

Territorios 50 / Bogotá, 2024, pp. 1-29
ISSN: 0123-8418
ISSNe: 2215-7484

Sección general

Patrones de movilidad y género en actividades ocupacionales de residentes de las áreas de crecimiento rural de Cuenca (Ecuador)

*Mobility and Gender Patterns in Occupational Activities
of Residents of the Rural Growth Areas of Cuenca – Ecuador*

*Padrões de mobilidade e de gênero nas atividades ocupacionais
de residentes das áreas de crescimento rural de Cuenca, Equador*

Enrique Flores-Juca*
Pedro Jiménez-Pacheco**
Estefanía Mora-Arias***
Cristhian Parrado****

Recibido: 14 de noviembre de 2022

Aprobado: 15 de julio de 2023

<https://doi.org/10.12804/revistas.urosario.edu.co/territorios/a.12678>

Para citar este artículo

Flores-Juca, E., Jiménez-Pacheco, P., Mora-Arias, E., & Parrado, C. (2024). Patrones de movilidad y género en actividades ocupacionales de residentes de las áreas de crecimiento rural de Cuenca (Ecuador). *Territorios*, (50), 1-29. <https://doi.org/10.12804/revistas.urosario.edu.co/territorios/a.12678>

* Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Cuenca (Ecuador). Correo electrónico: enrique.flores@ucuenca.edu.ec. ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-4539-2955>

** Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Cuenca (Ecuador). Correo electrónico: pedro.jimenezp@ucuenca.edu.ec. ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7456-945X>

⇒

Palabras clave

*Actividades
ocupacionales;
movilidad; mujeres
rurales; ruralidad;
transporte.*

Keywords

*Occupational activities;
mobility; rural women;
rurality; transportation.*

Palavras-chave

*Atividades ocupacionais;
mobilidade; mulheres
rurais; ruralidade;
transporte.*

RESUMEN

Este artículo caracteriza los patrones de movilidad de mujeres y hombres que residen en el primer anillo de desarrollo rural de Cuenca (Ecuador). Se enfoca en quienes desempeñan actividades ocupacionales económicas remuneradas, educativas y tareas del cuidado. A partir de los datos de una encuesta representativa aplicada en la zona de estudio se describen los destinos, medios de transporte, tiempos y otras variables asociadas con sus viajes cotidianos. Los resultados muestran que la movilidad de todos los grupos se caracteriza por viajes hacia el área urbana. Sin embargo, las mujeres que desempeñan actividades remuneradas y tareas del cuidado usan más el transporte público e invierten más tiempo en sus viajes. Se concluye remarcando la importancia de los roles de género, los vínculos ocupacionales y el transporte público en la movilidad rural.

ABSTRACT

This article characterizes the mobility patterns of women and men residing in the first ring of rural development of Cuenca, Ecuador. It focuses on those who engage in economic, educational, and care tasks. Using data from a representative survey applied in the study area, the destinations, modes of transportation, travel times, and other variables associated with their daily trips are described. The results show that the mobility of all groups is characterized by trips to the urban area. However, women who perform paid work and care tasks use public transport more and invest more time in their travels. The article concludes by emphasizing the importance of gender roles, occupational ties, and public transportation in rural mobility.

RESUMO

Este artigo caracteriza os padrões de mobilidade de mulheres e homens que residem no primeiro anel de desenvolvimento rural de Cuenca, Equador. Centra-se naqueles que exercem atividades profissionais econômicas remuneradas, tarefas de educação e cuidado. Com base em dados de uma pesquisa representativa aplicada na área de estudo, são descritos os destinos, meios de transporte, horários e outras variáveis associadas às suas viagens diárias. Os resultados mostram que a mobilidade de todos os grupos é caracterizada por viagens à área urbana. Contudo, as mulheres que exercem atividades remuneradas e tarefas de cuidado, utilizam mais o transporte público e investem mais tempo em suas viagens. Conclui-se destacando a importância dos papéis de gênero, dos vínculos profissionais e do transporte público na mobilidade rural.

Introducción

Los trabajos recientes dentro de los estudios de movilidad han señalado la compleja relación que existe entre género y patrones de desplazamientos cotidianos (Jirón & Zunino, 2017; Miralles *et al.*, 2016). Gran parte de estas indagaciones se han centrado en la ciudad, por lo que se ha prestado menor importancia a las movilidades rurales. Esto, pese a que la ruralidad se compone de movilidades complejas formadas por flujos constantes de sus habitantes (Milbourne & Kitchen, 2014). Aunque se registran algunos avances en la literatura internacional (Starkey *et al.*, 2021; Carvalho & Sales, 2017; Thynell, 2017), específicamente para las ciudades de América Latina no ha habido un abordaje riguroso que indague sobre cómo mujeres y hombres que residen en territorios rurales efectúan sus viajes diarios.

A pesar de estos vacíos, en la literatura académica se afirma que las mujeres rurales experimentan restricciones de movilidad determinadas por las condiciones propias del territorio y del género. En el primer aspecto incide la dotación de servicios urbanos y transporte público como elementos importantes de desigualdad socioespacial, porque ello define qué tan integrado está el territorio rural a los bienes y servicios de la ciudad (Ranković & Jović, 2014). En el segundo se resalta la importancia de las normas sociales y los roles de género para impedir o limitar los

desplazamientos de las mujeres, resaltando también la incidencia de las variables sociodemográficas en sus patrones de movilidad (Porter, 2011). Por ejemplo, la correlación entre el género y la edad, la condición étnica o la actividad ocupacional ayudan a entender integralmente cómo se configuran las posibilidades que hombres y mujeres tienen para ejercer la movilidad (Bergman *et al.*, 2019).

Sobre las actividades ocupacionales, Bergman *et al.* (2019) y Cresswell *et al.* (2016) plantean que la movilidad no se puede separar analíticamente de las actividades de producción y reproducción social. Hanson (2010) indica que las elecciones y restricciones de movilidad se asocian con los vínculos que tienen las personas en sus ámbitos domésticos, productivos y sociales, por cuanto a partir de ellos se forman hábitos de desplazamiento. Así, ciertos estudios han encontrado cómo las mujeres rurales establecen patrones de movilidad diferenciados en función de sus roles como productoras agrícolas (Adom *et al.*, 2020), estudiantes (Dmuchowsky & Velásquez, 2018) o trabajadoras del servicio doméstico remunerado y no remunerado (Baylina-Ferré *et al.*, 2017; Fleischer & Marín, 2019). En estos casos, tanto las tareas ocupacionales como los roles de género implican una doble carga para las mujeres, debido a la relación existente entre trabajo productivo y reproductivo.

Diversos estudios centrados en lo urbano han encontrado patrones regulares

←
*** Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Cuenca (Ecuador). Correo electrónico: estefania.mora@ucuenca.edu.ec. ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-5454-8715>

**** Investigador independiente (Ecuador). Correo electrónico: crparrador@gmail.com. ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7622-2599>

territorios 50

en los cuales la movilidad de las mujeres se caracteriza por viajes orientados en mayor medida a actividades de reproducción social y un mayor uso del transporte público y la caminata (Miralles-Guasch & Martínez, 2012; Hernández, 2019). La conceptualización más difundida de esta diferencia se ha hecho mediante el término *movilidad del cuidado* (Sánchez de Madariaga, 2009; Carrasco *et al.*, 2021), el cual engloba distintas actividades relativas al trabajo remunerado y no remunerado de actividades del servicio doméstico y el cuidado de personas dependientes. Este término critica la forma como las investigaciones y la planificación del transporte han descuidado registrar a cabalidad los desplazamientos de las mujeres debido al sesgo de género que hay detrás de sus metodologías. La aplicación empírica del concepto ha encontrado que la magnitud de la movilidad de cuidado es equiparable a la movilidad por motivos ocupacionales (Sánchez de Madariaga & Zucchini, 2020). Hay que aclarar que este término, desde su concepción en el campo del urbanismo, fue desarrollado desde perspectivas urbanas, por lo que, pese a que las situaciones que aborda pueden identificarse en la movilidad de mujeres rurales, es necesario cuestionar su relevancia para el ámbito rural (Miralles *et al.*, 2016).

En este contexto, la ruralidad ha sido comúnmente asociada con un tipo de movilidad menos dinámica respecto a las ciudades. No obstante, siguiendo a Milbourne y Kitchen (2014) y a Bell y Osti

(2010), si se consideran las grandes distancias, las condiciones geográficas y de infraestructura, la movilidad rural puede resultar igual de compleja que la urbana, e igualmente de vital para el bienestar de su población. Una situación que no se expresa de igual forma en todas las latitudes, pues mientras en algunas partes del mundo se presentan fenómenos como el despoblamiento y el envejecimiento de la población (Delgado & Martínez, 2016), en otras se identifica la llegada de nuevos tipos de población y actividades ocupacionales (Baylina-Ferré *et al.*, 2017), lo cual trae consigo diferentes implicaciones para la movilidad de las mujeres rurales. En el contexto latinoamericano, las zonas rurales afrontan serios problemas asociados con la pobreza (Ballara, Damianović & Valenzuela, 2012). Los datos disponibles concernientes al ámbito ocupacional en Ecuador y la región latinoamericana indican que la agricultura se mantiene como una de las actividades principales que desarrollan las mujeres rurales (Sistema para la Investigación de la Problemática Agraria [Sipae], 2020). También se menciona su participación en actividades del trabajo doméstico y de cuidados dentro del hogar, para otros hogares y para la comunidad, que pueden resultar o no remunerados. Esta condición se traduce en una doble carga de responsabilidades para las mujeres, así como en la perpetuación de otras desigualdades respecto a los hombres, en cuanto a menor autonomía financiera y menor acceso a educación (Sipae, 2020).

Estas realidades constituyen el marco de actuación en el cual se desarrollan los patrones de movilidad de la población rural, en específico para las mujeres. Hanson (2010) aborda esta situación planteando que las relaciones de género, los vínculos ocupacionales y la movilidad se influyen mutuamente. Esto debido a que las dos primeras exigen y permiten determinadas prácticas de movilidad, las cuales no son estáticas y cambian en el tiempo; mientras que los cambios en las condiciones de movilidad plantean nuevas situaciones que pueden reorganizar los roles de género y el nexo ocupacional. Adicionalmente, la movilidad es un aspecto importante para que las poblaciones rurales accedan a bienes y servicios distribuidos en el territorio, por lo cual resulta vital disponer de medios y servicios de transporte. En general, la literatura menciona que, debido a las limitaciones de infraestructura y de disposición al transporte público, el automóvil permite que los pobladores mantengan una mayor autonomía y capacidad de desplazamiento (Dmuchowsky & Velázquez, 2018). Sin embargo, no toda la población puede usar un vehículo propio, especialmente las mujeres, quienes tienen una restricción, por factores económicos o culturales (Miralles-Guasch & Martínez, 2012). Por otra parte, la cobertura de servicios de transporte público suele encontrarse limitada, debido a las condiciones geográficas del territorio y la baja densidad poblacional de estas áreas (Delgado & Martínez, 2016;

Flores *et al.*, 2020). Así, la combinación entre la limitación al uso de automóvil y el transporte público compromete el bienestar y la movilidad rural, lo cual genera situaciones que afectan especialmente a las mujeres para que puedan desarrollar sus actividades ocupacionales.

