

# MOVILIDAD DEL CUIDADO ALREDEDOR DE UN CENTRO DE DESARROLLO INFANTIL MUNICIPAL EN CUENCA, ECUADOR<sup>1</sup>

MOBILITY OF CARE AROUND A MUNICIPAL DAILY CARE CENTER IN CUENCA, ECUADOR

ANA CRISTINA ULLAURI-UGALDE <sup>2</sup>  
ANA SOFIA IDROVO-SOLIZ <sup>3</sup>  
CARLA HERMIDA-PALACIOS <sup>4</sup>

<sup>1</sup> Este trabajo forma parte de la tesis para obtener el título de Arquitecta, titulado "Calidad del entorno urbano y su influencia en la movilidad del cuidado. Sector Centro de Desarrollo Infantil 27 de Febrero", de la Universidad del Azuay, Ecuador.

<sup>2</sup> Arquitecta  
Estudiante de magister en Estudios Avanzados en Arquitectura-  
Universitat Politècnica de Catalunya,  
Arquitecta en Civity Group Universidad del Azuay, Cuenca, Ecuador.  
<https://orcid.org/0009-0003-0232-6354>  
[cristinaullauri1@gmail.com](mailto:cristinaullauri1@gmail.com)

<sup>3</sup> Arquitecta en DOSA Estudio  
Universidad del Azuay, Cuenca, Ecuador.  
<https://orcid.org/0009-0000-2025-7493>  
[idrovoanasofi@es.uazuay.edu.ec](mailto:idrovoanasofi@es.uazuay.edu.ec)

<sup>4</sup> Doctora en Arquitectura y Estudios Urbanos  
Laboratorio de Movilidad Urbana, Escuela de Arquitectura  
Universidad del Azuay, Cuenca, Ecuador.  
<https://orcid.org/0000-0002-1095-7215>  
[chermida@uazuay.edu.ec](mailto:chermida@uazuay.edu.ec)

<https://doi.org/10.22320/07183607.2024.27.49.03>



Históricamente, ha existido una desigualdad en las condiciones de movilidad entre hombres y mujeres que derivan principalmente de los roles de género que ejercen en la sociedad. Generalmente, son las mujeres las responsables de realizar las actividades del cuidado, tales como encargarse de los infantes. En este contexto, resulta importante estudiar la movilidad del cuidado en diferentes ámbitos. Para reflexionar sobre esta temática, se tomó como caso de estudio los alrededores del Centro de Desarrollo Infantil Municipal 27 Febrero en la ciudad de Cuenca-Ecuador. Se aplicaron cuatro instrumentos: encuestas caso-tipo a padres/madres de familia, herramienta de código abierto para la evaluación en microescala de entornos eMAPS, observación directa no participante y entrevistas semiestructuradas. Se encontró que, si bien la calidad del entorno urbano influye en las condiciones de movilidad del cuidado, en los desplazamientos desde y hacia el centro educativo existen otros factores que resultan más relevantes como el modo de transporte utilizado y la seguridad personal.

**Palabras clave:** espacio público, movilidad, género, rol del cuidado

Historically, there has been an inequality in mobility conditions between men and women, which derives mainly from their gender roles in society. Generally, women are responsible for caregiving activities, such as caring for children. In this context, studying the mobility of care in different areas is vital. To reflect on this issue, the environment around the 27 Febrero Municipal Child Development Center in the city of Cuenca-Ecuador was used as a case study. Four instruments were applied: Case-type surveys to parents, open-source tools for the micro-scale evaluation of eMAPS environments, non-participant direct observation, and semi-structured interviews. It was found that, although the quality of the urban environment influences the mobility conditions for caregiving when traveling to and from the educational center, other factors are more relevant, such as the means of transportation used and personal safety.

**Keywords:** public space, mobility, gender, role of caregiver

## I. INTRODUCCIÓN

Las Naciones Unidas en los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) establecen la necesidad de garantizar una movilidad más equitativa y accesible para todas las personas, reconociendo las desigualdades, entre ellas, las producidas por el género. No obstante, existe evidencia que demuestra, por un lado, que mujeres y hombres tienen patrones de movilidad diferentes (Gutiérrez y Reyes, 2017) y, por otro lado, la movilidad de las mujeres está condicionada por factores, sobre todo de seguridad, que las obliga a utilizar estrategias particulares para desplazarse, como el acompañamiento de un familiar, el invertir mayores recursos para utilizar sistemas de transporte más seguros (García, 2022), o recorrer mayores distancias para evitar lugares considerados peligrosos (Figueroa y Waintrub, 2015). Es por ello, que resulta de vital importancia el estudio de la relación entre género y movilidad que permita contar con evidencia que apoye la política pública al respecto a la planificación y diseño urbano de las zonas escolares.

Según González-Alvo y Czytajlo (2022), la incorporación de estudios de movilidad con perspectiva de género en Latinoamérica nació por las desigualdades que caracterizan la estructura social de las ciudades. Estas muestran las diferencias en los patrones de movilidad entre hombres y mujeres, que derivan principalmente de sus roles de género, impuestos por la sociedad. Los hombres han sido los encargados de los trabajos remunerados para mantener el hogar, es decir el trabajo productivo, y las mujeres por su parte se han dedicado al cuidado del hogar y al trabajo reproductivo (Montoya-Robledo et al., 2020; González-Alvo y Czytajlo, 2022).

