

MOVILIDAD COTIDIANA Y DESIGUALDAD DE GÉNERO: IMPACTOS DE LOS
ROLES DEL CUIDADO EN LAS ESTRATEGIAS DE MOVILIDAD COTIDIANA DE
MUJERES DE LA ZONA METROPOLITANA DE BOGOTÁ.

Presenta.

GABRIELA CAMARGO BENAVIDES

UNIVERSIDAD PEDAGÓGICA NACIONAL
FACULTAD DE HUMANIDADES
LICENCIATURA EN CIENCIAS SOCIALES
BOGOTÁ 2024

Agradecimientos.

Este proyecto es el resultado de un proceso lleno de aprendizajes, desafíos y momentos de crecimiento personal y profesional. No habría sido posible sin el apoyo incondicional de:

Principalmente mi mamá, Guerty Benavides, quien siempre ha sido mi mayor inspiración y ejemplo de fortaleza. Gracias por enseñarme la importancia de la perseverancia, por tus palabras de aliento en los momentos más difíciles y por recordarme que soy capaz de alcanzar cualquier meta. Todo lo que soy te lo debo a ti.

Mi hermana, María Paula Camargo por ser mi confidente y compañera en esta vida. A pesar de la distancia, tu apoyo, consejos y compañía me dieron fuerzas para continuar, especialmente cuando sentía que las cosas se complicaron.

A mi prima, Laura Vanessa Uribe por tu ánimo inagotable y tu constante motivación. Tus palabras y consejos me impulsaron a dar lo mejor de mí en cada paso de este proceso, gracias por sacar lo mejor de mí siempre.

Leonard Diaz. Gracias por tu paciencia infinita, por siempre estar presente y por estar siempre dispuesto a escucharme, apoyarme y motivarme en cada momento de estrés.

A mi tutor, Madisson Carmona, por su acompañamiento en cada etapa de este proceso.

Quiero expresar mi más profundo agradecimiento a todas las mujeres que me permitieron conocer sus historias y compartir sus experiencias. Sus voces han sido fundamentales para la realización de esta investigación. Gracias por su tiempo, confianza y contribución a este trabajo.

Gracias por acompañarme en este camino.

Resumen.

La investigación se enmarca en un contexto donde a partir de autoras como Paola Jirón, (2007, 2014, 2017,2018) Paula Soto (2019, 2017, 2022), Andrea Gutiérrez (2010, 2013, 21015), y otras autoras que reconocen la importancia de la movilidad cotidiana en los contextos sociales y personales y cómo esta refleja profundas desigualdades de género, exacerbadas por los roles de cuidado asignados históricamente a las mujeres. Este fenómeno es visible en contextos cercanos, como lo es la Zona Metropolitana de Bogotá, donde los municipios de Zipaquirá, Chía, Cota y Tocancipá evidencian dinámicas de segregación urbana y desigualdad en el acceso a oportunidades laborales y servicios. Los estudios de género resultan cruciales para comprender cómo estas desigualdades afectan a los patrones de movilidad de las mujeres, ofreciendo a las ciencias sociales herramientas para analizar las barreras materiales e inmateriales que perpetúan dichas inequidades.

El objetivo central del trabajo fue analizar las estrategias de movilidad cotidiana adoptadas por las mujeres que deben desplazarse desde estos municipios hacia Bogotá, considerando las implicaciones de las labores de cuidado y los desafíos estructurales del sistema de transporte. Este enfoque permitió visibilizar la interacción entre los roles de género y las limitaciones de la infraestructura urbana.

Para abordar el problema, se desarrolló una metodología cualitativa que combinó entrevistas semiestructuradas, grupos focales con ejercicios cartográficos y técnicas como sombras y auto-observaciones. La movilidad, entendida como un enfoque teórico y metodológico, sirvió para analizar no solo los desplazamientos físicos, sino también las experiencias subjetivas de las mujeres en su relación con el espacio urbano. Este marco permitió captar la complejidad de sus

trayectorias, atravesadas por las responsabilidades de cuidado, las limitaciones económicas y las barreras estructurales.

Entre las conclusiones más destacadas, se observa que las mujeres enfrentan una sobrecarga en sus desplazamientos diarios debido a la ausencia de políticas públicas inclusivas y un transporte fragmentado que no responde a sus necesidades específicas. Esto reduce su acceso a mejores oportunidades laborales y afecta su calidad de vida. La investigación subraya la importancia de incorporar una perspectiva de género en la planificación urbana, promoviendo sistemas de movilidad más equitativos que reconozcan las realidades de quienes los utilizan, especialmente las mujeres, para garantizar una mayor justicia social y urbana.

TABLA DE CONTENIDO.

<i>CAPÍTULO 1. CAMINOS INVISIBLES: EL PESO DEL CUIDADO EN LA MOVILIDAD COTIDIANA</i>	2
1.1 INTRODUCCIÓN.	2
1.2 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.	7
1.3 CARACTERIZACIÓN.	14
1.4 PREGUNTA PROBLEMA	24
1.4.1 PREGUNTAS SECUNDARIAS	25
1.5 HIPÓTESIS	25
1.6 OBJETIVO GENERAL.	26
1.6.1 OBJETIVOS ESPECÍFICOS	26
<i>CAPÍTULO 2. CRUCES Y DESVÍOS: LA REALIDAD DE MOVERSE CON CARGAS INVISIBLES</i>	27
2.1 ANTECEDENTES.	28
2.2. CATEGORÍAS DE ANÁLISIS	42
2.2.1 METROPOLIZACIÓN	42
2.2.2 ROLES DEL CUIDADO	44
2.2.3 MOVILIDAD COTIDIANA	48
<i>CAPÍTULO 3. ATRAPADAS EN EL TRÁFICO: EL VIAJE OCULTO DE LAS TAREAS DE CUIDADO.</i>	52
3.1 MARCO TEÓRICO	54
3.1.1 PARADIGMA DE LA MOVILIDAD	62
3.2 RUTA METODOLÓGICA.	74
3.2.1 POBLACIÓN Y MUESTRA	76
3.2.2. ZONA DE ESTUDIO.	78
3.2.3 INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN	79
3.2.4 LIMITACIONES DEL ESTUDIO.	82
3.2.5 ANÁLISIS DE DATOS	84
<i>CAPÍTULO 4. EL MAPA INVISIBLE: TRAYECTOS Y DESIGUALDADES EN LA VÍA</i>	85
4.1 ¿PROCESOS DE METROPOLIZACIÓN? ¿QUÉ ES ESO?	86
4.2 NO, LO QUE YO HAGO EN MI CASA NO TIENE NADA QUE VER EN CÓMO ME MUEVO.	102
5. CONCLUSIONES	116
6. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICA	120

ÍNDICE DE MAPAS

- Mapa 1.** Zona de estudio
- Mapa 2.** Municipio de Tocancipá
- Mapa 3.** Municipio de Cota
- Mapa 4.** Municipio de Zipaquirá
- Mapa 5.** Municipio de Chía

ÍNDICE DE IMÁGENES

- Imagen 1.** “Motivo de los viajes diarios según sexo”. Encuesta de movilidad (DANE, 2023).
- Imagen 2.** “Modos de transporte de los viajes diarios según sexo”. Encuesta de movilidad (DANE, 2023).
- Imagen 3.** “Patrón espacial de los viajes de mujeres”. Encuesta de movilidad (DANE, 2023).
- Imagen 4.** Gráfica de entrevistas 2024 “¿El medio de transporte que utiliza diariamente es propio o pertenece al servicio público?”
- Imagen 5.** Diagrama de movilidad cotidiana. (Fuente: Elaboración propia en Canva)
- Imagen 6.** Gráfica de entrevistas 2024 “¿cuántos medios de transporte utiliza en el trayecto de su casa al trabajo y viceversa?”
- Imagen 7.** Mapa de Cota, ejercicio cartográfico, 2024.
- Imagen 8.** Ejercicio Cartográfico en Chía, 2024
- Imagen 9.** Trayectos diarios, dibujo realizado por una mujer entrevistada, 2024.
- Imagen 10.** Mapa de Zipaquirá, ejercicio cartográfico, 2024.
- Imagen 11.** Trayectos diarios, dibujo realizado por una mujer entrevistada, 2024.
- Imagen 12.** Mapa de Tocancipá, ejercicio cartográfico, 2024.
- Imagen 13.** Gráfica de entrevistas 2024 “¿Considera usted que las responsabilidades del hogar son compartidas de manera equitativa en su hogar?”
- Imagen 14.** Trayectos diarios, dibujo realizado por una mujer entrevistada, 2024.
- Imagen 15.** Trayectos diarios, dibujo realizado por una mujer entrevistada, 2024.
- Imagen 16.** Diagrama “punto A al punto B”. (Fuente: Elaboración propia en Canva)
- Imagen 17.** Ejercicio Cartográfico en Tocancipá, 2024
- Imagen 18.** Trayectos diarios, dibujo realizado por una mujer entrevistada, 2024.

CAPÍTULO 1. CAMINOS INVISIBLES: EL PESO DEL CUIDADO EN LA MOVILIDAD COTIDIANA

1.1 INTRODUCCIÓN.

El presente trabajo de investigación surge a partir de una experiencia personal que permitió evidenciar las dificultades de movilidad que enfrentan muchas mujeres en la Zona Metropolitana de Bogotá. La decisión de mi familia de trasladarse de Bogotá a Zipaquirá debido a los altos costos de la vivienda y la necesidad de seguridad infantil supuso para mi madre largas jornadas de desplazamiento diario entre ambas ciudades. Esta situación me llevó a cuestionar las implicaciones de la movilidad cotidiana de las mujeres que, como mi madre, deben recorrer grandes distancias para acceder a oportunidades laborales, al mismo tiempo que asumen la carga de las tareas de cuidado y el trabajo doméstico.

La movilidad urbana se ha convertido en un tema central en las discusiones contemporáneas sobre la vida en las ciudades. Sin embargo, no es una experiencia homogénea, sino que está atravesada por múltiples factores sociales, económicos y culturales que afectan de manera diferenciada a las personas. Como lo afirman Jirón y Zunino Singh (2017), “sería un error seguir concibiendo al automovilista, peatón o pasajero como un sujeto universal. La edad, el nivel socioeconómico y el género pueden develar diferencias estructurales, pero también se reflejan en la experiencia misma de la movilidad”. Entre estos factores, las desigualdades de género desempeñan un papel crucial, ya que influyen en la manera en que las mujeres determinan sus patrones de desplazamiento y en cómo perciben sus trayectos diarios, especialmente en las áreas urbanas y metropolitanas.

Como señala Pacheco (1997), “los desequilibrios espaciales no son solo la expresión de un sistema económico y de un modelo de desarrollo inequitativo, sino también de una lógica

patriarcal que se articula alrededor de un concepto masculino del poder, en cuya preservación juegan un papel fundamental las relaciones desiguales y opresivas entre los géneros”. En este sentido, la forma en que las mujeres se movilizan, las razones de sus desplazamientos y las limitaciones que enfrentan en su cotidianidad están condicionadas por los roles de cuidado, las responsabilidades domésticas y las inequidades socioeconómicas, históricamente ignoradas en la planificación urbana.

En este contexto, la presente investigación se centra en el estudio de la movilidad cotidiana de las mujeres que residen en cuatro municipios de la Sabana de Bogotá: Zipaquirá, Chía, Cota y Tocancipá. Aunque cercanos a la capital, estos municipios presentan dinámicas propias de segregación urbana y desigualdad en el acceso a servicios y oportunidades laborales. Las mujeres que, a menudo asumen una doble o incluso triple jornada debido a la combinación de trabajo remunerado y no remunerado, desarrollan patrones de movilidad específicos que no siempre se ajustan a las soluciones que ofrece el sistema de transporte actual. Este trabajo busca visibilizar estas particularidades, analizando las implicaciones de los roles de cuidado en la movilidad y cómo estos se ven afectados por las limitaciones del transporte entre Bogotá y su zona metropolitana.

Coherente a lo anterior, la presente investigación explora estas dinámicas desde la óptica de la movilidad cotidiana, un concepto que abarca los desplazamientos diarios realizados para el cumplimiento de actividades laborales, de cuidado y de gestión del hogar. Esta perspectiva permite analizar cómo las mujeres experimentan el espacio urbano de manera diferente a los hombres, revelando desigualdades socioespaciales en su día a día. A menudo, enfrentan mayores barreras para acceder a servicios esenciales, como el transporte público eficiente, lo que limita su participación en actividades económicas, sociales y educativas.