Sobre este panorama, en este artículo se caracteriza y describe la movilidad de hombres y mujeres rurales en Cuenca (Ecuador), haciendo hincapié en aquellas cuya actividad ocupacional se relaciona con el trabajo productivo remunerado, el quehacer educativo y el servicio doméstico no remunerado. Se escogen estas actividades debido a su relevancia como variables sociodemográficas explicativas del comportamiento en los viajes entre ambos sexos (Rodríguez *et al.*, 2021), además de ser determinantes para la ruralidad ecuatoriana y latinoamericana (Sipae, 2020). Más allá de las diferencias por motivos y tiempos de viaje existentes entre los tres grupos analizados, el argumento que se defiende remarca el nexo entre los roles de género, los vínculos ocupacionales y el transporte público en la movilidad rural. Tal premisa se basa en el material empírico del estudio de caso y su discusión con los principales resultados que ha registrado la literatura.

Metodología y caso de estudio

La investigación llevó a cabo una aproximación descriptiva entre vínculo ocupacional y patrones de movilidad en

¹ Cabe indicar que Cuenca es un cantón ubicado al sur de Ecuador, conformado por su cabecera cantonal (15 parroquias urbanas) que lleva el mismo nombre y por 21 parroquias rurales que, según la planificación nacional, es la cuarta subdivisión político-administrativa del país, antecedida por las regiones, provincias y cantones. Cada parroquia rural cuenta con un núcleo central llamado cabecera parroquial donde se localizan el centro administrativo y los equipamientos de carácter local.

² Según datos del último censo de 2010 con proyecciones a 2023, en el cantón Cuenca hay un total de 670 407 habitantes, de los cuales el 34 % de la población es rural. Las parroquias de estudio condensan el 51 % de esta población. Para la definición de la muestra se consideró el 20 % de los habitantes de las cuatro comunidades más pobladas de cada parroquia de estudio.

contextos rurales. El análisis se enfocó en las cuatro parroquias rurales de mayor crecimiento poblacional de Cuenca: Ricaurte, El Valle, Baños y Sinincay. En los instrumentos de planificación territorial local, estas áreas son consideradas el primer anillo de desarrollo rural del cantón. Su cabecera parroquial está ubicada geográficamente dentro de un radio de influencia inferior a 15 kilómetros del casco urbano, por lo que disponen de vías de acceso que están servidas con transporte público, aunque de modo desigual. Para determinar los territorios rurales, el artículo se basa en la clasificación que realiza la Constitución ecuatoriana en cuanto a las parroquias rurales¹ (Asamblea Constituyente, 2008). Las parroquias estudiadas contienen amplias superficies, aun cuando en su mayoría son suelo de protección natural, aspecto que implica la existencia de una distribución desigual de la población en el territorio. Por tal motivo, el estudio se concentró en las comunidades y zonas más pobladas de cada parroquia rural (figura 1).

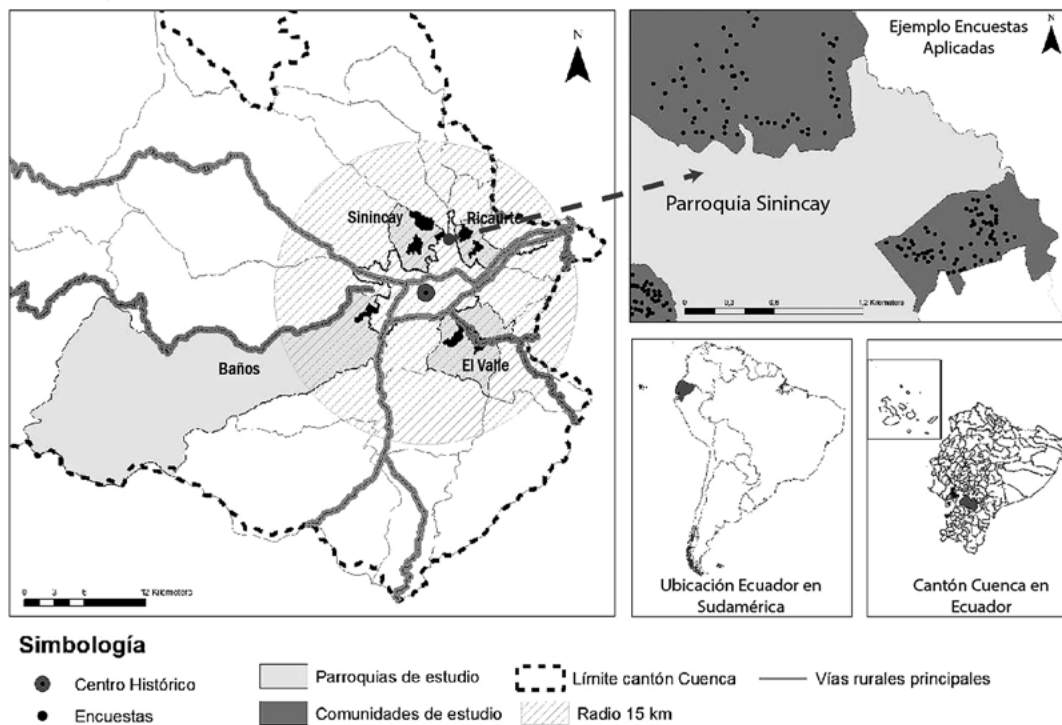
La información empírica proviene de la encuesta diseñada y realizada en 2015 por el equipo de investigación Ciudad, Territorio y Movilidad (CITMOV) de la Universidad de Cuenca (Ecuador), y aplicada a una muestra representativa de 3848 personas mayores de edad que viven en las parroquias rurales de estudio.² Con un nivel de confiabilidad del 95 %, frecuencia del 50 % y un margen de error del 5 %, la encuesta obtuvo datos primarios sobre

los patrones de movilidad cotidiana de la población rural. Para el levantamiento de información se empleó el método aleatorio simple aplicado a las comunidades más pobladas de cada parroquia. La muestra se calculó por comunidad, para tener de esta manera un mayor número de encuestas.

La encuesta fue aplicada a nivel de hogar por un grupo de 15 encuestadores, quienes fueron capacitados por el equipo CITMOV. El cuestionario se aplicó durante los viernes, los sábados y los domingos en horas de la mañana y tarde. Las personas entrevistadas fueron mayores de edad, con disponibilidad de tiempo para responder la encuesta y quienes pudieron suministrar información propia y de todos los miembros de su hogar. El cuestionario incluyó un total de 25 preguntas cerradas que giraron alrededor de tres aspectos: a) datos generales, b) desplazamientos cotidianos y c) criterios para uso del transporte público. El análisis descriptivo de este artículo se extrajo del material empírico de seis preguntas de la encuesta que se asocian con las variables de estudio (tabla 1).

Estas variables se analizaron con información sociodemográfica de la persona encuestada. Particularmente, el formulario preguntó sobre las actividades ocupacionales de las personas en función de seis categorías: “trabajo productivo remunerado”, “estudiante”, “quehaceres domésticos no remunerados”, “jubilado”, “no tiene trabajo” u “otra ocupación”. Esta categorización se hizo siguiendo la

Figura 1. Localización de las parroquias rurales de estudio en Cuenca (Ecuador)



Fuente: elaboración propia.

Tabla 1. Variables de análisis para caracterizar los viajes de la población estudiada

Variable	Descripción
Destino	Principal lugar hacia donde se realiza el desplazamiento diario
Motivo	Causa principal del desplazamiento
Frecuencia	Periodicidad con la que se realiza el viaje principal
Medio de transporte	Medio principal de movilización
Costo promedio	Gasto empleado por viaje (únicamente en transporte público)
Tiempo promedio	Duración total de viaje desde los hogares hasta el destino final

Fuente: elaboración propia.

territorios 50

7

definición propuesta por el Instituto Nacional de Estadísticas y Censo de Ecuador (2010) que, para fines de esta investigación y debido a la baja participación, las últimas tres categorías se agruparon en una sola. La categoría de “trabajo productivo remunerado” incluyó diversas actividades donde la persona recibía honorarios, como agricultura, comercio, empleado privado, oficios relacionados con la construcción, sastrería, entre otros. Por su parte, para fines de este artículo, se interpreta la categoría de “quehaceres domésticos no remunerados” como tareas del cuidado, debido a que se trata de labores esenciales para el bienestar del hogar o de personas dependientes, y que son realizadas mayoritariamente por las mujeres sin recibir un salario por su trabajo (Carrasco *et al.*, 2021).

En cuanto a la zona de estudio, según las estadísticas oficiales registradas por el último censo nacional de 2010, en Cuenca el 34% de la población reside en sus parroquias rurales y las mujeres constituyen el 53,29% de esta población. La literatura local ha dedicado poca atención a describir los patrones de movilidad de los pobladores de la ruralidad, ya que su abordaje más notorio es en el ámbito urbano. Por ejemplo, el Plan de Movilidad y Espacios Públicos de la Municipalidad de Cuenca (2015) generó un diagnóstico de los desplazamientos incluyendo solo a las mujeres urbanas, afirmando que representan el 57% de la población que utiliza el transporte público, además de

ser el grupo que más viajes realiza en la ciudad combinando diferentes medios de transporte. Adicionalmente, también hay investigaciones que muestran cómo los recorridos de las mujeres son para cumplir con tareas relacionadas con el cuidado, debido a que es el grupo que mayoritariamente desempeñan trabajos domésticos en la ciudad (Aranda, 2017). Otros estudios de tipo urbano indican que los desplazamientos de las mujeres están definidos por distancias cortas, pero con alto tiempo invertido, elevada percepción de inseguridad y situaciones de acoso y violencia sexual (Ulloa, 2021).