Montoya-Robledo et al. (2020) demuestran que las mujeres realizan el 75% de las tareas domésticas o del cuidado. En el caso ecuatoriano la sociedad todavía depende de las mujeres como las principales encargadas de la familia, mientras las mujeres realizan 40 horas de trabajos no remunerados, los hombres aportan con 10 horas aproximadamente (Heather et al., 2019). Los autores señalan que, según datos del año 2014, son las mujeres de Latinoamérica las que trabajan más que los hombres, y en el caso del Ecuador específicamente, existe una relación de 61 horas de trabajo total, remunerados y no remunerados, para las mujeres, versus 54 horas para los hombres aproximadamente.

Las actividades del cuidado implican, además, condiciones particulares en los desplazamientos cotidianos de quienes las realizan, que son mayoritariamente mujeres. Los estudios sobre la movilidad del cuidado en América Latina revelan datos interesantes que ratifican lo señalado anteriormente. Chaves et al. (2017), en Buenos Aires, detectaron que las mujeres con hijos pequeños afrontan desafíos de movilidad

desde el “encierro en movimiento”, porque no pueden salir de sus casas, hasta el “trabajo en movimiento”, organizando rutinas para todas sus responsabilidades. El fenómeno es además interseccional, es decir, quienes menos recursos tienen, peores condiciones enfrentan. Gutiérrez y Reyes (2017) afirman que, en barrios pobres de Buenos Aires, las mujeres llevan la carga del cuidado y carecen de tiempo para otras actividades. Hallazgos similares se observaron en barrios vulnerables de Santiago de Chile, donde las mujeres se sienten atrapadas entre las responsabilidades del hogar, el trabajo y la crianza de los hijos (Jirón, 2007).

Los viajes para dejar y recoger a los niños de las instituciones educativas constituyen un fenómeno fundamental al momento de estudiar la movilidad del cuidado. En este contexto, este artículo tiene como objetivo identificar los factores que inciden en las condiciones de movilidad del cuidado en los alrededores de un Centro de Desarrollo Infantil Municipal ubicado dentro del Mercado 27 Febrero, en Cuenca-Ecuador.

El estudio, se estructura en cinco partes: primero, se comenta sobre el concepto de movilidad en general y del cuidado en particular. Segundo, se detalla el caso de estudio y la metodología utilizada para levantar la información. Tercero, se exponen los resultados obtenidos en la aplicación de cuatro instrumentos: encuestas caso-tipo, herramienta de código abierto para la evaluación en microescala de entornos eMAPS, observación directa no participante y entrevistas semiestructuradas. Cuarto, se triangulan los datos obtenidos para establecer los principales hallazgos. Por último, se exponen las conclusiones y recomendaciones.

## II. MARCO TEÓRICO

### Movilidad, género y cuidado

El concepto de movilidad incluye las características de la oferta (modo de transporte, infraestructura) y las de la demanda (edad, género, distancia, posibilidades económicas, condiciones físicas) (Miralles Guasch, 2002). El término movilidad reemplazó el término transporte, debido que considera las necesidades de la población para trasladarse de un lugar a otro, y no únicamente la capacidad de los medios de transporte (Herce, 2009). Es por ello que se puede afirmar que existe una desigualdad en la movilidad entre los diferentes grupos poblacionales, ya que algunos tienen más facilidades de acceder a ciertos modos de transporte que les permiten llegar a sus destinos en mejores condiciones y en menor tiempo. Por lo tanto, tienen más oportunidades frente a grupos más vulnerables tales como niños, adultos mayores, personas discapacitadas, mujeres, personas de escasos recursos, entre otros (Miralles Guasch, 2002).

En el caso de las desigualdades históricas provocadas por el género, surgieron algunos conceptos que permitieron ahondar en ellas, respecto al uso y apropiación del espacio público. Tal es el caso de la “geografía feminista”, que surge en el ámbito del urbanismo y la espacialidad, para abordar la problemática de la invisibilidad de las mujeres en la configuración de los espacios. Este enfoque reconoce y cuestiona la ausencia de consideración del papel que desempeñan las mujeres en la organización y diseño de los entornos urbanos (Soto Villagrán, 2018). De igual manera, el urbanismo con perspectiva de género, implica “otorgar un lugar a la participación de las mujeres en los procesos de toma de decisiones, así como visibilizar las desigualdades en diferentes dimensiones (material, política y simbólica) tanto en la ciudad como en los procesos de planificación y gestión urbanas” (González-Alvo y Czytajlo, 2022, p. 37).

Las diferencias provocadas por los roles de género, particularizadas a la movilidad cotidiana, han sido estudiadas desde el concepto de la “movilidad del cuidado”. Es decir, aquella que relaciona las actividades del cuidado con los viajes diarios (Sánchez de Madariaga y Zucchini, 2019), viajes relacionados con el cuidado de niños, adultos mayores, personas discapacitadas,

así como trámites y compras y que, por ende, implican desplazamientos no pendulares, con múltiples destinos, organización de rutinas, entre otras condicionantes. A manera de ejemplo, en el caso Latinoamericano, el estudio de Heather et al. (2019) sobre el uso de las mujeres del transporte público en Quito, Santiago y Buenos Aires, detectaron que los viajes por cuidado realizados en este modo de transporte, ascienden a 47% entre semana y a un 64% el fin de semana. Esto representa el segundo motivo de viaje más citado, por lo que la planeación del transporte, no debería ignorar estas necesidades cotidianas. Este tipo de viajes se ven muy afectados por el crecimiento disperso de las ciudades, ya que se incrementan las distancias entre equipamientos, lo que sumado a la falta de transporte público o privado adecuado puede generar limitaciones significativas en el acceso de las personas para llegar a sus destinos o hacer uso de los servicios (Sánchez de Madariaga y Zucchini, 2019; Jirón y Gómez, 2018).