Para evidenciar lo anterior, el presente documento se estructura en cuatro capítulos, cada uno de los cuales lleva un título que hace referencia a lo invisible. Esta elección no es arbitraria, sino que responde a la necesidad de resaltar aquellas dinámicas, responsabilidades y desigualdades que, aunque constituyen el eje de la vida cotidiana de muchas mujeres, han sido históricamente invisibilizadas en los estudios urbanos y de movilidad.

El concepto de "lo invisible" en este estudio hace alusión a esas cargas domésticas y de cuidado que las mujeres deben asumir y que, por estar normalizadas dentro de la estructura social, no se reconocen como parte fundamental del sistema económico y urbano. Por ello, a lo largo de esta investigación, se ha optado por una estructura que, a través de sus capítulos, pone en evidencia aquellas dinámicas que suelen pasar desapercibidas. Se busca que cada apartado contribuya a la visibilización de estas cargas invisibles, permitiendo que emerja un debate sobre cómo la desigualdad de género se refleja en los desplazamientos diarios y qué estrategias pueden adoptarse para construir un sistema de movilidad más equitativo e inclusivo.

El primer capítulo, "Caminos invisibles: el peso del cuidado en la movilidad cotidiana", presenta el planteamiento del problema, los objetivos y la hipótesis. Aquí se expone cómo la movilidad cotidiana en Bogotá y su Zona Metropolitana no es una experiencia homogénea, sino que está atravesada por desigualdades estructurales que afectan particularmente a las mujeres. A través del análisis de la movilidad con enfoque de género, se evidencia que las mujeres que se desplazan diariamente desde Zipaquirá, Chía, Cota y Tocancipá hacia Bogotá enfrentan una serie de barreras que limitan su acceso a oportunidades laborales y educativas. Estas dificultades están estrechamente relacionadas con la distribución desigual de las tareas de cuidado y el trabajo doméstico, lo que las obliga a asumir dobles o triples jornadas. En consecuencia, sus desplazamientos no solo responden a necesidades laborales, sino también a responsabilidades familiares, como llevar y recoger a los hijos, atender a personas dependientes o realizar compras, lo que complejiza sus trayectos y prolonga sus tiempos de desplazamiento.

En el segundo capítulo, “Cruces y desvíos: la realidad de moverse con cargas invisibles”, se revisan los antecedentes teóricos y las categorías de análisis. En este capítulo, se examina la movilidad desde una perspectiva social y de género, evidenciando que los desplazamientos cotidianos no pueden analizarse únicamente desde una dimensión técnica, sino como prácticas atravesadas por relaciones de poder y desigualdades estructurales. Se argumenta que la metropolización ha generado una fragmentación urbana que profundiza las barreras de acceso a servicios y oportunidades, afectando de manera diferenciada a las mujeres debido a la carga de trabajo doméstico y de cuidado que asumen. En este sentido, el capítulo enfatiza la necesidad de repensar la planificación del transporte desde un enfoque inclusivo, que no solo mejore la infraestructura vial, sino que considere la diversidad de experiencias y garantice el derecho a la ciudad para todas las personas, especialmente para aquellas cuya movilidad cotidiana está determinada por responsabilidades invisibilizadas en los modelos tradicionales de transporte y urbanismo.

El tercer capítulo, “Atrapadas en el tránsito: el viaje oculto de las tareas de cuidado”, desarrolla el aparato teórico y la ruta metodológica desde el paradigma de la movilidad. A partir de lo teórico se argumenta como la movilidad como una práctica social y política que refleja y reproduce desigualdades de género, poniendo en evidencia cómo las mujeres enfrentan mayores barreras en sus desplazamientos cotidianos debido a las responsabilidades de cuidado. Se argumenta que la planificación urbana y las políticas de movilidad han ignorado históricamente los desplazamientos asociados a las labores domésticas y de cuidado, lo que genera una doble carga para las mujeres, quienes deben combinar trayectos laborales con desplazamientos adicionales para el cumplimiento de estas tareas. Metodológicamente, el capítulo fundamenta la investigación en una aproximación cualitativa que emplea entrevistas, grupos focales y ejercicios cartográficos para capturar la experiencia de movilidad de las

mujeres en la Zona Metropolitana de Bogotá. Se concluye que la movilidad no solo es un reflejo de la desigualdad urbana, sino un factor que la refuerza.

Finalmente, el cuarto capítulo, “El mapa invisible: trayectos y desigualdades en la vía”, expone los hallazgos del trabajo de campo, en donde se identifica como los procesos de metropolización han configurado una movilidad cotidiana marcada por desigualdades estructurales que afectan especialmente a las mujeres que residen en municipios periféricos de la Zona Metropolitana de Bogotá. A través del análisis de testimonios, ejercicios cartográficos y datos recopilados en el trabajo de campo, se evidencia que la movilidad de estas mujeres no solo está determinada por la disponibilidad de transporte, sino también por la necesidad de articular sus desplazamientos con responsabilidades de cuidado y trabajo doméstico. Asimismo, se destaca la persistente distribución desigual de las tareas del hogar, que sigue recayendo en las mujeres y condiciona sus decisiones de movilidad. Este panorama subraya la necesidad urgente de replantear la planificación urbana y los sistemas de transporte bajo un enfoque de movilidad con perspectiva de género, garantizando condiciones más equitativas y accesibles para quienes enfrentan mayores barreras en el acceso a oportunidades laborales y de desarrollo personal.

En síntesis, esta investigación se inscribe en la necesidad de visibilizar las dinámicas de movilidad de las mujeres en la Zona Metropolitana de Bogotá desde una perspectiva de género, reconociendo que los desplazamientos cotidianos no pueden ser comprendidos únicamente desde una lógica técnica o funcional. La estructura del documento responde a la intención de hacer visible lo que tradicionalmente ha sido ignorado en los estudios urbanos: la carga invisible que enfrentan las mujeres en su vida cotidiana y esto a través de la voz de las mujeres que se tomaron el tiempo de compartir sus historias para hacer este trabajo posible.

1.2 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.

La movilidad urbana es un componente esencial de la vida en la ciudad moderna, influenciando directamente la calidad de vida y el acceso a oportunidades económicas, educativas y sociales.

Como señalan Santos y Rivera:

La movilidad no es sino la suma de los desplazamientos. Pero en el concepto de movilidad, los transportes son el objeto, no el sujeto, que es la ciudadanía. De ahí la importancia de las características de las personas que se mueven: edad, género, nivel de renta, calidad de vida... así como de sus motivos, recorridos y modos. (Santos y Rivera, 2008, p. 26)

Sin embargo, el problema se agrava en contextos de metropolización y expansión desigual, donde el sistema de transporte no responde adecuadamente a las necesidades de todos los grupos poblacionales. Por ello, se debe tener en cuenta que “Los desplazamientos, como aspecto del funcionamiento urbano y de la calidad de vida, responden a sujetos con caracteres propios, que se mueven por distintos motivos, mediante recorridos diversos, con unos costes desiguales” (Santos y De la Rivera, 2008, p. 26).

Se puede inferir, que en Bogotá y su Zona Metropolitana, las mujeres enfrentan desafíos particulares debido a los roles de cuidado y a la distribución desigual del trabajo doméstico. Estas responsabilidades suelen traducirse en dobles o triples jornadas, en las que deben combinar el trabajo remunerado, las labores domésticas y las tareas de cuidado, lo que impacta significativamente en su movilidad cotidiana, limitando el tiempo disponible para el descanso, el desarrollo personal o la participación social. Esto añade una capa de complejidad a sus desplazamientos cotidianos, ya que no solo deben trasladarse para trabajar, sino también cumplir con otras responsabilidades de cuidado, que incluyen recoger a los hijos, asistir a familiares mayores o realizar compras.

Por ende, el interés de esta investigación se centra en analizar y describir las dinámicas de segregación urbana que se reflejan en la movilidad cotidiana de las mujeres en municipios circundantes a Bogotá, específicamente en los municipios de Zipaquirá, Chía, Cota y Tocancipá, en su conexión con esta ciudad. Al abordar la movilidad cotidiana desde una perspectiva de género, se evidencian inequidades y desigualdades sociales que se manifiestan en los espacios que las personas habitan, transitan y recorren diariamente. Aunque la movilidad en esta zona enfrenta problemas estructurales que afectan su eficiencia, analizarla desde el enfoque de género permite identificar cómo las mujeres deben afrontar sus rutinas diarias de desplazamiento, influenciadas por los roles de género socialmente asignados y las responsabilidades de cuidado les fueron asignadas.

La movilidad generalmente se entiende como los desplazamientos entre un origen y un destino, ya sea en zonas urbanas o rurales, utilizan diversos medios de transporte, tanto públicos como privados. Aunque suele abordarse desde una perspectiva estadística, enfocándose en cifras y datos, se considera que esta problemática va más allá de los números, pues implica una serie de efectos en la vida cotidiana de las personas. Al analizar exclusivamente desde una perspectiva institucional, se tiende a ignorar las realidades sociales. Por ejemplo, en Colombia, el Sistema Integrado de Información sobre Movilidad Urbana y Regional (SIMUR) es una de las entidades encargadas de estudiar la movilidad y realiza encuestas cada cuatro años. En la más reciente, de 2023, se menciona superficialmente la cantidad de viajes realizados por hombres y mujeres, pero no se profundiza en las diferencias de movilidad relacionadas con el género, los roles de cuidado, o el impacto que estos tienen en las estadísticas.

En los análisis de movilidad cotidiana realizados por las entidades estatales, suele ignorarse la necesidad de comprender las dinámicas específicas de las mujeres que, al asumir dobles o triples jornadas, enfrentan patrones de movilidad más complejos y exigentes. Estas mujeres

deben implementar estrategias adicionales para cumplir con sus responsabilidades domésticas y laborales, una realidad que con frecuencia no se refleja en las encuestas ni en los estudios de movilidad. El concepto de doble o triple jornada ilustra cómo las mujeres, además de desplazarse hacia sus lugares de trabajo, deben realizar trayectos adicionales relacionados con sus roles de cuidado, como recoger a sus hijos del colegio, atender a familiares dependientes o realizar compras. Estas dinámicas complejizan su movilidad cotidiana y quedan invisibilizadas en las estadísticas oficiales. Esta falta de diferenciación no sólo invisibiliza sus necesidades, sino que también contribuye a la homogeneización de las políticas urbanas, que tienden a ignorar la diversidad de necesidades en términos de movilidad, vivienda, educación y otros aspectos esenciales para quienes habitan las ciudades, como puede evidenciarse en el texto de GIZ-SUTP (2018), “Enfoques para la Movilidad Urbana con Perspectiva de Género”, este texto menciona la importancia de incorporar la perspectiva de género en la planificación y proyectos de transporte urbano, destacando la importancia de reconocer las diferencias en las necesidades de movilidad entre hombres y mujeres y las implicaciones negativas para las mujeres de hacerlo.

Como señala Neil Smith (2020), el desarrollo desigual es un proceso inherente al capitalismo, en el que el espacio se produce y reproduce como un producto social e histórico condicionado por el capital. Este enfoque revela cómo la planificación de infraestructura vial y urbana no solo responde a intereses económicos, sino que también perpetúa dinámicas de exclusión y desigualdad. La falta de consideración de las labores del cuidado que asumen las mujeres en la planificación urbana contribuye a su sobrecarga de trabajo y limita su capacidad para acceder de manera eficiente a los servicios y oportunidades en las ciudades, al privilegiar ciertos grupos y áreas urbanas, estas decisiones afectan de manera desproporcionada a las mujeres y otros sectores vulnerables, profundizando las desigualdades sociales y limitando el acceso equitativo a servicios y oportunidades. Esto nos obliga a cuestionar cómo las políticas de movilidad

pueden transformarse para responder a las realidades diversas de quienes utilizan estos sistemas en su vida cotidiana.