Aunque con un marcado enfoque urbano, las anteriores investigaciones han logrado llenar vacíos de conocimiento local acerca de la movilidad de las mujeres. Esto no ha ocurrido en los estudios que en contextos periurbanos y rurales —a pesar de indagar sobre la movilidad— han sido incapaces de incluir la perspectiva de género en sus metodologías. Hay información referente al tránsito, al transporte y a la vialidad de las parroquias rurales de mayor crecimiento demográfico de Cuenca (Arias & Martínez, 2017; Palacios, 2017; Guamán, 2016, Flores *et al.*, 2022; Flores *et al.*, 2020), pero en ninguna se presentan datos desagregados por sexo. Los aspectos registrados de mayor avance aluden a la propuesta de indicadores de sostenibilidad para medir la movilidad rural (Flores, 2021), así como a la importancia de la infraestructura y el transporte público para permitir los

viajes y la conectividad de la población con los bienes y servicios urbanos (Paz, 2019; Flores *et al.*, 2022).

Por tanto, en la literatura local se identifican ciertos aspectos vitales de la movilidad rural, pero no se sabe cómo los grupos se movilizan de acuerdo con sus condiciones de género y sus vínculos ocupacionales. La dependencia de lo urbano y del transporte público por la movilidad rural, así como del monocentrismo de Cuenca, también ha sido referenciada en estudios recientes (Flores *et al.*, 2020; Serrano, 2016; Hermida *et al.*, 2015). Aunque estos sostienen la existencia de una deficiente cobertura del servicio de transporte público para la zona rural, no profundizan en cómo esta situación afecta de manera particular a la mujer. Cabe mencionar que la prestación de este servicio es privada, por lo que resulta compleja la capacidad de control por parte de la autoridad pública, que tampoco ha incluido un enfoque de género en su gestión y carece del recurso de planificación para las zonas rurales (Flores, 2021). Sobre estos avances y vacíos del conocimiento, a continuación, se describen los resultados de la investigación.

Resultados y discusión

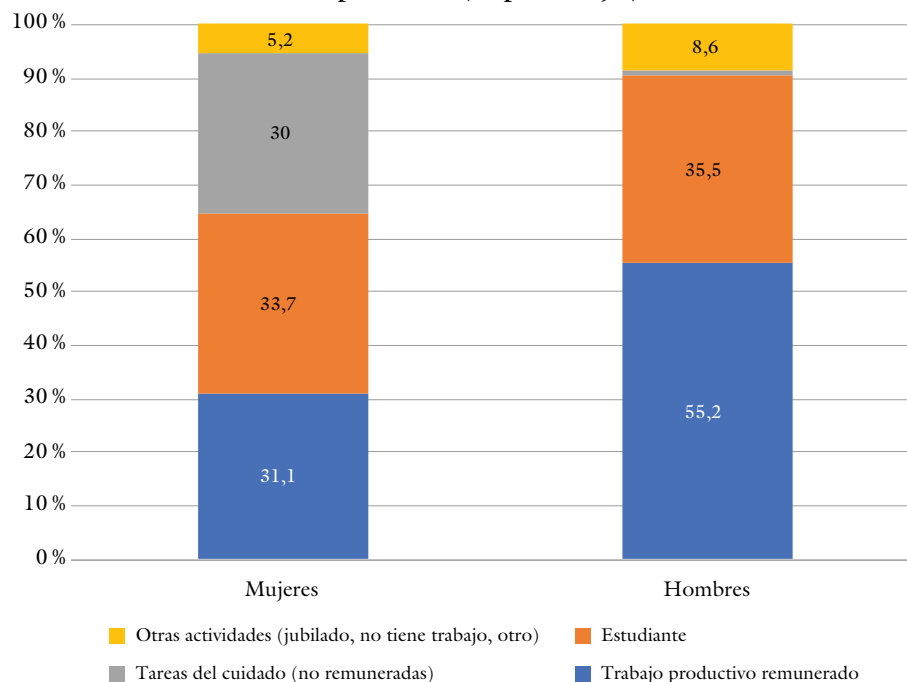
De las 3848 personas que constituyen el universo total de encuestas realizadas, 2082 (54,1 %) son mujeres y 1766 (45,9 %) son hombres. Las mujeres se distribuyen

con tendencia equitativa en las tres principales actividades ocupacionales estudiadas: el 31,1 % tiene vínculos productivos remunerados, el 33,7 % son estudiantes y el 30 % realizan trabajos domésticos no remunerados (en adelante descrito como “tareas del cuidado”), mientras que el 5,2 % restantes se desempeñan en otras actividades (figura 2). Esta proporción varía para el caso de los hombres, quienes el 55,2 % desempeña actividades productivas con remuneración, el 35,5 % estudia, el 8,6 % realiza otras actividades y apenas el 0,7 % ejerce tareas del cuidado.

Movilidad por actividades productivas remuneradas

A pesar de las transformaciones productivas en la ruralidad de América Latina (Valenciano *et al.*, 2021), las actividades laborales más comunes de la población rural continúan relacionándose con la agricultura, donde las mujeres mantienen altos niveles de trabajo no remunerado en comparación con los hombres. En este contexto, la literatura ha establecido que las movilidades de ambos grupos se relacionan con las actividades agrícolas, particularmente conectada con el comercio en mercados ubicados en los centros urbanos locales o regionales (Singh-Peterson & Iranacolaivalu, 2018). Se sabe que estas movilidades pueden estar limitadas por varios factores, por ejemplo, las condiciones climáticas, la existencia

Figura 2. Distribución de hombres y mujeres en actividades ocupacionales (en porcentajes)



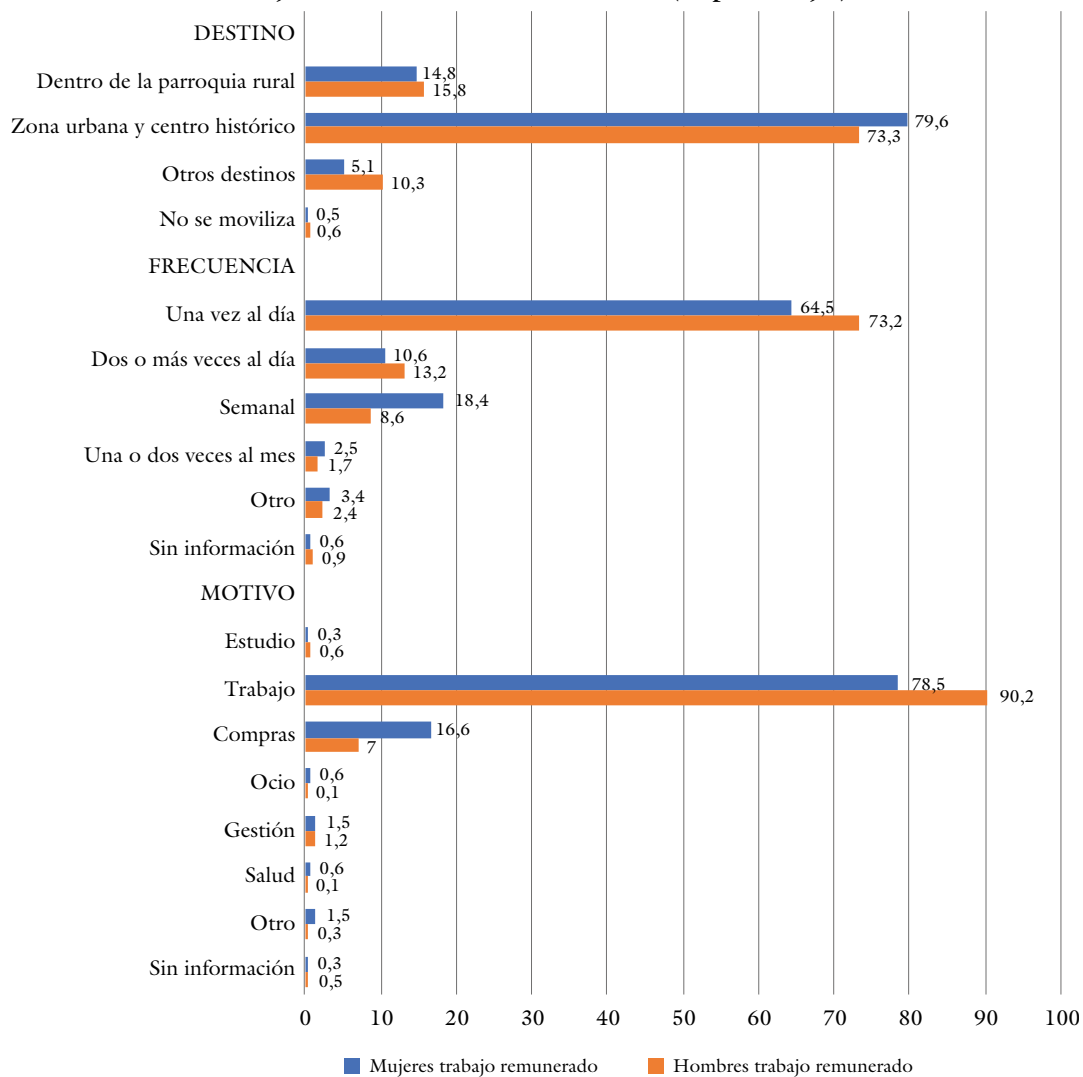
Fuente: elaboración propia.

de infraestructura o la disponibilidad de acceso a medios de transporte.

Para el caso de Cuenca, los patrones están definidos por desplazamientos diarios dirigidos hacia el centro urbano y por motivos de trabajo (figura 3). Pese a que la mayoría de la población presenta patrones similares en el destino, la frecuencia y motivo de su viaje, existen importantes diferencias de género. Por ejemplo, el 79,6% de las mujeres se moviliza desde su lugar de residencia hacia la zona urbana y el centro histórico, en comparación con el 73,3% de los hombres. Estos últimos, por

su parte, tienen una mayor participación en los viajes cuyo destino es hacia otras parroquias rurales, cantones o provincias (10,3% en el caso de los hombres frente al 5,1% de las mujeres). Estas mismas diferencias se presentan en relación con la frecuencia del viaje, pues los hombres participan en mayor proporción en viajes realizados diarios (73,2% en comparación con el 64,5% en el caso de las mujeres), mientras las mujeres tienen viajes semanales más recurrentes (18,4% en contraste con el 8,6% en los hombres). En cuanto a los motivos de viaje, las mujeres registran

Figura 3. Destino, frecuencia y motivo de viaje de hombres y mujeres con actividades remuneradas (en porcentajes)



Fuente: elaboración propia.

más desplazamientos por razones de compras (16,6%) frente a los hombres (7%); mientras que estos últimos realizan más

traslados por trabajo (90,2%) que las primeras (78,5%). Pese a las diferencias, esta situación sugiere que el tipo de movilidad

que más caracteriza a las mujeres y hombres rurales dedicados a labores productivas remuneradas son los desplazamientos cotidianos de larga distancia y dirigidos hacia la ciudad.