### III. ESTUDIO DE CASO

Los Centros de Desarrollo Infantil (CDI) Municipales en Cuenca son equipamientos gratuitos para el desarrollo infantil integral,

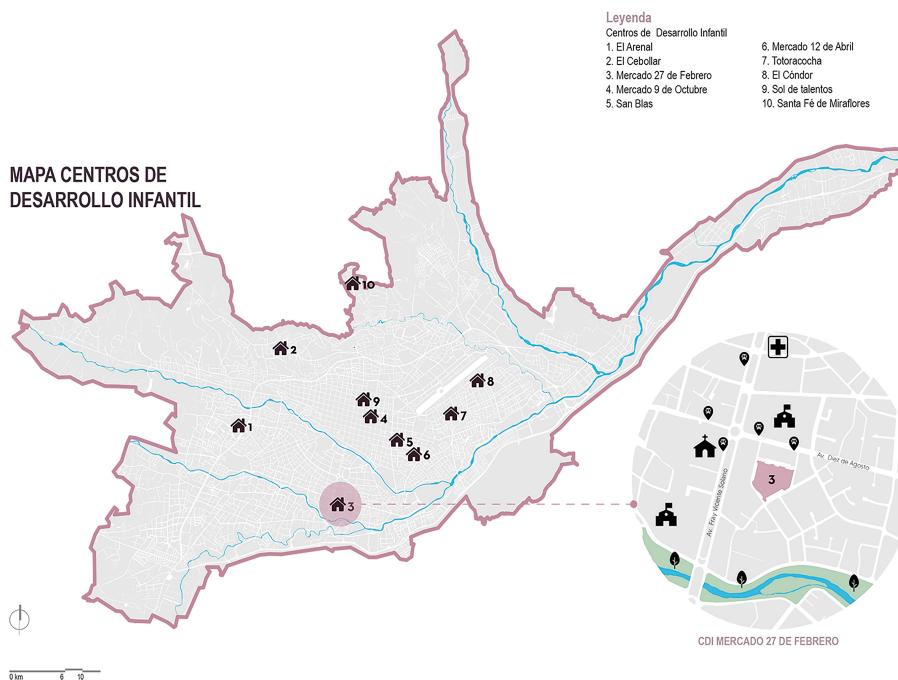


Figura 1. Ubicación de CDI's Municipales en Cuenca - Ecuador. Fuente: Elaboración de las autoras.



**Figura 2.** Centro de Desarrollo Infantil 27 Febrero. Fuente: Pablo Sebastián Rodas (2018).

educación inicial y apoyo pedagógico (Alcaldía de Cuenca, s.f.). Los CDI's municipales surgieron por una preocupación por las madres trabajadoras que no tenían quién cuidara a sus hijos/as o dónde dejarlos en sus horas laborales.

En la siguiente investigación se tomó el CDI ubicado dentro del Mercado 27 de Febrero, al sur de la ciudad (Figura 1), que cuenta con 43 niños/as y un área aproximada de 500m<sup>2</sup>. Este sector fue seleccionado por ser uno de los centros con menor puntaje al realizar una matriz de valoración ponderada que utilizó indicadores obtenidos del Institute for Transportation y Development Policy -ITDP (2020) citado en la investigación de Torres Maldonado (2022). Los criterios tomados en cuenta para cada CDI fueron: los servicios o equipamientos, el transporte público, el espacio público y por último las condiciones viales. En el mercado se encuentra un terminal interparroquial que conecta la zona rural del sur con la urbana.

Si bien el entorno urbano directo al Mercado 27 Febrero cuenta con deficiencias, éste se emplaza en la zona de El Ejido, considerada como ciudad moderna, donde cruzan dos avenidas importantes de la ciudad; en sus alrededores, las construcciones son en su mayoría menores a 4 pisos y el uso es principalmente residencial (Figura 2).

● CDI 27 de Febrero ● Via peatonal — Isócrona ••• Rutas de transporte público (bus)



