(K.M.Ulloa, Entrevistadora)



ACTIVIDAD	MISMO RECORRIDO	ORIGEN	PARADA DE INTERCAMBIO	DESTINO	LÍNEA DE BUS	CAMINATA HACIA PARADA minutos	TIEMPO DE ESPERA minutos	TIEMPO RECORRIDO BUS minutos	TIEMPO DE ESPERA INTERCAMBIO BUS minutos	LÍNEA DE BUS INTERCAMBIO	TIEMPO RECORRIDO BUS INTERCAMBIO minutos	CAMINATA EXTRA PARADA - DESTINO minutos	TIEMPO TOTAL RECORRIDO minutos	TIEMPO TOTAL minutos	CÓDIGO
Trabajo		Ciudadela Jaime Roldós	-	Fuxion Maria Auxiliadora	27	7	5	15	-	-	-	5	15	32	E05-R1
Trabajo		Fuxion Maria Auxiliadora	-	Ciudadela Jaime Roldós	25	5	15	30	-	-	-	3	30	53	E05-R2

05

RECORRIDOS COTIDIANOS ACTIVIDADES



CIUDADELA
JAIME ROLDÓS



TRABAJO



COMPRAS



EDUCACIÓN



PARADA DE BUS



PARADA
INTERCAMBIO
DE BUS

RECORRIDO
IDA

RECORRIDO
REGRESO

RECORRIDO
IDA & REGRESO

RECORRIDO
A PIE

CÓDIGO

E01-R3

65'

TIEMPO

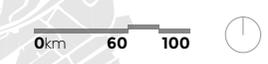


E05-R1
32'



FUXION
MARIA AUXILIADORA

E05-R2
53'



ENTREVISTADA 06

DATOS

Carmita

60 años

Comerciante

Tiempo de residencia

Clda. Jaime Roldós

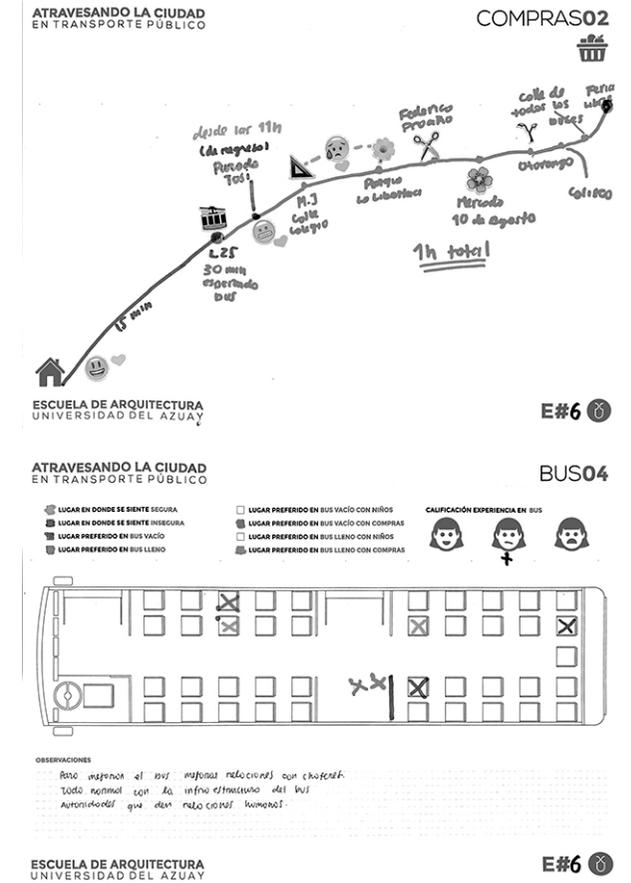
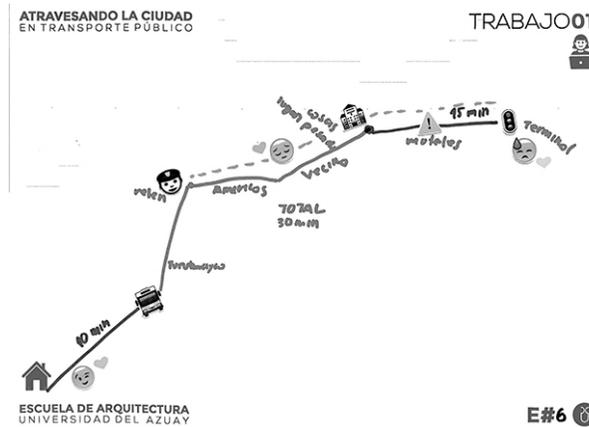
20 años



ENTREVISTA

03 marzo, 2020

(K.M.Ulloa, Entrevistadora)



ACTIVIDAD	MISMO RECORRIDO	ORIGEN	PARADA DE INTERCAMBIO	DESTINO	LÍNEA DE BUS	CAMINATA HACIA PARADA minutos	TIEMPO DE ESPERA minutos	TIEMPO RECORRIDO BUS minutos	TIEMPO DE ESPERA INTERCAMBIO O BUS minutos	LÍNEA DE BUS INTERCAMBIO	TIEMPO RECORRIDO BUS INTERCAMBIO minutos	CAMINATA EXTRA PARADA - DESTINO minutos	TIEMPO TOTAL RECORRIDO minutos	TIEMPO TOTAL minutos	CÓDIGO
Trabajo	x	Ciudadela Jaime Roldós	-	Terminal Terrestre	25	10	15	30	-	-	-	15	30	70	E06-R1
Compras	x	Ciudadela Jaime Roldós	-	Mercado El Arenal	25	15	30	45	-	-	-	-	45	90	E06-R2

06

RECORRIDOS COTIDIANOS ACTIVIDADES



CIUDADELA
JAIME ROLDÓS



TRABAJO



COMPRAS



EDUCACIÓN



PARADA DE BUS



PARADA
INTERCAMBIO
DE BUS

RECORRIDO
IDA

RECORRIDO
REGRESO

RECORRIDO
IDA & REGRESO

RECORRIDO
A PIE

CÓDIGO

E01-R3

65'

TIEMPO



MERCADO EL ARENAL
FERIA LIBRE



E06-R2
90'



TERMINAL TERRESTRE



E06-R1
70'

0km 60 100



07

RECORRIDOS COTIDIANOS ACTIVIDADES



CIUDADELA JAIME ROLDÓS



TRABAJO



COMPRAS



EDUCACIÓN



PARADA DE BUS



PARADA INTERCAMBIO DE BUS

RECORRIDO IDA

RECORRIDO REGRESO

RECORRIDO IDA & REGRESO

RECORRIDO A PIE

CÓDIGO
E01-R3
65'
TIEMPO

E07-R1
57'



E07-R2
70'

PARQUE IBERIA

E07-R3
30'



ESCUELA MISIONEROS OBLATOS
CENTRO HISTÓRICO

0km 60 100



ANEXO **4**
ABSTRACT

Abstract of the project

13

Title of the project Crossing the city on public transportation

Project subtitle Incidence of territorial distribution on the cotidian mobility of women residing in Ciudadela Jaime Roldós, Cuenca.

Summary: 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.

Keywords Gender inequality, right to the city, slum, spatial equity, public transport

Student Ulloa Chacha Karla Monserrath

C.I. 0105384671

Código:

78554

Director Carla Hermida

Codirector:

Para uso del Departamento de Idiomas >>>

Revisor:

Arteaga Magali

Nº. Cédula Identidad

0102603453