Por ello, cabe mencionar que, si la movilidad interna de Bogotá es un caos, ahora analizar la en términos de la relación que esta tiene con los municipios que lo rodean, resulta aún más complejo de problematizar. Pues hablar de la movilidad desde y hacia Bogotá, y los municipios más cercanos, se puede mencionar algunos inconvenientes que dificultan la movilidad intermunicipal, pues es notorio como la falta de transporte para concretar estos desplazamientos puede aumentar el tiempo de cada viaje. Como señala César Ruiz “Esta predominancia está incidida sobre todo por la hegemonía de las infraestructuras que soportan los sistemas de transporte: vías para automotores autovías-carreteras y vías urbanas que incluyen andenes” (2021, p.3). Ya que, las políticas de planificación territorial y sectorial reflejan cómo la movilidad es una problemática que se aborda desde una perspectiva única, cómoda y a favor de aquellos que tienen acceso a un transporte privado. Por ello, se quiere una ciudad diseñada para el grueso de la población, con mejor infraestructura vial, interconectada, con mejores condiciones y eficiencia del transporte público, que sea ambientalmente sostenible y con espacios públicos de calidad.

El problema del transporte entre Bogotá y los 18 municipios que conforman la Zona Metropolitana a esta, es un problema importante ya que como se mencionaba anteriormente, Bogotá es un importante centro de producción de bienes y servicios que hace que la movilidad se dinamice a través del empleo que esta ciudad ofrece, por ellos centramos el análisis investigativo en 4 de estos 18 municipios, la selección de los municipios, como se mencionado anteriormente para de un interés personal, además porque 4 municipios nos permitirá evidenciar cómo estas dinámicas se reflejan en diferentes municipios. Por esta razón, según el Sistema Integrado de Información sobre Movilidad Urbana y Regional (SIMUR, 2019), las

mujeres realizan 6.876.217 viajes al día, a diferencia de los hombres que viajan 392,707 menos que las mujeres. Según la encuesta, las mujeres utilizan principalmente el transporte público o caminan, mientras que los hombres suelen optar por medios de transporte privados. Sin embargo, estos estudios se limitan a ofrecer cifras sin profundizar en las causas y consecuencias de estas diferencias en el uso de los medios de transporte.

La falta de integración del enfoque de género en la planificación de movilidad es, por tanto, un factor que profundiza las desigualdades urbanas y restringe la movilidad de las mujeres en la zona metropolitana de Bogotá. Las estrategias de movilidad que las mujeres se ven obligadas a adoptar, para cumplir las responsabilidades de trabajo y cuidado, reflejan una realidad en la cual el sistema de transporte y el espacio urbano no han considerado en su diseño y por ende no para responder a sus necesidades, generando un impacto negativo en su calidad de vida y en sus oportunidades de desarrollo personal y profesional.

En consecuencia, el género como parte medular de la estructura de la sociedad no sólo contribuye a definir las prácticas, comportamientos y roles esperados para las personas, sino que se desarrolla a través de prácticas cotidianas incluye patrones de viaje y prácticas de desplazamiento diferenciales, lo que contribuye a pensar en las dimensiones socioculturales de la movilidad en tanto cuestiona al sujeto abstracto – masculino- para el cual se diseñan espacios urbanos y por otro lado, reintroduce la importancia de los significados del género y las relaciones de poder en los procesos de movilidad/inmovilidad cotidiana. (Soto, 2017, p. 128)

Observando los fenómenos urbanos y los datos de las encuestas que mencionamos anteriormente, desde la perspectiva de la movilidad diferencial, es posible comprender mejor la complejidad de diversas relaciones dentro de la ciudad. Como lo expresan, Paola Jirón y Zunino Singh, (2017):

Observar los fenómenos urbanos desde una mirada de movilidad permite detallar la complejidad de la relación entre movilidad residencial y migraciones, interdependencia y cuidado, alimentación y salud, conflictos de la inserción laboral de las mujeres y sus responsabilidades de cuidado, el uso complementario de las tecnologías para coordinar la vida cotidiana en la ciudad, entre muchos otros (Jirón y Singh, 2017, p.3).

Por lo cual se concluye, que, al analizar los fenómenos urbanos desde una perspectiva de movilidad, se puede obtener una comprensión más completa de cómo los diferentes aspectos de la vida en la ciudad están interconectados y respaldado la vida cotidiana de las personas. Cabe mencionar que, indagar sobre movilidad diferencial puede abarcar una gran complejidad de temas y actores, sin embargo, aquí nos centramos en el papel de una parte de la población y no de las diversidades sexuales que implica hablar de género.

Lo anterior da paso a la "movilidad del cuidado" que resulta invisible para los planificadores urbanos, quienes suelen enfocarse en la eficiencia del transporte y los tiempos de desplazamiento sin considerar las necesidades diferenciadas de la población, puesto que como señala Soto “concebir el cuidado como parte del paisaje implica hacer visibles realidades que pasan desapercibidas, debido a que se realizan en y a través del movimiento” (Soto, 2022, p 62). La triple jornada que enfrentan muchas mujeres amplifica el impacto de la fragmentación urbana. No solo deben recorrer largas distancias para trabajar, sino también para cumplir con sus responsabilidades de cuidado, lo que genera una distribución desigual del tiempo y los recursos disponibles en su vida cotidiana. La estructura urbana fragmentada de la zona metropolitana de Bogotá, donde los servicios y oportunidades laborales se concentran en ciertos puntos, crea una barrera adicional para las mujeres. La falta de infraestructura y

servicios de transporte eficientes y seguros las obliga a recurrir a alternativas más costosas o en su defecto implementar en sus cotidianidades trayectos más largos.

El urbanismo fragmentado, una característica notable en las ciudades en expansión como Bogotá, se manifiesta en la desconexión entre los espacios residenciales y los centros de actividad económica y social. Como señalan Jirón y Mansilla “El urbanismo fragmentador ha descompuesto también la relación sujeto-espacio o sociedad-espacio, porque desconoce quienes habitan la ciudad también producen formas de apropiación espacial mediante sus prácticas y significaciones, las cuales comúnmente son desplazadas por el discurso urbanista” (2014, p. 22). En el caso de las mujeres, esta fragmentación urbana intensifica la desigualdad al forzarlas a realizar desplazamientos más largos y complejos, lo cual tiene implicaciones directamente sobre su tiempo libre. Las dificultades para acceder a transporte público seguro y de calidad también limitan la posibilidad de realizar actividades productivas adicionales o de acceder a oportunidades laborales o sociales.

Este fenómeno también se ve afectado por una planificación urbana que no integra de forma equitativa las necesidades de movilidad inter-metropolitana, puntualmente entre Zipaquirá, Chía, Cota y Tocancipá como en una ciudad central como lo es Bogotá. La movilidad de estas mujeres queda restringida en un sistema que no considera las distancias que recorren, ni las diferentes formas en que experimentan el espacio público, especialmente en términos de accesibilidad a oportunidades laborales o al acceso de bienes y servicios.

Por lo anterior, esta investigación propone analizar cómo los roles de cuidado y las responsabilidades domésticas influyen en las estrategias de movilidad cotidiana de las mujeres en la Zona Metropolitana de Bogotá. A través del enfoque de la movilidad, se busca visibilizar las desigualdades de género que atraviesan la experiencia de movilidad y aportar elementos para repensar la planificación urbana y las políticas de transporte desde una perspectiva que

integre las realidades específicas de las mujeres. Se espera generar una reflexión crítica que promueva una movilidad más justa y accesible para todas las personas, independientemente de su género o condición socioeconómica.

1.3 CARACTERIZACIÓN.

Como hemos mencionado anteriormente, el problema de investigación se centra en la Zona metropolitana de Bogotá, y para acercarnos más al problema de investigación vamos a realizar una breve descripción del sistema de transporte en esta zona. Este sistema de transporte cuenta con un sistema de transporte diverso, que incluye transporte público masivo, transporte privado, medios no motorizados, y vías de acceso reguladas. Algunos de los medios de transporte más utilizados son automóviles, motocicletas y bicicletas, además de las motocicletas que tienen un uso destacado debido a su agilidad y menor costo. También podemos ver cómo con menos frecuencia intermunicipal funcionan los servicios de transporte por aplicaciones, complementan la movilidad privada, sin embargo, estas aplicaciones son poco usadas por sus altos costos en estos trayectos. Y con más frecuencia se usan los buses intermunicipales, este sistema es usado principalmente por personas que viven en municipios aledaños y trabajan o estudian en la capital. Los buses intermunicipales son operados por empresas privadas autorizadas por la Superintendencia de Transporte y las alcaldías municipales.

Los terminales de transporte de los municipios son el principal punto de partida y llegada de buses intermunicipales en los municipios, mientras que en Bogotá estos buses en su mayoría llegan a los portales de Transmilenio, específicamente al Portal Norte, Portal Sur y el Portal de la 80, o llegan al terminal del salitre o terminal del norte, hay estaciones o paraderos informales para usuarios que eviten llegar a la terminal principal. Estos buses son de tamaño mediano o grande con rutas definidas. Las tarifas varían según la distancia o el municipio de destino. Los

buses intermunicipales tienen alta frecuencia en horas pico, con intervalos de salida entre 5 y 15 minutos en rutas más frecuentes y a municipios más grandes.

Teniendo un panorama más claro del sistema de transporte en la zona metropolitana de Bogotá, es fundamental reflexionar sobre la movilidad cotidiana y cuestionar su funcionamiento, ya que afecta directamente a la población que lo utiliza a diario. El uso del sistema de transporte está influido por una serie de factores que van desde lo público hasta lo privado, y como las dinámicas de género desempeñan un papel crucial en esta experiencia de movilidad.

En este análisis, se destaca un aspecto esencial: las desigualdades de género que condicionan la experiencia de movilidad, especialmente de las mujeres, y limitan su acceso a oportunidades. Estas desigualdades se reflejan en la vida cotidiana, marcando diferencias significativas en cómo las personas acceden al transporte y a los espacios urbanos. Comprender estas dinámicas es clave para analizar las relaciones socioespaciales entre Bogotá y cuatro municipios de su zona metropolitana: Chía, Cota, Tocancipá y Zipaquirá.

Sin embargo, es importante señalar que la experiencia de movilidad no es homogénea. Factores como la fragmentación urbana, la segregación socioespacial, y las barreras materiales e inmateriales afectan de manera desproporcionada a las mujeres. Como destaca Elena Zucchini:

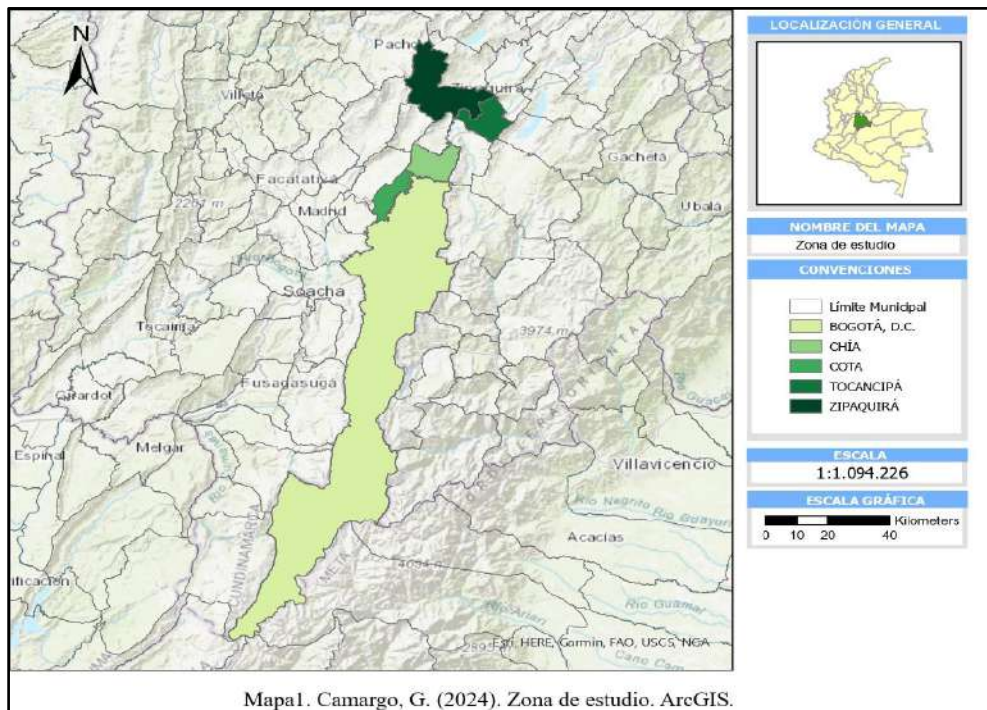
Las personas que trabajan en las tareas domésticas, en la mayoría de los casos mujeres, tienen muchas dificultades para sincronizar sus obligaciones con los tiempos y las distancias. Estas personas desempeñan un trabajo diario que tiene lugar tanto fuera como dentro del hogar y tienen necesidades específicas de movilidad (Zucchini, 2015, p.6).