**Figura 3.** Isócrona para aplicación de eMAPS. Fuente: Elaboración de las autoras.

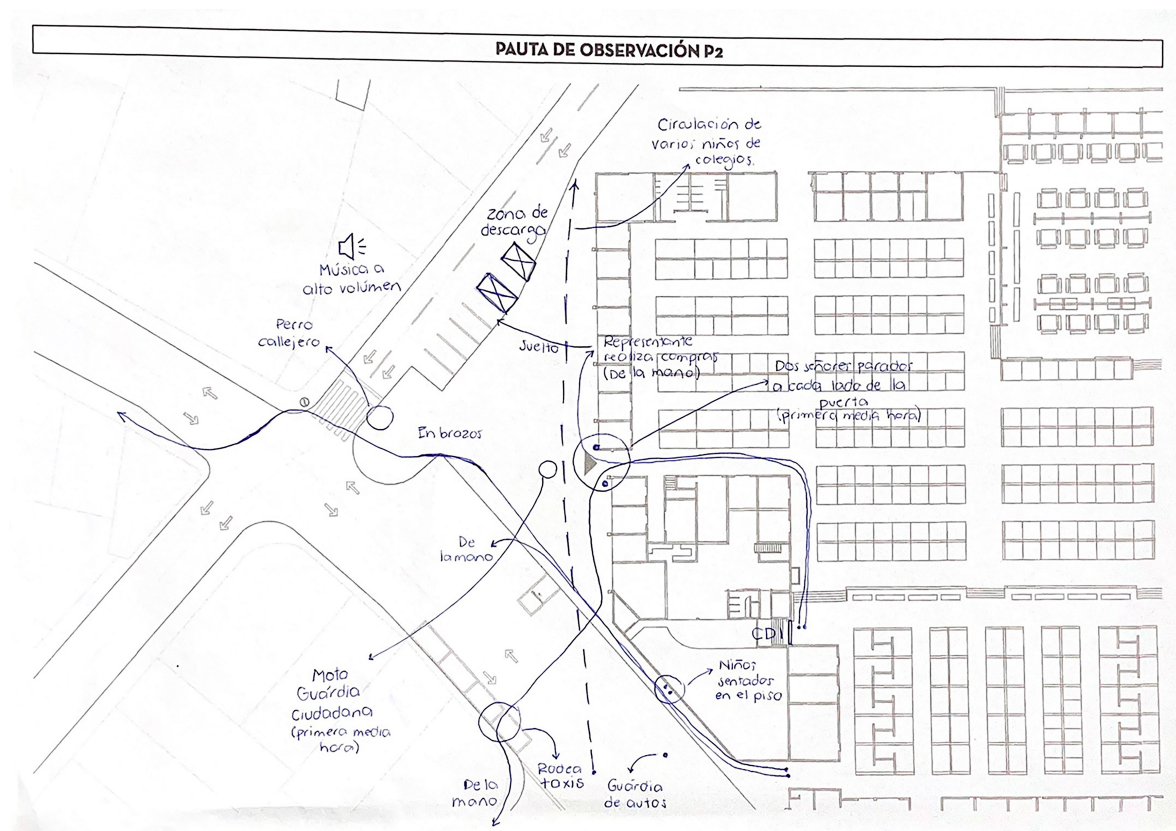


Figura 4. Ejemplo de croquis realizado como parte de la observación no participante. Fuente: Elaboración de las autoras.

## IV. METODOLOGÍA

Con la finalidad de explorar los factores que inciden en las condiciones de la movilidad del cuidado alrededor del CDI del Mercado 27 Febrero, se aplicaron 4 instrumentos:

**Encuesta caso-tipo.** Este método se aplicó para conocer quiénes son los encargados de llevar/traer a los niños/as del CDI y en qué modo de transporte. Se realizaron 25 encuestas en la puerta principal del CDI dentro del Mercado 27 Febrero.

**eMaps.** Es una herramienta de código abierto para la evaluación en microescala de la caminabilidad en entornos urbanos (LlactaLAB, 2020). Como primer paso, se creó una isócrona (Figura 3), ésta se determinó en función de la ubicación de las paradas de bus más cercanas al CDI y su entorno inmediato. A través de QGIS, se prosiguió a validar los segmentos de calle y lotes, para generar los mapas que sirvieron para realizar la evaluación de estudio de campo.

Una vez respondidos todos los formularios de cada uno de los 19 segmentos, se inició el proceso de calificación en positivos y negativos, dependiendo su incidencia sobre la caminabilidad.

**Observación directa no participante.** Consistió en recopilar datos por medio de la observación de la movilidad del cuidado en diferentes espacios y el mapeo de las actividades, para explorar el fenómeno a través de la geografía feminista. Se tomaron como punto de partida los 3 accesos principales del CDI y las paradas de bus. Para el procesamiento de la información se analizaron detalladamente los mapas realizados en el estudio de campo (Figura 4) y se clasificó la información por variables de análisis.

**Entrevista semiestructurada.** Esta técnica se aplicó a siete padres/madres de familia del CDI. Con este instrumento se buscó entender las dinámicas en la movilidad del cuidado, desde y hacia el CDI. Se realizó el procesamiento mediante tablas, donde se clasificaron las respuestas según categorías de análisis. En la Tabla 1 se pueden observar las características de los participantes.

| Entrevistados    | Fecha                | Género    | Edad    | Parentesco | Transporte                       | Condiciones particulares                                                     |
|------------------|----------------------|-----------|---------|------------|----------------------------------|------------------------------------------------------------------------------|
| Entrevistada n.1 | 6 de abril del 2023  | Femenino  | 41 años | Madre      | A pie                            | Condiciones de discapacidad.                                                 |
| Entrevistado n.2 | 6 de abril del 2023  | Masculino | 40 años | Padre      | Vehículo privado                 | Esposo de una trabajadora del mercado.                                       |
| Entrevistada n.3 | 6 de abril del 2023  | Femenino  | 33 años | Madre      | Vehículo privado                 | Trabajadora del mercado                                                      |
| Entrevistada n.4 | 11 de abril del 2023 | Femenino  | 30 años | Madre      | A pie / transporte público (bus) | No trabaja en el mercado                                                     |
| Entrevistada n.5 | 11 de abril del 2023 | Femenino  | 24 años | Madre      | Transporte público (bus)         | Madre de tres niños pequeños, sólo uno de ellos asiste al CDI 27 de Febrero. |
| Entrevistado n.6 | 11 de abril del 2023 | Masculino | 38 años | Padre      | Vehículo privado                 | No trabaja en el mercado                                                     |
| Entrevistada n.7 | 11 de abril del 2023 | Femenino  | 44 años | Madre      | A pie / transporte público (bus) | Trabajadora del mercado                                                      |

Tabla 1. Descripción de los entrevistados. Fuente: Elaboración de las autoras.