La presencia de más viajes realizados por mujeres hacia el área urbana y de una mayor participación en viajes semanales y por razones de compras indica la existencia de diferencias ocupacionales y de género que caracterizan su movilidad. Bergman *et al.* (2019) han señalado que los tiempos de productividad y cosecha de los productos de origen agrícola, las condiciones de traslado y el equilibrio con las tareas domésticas influyen en la decisión de las mujeres sobre a qué mercados asistir y qué tan frecuente hacerlo. Un desplazamiento que implique menos tiempo y de menor distancia puede resultar más cómodo y necesario para las mujeres. Los datos para Cuenca sugieren una relación en este sentido, en la medida en que las mujeres no acuden a otros destinos rurales que implican mayores distancias (como sí lo hace el 10,3% de los hombres), ni tampoco se desplazan diariamente hacia la zona urbana con la misma frecuencia que los hombres. Como lo han señalado Singh-Peterson e Iranacolaivalu (2018), una mayor frecuencia semanal en sus desplazamientos puede estar relacionada con el tiempo que requieren sus otras actividades en su comunidad rural de residencia, en especial las de cuidado del hogar.

En cuanto a los motivos de viaje, los resultados sugieren que, pese a la

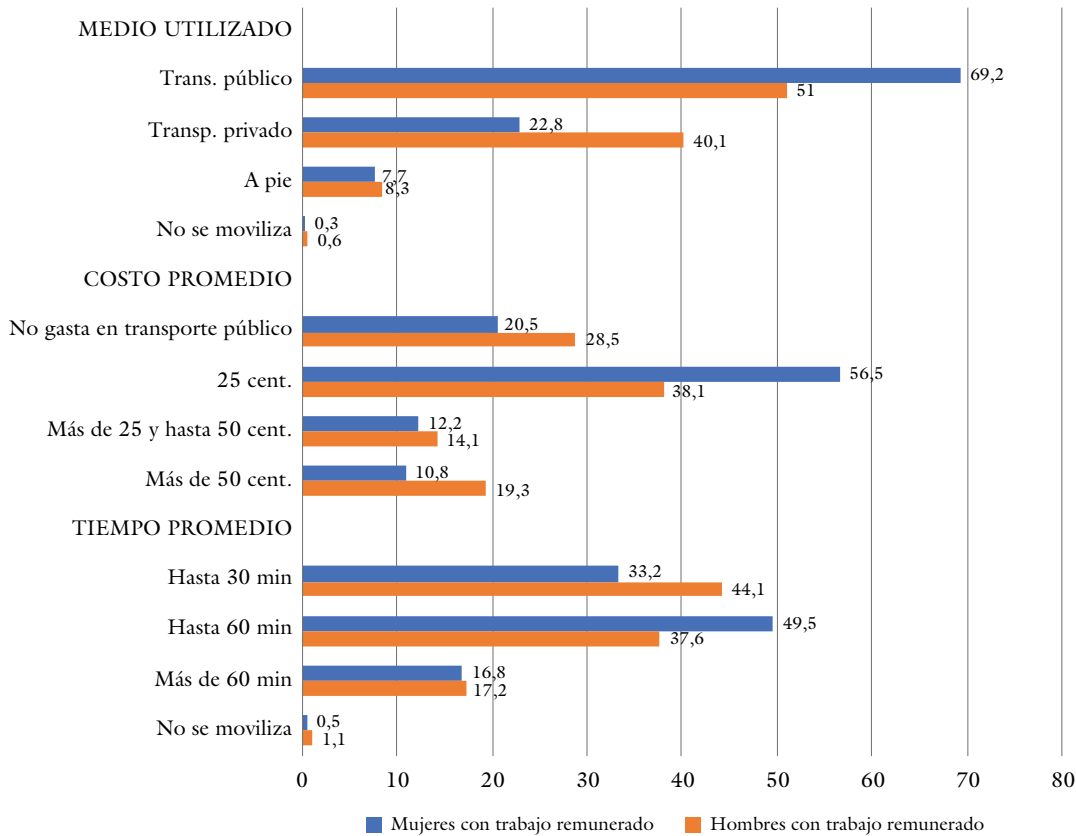
relevancia de los desplazamientos por motivos laborales (78,5%), las mujeres tienen razones un poco más diversas que los hombres, quienes preferentemente se desplazan por motivos de trabajo (90,2%). Las diferencias más notorias ocurren en los viajes por motivos de compra (cerca de dos veces más que los hombres) y en las categorías que abarcan razones de ocio, gestión, salud y otros (alrededor de cuatro veces más que los hombres). La literatura insinúa que los motivos de viaje de las mujeres rurales son más diversos debido a los roles de género que desempeñan en sus respectivas comunidades que se asocian con objetivos productivos y del cuidado del hogar (Cresswell *et al.*, 2016). Asimismo, como lo indican Lei *et al.* (2019) y Sipae (2020), la estructura de oportunidades del mercado laboral para la población rural, que privilegia más a los hombres, puede estar limitando una mayor participación de los viajes de las mujeres por motivos de trabajo. En el caso de Cuenca, este contexto puede incidir para que la movilidad de las mujeres —sin una vinculación laboral como la de los hombres— también se oriente a cumplir los roles de género en el desplazamiento por comercialización de productos agrícolas y para el hogar, así como por trámites relacionados con el cuidado personal o de sus dependientes.

La literatura concluye que una de las mayores diferencias entre hombres y mujeres radica en el uso predominante del transporte público por parte de estas

últimas (Starkey *et al.*, 2021; Thynell, 2017). En el caso de Cuenca, el 69,2 % de las mujeres con actividades remuneradas efectúan sus viajes a través del transporte público, en comparación con el 51 % de los hombres que utilizan este medio (figura 4). Por su parte, el 40,1 % de los hombres usan transporte privado en relación con solo el 22,8 % de las mujeres que emplean este medio. Por su parte, los

viajes a pie tienen una participación mínima en los medios utilizados por hombres (8,3 %) y mujeres (7,7 %). Llama la atención que muy poca población de ambos sexos reporta no moverse (0,6 % hombres y 0,3 % mujeres), lo que indica que no existiría una condición de inmovilidad para quienes ostentan vínculos productivos remunerados.

Figura 4. Medio utilizado, costo y tiempo promedios de viaje de hombres y mujeres con actividades remuneradas (en porcentajes)



Fuente: elaboración propia.

³ Este costo es susceptible de variación porque depende del costo de un viaje en transporte público. De hecho, para 2022 este valor era mayor al que las personas encuestadas señalaron en 2015. En este último año, el costo máximo de un viaje en bus era de 25 centavos de dólar.

De acuerdo con lo señalado en gran parte de la literatura internacional (Rodríguez *et al.*, 2021; Porter, 2011), la diferencia entre el uso mayoritario del transporte público por parte de las mujeres con trabajo remunerado en Cuenca puede deberse a situaciones de inequidad en el acceso a vehículo particular propio, tanto por restricciones de tipo económico como cultural. Aspecto que, sumado a la disponibilidad de infraestructura y la cobertura del servicio de transporte terrestre, puede limitar gravemente su movilidad en función de las condiciones de traslado de productos que demanda su actividad ocupacional (Lei *et al.*, 2019).

De acuerdo con los resultados, existe población que no invierte en transporte público (20,5 % mujeres y 28,5 % hombres). Además, advierten que el 56,5 % de las mujeres gasta, en promedio, 25 centavos de dólar de los Estados Unidos de América³ (USD) por viaje en el transporte público, mientras que solo el 38,1 % de los hombres destina lo mismo. Sin embargo, esta proporción varía en quienes destinan más de este valor, debido a que efectúan más de un viaje o gastan en un medio adicional: el 33,4 % de los hombres invierte más de 25 centavos en comparación con el 23 % de las mujeres. Esta situación indica que existen hombres con mayor capacidad de invertir en sus traslados, a pesar de ser quienes menos viajan en transporte público. Esta diferencia puede estar ocultando situaciones de

desventaja de poder adquisitivo que enfrentan las mujeres rurales. Singh-Peterson e Iranacolaivalu (2018) indican que, en contraste con los hombres, los costos de transporte público pueden representar una parte significativa de los ingresos de las mujeres productoras, por lo cual es posible que estas dejen de utilizar este medio de transporte y, en su lugar, elijan comercializar sus productos mediante un intermediario. Por tanto, en el caso de Cuenca, se puede estar presentando una situación en la que el costo del pasaje implica un limitante para las mujeres rurales, ya que tomar más de un bus o combinar sus traslados con otros medios de transporte incrementaría el costo de su viaje.

Finalmente, el tiempo también es un aspecto que impacta en la movilidad de la población dedicada a actividades remuneradas (Carvalho & Sales, 2017). De acuerdo con los hallazgos de la investigación, las mujeres son quienes tienden a invertir más minutos en promedio en cada uno de sus trayectos: cerca de 7 de cada 10 mujeres invierten más de 30 minutos en comparación con los casi 5 de cada 10 hombres. Los desplazamientos que más sobresalen en las mujeres de las áreas de estudio duran en promedio entre 30 y 60 minutos (49,5 %). Estos lapsos muestran una situación de mayor macromovilidad en las mujeres que en los hombres, la cual está estructurada por las condiciones de las vías y el servicio de transporte público, la distancia de los puntos de destino

y la versatilidad de los desplazamientos de las mujeres debido a sus responsabilidades productivas y reproductivas (Adom *et al.*, 2020).