En este contexto, los roles de cuidado, las responsabilidades domésticas y las desigualdades socioeconómicas imponen patrones de movilidad más complejos y restrictivos para las mujeres

en comparación con los hombres. Esto perpetúa las brechas sociales y económicas, evidenciando cómo la planificación urbana y las políticas públicas suelen ignorar las necesidades específicas de las mujeres.

Por lo tanto, este trabajo tiene como objetivo visibilizar estas dinámicas desde una perspectiva de género, subrayando la necesidad de incluir enfoques inclusivos en la planificación urbana y en la formulación de políticas públicas, para garantizar una movilidad más equitativa y accesible para todas las personas.

La movilidad cotidiana, entendida como el conjunto de desplazamientos diarios de las personas, refleja las profundas desigualdades de género que configuran las dinámicas socioespaciales en entornos urbanos y metropolitanos. Este fenómeno se evidencia en la relación entre Bogotá y municipios de su zona metropolitana, específicamente en los municipios de Chía, Cota, Tocancipá y Zipaquirá, donde la fragmentación urbana, la segregación socioespacial y las barreras materiales e inmateriales afectan de manera desproporcionada a las mujeres. A continuación, encontraremos un mapa que nos permitirá ubicar visualmente la zona de estudio.



Mapa 1. Camargo, G. (2024). Zona de estudio. ArcGIS.

En esta vía, la perspectiva de género en la movilidad cotidiana busca visibilizar las diferentes formas en que hombres y mujeres viven diariamente la movilidad, considerando las desigualdades socioeconómicas, culturales y espaciales que las afectan. Estas desigualdades generan una fragmentación urbana significativa, donde los grupos sociales con menores recursos son relegados a zonas periféricas, caracterizadas por un acceso limitado a servicios básicos y oportunidades de desarrollo, lo que perpetúa la exclusión y acentúa las brechas sociales en la ciudad. Desde esta premisa, se reconoce que las mujeres, debido a roles de género, responsabilidades de cuidado y acceso diferenciado a recursos y oportunidades, están sujetas a patrones de movilidad específicos que requieren ser considerados en la planificación y desarrollo de las ciudades.

El caos en la movilidad de Bogotá es evidente, reflejando una serie de problemas graves que dificultan el desplazamiento dentro de la ciudad como en sus alrededores. Los trancones, el deficiente servicio de transporte público, las obras y los cierres viales, entre otros factores, agravan y prolongan el tiempo que las personas dedican a sus desplazamientos cotidianos. Al

ser Bogotá la capital del país y un lugar estratégico para la concentración de los medios de producción, la ciudad atrae a varios sectores productivos de bienes y servicios, lo que intensifica la necesidad de dinamizar los movimientos de la población. Por esta razón, es fundamental comprender este fenómeno como una expresión geográfica de las contradicciones del capital, tal como lo señalan autores como Smith (2020), Harvey (2014) y Lefebvre (2013).

La expresión geográfica de las contradicciones del capital no es un término específico acuñado por un solo autor, sino más bien una interpretación y aplicación de las ideas marxistas en el campo de la geografía económica. David Harvey (2014) se refiere a esta expresión dentro del análisis geográfico y económico. Derivada de las teorías marxistas, esta noción explora la relación entre la geografía, la economía y las contradicciones inherentes al sistema capitalista. Harvey destaca cómo dichas contradicciones afectan y se manifiestan de manera desigual en distintos lugares, influyendo en la configuración económica, social y espacial de las sociedades a nivel global. El valor de uso y la fluidez del valor de cambio se traducen en tendencias de diferenciación e igualación el desarrollo global del capital redonda en múltiples fuentes de diferenciación geográfica dentro de la tendencia universal del capital (Smith, 2020).

De lo anterior, se deduce que, la contradicción entre centro y periferia refleja una dinámica territorial y local marcada por un desarrollo espacial desigual, impulsado principalmente por la expansión del capital. Esta relación centro-periferia se caracteriza por la concentración de recursos, poder y oportunidades en áreas centrales, mientras que las periferias son relegadas a un papel subordinado, con acceso limitado a dichos recursos y oportunidades. Este movimiento contradictorio es una consecuencia directa del desarrollo capitalista, que tiende a concentrar el crecimiento económico en ciertos núcleos, generando simultáneamente exclusión y marginación en las zonas periféricas. Así, el capital no sólo moldea la estructura económica, sino que también profundiza las desigualdades espaciales entre el centro y la periferia.

Por lo tanto, es importante mencionar que el desarrollo desigual en relación con los medios de transporte en Bogotá, una ciudad de gran tamaño y alta densidad poblacional ha sido fuertemente influido por factores geográficos y la distribución de la infraestructura de transporte. Aspectos como la calidad de la infraestructura, los tiempos de desplazamiento, las condiciones ambientales y el acceso al transporte público han sido determinantes en la manera en que esta desigualdad se ha manifestado. Por lo que, se develan una serie de problemas en el diseño y ejecución de las propuestas urbanísticas que han tratado de implementar, como por ejemplo nuevas reglas del pico y placa, modificar las rutas y las estaciones del Transmilenio, entre otras, esto con el fin de mejorar las condiciones de las personas que viven en medio del desorden que es moverse en Bogotá y sus alrededores, principalmente en ciertas horas. Pero parece que no es suficiente puesto que los problemas de movilidad siguen vigentes, ya que las “soluciones” que se plantean desde las instituciones encargadas de este problema son sesgadas a las realidades de clase, sexo y género, y nivel educativo de la población que habitan la ciudad y sus alrededores.

La movilidad urbana es una práctica recurrente por todas las personas que viven en cualquier ciudad, sin embargo, cada persona se mueve de formas diferentes debido a diversos factores económicos, sociales, familiares, laborales, etc. La forma de usar cada medio de transporte va a decantar en las estrategias de movilidad de cada persona, integrando factores como, por ejemplo: los horarios del transporte, los lugares por donde transitar, donde pararse, donde bajarse, cómo sentarse, si es prudente dormir o no, entre otras. Estas estrategias cada persona las tendrá presentes en cada viaje realizado dentro del sistema de transporte que utiliza en sus desplazamientos diarios.

Por lo anterior, es pertinente acercarnos a las lecturas institucionales, para analizar de qué manera se entiende las realidades de movilidad de las personas que se mueven entre Bogotá y

la zona metropolitana. Las encuestas de movilidad o transporte recopilan datos específicos sobre el comportamiento de los usuarios, los patrones de desplazamiento, y las preferencias en el uso del transporte. Por ello, vamos a analizar de qué manera la encuesta de movilidad del año 2023 hace una diferenciación entre los patrones de movilidad de mujeres y hombres.

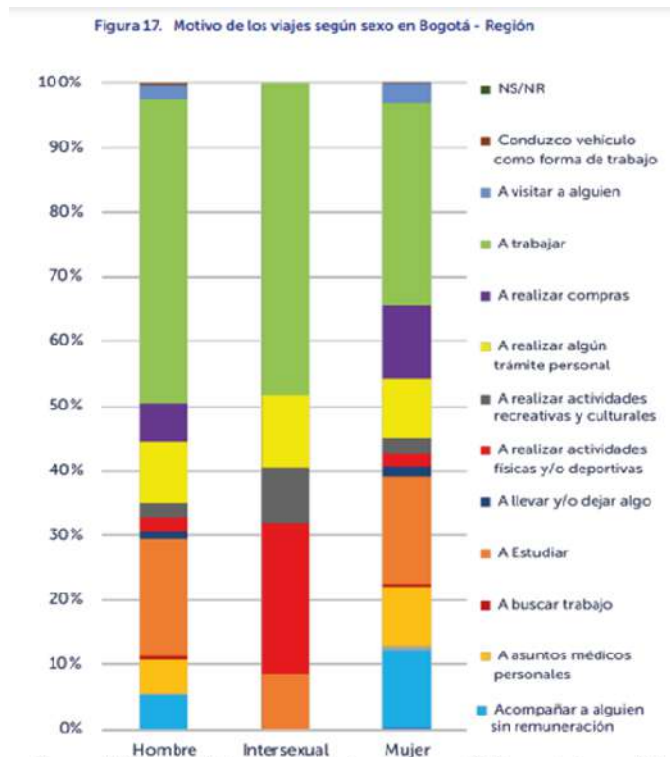


Imagen 1. "Motivo de los viajes diarios según sexo". Encuesta de movilidad (DANE, 2023)

En esta encuesta se menciona que los motivos de los viajes diarios según sexo "Las mujeres son quienes realizan la mayor cantidad de viajes diarios, superando los 8,75 millones, de los cuales el 47,83% de estos desplazamientos tienen como motivo trabajo y estudio" (DANE, 2023). Las mujeres presentan un porcentaje más alto de viajes relacionados con tareas de cuidado y acompañamiento (como "acompañar a alguien sin remuneración"), lo que evidencia cómo los roles de cuidado no remunerado afectan directamente su movilidad. Además, es evidente cómo las mujeres realizan más viajes relacionados con "compras" y "asuntos médicos personales", lo cual resalta cómo son las principales responsables de tareas domésticas y familiares. Este gráfico pone en evidencia la influencia de los roles sociales en los patrones de movilidad y cómo estos perpetúan desigualdades de género. Las mujeres enfrentan patrones de

movilidad más complejos debido a sus múltiples responsabilidades, mientras que los hombres tienen mayor libertad para enfocarse en el trabajo y el ocio. Por lo anterior nos surgen las siguientes dudas: ¿Qué políticas públicas podrían implementarse para reducir las brechas de género observadas en los motivos de viaje, como el cuidado no remunerado? ¿Cómo influye el diseño del sistema de transporte en perpetuar o disminuir estas desigualdades? ¿Cómo influye la ubicación geográfica (urbana o periférica) en la distribución de los motivos de viaje entre los diferentes grupos?

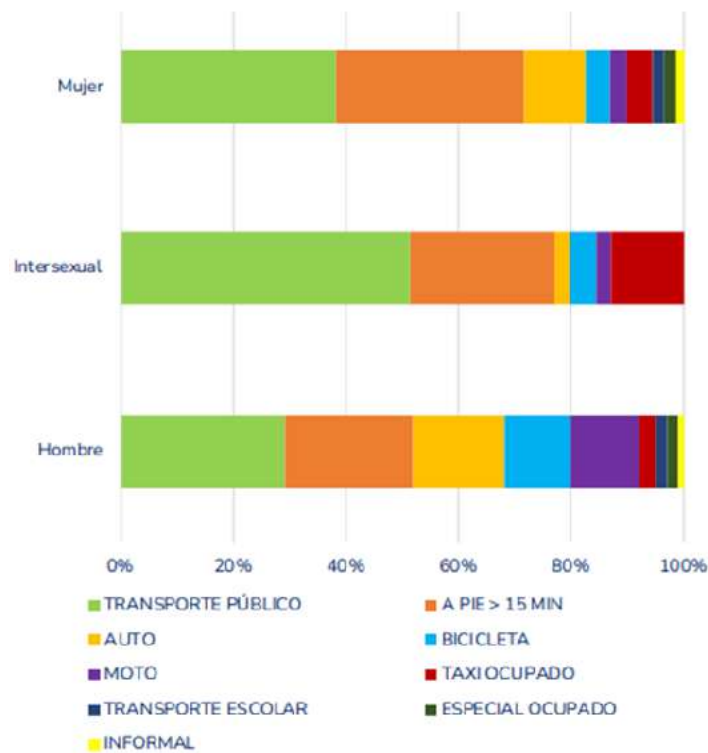


Imagen 2. “Modos de transporte de los viajes diarios según sexo”. Encuesta de movilidad (DANE, 2023).

Por otro lado, encontramos, el siguiente gráfico, acompaña del siguiente enunciado: El 71,65% de los viajes que realizan diariamente las mujeres, son desplazamientos en transporte público y en modo peatonal de larga duración (mayores a 15 minutos). (DANE, 2023).