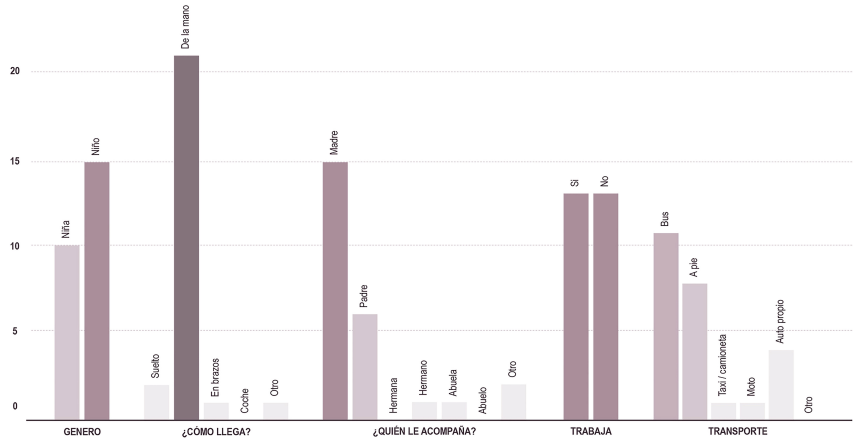


Figura 5. Resultados de la encuesta caso-tipo. Fuente: Elaboración de las autoras.

## V. RESULTADOS

### Resultados de la encuesta caso-tipo

La investigación demuestra que el género femenino es el que predomina en la pregunta ¿quién acompaña al niño en sus recorridos hacia el CDI? En cuanto a la pregunta sobre si los sujetos trabajan en el Mercado 27 Febrero, 13 entrevistados/as no laboran en este espacio y 12 si lo hacen, por otro lado, lo más usual es que los niños/niñas lleguen de la mano de un adulto, sin embargo, fue interesante encontrar que ningún niño/niña llegó en un coche de transporte de bebé. Por último, acerca del modo de transporte que usan para llegar al CDI, el más frecuente

es el transporte público, en este caso el bus, 11 de las 25 personas consultadas ocupan este medio, en segundo puesto, se encuentra la opción de caminar, en tercer y último lugar, fueron las opciones de taxi y motocicleta (Figura 5).

### Resultados de eMaps

Se evaluaron los niveles de caminabilidad en el área de influencia previamente establecida. Es interesante ver cómo la calificación puede variar significativamente de un tramo a otro. Por ejemplo, los alrededores del mercado obtuvieron bajas calificaciones, reflejados en los colores amarillo, naranja y rojo (Figura 6), que indican que la caminabilidad en esta zona no se encuentra en



**Figura 6.** Resultado de evaluación de caminabilidad eMAPS. Fuente: Elaboración de las autoras.

las condiciones óptimas para garantizar accesibilidad. Sin embargo, la Avenida Fray Vicente Solano y el corredor hacia la Virgen de Bronce fueron evaluados como la zona más adecuada para una buena caminabilidad de las personas, obteniendo los mayores puntajes.

### Resultados de observación directa no participante

Se pudo evidenciar que son las mujeres quienes generalmente acompañan a sus niños en sus trayectos de ida y regreso del CDI. También son ellas quienes mayoritariamente asisten al mercado, ya sea para realizar sus compras diarias o para atender en sus puestos de venta (Figura 7). Además, se pudo detectar que los padres/madres generalmente llevan a sus infantes de la mano, información coincidente con los resultados obtenidos en la encuesta. Por otro lado, se observó la presencia de personas bajo efectos del alcohol en los alrededores del mercado, principalmente en la esquina de la calle Belisario Andrade y Adolfo Torres.

En cuanto a la observación realizada en las puertas de ingreso seleccionadas, se pudo evidenciar la presencia de la guardia ciudadana<sup>5</sup> rondando en los alrededores del mercado, lo que

<sup>5</sup> Guardia ciudadana es: “una institución pública de la Administración Municipal que controla el espacio público, refuerza la seguridad junto a los actores del orden y seguridad ciudadana en el cantón Cuenca” (Guardia Ciudadana, s.f., s.p.).



**Figura 7.** Mujeres realizan las compras. Fuente: Elaboración de las autoras.



**Figura 8.** Presencia de la guardia ciudadana. Fuente: Elaboración de las autoras.

provoca una percepción de seguridad (Figura 8). En cuanto a la observación realizada en las paradas de bus seleccionadas, se comprobó que un número significativo de personas no cruzan por los pasos cebra o habilitados para un desplazamiento seguro. Además, se observó que las mujeres generalmente tienen dificultades para subir y bajar del bus cuando se encuentran acompañadas de niños y, más aún, cuando trasladan sus compras. Por último, una de las cuatro paradas de bus analizadas no cuenta con la infraestructura necesaria debido a que sólo existe una señal vertical de "Parada de Bus" (Figura 9).

### Resultados entrevista

Los entrevistados afirmaron que la ubicación del CDI dentro del mercado facilita la vida cotidiana de quienes se encargan de los niños, ya que unifica diversas actividades en un mismo lugar como trabajo, educación y compras. Es importante recalcar que, para 5 de las 7 personas entrevistadas, una de las principales razones por las que escogieron matricular a sus niños en CDI analizado es precisamente el trabajo que efectúan diariamente en los puestos dentro del mercado o en sus inmediaciones. Sin embargo, tres de los entrevistados, mencionaron la falta de áreas verdes cerca del CDI 27 Febrero; un ejemplo de ello es el entrevistado n.2 que manifestó, "no hay parques para los niños del mercado que necesitan estar distrayéndose".

Otro tópico interesante relacionado con la movilidad del cuidado, fue la espera de bus con los infantes. La entrevistada n.7 mencionó ciertas dificultades como "Hay que tener cuidado como papás, porque a veces como son chiquitos, ellos corren, y como está muy cercana la parada del estacionamiento del bus sí nos da recelo". De los 3 entrevistados que utilizan el bus, 2 mujeres mencionan que las paradas de bus no cuentan con la infraestructura necesaria, faltan techos para cubrirse de la lluvia o en algunos casos sólo cuentan con un letrero vertical.