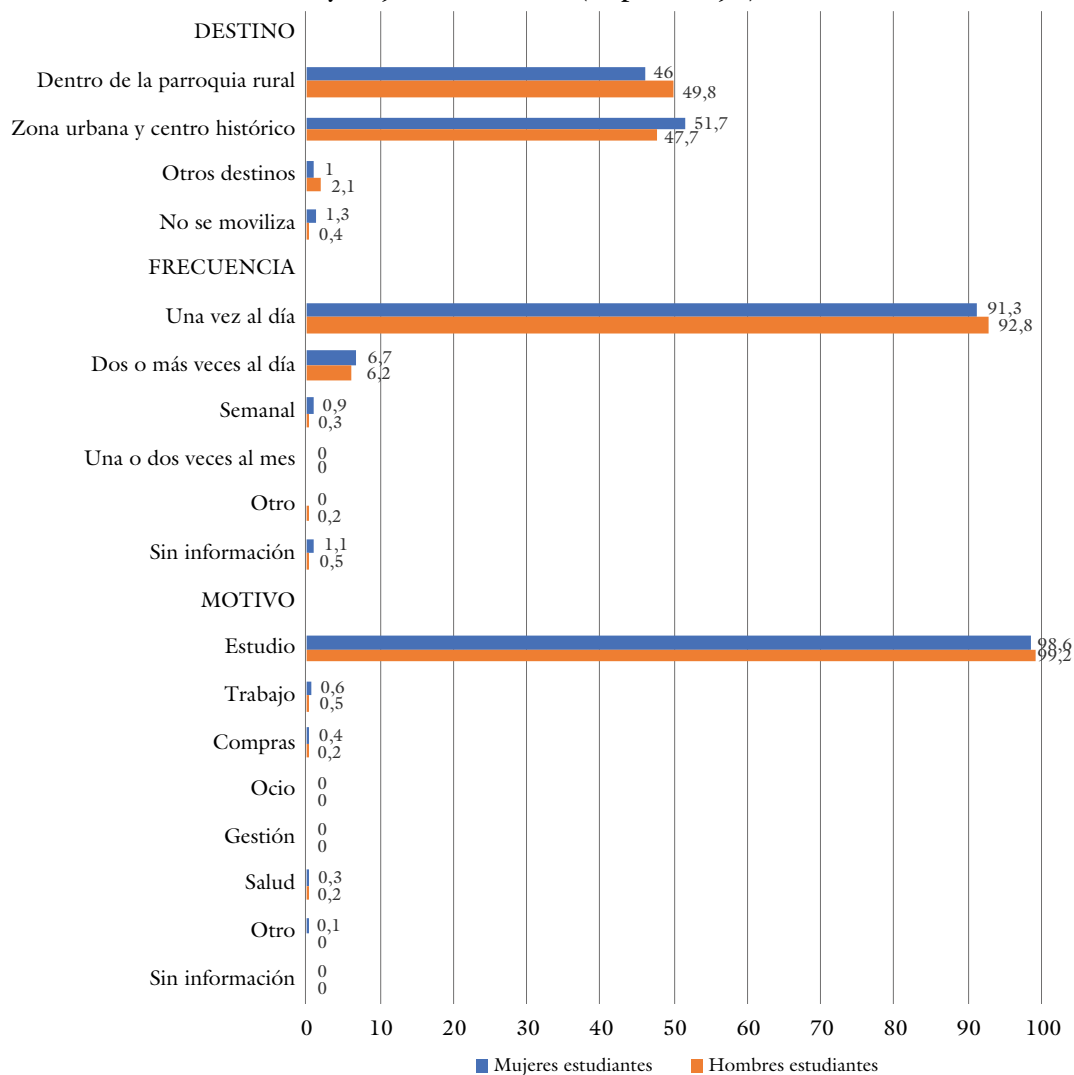
Movilidad por estudios

La literatura disponible señala que los patrones de movilidad conservan cierta paridad entre hombres y mujeres rurales que son estudiantes (Dmuchowsky & Velásquez, 2018; Delgado & Martínez, 2016; Miralles-Guasch & Martínez, 2012). Esto se traduce en diferencias menos profundas en aspectos como los motivos de viaje y el medio de transporte utilizado. Los hallazgos para Cuenca indican que la movilidad de la población estudiantil rural se define por viajes diarios por motivos de estudio, orientados de manera equitativa tanto a zonas dentro de la misma parroquia rural de residencia como a la cabecera cantonal (figura 5). En estos patrones existen mínimas diferencias en cuanto al género, ya que, en relación con los destinos de viaje, el 51,7% de las mujeres se dirigen hacia la zona urbana y el centro histórico frente al 47,7% de los hombres. Los destinos a áreas dentro de la misma zona rural tienen un peso considerable para ambos grupos (cerca del 50% para los hombres, en paralelo al 46% en las mujeres). Por su parte, la frecuencia y el motivo de viaje presentan pesos porcentuales similares, ya que más del 90% realizan sus desplazamientos una

vez al día (91,3% en mujeres y 92,8% en hombres), siendo el estudio el motivo principal de viaje (alrededor del 99% para ambos grupos).

Que los datos empíricos muestren una participación similar entre los viajes que se realizan al área urbana y dentro de la misma parroquia rural indica la presencia de patrones de movilidad que se configuran más en función de la localización, la edad y el nivel de enseñanza de los centros educativos, y no tanto por diferencias internas en términos ocupacionales. Annesi *et al.* (2018) señalan que los destinos de viaje de la población estudiantil rural se relacionan con la distribución territorial de los equipamientos educativos, lo cual en algunos casos implica que deben movilizarse dentro de la misma localidad de residencia; mientras que en otros tengan que realizar desplazamientos más largos hacia el centro poblado de mayor jerarquía. Flores *et al.* (2022) y Delgado & Martínez (2016) insinúan que la vinculación con el nivel de enseñanza (primaria, secundaria o universitaria) también determina y diferencia el tipo de viaje necesario que los estudiantes realizan. En cualquier caso, aunque los datos no lo revelen, cabe mencionar que la literatura sí reconoce que la movilidad por estudios está mediada por las diferencias de género que desde las primeras edades se empiezan a formar entre niñas y niños (Miralles-Guasch & Martínez, 2012), así como por los problemas de infraestructura presentes en la ruralidad (Lei *et al.*, 2019).

Figura 5. Destino, frecuencia y motivo de viaje de hombres y mujeres estudiantes (en porcentajes)



Fuente: elaboración propia.

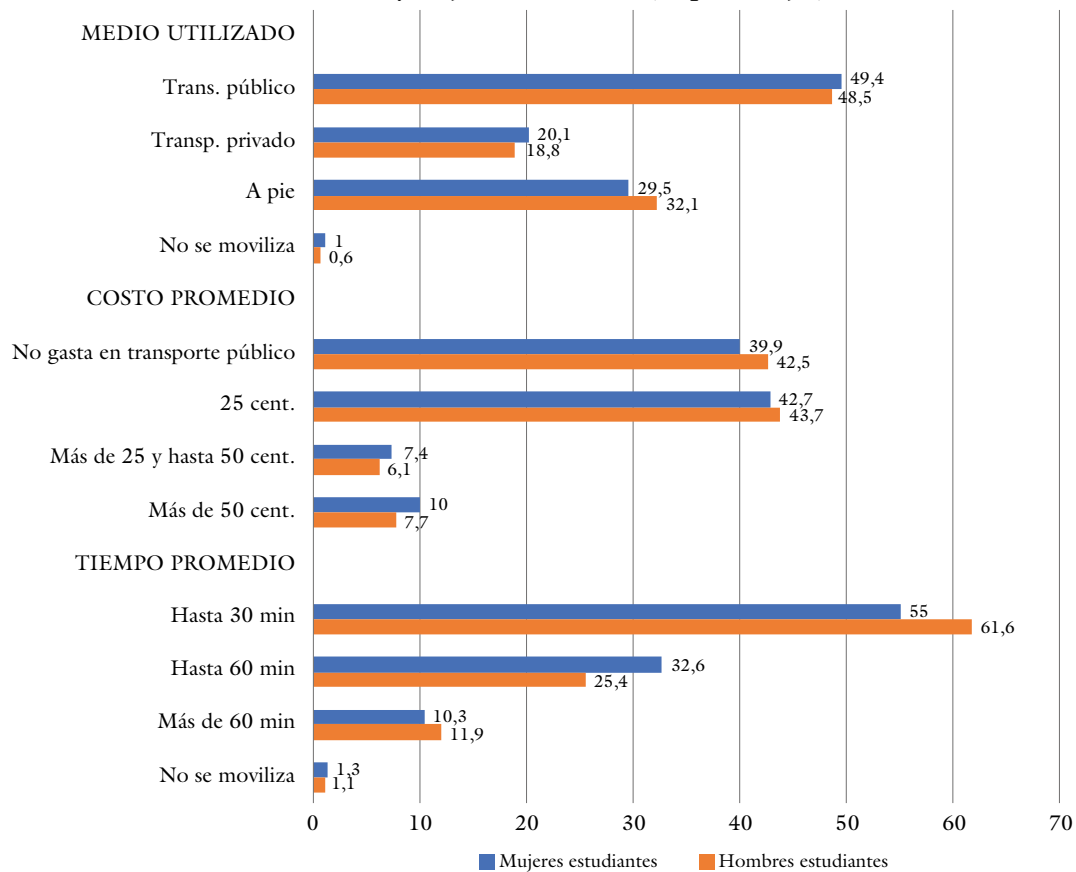
Asimismo, el acervo académico ha encontrado menores diferencias para la población estudiantil en relación con el medio de transporte utilizado, los tiempos y los costos promedios (Miralles-Guasch & Martínez, 2012; Dmuchowsky

& Velásquez, 2018). Los resultados en Cuenca sugieren que existe una distribución casi paritaria entre el porcentaje de hombres y mujeres que se movilizan en transporte público, transporte privado o a pie (figura 6). Las diferencias porcentuales son mínimas en todos los casos; sin embargo, se destaca que el 49,4% de las mujeres emplean el transporte público

frente a un 20,1% que utiliza el transporte privado (48,5% y 18,8% en el caso de los hombres, respectivamente).

Lo que llama la atención de los datos anteriores es la participación porcentual en los viajes a pie para ambos grupos (el 29,5% de mujeres y el 32,1% de hombres) y la cantidad de hombres que se transportan en vehículo privado (18,8%). Para

Figura 6. Medio utilizado, costo y tiempo promedios de viaje de hombres y mujeres estudiantes (en porcentajes)



Fuente: elaboración propia.

esta actividad ocupacional también se registra poca población que no se moviliza (0,6% hombres y 1% mujeres). Estos datos concuerdan con lo recopilado en otras investigaciones, en las cuales, a pesar de la relevancia del transporte público como medio de movilización generalizado en la población estudiantil rural (cerca del 50% según los hallazgos en Cuenca), también existen personas que se desplazan a pie o en vehículo privado conforme a sus preferencias y restricciones económicas y culturales (Annesi *et al.*, 2018). De todos modos, las mujeres estudiantes siguen presentando pocos viajes en vehículo privado que, como se dijo en párrafos anteriores, puede expresar brechas de género en el acceso a este medio de transporte.

Los datos sobre el costo promedio que ambos grupos invierten en transporte público evidencian también ciertas similitudes de inversión. Tanto mujeres como hombres invierten en promedio 25 centavos de dólar (42,7% y 43,7%, respectivamente) o no gastan en este medio (39,9% y 42,5%, correspondientemente). Empero, existe una proporción mayor de mujeres que invierte más de 25 centavos (17,4%) frente al número de hombres con el mismo pago (13,8%). Esta cantidad puede estar asociada con las actividades que las mujeres estudiantes deben asumir en la ruralidad en función de las diferencias de género. Gajardo (2014) ha señalado que, además de las tareas educativas, las mujeres están vinculadas a labores del cuidado y maternidad temprana, por

lo que sus desplazamientos en transporte público son más variados y costosos. También Baylina-Ferré *et al.* (2017) han encontrado que es más común que las mujeres acompañen a sus hijos a los centros educativos y a las paradas de bus, de allí su mayor inversión en transporte público. Por tanto, en el caso de la ruralidad de Cuenca, se puede estar presentando una situación en la que algunas mujeres estudiantes que viajan en transporte público están invirtiendo más dinero debido a que ejecutan mayores desplazamientos según sus diferentes ocupaciones y roles.