En este gráfico podemos observar que para todos los grupos (hombres, mujeres e intersexuales), el transporte público es el modo más utilizado, reflejando su rol central en la movilidad cotidiana en Bogotá y sus alrededores. Sin embargo, el porcentaje de uso del

transporte público parece ser mayor entre las mujeres, lo que podría estar relacionado con menores tasas de acceso a transporte privado. Este gráfico refleja las desigualdades estructurales en la movilidad, que están influenciadas por factores como el acceso a recursos económicos, la seguridad percibida en el espacio público, y los roles de género tradicionales. Las mujeres y los grupos intersexuales parecen depender en mayor medida de modos públicos y no motorizados (caminar o montar bicicleta), mientras que los hombres tienen una mayor presencia en modos privados como automóviles y motocicletas, lo que puede asociarse a mayor autonomía y poder adquisitivo. La falta de equidad en el acceso a modos de transporte más rápidos y eficientes (como los vehículos privados) perpetúa las desigualdades en la movilidad, afectando de manera desproporcionada a mujeres y otros grupos vulnerables. Lo que hace que surjan inquietudes como, por ejemplo: ¿Existen políticas para reducir la dependencia de las mujeres y otros grupos vulnerables en modos de transporte menos eficientes como caminar largos trayectos? ¿Cómo podrían mejorarse las condiciones del transporte público para hacerlo más inclusivo y seguro para mujeres?

El tercer tema que nos llamó la atención de esta encuesta y que consideramos pertinente tener presente en el análisis es lo que denominamos “Patrón espacial de los viajes de mujeres”, el cual está acompañado del siguiente enunciado. En Bogotá, la concentración espacial de los orígenes se presenta al suroccidente y noroccidente, con destino al centro y al borde oriental

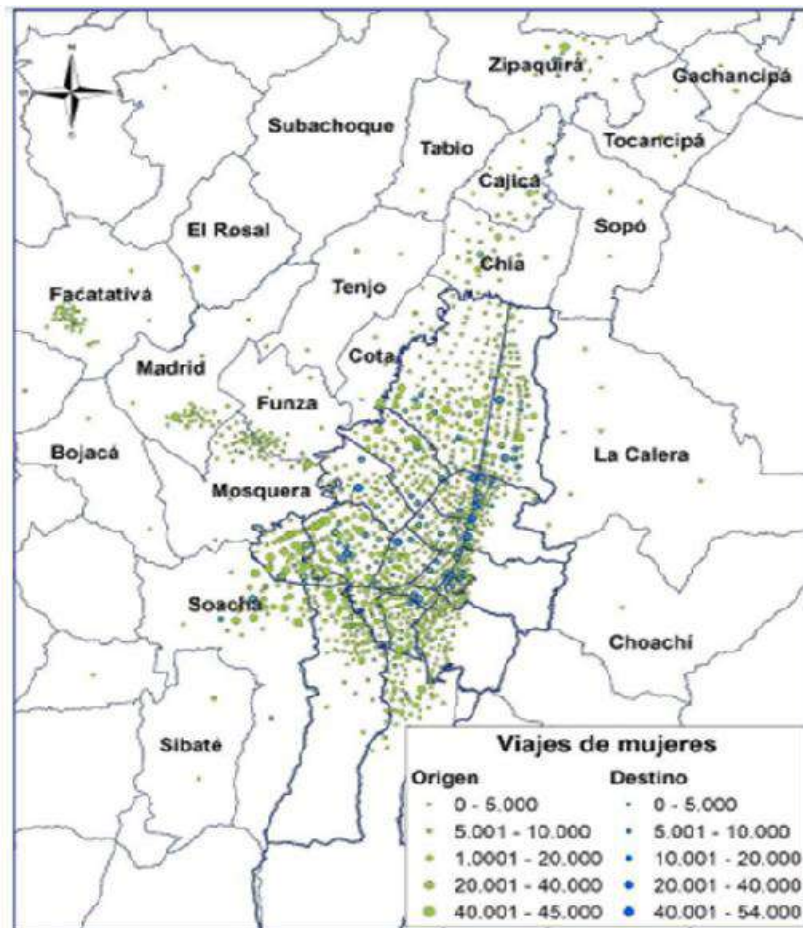


Imagen 3. “Patrón espacial de los viajes de mujeres”. Encuesta de movilidad (DANE, 2023).

de la ciudad. Respecto a los municipios, los principales destinos de los viajes hacia Bogotá presentan una concentración espacial similar a la observada en los patrones de movilidad de los habitantes del Distrito. (DANE, 2023).

De lo anterior podemos destacar como los municipios de la región metropolitana muestran importantes flujos de viaje hacia Bogotá. Esto indica que las mujeres de estos municipios dependen significativamente de la capital para acceder a empleo, educación y servicios. La fuerte dependencia de las mujeres que viven en zonas periféricas o municipios circundantes

para acceder a oportunidades en Bogotá refleja desigualdades espaciales y de movilidad. Lo cual nos lleva a reflexionar acerca sobre ¿Qué políticas podrían implementarse para descentralizar los servicios y oportunidades, reduciendo la necesidad de viajes hacia el centro de Bogotá? ¿Cómo podría mejorarse la infraestructura en municipios periféricos para reducir la dependencia de Bogotá? Este análisis destaca la importancia de integrar una perspectiva de género y regional en la planificación del transporte, priorizando políticas que reduzcan las desigualdades en el acceso a oportunidades y mejoren la calidad de vida de las mujeres en Bogotá y su región metropolitana.

Por lo anterior, es importante mencionar que la investigación aborda un tema crucial, la movilidad cotidiana en Bogotá y su zona metropolitana desde una perspectiva de género, destacando las desigualdades estructurales y socioespaciales que afectan desproporcionadamente a las mujeres. La movilidad cotidiana no es un fenómeno homogéneo; está profundamente influenciada por factores económicos, sociales, culturales y de género, la cual es de interés profundizar para comprender porque las estrategias de movilidad están determinadas por las cargas del cuidado. Las mujeres enfrentan patrones de movilidad más complejos debido a sus múltiples roles, particularmente aquellos relacionados con el cuidado no remunerado. Esto perpetúa las brechas sociales y económicas, reflejando una sociedad que sigue reproduciendo desigualdades de género en sus dinámicas diarias.

1.4 PREGUNTA PROBLEMA

¿Cuál es el papel de las labores del cuidado y la reproducción del trabajo doméstico en la configuración de las estrategias de movilidad cotidiana en las mujeres que se desplazan desde Zipaquirá, Chía, Cota y Tocancipá hacia Bogotá, por cuestiones laborales?

1.4.1 PREGUNTAS SECUNDARIAS

- ¿Cuál es el papel de las desigualdades de género, las dinámicas del cuidado y la reproducción de los hogares en la movilidad cotidiana de las mujeres?
- ¿De qué manera influyen las dinámicas del cuidado en el acceso a diversas oportunidades laborales?
- ¿Cuáles son los patrones de movilidad cotidiana de las mujeres cabeza de hogar en la Zona Metropolitana de Bogotá? ¿Cómo se consolidan los patrones de movilidad cotidiana de estas mujeres?

1.5 HIPÓTESIS

- El trabajo doméstico en los hogares de las mujeres que se desplazan de Zipaquirá, Chía, Tocancipá y Cota hacia Bogotá se caracteriza por una distribución desigual de las responsabilidades del hogar, donde las mujeres asumen la mayor parte de las tareas de cuidado. Esta sobrecarga de responsabilidades domésticas afecta directamente su acceso a oportunidades laborales, ya que limita tanto su tiempo como su capacidad para participar en empleos que requieren horarios extendidos o desplazamientos largos. La necesidad de cumplir con sus responsabilidades en el hogar antes o después de la jornada laboral reduce su flexibilidad para aceptar trabajos mejor remunerados o con mayor proyección profesional, especialmente aquellos ubicados en zonas más alejadas o en el centro de Bogotá.
- Las estrategias de movilidad que asumen las mujeres pueden tener un impacto negativo en su tiempo libre y bienestar, ya que dichas estrategias están fuertemente condicionadas por los recursos económicos de cada una. Las mujeres con menos recursos suelen tener menos opciones de movilidad, lo que las obliga a depender del transporte público, que a menudo es más lento y conlleva tiempos de espera más largos

o trayectos más complejos. Esto no solo aumenta el tiempo que dedican a los desplazamientos, sino que también reduce el tiempo disponible para el descanso, el ocio o la participación en actividades personales.

- Las redes de apoyo, como la familia, los amigos o los vecinos, juegan un papel fundamental en la configuración de los patrones de movilidad de las mujeres, ya que no solo facilitan la organización de las responsabilidades laborales y domésticas, sino que también pueden expandir sus posibilidades de acceso a mejores oportunidades laborales. Cuando las mujeres cuentan con redes de apoyo, estas pueden ayudarles a delegar algunas tareas de cuidado, lo que les brinda mayor flexibilidad para desplazarse a zonas más distantes en busca de empleos mejor remunerados o con mejores condiciones laborales.

1.6 OBJETIVO GENERAL.

Analizar las implicaciones que tienen las labores del cuidado y la reproducción del trabajo doméstico en las estrategias de movilidad de las mujeres que viven en la Zona Metropolitana de Bogotá, puntualmente en los Municipios de Zipaquirá, Chía, Cota, y Tocancipá que deben desplazarse diariamente a Bogotá.

1.6.1 OBJETIVOS ESPECÍFICOS.

- Describir cómo es la distribución del trabajo doméstico entre las mujeres y otros miembros del hogar.
- Identificar cómo las mujeres articulan las tareas del trabajo doméstico con las exigencias del trabajo remunerado por medio de las estrategias de movilidad.
- Caracterizar como las redes de apoyo permiten configurar los patrones de movilidad cotidiana de las mujeres.

Este capítulo introduce la temática central de la investigación partiendo de una experiencia personal, lo que permite dar un matiz más humano a un problema actual, en donde se proyecta, reconocer el esfuerzo cotidiano de las mujeres por equilibrar el trabajo remunerado con las labores domésticas, en un contexto donde la planificación urbana y el transporte público no contemplan adecuadamente sus necesidades.

El capítulo también plantea preguntas clave sobre el impacto del sistema de transporte en la vida de las mujeres, la cual será de fundamental importancia a lo largo de la presente investigación. Este capítulo establece las bases de la investigación, delimitando el problema y justificando la selección de los municipios de estudio. Además, presenta los objetivos de la investigación y su relevancia en el debate sobre movilidad y género en la Zona Metropolitana de Bogotá. Se reconoce que, aunque la movilidad en Bogotá es un reto para todos sus habitantes, las mujeres enfrentan barreras adicionales que van más allá del tiempo de desplazamiento

CAPÍTULO 2. CRUCES Y DESVÍOS: LA REALIDAD DE MOVERSE CON CARGAS INVISIBLES

El análisis de la movilidad urbana ha sido históricamente abordado desde una perspectiva técnica, centrada en infraestructuras, tiempos de viaje y eficiencia del transporte. Sin embargo, esta visión limitada a invisibilizado las dinámicas sociales, económicas y de género que estructuran la movilidad cotidiana. En este sentido, el presente capítulo explora la movilidad como una práctica social, a partir de diferentes estudios realizados en países latinoamericanos y Europeos, en donde se evidencia como se repiten patrones de exclusiones a partir de la

movilidad de las personas, y puntualmente de las mujeres, destacando su papel de la configuración de relaciones de poder en el espacio urbano.

Este capítulo aborda tres dimensiones fundamentales: la metropolización, los roles del cuidado y la movilidad cotidiana, con el fin de problematizar cómo las condiciones de desplazamiento están determinadas por factores más allá del transporte. A través de una revisión teórica, se analizan las tensiones entre planificación urbana, acceso equitativo a la movilidad y la experiencia diferenciada de los actores sociales. Desde esta perspectiva, se enfatiza la necesidad de repensar las políticas de movilidad desde un enfoque inclusivo que contemple la diversidad de experiencias y garantice el derecho a la ciudad.

2.1 ANTECEDENTES.

El siglo XX fue decisivo para la urbanización global. Los procesos económicos, sociales, culturales y políticos, como la globalización, junto con el crecimiento demográfico, impulsaron la expansión y consolidación de las ciudades. Sin embargo, el rápido crecimiento urbano contrastó con la lenta respuesta de los Estados ante las nuevas demandas. Las ciudades se transformaron, enfrentando desafíos como la sobrepoblación, la formación de periferias y la metropolización (Dangond, Jolly, Monteoliva, Rojas, 2011). A pesar de estos desafíos, las soluciones planteadas a menudo se basan en una visión gubernamental única que limita el análisis a datos cuantitativos, sin considerar otras perspectivas que puedan captar mejor la complejidad de los problemas urbanos.