En las entrevistas, 3 mujeres que se movilizan a pie comentaron que el entorno por donde transitan a diario presenta algunos obstáculos. La entrevistada n.1 es una persona con discapacidad y es la encargada de trasladar a la niña bajo su cuidado, evidenciando que las veredas del mercado son muy altas, dificultando su movilidad. En ocasiones, es la abuela la encargada de llevar a la niña al CDI, y en dos ocasiones ha sufrido caídas por obstáculos al transitar por la zona. Por otro lado, respecto a la seguridad personal al caminar, la entrevistada n.7 cuenta que "A veces el corredor peatonal para salir a la Virgen de Bronce, ese es un poco oscuro, no me ha pasado nada pero sí han comentado que aparecen jóvenes que quieren quitarles las cosas". La mayoría de mujeres que caminan, 3 de las 5 entrevistadas, tanto para ingresar o salir del CDI, utilizan los cruces peatonales de las calles alrededor del mercado, pero en algunos casos los consideran inseguros, así lo evidencia la entrevistada n.1 "vienen carros de todos lados", la entrevistada n.7 se refiere a que no existe respeto al peatón, por parte de los conductores en los cruces habilitados sin semáforos.



**Figura 8.** Parada de bus en Av. Fray Vicente Solano. Fuente: Elaboración de las autoras.

En relación con las entrevistas realizadas, se identifican ciertos factores que generan inseguridad en los alrededores del mercado. La causa más preocupante es la presencia de personas alcoholizadas, sobre todo los fines de semana, así como la existencia de vendedores ambulantes fuera del mercado y cobradores de deudas dentro de él. La entrevistada n.1 relató "a veces yo no abro por miedo de ellos, de que se me lleven las cosas...", debido a la inseguridad que siente por la presencia de los cobradores; ellos ofrecen dinero con una tasa de interés muy alta, si el pago adeudado no se cancela, los prestatarios son amenazados llevándose en ciertas ocasiones, forzosamente, insumos de los quioscos en el interior del mercado. Como factores que mejoran la seguridad, 5 entrevistados mencionaron la presencia de la guardia ciudadana y uno la cohesión social entre vecinos.

En relación a la muestra obtenida se reflexiona que, la diferencia en las condiciones de movilidad del cuidado está marcada por el enfoque

de interseccionalidad; es decir, las desigualdades se acentúan aún más por cuestiones de raza, condición socioeconómica o procedencia. Un ejemplo de ello, es que, en las entrevistas realizadas se evidencian las desigualdades producidas entre los habitantes urbanos y los rurales. La entrevistada n.4 es una residente de la zona urbana, y menciona que se demora alrededor de 10 minutos en llegar al CDI, aseveración contrapuesta a la opinión entregada por la entrevistada n.5, que menciona “Quinceo queda a una hora de aquí, salgo a las 6:10 y llego 7:10. Me levanto a las 5:30 de la mañana”. Ambas entrevistadas, realizan su traslado en transporte público y no cuentan con otro medio de transporte para llegar al CDI, pero por su lugar de residencia, cuentan con diferentes condiciones de viaje. Esta diferenciación, provoca otras consecuencias englobadas en los atrasos de los niños para ingresar a clases; el retraso del autobús, la capacidad completa del bus, que tiene por consecuencia no detenerse en el paradero.

## VI. DISCUSIONES

El objetivo de esta investigación fue identificar los factores que inciden en las condiciones de la movilidad del cuidado alrededor del Centro de Desarrollo Infantil 27 Febrero. La identificación y categorización de conceptos clave basados en la geografía feminista o el urbanismo con perspectiva de género arrojaron como problemática principal el papel crítico de las mujeres en la configuración de los espacios urbanos y como éste incide en las dinámicas de movilidad. El estudio enfatiza la movilidad del cuidado, centrado primordialmente en el traslado de hijos e hijas hacia y desde la guardería.

La movilidad del cuidado involucra múltiples factores. Existe evidencia plasmada en la literatura, que demuestra la dependencia de las mujeres como principales responsables de realizar las tareas del cuidado y la desigualdad de condiciones en su movilidad cotidiana (Motoya Robledo et al., 2020; Sánchez de Madariaga y Zucchini, 2019). Autores como Heather et al. (2019) y González-Alvo y Czytajlo (2022) enfatizan que el transporte público inadecuado, las infraestructuras de baja calidad y la percepción de inseguridad constante condicionan la movilidad del cuidado. Esta investigación exploró este fenómeno en un caso particular: el CDI dentro del Mercado 27 Febrero en Cuenca-Ecuador. En el caso de estudio analizado se corrobora que, si bien hay algunos hombres que se encargan de llevar y recoger a los niños, las mujeres son principalmente las responsables de hacerlo, en nuestro caso de estudio un 72% eran mujeres de acuerdo a las encuestas caso-tipo aplicadas en el trabajo.

Los principales hallazgos destacan que el modo de transporte y la percepción de seguridad influyen en la calidad de la movilidad del cuidado. Las encuestas caso-tipo realizadas a 25 personas en el sector estudiado, comprobaron que el 16% de encuestados usan vehículo privado por comodidad e independencia, versus el 84% de individuos que se desplazan a pie o en bus. A pesar

de que las condiciones de estos modos de transporte para los habitantes de latinoamericana no siempre tienen las mejores condiciones (Figueroa y Waintrub, 2015; García, 2022). Resulta fundamental que desde las instancias públicas se propicien buenas condiciones a todos los modos de desplazamiento. La pirámide de la movilidad, en la que se prioriza a peatones y ciclistas seguidos por usuarios de transporte público, debería ser la guía de acción de los municipios alrededor del mundo. A su vez, es importante tener en cuenta las distintas experiencias, cotidianidades y necesidades de los grupos poblacionales vulnerables, para diseñar y planificar las infraestructuras de movilidad.