Los tiempos promedio de viaje que más sobresalen para ambos grupos tienen una duración menor de 30 minutos, con una reducida diferencia porcentual de género (55% de las mujeres y 61,6% de los hombres). Esta información implica que los estudiantes tienen comportamientos de movilidad que se basan en viajes relativamente cortos asociados con sus destinos dentro de la misma parroquia rural de residencia. El tiempo promedio invertido también se asocia con los medios de transporte utilizados, puesto que para ambos grupos existe una proporción considerable de desplazamientos a pie. Esta situación, al igual que los destinos, es clave leerla en relación con la edad de los grupos y al nivel de enseñanza de los centros educativos, ya que dependiendo de esto varían sus pautas de movilidad. Por ejemplo, Flores *et al.* (2022) señalan que un poco más de la mitad de los estudiantes rurales de primaria y secundaria del

periurbano de Cuenca se desplaza a pie, con un tiempo promedio de traslado de 13,5 minutos. Sin embargo, este tipo de desplazamiento se da precisamente por la cercanía que la población en estas edades tiene a los centros educativos.

Por eso, también es importante observar la situación del otro porcentaje de población estudiantil que invierte más de 30 minutos en sus viajes (el 42,9% de mujeres y 37,3% de hombres), quienes posiblemente se encuentren cursando estudios universitarios. La literatura señala que, en este caso, los estudiantes tienen que asistir a los centros urbanos donde se localizan las instituciones universitarias, por lo que sus trayectos deben cubrir largas distancias (Miralles-Guasch & Martínez, 2012). En estos viajes se configuran patrones de movilidad en los cuales las mujeres son las más expuestas en el uso de transporte público, debido al horario poco flexible del servicio y la combinación de varios tipos de actividades durante el día (Riquelme, 2017). Por tanto, este tiempo promedio superior a media hora estaría representando una parte importante de la cotidianidad de las mujeres rurales estudiantes en Cuenca.

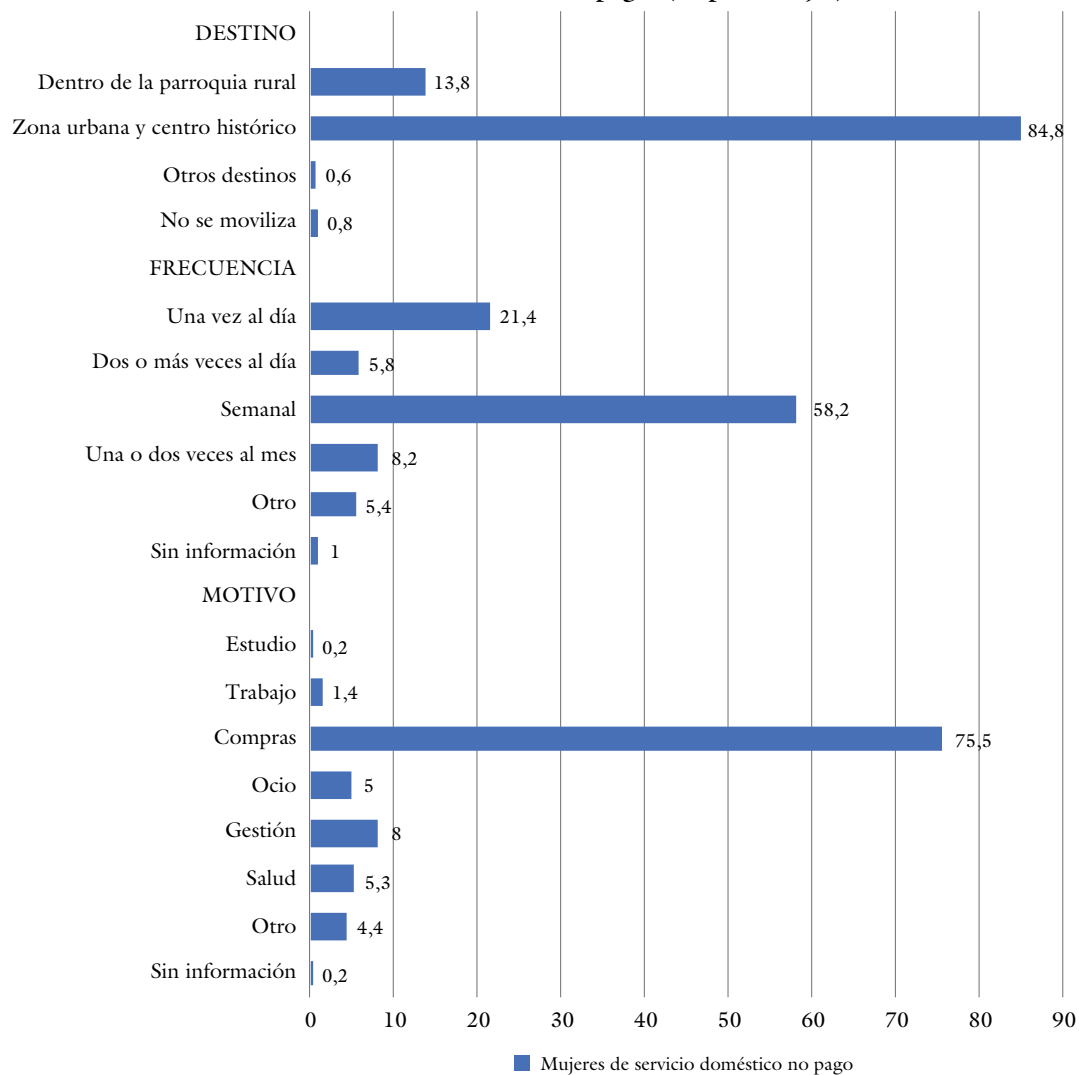
Movilidad por tareas del cuidado

Casi la totalidad de la población rural que realiza tareas del cuidado son mujeres. Según los datos mostrados al inicio de este artículo (véase figura 2), las mujeres que desempeñan estas labores representan el

30% (650) del total de la población femenina; mientras que para los hombres solo equivale al 0,7% (13). Esta información implica una diferencia de género importante, ya que expresa la delegación casi exclusiva de las tareas del cuidado a las mujeres. Este dato no sorprende porque en otros casos se ha constatado empíricamente que en las áreas rurales las tareas vinculadas al cuidado (donde el trabajo doméstico está incluido) son asignadas en mayor medida a las mujeres (Miralles-Guasch & Martínez, 2012). Por tanto, para describir los patrones de movilidad de este grupo es irrelevante la comparación entre ambos sexos, como se ha venido haciendo en párrafos y figuras anteriores.

La movilidad de las mujeres rurales con esta vinculación se caracteriza mayoritariamente por desplazamientos semanales dirigidos hacia la cabecera cantonal (figura 7). Esto equivale a que el 84,8% de las mujeres se desplaza hacia la zona urbana y el centro histórico. Se destaca una frecuencia de viaje promedio de una vez a la semana para el 58,2% y de una vez al día para el 21,4% de ellas. Los datos revelan que hacer compras es el principal motivo de viaje (75,5%), seguido de razones relacionadas con actividades de gestión (8%), salud (5,3%), ocio (5%) o reportadas como otras (4,4%). Este comportamiento sugiere, por un lado, que la movilidad con frecuencia semanal a la ciudad define los desplazamientos de las mujeres vinculadas a las tareas del cuidado; por otro, que este grupo de mujeres

Figura 7. Destino, frecuencia y motivo de viaje de mujeres que realizan labores domésticas no pagas (en porcentajes)



Fuente: elaboración propia.

presenta motivos de viajes más diversificados que sus pares vinculadas a labores remuneradas o educativas.

Para entender esta diferencia de patrón (semanal y más variada) resulta esclarecedor lo que la literatura referencia

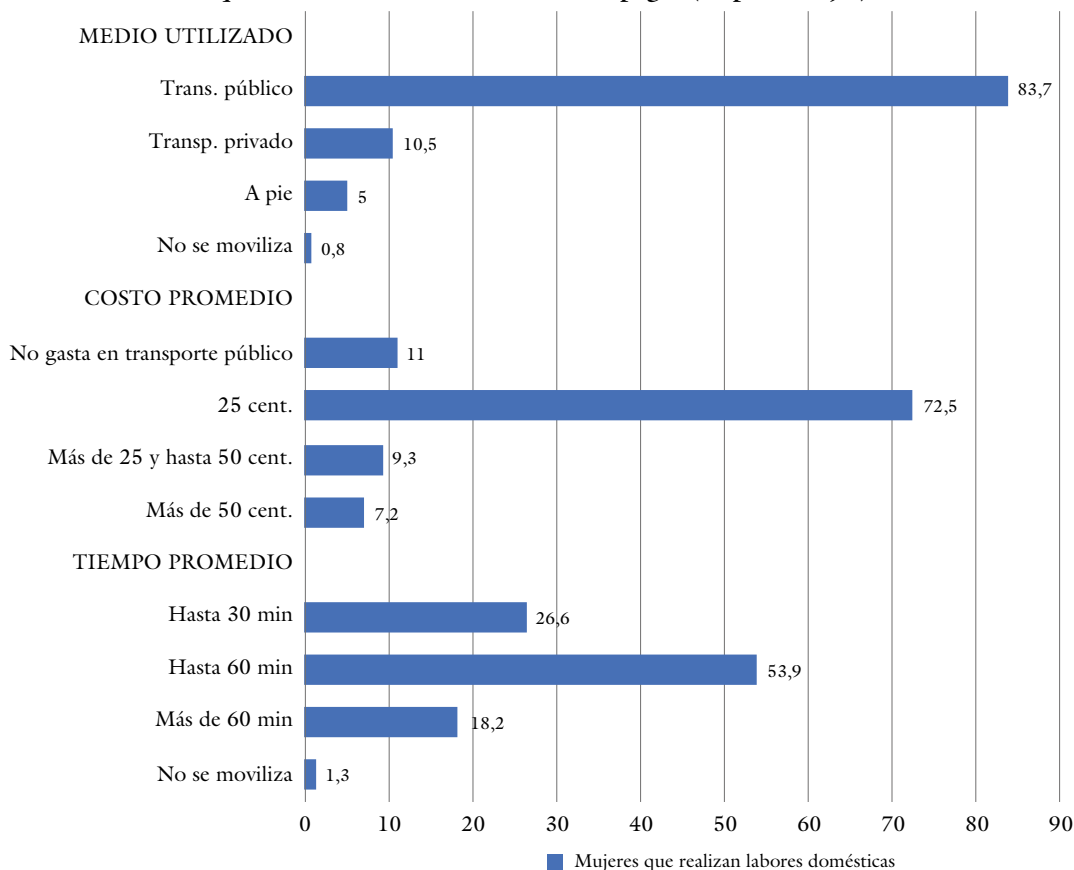
acerca de las actividades de cuidado, las cuales comprenden distintos tipos de movilidad e inmovilidad (Sánchez de Madariaga, 2009; Miralles *et al.*, 2016; Carrasco *et al.*, 2021). Con respecto a la frecuencia, los viajes menos constantes pueden estar relacionados con restricciones de tipo físico o social. Primero, porque presentan mayor dificultad, debido al menor acceso que tienen al automóvil o a deficiencias de servicios de transporte público, por lo cual recurren a distintas estrategias de desplazamiento que les permitan cumplir la mayor cantidad de tareas en un solo viaje. Segundo, porque otras actividades realizadas en la misma localidad o en el hogar restringen posibles desplazamientos, presentándose como inmovilidades. Entre estas se destacan las diferentes actividades de cuidado de niños, personas mayores o con discapacidad. En la ruralidad, esto afecta sus desplazamientos, por los que sus viajes por motivos ocupacionales pueden ser menos frecuentes (Adom *et al.*, 2020; Hernández, 2019).