En este sentido, podemos encontrar una relación con la geografía reduccionista, puesto que es notorio como su visión se centra en estudiar el espacio y las actividades humanas desde una perspectiva limitada, que se centra únicamente en aspectos técnicos como mencionamos anteriormente con las entrevistas que realizan sobre movilidad desde entidades como el SIMUR o el DANE. Algunos autores han enfatizado la necesidad de superar esta forma de

aproximación a la geografía, como, por ejemplo: David Harvey, sostiene que "la geografía reduccionista ha sido obsesionada por la idea de que la naturaleza, la topografía, el clima, entre otros aspectos naturales, determinan la vida social y económica de los seres humanos" (Harvey, 2014, p.16). Ya que se enfoca exclusivamente en la influencia de la naturaleza en la vida humana, ignorando importantes factores sociales y económicos. De los cuales podemos inferir que la geografía reduccionista tiene una visión sesgada y limitada de la realidad social, lo cual impide una comprensión más completa y profunda de los procesos espaciales.

El crecimiento de las ciudades devela una serie de problemas que van desde la vivienda, la seguridad, y en el que en este trabajo nos centraremos, la movilidad. Como lo menciona Figueroa (2001), la experiencia de la movilidad no es para nada homogénea, los estudios tradicionales de transporte han permitido por muchos años medir y mapear el movimiento de los seres humanos, dentro de un sistema determinado de transporte y de allí poder dar soluciones a los problemas que emergen de la movilidad. Sin embargo, como señalan Dangond, Jolly, Monteoliva, Rojas, (2011), la mirada institucional tradicional queda corta al solucionar dichos problemas ya que, por lo general, permanece restringido a factores técnicos, netamente de las herramientas y las formas que se usan para desplazarse. Pero es importante precisar que las experiencias de movilidad van más allá de lo que se use para desplazarse.

Por lo anterior, es importante tener en cuenta diferentes factores como por ejemplo la edad, nivel socioeconómico o género, entre otros que van a determinar las formas y los patrones de movilidad. Por medio de los factores que se mencionaron anteriormente, se puede develar diferencias estructurales, pero también como lo propone Paola Jirón y Dhan Zunino, (2017) citando a Cresswell, (2010) y Urry, (2007), se observa en la experiencia misma de la movilidad en la forma en que se vive, percibe y desarrolla dicha práctica, por ello observar la movilidad desde una perspectiva de género no sólo revela que la movilidad es una práctica social sino también una relación social y que, por lo tanto, es política en tanto expresa, permite, produce o

contesta relaciones de poder. Lo cual deja entredicho que la movilidad en sí misma es productora de esas diferencias sociales, y no es solo la reproductora de dichos problemas y por ende en este trabajo considero pertinente abordar esta categoría desde la movilidad como enfoque.

Desde esta perspectiva, abordar la movilidad no es simplemente analizar desplazamientos como un fenómeno técnico o funcional, sino entenderla como una práctica social profundamente influenciada por relaciones de poder. Esto significa que la movilidad no solo refleja las desigualdades existentes, sino que también contribuye activamente a producir y reproducir dichas diferencias sociales. Por ejemplo, los patrones de movilidad de las mujeres, condicionados por roles de género y responsabilidades de cuidado, son una manifestación clara de cómo la movilidad está vinculada a la reproducción de relaciones de poder desiguales.

Para comprender mejor la relación entre movilidad y transporte, es crucial distinguir entre ambos conceptos. Según Andrea Gutiérrez (2013), la movilidad se refiere a la cantidad de desplazamientos que las personas o los objetos realizan dentro de un sistema o ámbito socioespacial determinado. Estos desplazamientos están influenciados por factores como los cambios en los estilos de vida, el desarrollo de modelos urbanos y territoriales, y los procesos de segregación socioespacial. Además, la movilidad incluye dinámicas residenciales, profesionales o académicas que afectan de manera diferencial a grupos específicos, como mujeres, jóvenes, personas desempleadas, entre otros.

Por otro lado, el transporte se define como un "sistema de medios para conducir personas y cosas de un lugar a otro" (Real Academia Española). Esta definición subraya el aspecto técnico y funcional de los medios que permiten la movilidad, en contraposición al concepto más amplio y social de la movilidad.

Es decir, hablar de transporte es restringirse netamente al modo de moverse con las herramientas disponibles, como el carro, bicicleta, moto, etc. A diferencia de la movilidad no incluye la experiencia de moverse ni los desplazamientos complementarios que determinan los factores cualitativos de los desplazamientos. En términos de Andrea Gutiérrez quien expresa: “En general, el transporte es entendido como el componente material de la movilidad, ligado a los medios técnicos de desplazamientos. Y la movilidad como algo que se expresa en el transporte” (Gutiérrez, 2010, p.4).

En este sentido, es importante mencionar algunas corrientes que han abordado este tema a nivel global como por ejemplo en España, en donde Ángel Cebollada, Badía y Vera (2020) en una investigación acerca de la Movilidad Cotidiana y Cambio Modal, busca identificar cuáles son las percepciones y estrategias de la movilidad de las personas que viven en las áreas urbanas de baja densidad poblacional. El autor señala que la expansión urbana en nuevos espacios urbanos supone uno de los principales retos para afrontar el proceso de transición ecológica de los entornos metropolitanos, puesto que, las lógicas con que se construyeron no responden a lo que se supone es una ciudad sostenible. Esta expansión urbana exige nuevas formas de movilizarse, nuevos retos para la planificación y para la vida misma de las personas que llegan a vivir a dichas áreas. Por ello, Cebollada, Badía y Vera (2020) buscan identificar las nuevas estrategias de movilidad que deben adoptar las personas. Sin embargo, la investigación concluye que no se observan cambios significativos en los hábitos de transporte entre los residentes de áreas urbanas de baja densidad, a diferencia de lo que ocurre en los centros de áreas urbanas más densas. Esto se debe a que los residentes de estas urbanizaciones no han incorporado en sus narrativas una nueva concepción de la movilidad, entendida como un servicio.

Es evidente la importancia de planificar el transporte de manera integral, considerando aspectos como la infraestructura, accesibilidad y eficiencia del sistema, así como las implicaciones en

la vida de las personas. En América Latina, ha surgido un cambio de paradigma en el estudio de la movilidad. Por ejemplo, Rodrigo Quijada, Alejandro Tirachini, Rodrigo Henríquez y Ricardo Hurtubia (2007) analizaron los problemas del Transantiago, un sistema de transporte en Santiago, Chile. Señalan que fue diseñado sin considerar las necesidades de los usuarios, lo que provocó retrasos, aglomeraciones y evasión. Los autores afirman que los problemas son estructurales y requieren cambios profundos, abordan la movilidad desde un enfoque sistémico que considere todos los factores que afectan el transporte público. La planificación debe ir más allá de la infraestructura y tener en cuenta las dinámicas sociales y económicas que subyacen a los desplazamientos cotidianos, si se busca un sistema inclusivo y eficiente. El texto aborda la movilidad desde una crítica al proceso de diseño del Transantiago, donde los problemas no solo derivan de mala planificación, sino de intereses políticos y económicos. Este análisis propone cambios para mejorar la movilidad y resalta el impacto negativo que los problemas del sistema tienen sobre las personas, en su mayoría de bajos ingresos, quienes dependen del transporte público y se ven afectadas en sus rutinas laborales, familiares y sociales. Además, se destaca la participación de diversos actores en la planificación del transporte, tras un enfoque participativo.

Igualmente se discute la importancia en la planificación de la movilidad urbana, destacando la importancia de gestionar la expresión espacial de la movilidad para atender las necesidades de los grupos y de los motivos de cada desplazamiento, con el objetivo de disminuir los costes medioambientales, económicos y sociales. En la investigación, se aborda el tema de los estudios de la movilidad desde diferentes perspectivas, por ejemplo, Claudia(2011) han señalado en una investigación conjunta que el paso del transporte a la movilidad no es simplemente una tema conceptual o técnico, por que, para ellos es la transformación en la forma como se conciben, se perciben y se viven las formas de moverse en relación directa con las

dinámicas urbanas. Por ello, analizar la relación de las dinámicas de movilidad requiere entender la infraestructura y el entorno urbano que rodea dichos desplazamientos.

Para los autores las dinámicas urbanas van a determinar qué tipo de transporte están al alcance de las personas dependiendo de factores económicos y sociales, y por ello señalan que el:

El transporte urbano puede ser clasificado en tres tipos: el primero es denominado privado o individual, en donde los desplazamientos son realizados en un vehículo particular. El segundo es denominado público, colectivo o masivo, cuya característica principal es el desplazamiento simultáneo de grandes volúmenes de pasajeros a lo largo de corredores con elevada densidad de demanda. Otro elemento importante es que puede incluir uno o varios modos de transporte, integrados o no, que se complementan. El tercer tipo es denominado semipúblico, en donde los desplazamientos son realizados en vehículos de características intermedias entre el primero y el segundo grupo (Dangond, Jolly, Monteoliva, Rojas, 2011, p.488).

Por lo anterior, los autores concluyen que la movilidad no es sino un medio para permitir a los ciudadanos, colectivos y empresas acceder a la multiplicidad de servicios, equipamientos y oportunidades que ofrece la ciudad, garantizan la articulación de los distintos modos de transporte que se ofrecen a las personas y lograr la sostenibilidad ambiental de los medios de transporte, que son los soportes de la movilidad y de este modo poder realmente “recuperar un derecho ciudadano”, el de la movilidad (Dangond, Jolly, Monteoliva, Rojas, 2011).

En estas investigaciones, se destaca la importancia de la movilidad como un medio para permitir el acceso a servicios, oportunidades y condiciones de vida dignas, vinculan el tema con el desarrollo sostenible y la mejora de la calidad de las personas. En esta vía, Paola Jirón y Luis Iturra (2011), realizan una reconceptualización del concepto de lugar y presentan una idea de lugares móviles dentro de la práctica de la movilidad cotidiana urbana. Puesto que como

señalan, el lugar cobra un nuevo sentido al vincularse con el inevitable cambio de un espacio fijo con significado, a un espacio móvil con múltiples significados simultáneos. Para ello, utilizan lo que denominan “recuento etnográfico de lugarización” el cual lo acompañan con imágenes que muestran la apropiación del espacio temporal de movilidad de los habitantes urbanos de Santiago de Chile. Jirón y Iturra mencionan “la movilidad caracteriza al modo de vivir moderno, ya sea a través de los viajes y el turismo, la migración, la movilidad residencial o la movilidad cotidiana urbana” (2011, p.47). En esta investigación, se afirma que los lugares móviles son concebidos de diversas maneras por los viajeros urbanos, ya que la experiencia que cada persona en los espacios urbanos es diferente depende de factores económicos, sociales o políticos. Puesto que, cada medio de transporte adquiere un significado distinto para cada uno y la experiencia de entrar a una estación, esperar el bus o caminar por la calle, no genera el mismo sentido de apropiación para todos.

Por ello, los autores mencionan como resulta apropiado entender el espacio como lo concibe la autora Doreen Massey, puesto que el espacio es un producto de interrelaciones que van desde lo global hasta lo íntimo. Y resaltan la importancia del tiempo-espacio en la experiencia de movilidad. Igual que una investigación realizada en México por Gabriela Alicia Cervantes (2019), en donde analiza la movilidad cotidiana por motivos laborales, como la define la autora, son los viajes frecuentes con patrones determinados en los horarios diarios. Esta movilidad guarda un impacto directo en el uso del tiempo de las personas que trabajan en el cuidado doméstico y extradoméstico y el tiempo libre que pueden destinar a actividades diferentes al trabajo. En esta investigación, se realizó un modelo de regresión lineal multivariado con los datos de la Encuesta Nacional de Uso del Tiempo (ENUT) 2014, en el cual se consideró como variable dependiente el tiempo dedicado al tiempo libre, las variables explicativas fueron el tiempo de trabajo remunerado, el trabajo no remunerado que incluye el trabajo doméstico y de cuidados, así como el tiempo de movilidad cotidiana.