El análisis de los resultados del eMAPS indican una baja caminabilidad en los alrededores del CDI, que afecta especialmente a quienes están a cargo del traslado de los niños y a las personas con discapacidad (Ilárraz 2006) ya que las ciudades no suelen satisfacer las necesidades de mujeres, niños, personas con discapacidad, adultos mayores. Otra falencia identificada, en lo que respecta al entorno urbano, es la existencia, calidad y/o ubicación de los pasos cebra, que lleva a padres y madres a cruzar en pasos no habilitados (por el medio de la calle) con sus niños, poniendo en riesgo su seguridad.

El bus es el medio de transporte más utilizado por las personas encuestadas y entrevistadas del caso de estudio. La observación no participante y entrevistas evidenció el mal estado de ciertas paradas; 1 de las 4 paradas analizadas sólo cuenta con una señal vertical y ningún tipo de protección contra el clima o bancas. En ocasiones, los vehículos se estacionan en las paradas, obstaculizando el recorrido y dificultando el embarque y desembarque de pasajeros. Estos datos coinciden con los entregados por Ilárraz (2006), quien habla sobre la accesibilidad física, que es la facilidad o dificultad de acceder a las estaciones o paradas, así como de subir o bajar de los transportes en sí. Por todas las condiciones de la movilidad del cuidado, son las mujeres las que tienen menores posibilidades de accesibilidad a los medios de transporte, lo que conlleva a una exclusión en materia de desplazamientos.

En todas las entrevistas la seguridad personal se mencionó. Un dato a destacar fue que los 2 hombres entrevistados hablan de la inseguridad en la ciudad, mientras que las 5 mujeres detallan las causas de su sensación de inseguridad. La razón principal fue la presencia de personas bajo los efectos del alcohol que rondan por el mercado, la existencia de vendedores ambulantes y cobradores de deudas a los trabajadores del mercado. Estos grupos definidos como “no deseados” están compuestos en su mayoría por hombres adultos (Gargiulo et al., 2020; Mugan, 2018). La presencia de estos grupos, obliga en ocasiones a las mujeres a tomar otras rutas, aunque sean más largas y menos eficientes (Figueroa y Waintrub, 2015). En relación con concepto definido como seguridad personal y falta de iluminación, fue un aspecto relevante, a pesar que los horarios de llegada y salida del CDI son de día.

La cantidad y calidad de la iluminación afectó los puntajes del eMAPS. Se identificó que la iluminación y el diseño urbano son cruciales para la prevención del delito y la seguridad ciudadana. Espacios bien diseñados, con buena visibilidad, iluminación,

accesibilidad y señalización, pueden mejorar la percepción de seguridad en las mujeres (Jirón y Gómez, 2018; Illárraz, 2006; Park y García, 2020).

Se registró que las condiciones de movilidad del cuidado están atravesadas por la interseccionalidad. Es decir, las mujeres tienen desventajas en el uso y apropiación del espacio público, y más aún si son de escasos recursos (Reyes-Muñoz, 2023; Alcántar y Velentim, 2023). Se comprobó que los que trasladan a sus hijos en transporte público tienen desventajas en comparación a los que se desplazan en transporte privado, sobre todos los que tienen que movilizar desde y hacia zonas rurales, invirtiendo gran cantidad de tiempo en sus traslados (Gutiérrez y Reyes, 2017) y dificultando la posibilidad de dedicar su tiempo para estudiar, para el esparcimiento o la socialización.

## VII. CONCLUSIONES

En este caso de estudio se corrobora que las mujeres son en su mayoría las encargadas de acompañar a sus niños en sus trayectos desde y hacia el Centro de Desarrollo Infantil 27 Febrero y que el modo de transporte y la percepción de seguridad son determinantes en las condiciones de la movilidad del cuidado. Así también, se comprueba que éstas están atravesadas por la interseccionalidad, tanto por nivel socio económico como por lugar de residencia (urbano o rural).

Estos datos proporcionan la importancia de adoptar una perspectiva de género en la planificación urbana y en la implementación de acciones concretas para promover la equidad, la seguridad y la eficiencia en los desplazamientos de las mujeres o de quienes realizan labores de cuidado, contribuyendo así a la construcción de ciudades más inclusivas y justas.

El desarrollo de esta investigación abre la posibilidad, a futuro, de comparar resultados con CDI's ubicados en barrios vulnerables y rurales, o identificar las diferencias guarderías privadas a las que asisten niños de un nivel socioeconómico más alto.

Finalmente, el estudio contribuye al conocimiento y a la discusión de cómo la movilidad, asociada a las tareas del cuidado, impacta la vida diaria de las personas, especialmente de las mujeres, que dedican una gran cantidad de tiempo a esta labor no es remunerada.