Respecto de la variedad de viajes, Milbourne y Kitchen (2014) señalan que las actividades de abastecimiento, trámites y acceso a servicios de salud requieren que la población rural se desplace fuera de su localidad con destino a centros poblados más grandes. Estos viajes son efectuados en mayor medida por las mujeres, quienes asumen como suya la responsabilidad de la administración de las tareas del

cuidado, tanto propias como del grupo dependiente del que están a cargo. Dicho aspecto limita la libertad y autonomía de las mujeres para otras actividades y desplazamientos (Carrasco *et al.*, 2021). Esto explicaría, en cierto sentido, por qué las mujeres vinculadas a tareas del cuidado que viven en la ruralidad analizada de Cuenca presentan una mayor proporción de viajes por motivos de compra, gestión y de salud. Así, la diversidad de sus viajes no necesariamente respondería a una elección propia, sino a un forzamiento, ya que se ven obligadas a llevar a cabo sus traslados por motivos de cuidado (Baylina-Ferré *et al.*, 2017).

Ahora bien, el 83,7 % de las mujeres encuestadas señala que emplean el transporte público para movilizarse (figura 8). En este sentido, hay una participación marginal del transporte privado (10,5 %), viajes a pie (5 %) o ausencia de desplazamiento (0,8 %). En cuanto a los costos monetarios en los que incurren, la mayoría (72,5 %) paga un pasaje promedio de 25 centavos de dólar por viaje en el transporte público, aun cuando también hay un 16,5 % que invierte más de este valor (es decir, que paga más de un pasaje) y un 11 % que no gasta en este medio. Por su parte, la mayoría de las mujeres (53,9 %) tiene un tiempo promedio de viaje de entre 30 y 60 minutos de duración, con una baja participación de aquellas que invierten menos de 30 minutos (26,6 %) o más de 60 minutos (18,2 %).

Figura 8. Medio utilizado, costo y tiempo promedios de viaje de mujeres que realizan labores domésticas no pagas (en porcentajes)



Fuente: elaboración propia.

En comparación con su pares vinculadas a actividades remuneradas y estudiantiles, hay una mayor proporción de empleadas domésticas rurales que dependen del transporte público e invierten más tiempo en sus viajes. El uso masivo de este medio de transporte ha sido corroborado para las mujeres del servicio doméstico, tanto las que residen dentro de los límites

urbanos como aquellas que habitan en la ruralidad, el cual asume un rol importante en su vida (Fleischer & Marín, 2019). Algunos estudios indican que el costo monetario de los viajes en este medio de transporte puede representar una parte importante de los ingresos de las mujeres, debido a que no reciben remuneración a cambio por el desplazamiento que están

realizando. Asimismo, el tiempo invertido en cada viaje es mayor, por los múltiples desplazamientos que deben hacer para llegar a su lugar de destino, sobre todo cuando se suman barreras relacionadas con la infraestructura y el servicio de transporte (Adom *et al.*, 2020; Fleischer & Marín, 2019). Por tanto, son varios los factores que ayudarían a explicar la complejidad de los desplazamientos de las mujeres vinculadas a tareas del cuidado de la ruralidad estudiada de Cuenca.

Conclusiones

Este artículo describió los patrones de movilidad de hombres y mujeres que trabajan, estudian y realizan tareas del cuidado, quienes residen en las áreas de crecimiento rural de Cuenca (Ecuador). Los resultados muestran que la movilidad de todos los segmentos de estudio se caracteriza principalmente por viajes hacia el área urbana, de largas distancias y donde el uso de medios motorizados es predominante. Por tanto, en la ruralidad analizada del cantón Cuenca existen patrones de movilidad con una alta subordinación hacia lo urbano, debido a la ausencia de equipamientos, servicios, fuentes de trabajo y abastecimiento de productos en las parroquias rurales, lo cual concuerda con otros estudios regionales y globales. En este contexto, el aporte del caso a la literatura consiste en develar cómo las mujeres experimentan una movilidad con mayores restricciones

a causa del uso masivo de transporte público y a una mayor dependencia de los bienes, servicios y las oportunidades que concentra la ciudad, ya sea para trabajar, estudiar o abastecerse. Esta situación no es experimentada por todas por igual, ya que aquellas que desempeñan actividades remuneradas y tareas del cuidado tienden a usar más este medio de transporte, a invertir más tiempo en sus viajes y a verse limitadas para costear más de un pasaje. Por su lado, las estudiantes presentan patrones en los cuales los desplazamientos a pie o en transporte privado son más elevados, a la vez que gastan menos dinero y tiempo en sus viajes en transporte público.

Dada esta caracterización, los hallazgos advierten que son las mujeres rurales las que encuentran factores elementales que dificultan o limitan sus desplazamientos hacia la ciudad. Particularmente, la deficiente infraestructura y cobertura del servicio de transporte público para el sector rural es determinante para que las mujeres se movilicen y así lleven a buen término su actividad ocupacional. Esto es relevante de acuerdo con la configuración de los sistemas de transporte terrestre en Cuenca y otras ciudades de la región, ya que presentan una ruptura entre la zona urbana y rural, donde no son posibles los transbordos o experimentar condiciones de confort, entre otros limitantes descritos por la literatura (Flores, 2021; Gutiérrez & Reyes, 2017). De esta manera, la información empírica de esta investigación aporta desde lo teórico por cuanto

describe cómo la ejecución de desplazamientos desde la ruralidad está mediada por el género y la ocupación, donde los tiempos, los costos y la frecuencia del servicio contribuyen a formar una experiencia hostil y con limitaciones en transporte público para la mujer rural. Es necesario que posteriores estudios promuevan líneas de investigación que integren reflexiones cualitativas para analizar con profundidad las experiencias y significados de estos desplazamientos.

De la misma manera, los hallazgos de este estudio pueden nutrir la práctica de la planificación y gestión del transporte en las ciudades, la cual requiere la incorporación de un enfoque de género que reconozca y reflexione acerca de los patrones de movilidad rural. Asimismo, es crucial tomar en consideración los comportamientos de hombres y mujeres en función de su actividad ocupacional, dado que a partir de ellos se definen las elecciones y restricciones de desplazamiento. No es posible separar analítica ni prospectivamente la movilidad de las actividades de producción y reproducción social. Ser conscientes de estos aspectos permitirá mejorar e innovar en las condiciones de movilidad de la población rural, principalmente de las mujeres, debido a su estrecha relación con el sistema de transporte público. De acuerdo con Hanson (2010), estimular estas mejoras puede desatar nuevas situaciones en la movilidad que reorganicen los roles de género y el nexo ocupacional en la ruralidad.

En caso de no prestarles atención, los desplazamientos de esta población no mostrarán un cambio ni a mediano ni a largo plazo. El reto, por consiguiente, es aportar al dinamismo de una movilidad rural sostenible que supere los sesgos de género y ocupacionales que se mantienen hasta hoy, tanto en Cuenca como en las demás ciudades latinoamericanas y del sur global.

Agradecimientos

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

Referencias

- Adom, G., Amoako, C., & Adarkwa, K. (2020). Gender disparities in rural accessibility and mobility in Ghana. *Case Studies on Transport Policy*, 8(1), 49-58. <https://doi.org/10.1016/j.cs-tp.2019.12.006>
- Annesi, G., Bachez, V., & Demirta, P. (2018). *La oferta de la educación en los espacios rurales como factor de retención demográfica: El caso de la región*

- del este de la provincia de Buenos Aires* [ponencia]. I Congreso Iberoamericano de Docentes, Algeciras, Cádiz, España. <http://formacionib.org/congreso/257.pdf>
- Aranda, V. (2017). ¿Quién cuida en Cuenca, Ecuador? En M. Rico & O. Segovia (Eds.), *¿Quién cuida en la ciudad? Aportes para políticas urbanas de igualdad* (pp. 351-378). Cepal. <https://www.cepal.org/es/publicaciones/42424-quien-cuida-la-ciudad-apuntes-politicas-urbanas-igualdad>
- Arias, B., & Martínez, A. (2017). *Lineamientos generales para una movilidad sustentable entre el área urbana y rural que complementen el modelo de ciudad compacta: caso CUENCA* [tesis de grado, Universidad de Cuenca]. <https://dspace.ucuenca.edu.ec/handle/123456789/26719>
- Asamblea Constituyente. (2008). *Constitución del Ecuador*. https://www.asambleanacional.gob.ec/es/contenido/constitucion_de_la_republica_del_ecuador_reformada
- Ballara, M., Damianović, N., & Valenzuela, R. (2012). *Mujer, agricultura y seguridad alimentaria: Una mirada para el fortalecimiento de las políticas públicas en América Latina*. Bridge Development–Gender. <https://www.fao.org/family-farming/detail/en/c/317278/>
- Baylina-Ferré, M., García-Ramón, M., Mosteiro-García, P., Porto-Castro, A., Rodó-de-Zárate, M., Salamaña-Serra, I., & Villarino-Pérez, M. (2017). Mujeres, movilidades y conectividades cotidianas en la relación campo-ciudad. En *Naturaleza, territorio y ciudad en un mundo global: Actas del XXV Congreso de la Asociación de Geógrafos Españoles* (pp. 1362-1370). <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7366729>
- Bell, M., & Osti, G. (2010). Mobilities and ruralities: An introduction. *Sociologia Ruralis*, 50(3), 199-204. <https://doi.org/10.1111/j.1467-9523.2010.00518.x>
- Bergman, J., Tebgaru, A., Bullock, R., De-grande, A., Wopong, L., & Ibrahim, H. (2019). Gendered mobilities and immobilities: Women’s and men’s capacities for agricultural innovation in Kenya and Nigeria. *Gender, Place & Culture*, 26(12), 1759-1783. <https://doi.org/10.1080/0966369X.2019.1618794>
- Carvalho, C., & Sales, C. (2017). Uma leitura de género sobre mobilidades e acessibilidades em meio rural. *Cidades*, 35. <http://journals.openedition.org/cidades/599>
- Carrasco, J., Tiznado, I., Vecchio, G., Sagaris, L., Álvarez, L., & Ríos, A. (2021). “Movilidad del Cuidado”: *Dinámicas de movilidad e inmovilidad de cuidadoras/es y sujetos de cuidado en territorios vulnerables en contexto de pandemia* [resumen ejecutivo]. Centro de Desarrollo Urbano Sustentable. <https://www.cedeus.cl/wp-content/>