Como resultado de esta investigación, Cervantes (2019) afirma que los estereotipos de género permean la distribución del tiempo de hombres y mujeres, con lo cual se comprueba que la designación del tiempo atiende a una imposición cultural. Asimismo, concluye que considerar variables individuales, familiares, de mercado y de contexto ayuda a ampliar el panorama de las características que afectan positiva o negativamente el tiempo libre. Se menciona que los estereotipos de género influyen en la distribución del tiempo entre hombres y mujeres, lo que demuestra que la asignación del tiempo es una construcción social. Una investigación en España analiza la movilidad cotidiana, teniendo en cuenta la variable del género, ya que Constanza Tobío (2003) afirma que las mujeres y hombres se desplazan en la ciudad de forma diferente, hacia lugares distintos, utilizando modos y medios de transporte diferentes. Además de asegurar que el género en el ámbito espacial de los desplazamientos en el espacio urbano es más reducido generalmente para las mujeres que para los hombres y señala que las ciudades están pensadas bajo la lógica de dos funciones la de habitar y la función trabajar, y señala que:

Se propone incorporar a la planificación de los espacios urbanos la experiencia que las mujeres tienen de la ciudad, que es diferente porque su vida y sus necesidades cotidianas en cuanto a la movilidad, la relación con el barrio o la seguridad, son también diferentes de la de los hombres. Se plantea, además, que reivindicar la diferencia en el uso de la ciudad por las mujeres abre la consideración a otras formas de uso de la ciudad también diferentes, como las de los niños o los minusválidos. (Tobío, 2003, p.88).

Por lo anterior se puede afirmar que hay formas diferentes de usar el espacio, incluso de percibir el espacio, asociadas a la división del trabajo tanto en el espacio urbano como también en el propio espacio doméstico. Hay una segregación del espacio según el género en la ciudad y también en el hogar. Como señala Jorge Rodríguez (2008), la movilidad cotidiana está estrechamente relacionada con la desigualdad social y la segregación residencial. Las personas

de bajos ingresos tienen menos acceso a transporte público de calidad y, por lo tanto, tienen que recorrer distancias más largas para llegar a sus destinos. Esto los lleva a perder tiempo y dinero, y a tener un menor acceso a oportunidades de empleo, educación y salud. El texto también muestra que la segregación residencial se refleja en la movilidad cotidiana, pues las personas que viven en barrios segregados tienen que recorrer distancias más largas para llegar a sus destinos, ya que los servicios y las oportunidades están concentrados en otros barrios.

Las personas no solo residen en las ciudades, sino que también trabajan, se desplazan y usan el espacio público diariamente. Por ello, también pueden existir formas de segregación en materia de la localización de los puestos de trabajo, de la movilidad y del uso del territorio público. Esta segregación puede darse simplemente por una desconexión cotidiana entre los grupos socioeconómicos que, además de vivir separados, podrían carecer de espacios de trabajo compartidos, rutas o trayectorias comunes o ámbitos físicos de encuentro en la ciudad. (Rodríguez, 2008, p.50).

Rodríguez (2008) analiza la relación entre movilidad cotidiana, desigualdad social y segregación residencial en cuatro metrópolis de América Latina: Río de Janeiro, Ciudad de México, Santiago de Chile y São Paulo. Según el autor, las personas de bajos ingresos suelen vivir en barrios segregados y depender del transporte público para sus desplazamientos diarios, lo que las obliga a recorrer distancias más largas para acceder a empleos, servicios y oportunidades.

En esta línea, Sobrino (2003) destaca que la movilidad intrametropolitana en México se caracteriza por un flujo predominante de la periferia hacia el centro, dado que la mayoría de los empleos y servicios se concentran en las zonas centrales, mientras que gran parte de la población reside en la periferia. Este patrón de movilidad tiene implicaciones duales: por un lado, facilita el acceso de las personas periféricas a las oportunidades concentradas en el centro;

por otro, genera problemas significativos como tráfico, contaminación y congestión urbana, que afectan tanto a quienes viven en la periferia como a quienes habitan las áreas centrales.

La movilidad laboral intrametropolitana se explica, en general, por la etapa de metropolitanismo que atraviesa cada metrópoli, en tanto que los flujos periferia-centro se relacionan también con una especialización del comercio en la estructura económica metropolitana, mientras que los desplazamientos centro- periferia ocurren con mayor frecuencia relativa en las zonas de mayor tamaño poblacional. (Sobrino, 2003, p.461).

Para mejorar la movilidad intrametropolitana en México, se necesitan políticas públicas que promuevan el desarrollo de sistemas de transporte público eficientes y accesibles. También se necesita promover la descentralización de los empleos y servicios, para reducir la necesidad de viajes de la periferia hacia el centro.

En ambas variables se privilegia tanto el estudio de la distribución de la población y las actividades económicas como la naturaleza de los mercados territoriales de trabajo; por ello la movilidad de la fuerza de trabajo es una de las variables fundamentales para la delimitación de los sistemas urbanos cotidianos, o micro regiones urbanas funcionales. (Sobrino, 2003, p.481)

La movilidad de la fuerza de trabajo está influenciada por una serie de factores, como la distancia entre el lugar de residencia y el lugar de trabajo, el costo del transporte, y las opciones de transporte disponibles. Estos elementos pueden influir en la distribución de la población y las actividades económicas, y en la estructura urbana de las zonas metropolitanas. La movilidad de la fuerza de trabajo permite identificar las áreas que comparten un mercado laboral común. Estas áreas pueden estar ubicadas en municipios o estados diferentes, pero están conectadas por los desplazamientos de las personas para trabajar, estudiar o realizar otras actividades.

Por lo anterior, resulta importante analizar la movilidad cotidiana como una práctica cultural y social, que permita entender la relación entre el trabajo y los diferentes medios de transporte, distanciándose de la concepción tradicional de la movilidad, Capron y Pérez (2016) en donde comparan la experiencia del transporte privado con la experiencia de usar transporte público, en la zona metropolitana del Valle de México, esto con el fin de promover el uso del transporte público. Las autoras señalan que por medio de las entrevistas que realizaron, un factor importante que sale en repetidas ocasiones es lo desgastante de los trayectos, lo cual se expresa de diferentes formas y depende, sobre todo, de dos factores: el tráfico, para aquellos que usan el automóvil y el congestionamiento en el transporte, para quienes se desplazan en medios públicos.

Capron y Pérez señalan que “Las primeras experiencias (positivas o negativas) del transporte público son fundamentales en la construcción de las representaciones sociales del transporte público, así como en la automovilización posterior” (2016, p.19). Lo cual depende de la clase social van a determinar de qué forma van a vivir las experiencias de movilidad cotidiana. Este tipo de apreciaciones y experiencias son fundamentales para realizar un análisis que permita concluir que comprender las experiencias de movilidad de los individuos es clave para identificar las barreras al cambio modal, así como las condiciones necesarias para reducir el uso del automóvil.

De lo anterior, concluimos que como señala el autor la movilidad de la fuerza de trabajo está influenciada por una serie de factores, como la distancia entre el lugar de residencia y el lugar de trabajo, el costo del transporte, y las opciones de transporte disponibles. Estos factores pueden influir en la distribución de la población y las actividades económicas, y en la estructura urbana de las zonas metropolitanas. La movilidad de la fuerza de trabajo permite identificar las áreas que comparten un mercado laboral común. Estas áreas pueden estar ubicadas en

municipios o estados diferentes, pero están conectadas por los desplazamientos de las personas para trabajar, estudiar o realizar otras actividades.

La movilidad cotidiana es un tema fundamental para comprender los problemas urbanos en América Latina. La forma en que las personas se desplazan para trabajar, estudiar o realizar otras actividades tiene un impacto significativo en la estructura urbana, la calidad de vida y el medio ambiente que está determinada por una serie de factores sociales que van desde lo estatal hasta lo personal. En América Latina, la movilidad cotidiana se caracteriza por una serie de desafíos, como la congestión vehicular, la contaminación, la inequidad y la falta de acceso a servicios de transporte público.

Estos desafíos tienen un impacto negativo en la calidad de vida de los habitantes de las ciudades, y contribuyen a agudizar la segregación social. Por ello, es importante pensar y reflexionar sobre la movilidad como enfoque en los problemas urbanos, ya que permite comprender cómo los desplazamientos cotidianos afectan directamente la calidad de vida de los habitantes, la equidad en el acceso a servicios y oportunidades, y la sostenibilidad del entorno urbano. Además, este enfoque contribuye a identificar las desigualdades que existen en la accesibilidad, permite planificar ciudades más inclusivas.

En ese sentido hay algunas investigaciones que permiten el acercamiento teórico y metodológico para comprender esta problemática, como por ejemplo en el caso de México, en la investigación de Georgina Isunza Vizuet (2015), cuyo trabajo se sustenta en encuestas y entrevistas semi-estructuradas que aportaron relatos muy valiosos sobre la experiencia de los residentes nuevos y originarios especialmente en los municipios de Tecámac y Zumpango. Es importante destacar el análisis de las prácticas de movilidad de los habitantes que, diariamente, deben desplazarse desde los nuevos conjuntos habitacionales en la periferia urbana de la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM). Isunza (2015) afirma que la movilidad

residencial se visibiliza con las prácticas habituales y reiteradas de desplazamientos cotidianos de corta duración y distancia vinculadas a distintos fines, donde estadísticamente predominan los desplazamientos al trabajo y al lugar de estudio, las compras, el ocio, visitas a familiares y amigos, llevar o recoger a alguien, realizar trámites, acceder a servicios médicos, entre otras.

Como afirma la autora “Justamente esta noción de la movilidad y vida cotidiana a partir de la gestión residencial permite, explorar el papel del desarrollo inmobiliario con relación a la movilidad residencial, los desplazamientos cotidianos y los espacios de vida” (Isunza, 2015, p.83). Resulta pertinente reconocer que la movilidad y la vida cotidiana están interconectadas y que la gestión residencial juega un papel fundamental en cómo las personas se desplazan y experimentan la ciudad y la movilidad.

Por otro lado, en el artículo “Dos sistemas de movilidad cotidiana en la ciudad de México: domicilio-escuela y domicilio-trabajo” Salazar, C. (2010), señala que la movilidad cotidiana se ve reflejada a partir de las moviidades entre domicilio-trabajo y domicilio-escuela, ya que se relacionan con las lógicas de estructuración del espacio urbano. Puesto que, los desplazamientos con propósitos laborales y educativos dejan ver la forma de la vida urbana construida a través de las lógicas en que se producen los bienes colectivos y el mercado laboral. Esta investigación utiliza una propuesta metodológica que consiste en analizar transversalmente la información estadística sobre la demanda y oferta laboral y educativa y de este modo pudo definir las tendencias de la movilidad laboral en el Distrito Federal.

Salazar (2010) concluyó que los espacios de centro y periferia no proporcionan los recursos necesarios de manera equitativa. El sistema educativo público ha logrado ofrecer algunos servicios para cubrir las necesidades de la población de menores recursos en su lugar de residencia, pero no en todos los casos de forma adecuada. Esto afecta la movilidad de los habitantes de las colonias analizadas, generando diferentes tipos de segregación social. En

cuanto al mercado laboral, se concluye que la accesibilidad a una gran cantidad de empleos en el centro de la ciudad facilita que muchas personas puedan acceder a ellos, aunque no siempre en condiciones óptimas.

Como se ha señalado, la movilidad no es solo un tema que se restringe al transporte, no solo se trata de vehículos y rutas, es una parte importante de cómo vivimos y nos relacionamos en nuestras ciudades, es una dimensión fundamental en la que se desarrolla la vida urbana. Al considerar tanto a los habitantes como su entorno y sus prácticas cotidianas, podemos plantear nuevas preguntas, replantearse problemas o situaciones que se han normalizado en la vida cotidiana. En resumen, comprender la movilidad nos permite abordar de manera más efectiva los desafíos de la planificación urbana y hace posible pensar en ciudades más sostenibles, igualitarias e inclusivas para todas y todos.

A partir de la revisión de antecedentes que se presentó anteriormente, se ha evidenciado que la movilidad no puede analizarse únicamente desde una perspectiva técnica o funcional, sino que debe abordarse como una práctica social compleja, atravesada por diversos factores sociales ya mencionados. Esta recopilación de información permite establecer un marco conceptual que fundamenta la construcción de las categorías de análisis en este estudio. En este sentido, el análisis de fenómenos como la metropolización, los roles del cuidado y la movilidad cotidiana se nutre de los hallazgos presentados en los antecedentes, permitiendo una aproximación que va más allá de la infraestructura y los medios de transporte para comprender la movilidad como un proceso relacional que configura la vida urbana. Así, la conceptualización de estas categorías se construye a partir de una mirada interdisciplinaria que incorpora elementos de la geografía crítica, los estudios de género y las ciencias sociales, con el fin de visibilizar las desigualdades estructurales que determinan los patrones de movilidad.