## VIII. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Alcaldía de Cuenca (s.f.). Centros de Desarrollo Infantil. GAD Municipal de Cuenca. <https://www.cuenca.gob.ec/content/centros-de-desarrollo-infantil>

Alcantara, J. y Valentim, J. (2023). Gender-based Disinformation: A scoping review of the literature, 2013-2023. *Ex aequo*, (48), 125-145. <https://doi.org/10.22355/exaequo.2023.48.09>

Chaves, M., Segura, R., Speroni, M., y Cingolani, J. (2017). Interdependencias múltiples y asimetrías entre géneros en experiencias de movilidad cotidiana en el corredor sur de la Región Metropolitana de Buenos Aires (Argentina). *Revista Transporte y territorio*, (16), 41-67. <https://doi.org/10.34096/rtt.i16.3602>

Figueroa, C. y Waintrub, N. (2015). Movilidad femenina en Santiago de Chile: reproducción de inequidades en la metrópolis, el barrio y el espacio público. *Urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana*, 7, 48-61. <https://doi.org/10.1590/2175-3369.007.001.AO03>

García, F. (2022). " Los piratas son los que nos salvan": informalidad, ritmos espacio temporales y normatividad práctica en la (in) movilidad cotidiana de Cali. *Revista Colombiana de Antropología*, 58(1), 283-303. <https://doi.org/10.22380/2539472X.1534j>

Gargiulo, I., García, X., Benages-Albert, M., Martínez, J., Pfeffer, K., y Vall-Casas, P. (2020). Women's safety perception assessment in an urban stream corridor: Developing a safety map based on qualitative GIS. *Landscape and Urban Planning*, 198. <https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2020.103779>

González-Alvo, I., y Czytajlo, N. (2022). Movilidad y género en contextos de vulnerabilidad el caso del Sistema Metropolitano de Tucumán. *Iconos*, 26(73), 35-56. <https://iconos.flacsoandes.edu.ec/index.php/iconos/article/view/5232>

Guardia Ciudadana. (s.f.). Misión. <http://www.guardiaciudadanacuena.gob.ec/?q=content/misi%C3%B3n>

Gutiérrez, A., y Reyes, M. L. (2017). Mujeres entre la libertad y la obligación. Prácticas de movilidad cotidiana en el Gran Buenos Aires. *Transporte y territorio*, (16), 147-166. <https://doi.org/10.34096/rtt.i16.3607>

Heather A., Cárdenas, G., Pereyra, L. y Sagaris, L. (2019). *Ella se mueve segura*. Un estudio sobre la seguridad personal de las mujeres y el transporte público en tres ciudades de América Latina. Caracas: CAF y FIA Foundation. <https://scioteca.caf.com/handle/123456789/1405>

Herce, M. (2009). *Sobre la movilidad en la ciudad: propuestas para recuperar un derecho ciudadano*. Editorial Reverte. [https://cafedelasciudades.com.ar/imagenes%20131/Indice\\_prologos\\_movilidad.pdf](https://cafedelasciudades.com.ar/imagenes%20131/Indice_prologos_movilidad.pdf)

Illárraz, I. (2006). Movilidad sostenible y equidad de género. *Revista de servicios sociales*, (40), 61-66. <https://www.zerbitzuan.net/documentos/zerbitzuan/Movilidad%20sostenible%20y%20equidad%20de%20genero.pdf>

Jirón, P. (2007). Implicancias de género en las experiencias de movilidad cotidiana urbana en Santiago de Chile. *Revista Venezolana de Estudios de la Mujer*, 12(29), 173-197. [http://ve.scielo.org/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1316-37012007000200011&lng=es&tying=es](http://ve.scielo.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1316-37012007000200011&lng=es&tying=es)

Jirón, P., y Gómez, J. (2018). Interdependencia, cuidado y género desde las estrategias de movilidad en la ciudad de Santiago. *Tempo Social, revista de sociología da USP*, 30(2), 55-72. <https://doi.org/10.11606/0103-2070.ts.2018.142245>

LLACTALAB (2020). eMAPS. Github. <https://emaps.readthedocs.io/es/latest/>

Miralles Guasch, C. (2002). *Ciudad y transporte: el binomio imperfecto*. Planeta Publishing Corporation. <https://books.google.com/cu/books?id=qR8wFfHovsYCYprintsec=copyright#v=onepage&q&f=false>

Montoya-Robledo, V., Montes Calero, L., Bernal Carvajal, V., Galarza Molina, D. C., Pipicano, W., Peña, A. J., Pipicano, C., López Valderrama, J. S., Fernández, M. A., Porras, I., Arias, N., y Miranda, L. (2020). Gender stereotypes affecting active mobility of care in Bogotá. Transportation research part D: *transportation and environment*, 86, 102470. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2020.102470>

Mugan, G. (2018). The Role of Space and Time Use Behaviors in Shaping the Incivility Experience of Young People. *MEGARON*, 13(2), 182-191. <https://doi.org/10.5505/MEGARON.2018.83997>

Park, Y., y García, M. (2020). Pedestrian safety perception and urban street settings. *International Journal of Sustainable Transportation*, 14(11), 860-871. <https://doi.org/10.1080/15568318.2019.1641577>

Reyes-Muñoz, V. (2023). Aproximaciones desde la Interseccionalidad Situada a las violencias experimentadas por mujeres migrantes afrodescendientes en el espacio público, Santiago de Chile. *Revista Punto Género*, (19). <https://doi.org/10.5354/2735-7473.2023.71217>

Sánchez De Madariaga, I., y Zucchini, E. (2019). "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>

Soto Villagrán, P. (2018). Hacia la construcción de unas geografías de género de la ciudad. Formas plurales de habitar y significar los espacios urbanos en Latinoamérica. *Perspectiva Geográfica*, 23(2). <https://doi.org/10.19053/01233769.7382>

Torres Maldonado, A. (2022). Movilidad Segura en centros de desarrollo infantil municipal. [Tesis de Maestría, Universidad Oberta de Catalunya]. Repositorio institucional.