- uploads/2022/03/resumen-ejecutivo-movilidad-del-cuidado.pdf
- Cresswell, T., Dorow, S., & Roseman, S. (2016). Putting mobility theory to work: Conceptualizing employment-related geographical mobility. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 48(9), 1787-1803. <https://doi.org/10.1177/0308518X16649184>
- Delgado, J., & Martínez, L. (2016). El transporte a la demanda como sistema de movilidad alternativa en áreas rurales de baja densidad demográfica: El caso de Castilla y León. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 72, 195-220. <https://doi.org/10.21138/bage.2337>
- Dmuchowsky, J., & Velázquez, M. (2018). Género y transporte: Un abordaje cuantitativo comparativo a partir de los estudios de movilidad domiciliares de las regiones metropolitanas argentinas. *Quid 16*, (10), 129-155. <https://publicaciones.sociales.uba.ar/index.php/quid16/article/view/3199>
- Fleischer, F., & Marín, K. (2019). Atravesando la ciudad: La movilidad y experiencia subjetiva del espacio por las empleadas domésticas en Bogotá. *Revista EURE*, 45(135), 27-47. <http://eure.cl/index.php/eure/article/view/2904>
- Flores, E. (2021). *Movilidad sostenible en los sectores periféricos: Un aporte a las metodologías de planificación espacial y del territorio. El caso Cuenca-Ecuador* [tesis de doctorado, Universidad Politécnica de Madrid]. <https://doi.org/10.20868/UPM.thesis.68913>
- Flores, E., Mora, E., & Chica, J. (2020). Una mirada a la planificación de las infraestructuras nodales de transporte terrestre en las cercanías al centro urbano de Cuenca, Ecuador. *Quid 16*, (14), 269-282. <https://publicaciones.sociales.uba.ar/index.php/quid16/article/view/4537>
- Flores, E., Mora, E., Chica, J., & Balseca, M. (2022). Evaluación de la movilidad de estudiantes y accesibilidad espacial a centros de educación en zonas periurbanas. *Novasinerгия*, 5(1), 128-149. <https://doi.org/10.37135/ns.01.09.08>
- Gajardo, M. (2014). Educación y desarrollo rural en América Latina: Reinstalando un campo olvidado de las políticas educativas. *Revista Iberoamericana de Evaluación Educativa*, 7(3), 15-27. <https://revistas.uam.es/riee/article/view/3099>
- Guamán, J. (2016). *La evolución histórica y situación actual de la transportación pública en la parroquia Rural El Valle* [tesis de maestría, Universidad del Azuay]. <https://dspace.uazuay.edu.ec/handle/datos/6144>
- Gutiérrez, A., & Reyes, M. (2017). Mujeres entre la libertad y la obligación: Prácticas de movilidad cotidiana en el Gran Buenos Aires. *Revista Transporte y Territorio*, 16, 147-166. <http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/rtt/article/view/3607>

- Hanson, S. (2010). Gender and mobility: New approaches for informing sustainability. *Gender, Place & Culture*, 17(1), 5-23. <https://doi.org/10.1080/09663690903498225>
- Hermida, M., Hermida, C., Cabrera, N., & Calle, C. (2015). La densidad urbana como variable de análisis de la ciudad: El caso de Cuenca, Ecuador. *EURE*, 41(124), 25-44. <https://doi.org/10.4067/S0250-71612015000400002>
- Hernández, D. (2019). *Género y equidad: El caso de la movilidad cotidiana*. PNUD Uruguay. https://www.uy.undp.org/content/uruguay/es/home/library/poverty/ideas_agendas_emergentes_genero_y_equidad
- Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC). (2010). *Censo de población y vivienda*. <http://www.ecuadorencifras.gob.ec/base-de-datos-censo-de-poblacion-y-vivienda-2010/>
- Jirón, P., & Zunino, D. (2017). Movilidad urbana y género: Experiencias latinoamericanas [presentación]. *Revista Transporte y Territorio*, 16, 1-8. <http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/rtt/article/view/3600>
- Lei, L., Desai, D., & Vanneman, R. (2019). The impact of transportation infrastructure on women's employment in India. *Feminist Economics*, 25(4), 94-125. <https://doi.org/10.1080/13545701.2019.1655162>
- Milbourne, P., & Kitchen L. (2014). Rural mobilities: Connecting movement and fixity in rural places. *Journal of Rural Studies*, 34, 326-336. <https://doi.org/10.1016/j.jrurstud.2014.01.004>
- Miralles-Guasch, C., & Martínez, M. (2012). Las divergencias de género en las pautas de movilidad en Cataluña, según edad y tamaño del municipio. *Revista Latinoamericana de Geografía e Género, Ponta Grossa*, 3(2), 49-60. <https://revistas2.uepg.br/index.php/rllag/article/view/3254>
- Miralles, C., Martínez, M., & Marquet, O. (2016). A gender analysis of everyday mobility in urban and rural territories: from challenges to sustainability. *Gender, Place & Culture*, 23(3), 398-417. <http://dx.doi.org/10.1080/0966369X.2015.1013448>
- Municipalidad de Cuenca. (2015). *Plan de movilidad y espacios públicos de Cuenca 2015-2015*. <https://hackathon.cedia.edu.ec/dmdocuments/INNOVACION/RETO/www.cuenca.gob.ec-2.pdf>
- Palacios, B. (2017). *La evolución histórica y situación actual de la transportación pública en la Parroquia Rural de San Francisco de Sinincay, provincia del Azuay* [tesis de maestría, Universidad del Azuay]. <https://dspace.uazuay.edu.ec/handle/datos/7258>
- Paz, D. (2019). La gobernanza de los sistemas de transporte: El tranvía como articulador del modelo de ciudad en Cuenca. En G. Durán (Comp.), *Recomendaciones de políticas urbanas para el uso y la gestión del suelo en Cuenca:*

- Urban Policy Papers* (pp. 105-124). Flacso Ecuador. <https://biblio.flacsoandes.edu.ec/libros/150822-opac>
- Porter, G. (2011). "I think a woman who travels a lot is befriending other men and that's why she travels": Mobility constraints and their implications for rural women and girls in sub-Saharan Africa. *Gender, Place & Culture*, 18(1), 65-81. <https://doi.org/10.1080/0966369X.2011.535304>
- Ranković, B., & Jović, J. (2014). Women and transportation demands in rural Serbia. *Journal of Rural Studies*, 36, 207-218. <https://doi.org/10.1016/j.jrurstud.2014.08.002>
- Riquelme, H. (2017). Cruzando La Araucanía (Chile): Un análisis de las prácticas de movilidad cotidiana de universitarios adscritos a la gratuidad. *Cultura-Hombre-Sociedad*, 27(1), 23-50. <https://doi.org/10.7770/cuhsov27n1-art1131>
- Rodríguez, M., Redobrán, J., Cevallos, G., Montes, L., Montoya, V., Bernal, V., & Becerra, D. (2021). *Género y transporte. Quito: La movilidad de las mujeres en las zonas noroccidentales*. BID. <http://dx.doi.org/10.18235/0003696>
- Sánchez de Madariaga, I. (2009). Vivien- da, movilidad y urbanismo para la igualdad en la diversidad: Ciudades, género y dependencia. *Ciudad y Territorio Estudios Territoriales* 41(161-2), 581-597. <https://recyt.fecyt.es/index.php/CyTET/article/view/75953>
- Sánchez de Madariaga, I., & Zucchini, E. (2020). "Movilidad del cuidado" en Madrid: nuevos criterios para las políticas de transporte. *Ciudad y Territorio Estudios Territoriales*, 52(203), 89-102. <https://doi.org/10.37230/CyTET.2020.203.08>
- Serrano, E. (2016). Ciudades intermedias como prestadoras de bienes y servicios: El caso de Cuenca, Ecuador. *Revista Planeo*. 27, 1-3. <https://haimaneltroudi.com/ciudades-intermedias-como-prestadoras-de-bienes-y-servicios-el-caso-de-cuenca-ecuador>
- Singh-Peterson, L., & Iranacolaivalu, M. (2018). Barriers to market for subsistence farmers in Fiji: A gendered perspective. *Journal of Rural Studies*, 60, 11-20. <https://doi.org/10.1016/j.jrurstud.2018.03.001>
- Sistema para la Investigación de la Problemática Agraria (Sipae). (2020). *Primer informe sombra específico de mujeres rurales y campesinas del Ecuador*. Coalición Internacional por el Acceso a la Tierra (ILC). <https://lac.landcoalition.org/en/recursos/primer-informe-sombra-especifico-de-mujeres-rurales-y-campesinas-del-ecuador/>
- Starkey, P., Batool, Z., Waqas, E., Rehman, A., & Sarmad, M. (2021). Motorcycle three-wheelers in Pakistan: Low-cost rural transport services, crucial for women's mobility. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 12. <https://doi.org/10.1016/j.trip.2021.100479>

Thynell, M. (2017). Roads to equal access: The role of transport in transforming mobility. *Transport and Communications Bulletin for Asia and the Pacific*, 87. https://www.unescap.org/sites/default/d8files/bulletin87_6%20Road%20to%20equal%20access_Thynell.p

Ulloa, K. (2021). Incidencia de la distribución territorial en la movilidad cotidiana de mujeres. Caso de estudio:

Ciudadela Jaime Roldós de Cuenca, Ecuador. *Universidad-Verdad*, 79, 60-77. <https://doi.org/10.33324/uv.vi79.454>

Valenciano, J., Capobianco, M., & Toril, J. (2021). Vulnerabilidad laboral de la mujer rural latinoamericana. *Nóesis. Revista de Ciencias Sociales*, 26(52), 130-151. <https://doi.org/10.20983/noesis.2017.2.6>