2.2. CATEGORÍAS DE ANÁLISIS

2.2.1 METROPOLIZACIÓN

Las zonas metropolitanas son el reflejo más evidente del impacto del crecimiento urbano en nuestras sociedades. Estas áreas, donde las fronteras entre ciudades se diluyen, evidencian una serie de transformaciones sociales, políticas y culturales que experimentan las ciudades. Comprender sus características, causas y consecuencias nos invita a reflexionar sobre cómo hemos modificado nuestro entorno, cómo se han configurado las ciudades y las implicaciones que esto tiene en la vida cotidiana de las personas que transitan y habitan estos espacios.

Los procesos de metropolización son fenómenos en los que una ciudad central, generalmente una gran ciudad o capital, extiende su influencia y área de desarrollo hacia sus alrededores, combinada hacia las periferias o ciudades intermedias cercanas, dando lugar a la formación de una región metropolitana. Estos procesos son complejos porque abarcan aspectos económicos, sociales, urbanos y ambientales, como señalan Martínez y Buitrago.

El proceso de metropolización se hace evidente en aquellas ciudades que han asumido, de manera espontánea o planificada, la responsabilidad de organizar un espacio a su alrededor. Al privilegiar la localización de servicios y equipamientos en un núcleo urbano específico, se propician flujos de personas y mercancías que se intensifican con el tiempo. La naturaleza de este fenómeno sobrepasa las divisiones político-administrativas, lo que eventualmente lleva a que estas áreas metropolitanas se desborden. (Martínez y Buitrago, 2017, p.67).

Este fenómeno nos lleva a reflexionar sobre dos aspectos clave. Por un lado, evidencia el proceso de desarrollo y concentración de actividades económicas y sociales; por otro, pone de manifiesto cómo el crecimiento de las ciudades y municipios desafía las estructuras administrativas y de planificación existentes. La concentración de servicios en un espacio

urbano puede interpretarse como una dinámica que beneficia a ciertos sectores, mientras margina a otros. Así, este proceso está enmarcado en un constante intercambio de bienes y servicios. Sin embargo, con el tiempo y debido a desconexiones político-administrativas, estos flujos se vuelven más desorganizados, impactando directamente en la vida cotidiana de las personas que interactúan con estos sistemas de manera directa o indirecta. Como señalan Martínez y Buitrago,

La planeación municipal y los procesos de metropolización llenan un amplio vacío en los estudios de la ciudad, al concentrar el análisis en el fenómeno de la metropolización y en los fallidos intentos de las administraciones locales por planificar el área metropolitana, que para finales del siglo XX se desborda (Martínez y Buitrago, 2017, p.9).

Este comentario subraya una problemática estructural: las ciudades y regiones metropolitanas han crecido más rápido que la capacidad de las instituciones para comprender y abordar este fenómeno. La fragmentación administrativa y la falta de coordinación intermunicipal exacerbaban esta situación, generando conflictos territoriales, desigualdad en la distribución de recursos y fallas en infraestructuras compartidas como el transporte y los servicios públicos.

El artículo *Crecimiento urbano y movilidad en América Latina* de José Marcos P. da Cunha y Jorge Rodríguez Vignoli analizan la evolución de la urbanización en la región, destacando que América Latina es la zona más urbanizada del mundo en desarrollo. Sin embargo, los autores señalan que, a pesar de este alto nivel de urbanización, la región enfrenta desafíos importantes para gestionar el crecimiento urbano y reducir las disparidades socioeconómicas, especialmente en las zonas rurales. Además, enfatizan la necesidad de mejorar la medición, el análisis y las políticas públicas relacionadas con la localización y movilidad de la población para enfrentar estos desafíos de manera efectiva.

En este sentido, Dupont destaca que “la movilidad espacial, como hecho geográfico indiscutible, es fundadora de las organizaciones metropolitanas contemporáneas” (2002, p.497). La movilidad espacial no es solo un fenómeno técnico relacionado con el transporte o la infraestructura, sino también un reflejo de las dinámicas sociales y económicas que estructuran las ciudades. Permite, o limita, la capacidad de las personas para moverse, vivir, trabajar y socializar dentro del espacio metropolitano, configurando de manera determinante la estructura de la ciudad.

Por ello, este trabajo busca resaltar la importancia de los procesos de metropolización en la configuración de las estrategias de movilidad desde una perspectiva de género, con énfasis en las mujeres madres de hogar. Estas estrategias no solo influyen en la dinámica cotidiana de las mujeres, sino que también reflejan las profundas desigualdades y tensiones presentes en la zona metropolitana de Bogotá. Incorporar un análisis de género en los procesos de metropolización implica reconocer cómo las mujeres, particularmente aquellas que habitan las periferias o enfrentan las barreras del transporte y la planificación urbana, se ven más afectadas por las desigualdades inherentes a estos procesos. Esto abre una discusión necesaria sobre cómo diseñar políticas públicas inclusivas que reconozcan las necesidades de todos los sectores sociales, especialmente los más vulnerables.

2.2.2 ROLES DEL CUIDADO

Las teorías de género analizan cómo las expectativas y normas culturales influyen en las relaciones entre mujeres y la distribución de responsabilidades. En el ámbito del cuidado, sugieren que estas expectativas asignan a las mujeres la mayor parte de las tareas de cuidado, mientras que los hombres suelen enfocarse en el trabajo remunerado. Sin embargo, esta división de roles no es siempre justa ni equitativa, ya que, en la actualidad, muchas mujeres asumen tanto las responsabilidades de cuidado como las económicas simultáneamente.

En el estudio realizado por: Yesica Yolanda Rangel Flores, Alejandro Mendoza Hernández, Luis Eduardo Hernández Ibarra, Maribel Cruz Ortiz, María del Carmen Pérez Rodríguez, Darío Gaytán Hernández (2017) se concluye que el enfoque de género puede ayudar a comprender mejor los roles de cuidado en el contexto de los cuidadores primarios de personas dependientes. En la investigación mencionada anteriormente, señalan que las mujeres a menudo asumen la mayor parte de las responsabilidades de cuidado, lo que puede llevar a la sobrecarga y el agotamiento. Además, sostiene que los hombres a menudo no tienen las habilidades o el conocimiento necesarios para asumir un papel más activo en el cuidado y que no es de interés personal aprender o responsabilizarse de dichas tareas.

Las actividades domésticas y de cuidado siguen siendo vistas como una obligación y responsabilidad biológica, principalmente de las mujeres, con esta ocupación en la mayoría de los casos se ejecuta de forma informal y con lineamientos poco establecidos que generan precariedad y agudizan la desigualdad (Sanabria, 2020, p.12).

Esta autora define la economía del cuidado como una economía que se basa en el trabajo de cuidado no remunerado que realizan las mujeres y que es esencial para el bienestar de la sociedad. La economía del cuidado se ha convertido en un tema importante en el discurso feminista y en la política pública. El trabajo de cuidados está organizado de manera desigual, con las mujeres asumiendo la mayor parte de la responsabilidad. En la mayoría de las sociedades, las mujeres son las principales responsables del cuidado de los niños, las niñas, los ancianos y las personas con discapacidad. Sanabria señala que la dimensión central de la economía feminista, que se ocupa de visibilizar y analizar las desigualdades de género en el ámbito económico. La economía feminista sostiene que la división sexual del trabajo, que

coloca a las mujeres como las principales responsables del cuidado, es una fuente importante de desigualdad.

Por lo anterior, podemos afirmar que hay una estrecha relación entre el concepto de economía del cuidado y la doble jornada laboral. La economía del cuidado se refiere al trabajo de cuidado no remunerado que realizan las mujeres y que es esencial para el bienestar de la sociedad. La doble jornada laboral, por otro lado, se refiere a la carga de trabajo que enfrentan las mujeres que trabajan fuera del hogar y también realizan el trabajo de cuidado no remunerado en el hogar.

La doble jornada es una expresión que denuncia el tiempo que muchas mujeres se encuentran obligadas a dedicar tanto a las tareas domésticas y de cuidado de las personas y familiares como al trabajo remunerado en el mercado formal o informal. Esta situación es producto de la división sexual del trabajo, que asigna a las mujeres el rol de cuidadoras y a los hombres el rol de proveedores, sin reconocer ni valorar el trabajo no remunerado que realizan las mujeres en el hogar. La doble jornada tiene consecuencias negativas para la vida de las mujeres, como la limitación de sus oportunidades laborales, educativas y políticas, el aumento del estrés y la disminución del bienestar.

Saavedra, Lucia Daniela (2017) señala que la doble jornada laboral se refiere a la situación en la que una persona trabaja en dos empleos diferentes, como, por ejemplo, trabajar en una oficina y luego hacer las tareas del hogar. En el caso de las mujeres, la doble jornada laboral se refiere a la situación en la que trabajan fuera de casa y luego realizan las tareas del hogar y el cuidado de los hijos. El estudio de Saavedra (2017) se enfoca en cómo esta doble jornada laboral afecta la salud de las mujeres y su capacidad para cuidarse a sí mismas. El estudio concluye que la doble jornada laboral dificulta la realización de prácticas relacionadas al cuidado de sí, al

empoderamiento, al desarrollo personal y a fomentar la autoestima, ejes fundamentales del desarrollo personal que quedan a un lado por el bien de las personas de su hogar.

En ocasiones se encuentran restricciones para utilizar el tiempo de forma libre y autónoma y decidir sobre su disposición, en un entorno donde la actual distribución del tiempo, fuertemente impulsada por la vigente división sexual del trabajo, se convierte en una barrera que impide alcanzar el bienestar o ejercer ciertos derechos. Al igual que sucede con los ingresos, la carencia de tiempo propio y la falta de libertad para su disposición es un fenómeno que configura la desigualdad social. (CEPAL, 2018, p.65).

Como señala la CEPAL, (2018) la distribución del tiempo en la sociedad actual puede ser una barrera para alcanzar el bienestar y ejercer ciertos derechos. La distribución del tiempo está fuertemente influenciada por la división sexual del trabajo, lo que puede limitar la capacidad de las mujeres para tomar decisiones autónomas sobre cómo utilizar su tiempo. La falta de tiempo propio y la falta de libertad para su disposición son fenómenos que contribuyen a la desigualdad social, al igual que la falta de ingresos.

En América Latina y el Caribe, la estructura productiva, los roles de género y la configuración de las familias han arraigado profundas diferencias en la distribución del tiempo de los hombres y las mujeres. De ello se derivan desigualdades en términos de oportunidades para el desarrollo personal y laboral y sus resultados (CEPAL, 2018, p.65).

Por ello, resulta importante analizar cómo las responsabilidades de cuidado están distribuidas entre cuatro agentes que son: la familia, el Estado, el mercado y la comunidad. Pues en el texto *Los cuidados en América Latina y el Caribe*, CEPAL (2018) destaca la importancia de los

cuidados para comprender cómo se organizan y funcionan las economías, reconociendo la interdependencia entre el espacio de la producción e intercambio mercantil y el espacio de la reproducción social. En esta vía, considero pertinente mencionar que para Carrasquer, Torns, Tejero, Romero (1998)

El trabajo de la reproducción comprende las actividades destinadas a atender el cuidado del hogar y de la familia. Se le denomina «trabajo de la reproducción» para diferenciarlo del trabajo de la producción (de bienes y servicios), puesto que éste es el único reconocido, económica y socialmente como trabajo, en las sociedades industrializadas (Carrasquer, Torns, Tejero, Romero, 1998, p.65).

La reproducción del trabajo doméstico se refiere a las actividades necesarias para mantener la vida cotidiana de una familia, como cocinar, limpiar, lavar la ropa, cuidar a los niños y a los ancianos, y otras tareas similares. A menudo, estas tareas son realizadas por mujeres sin remuneración y no se consideran parte del apoyo laboral o económico de un hogar o del país. “Las mujeres se sirven del ordenamiento simultáneo para administrar su tiempo, cumplen múltiples funciones simultáneamente y garantizando eficazmente la reproducción social” (Larrañaga, Begoña, Arpal, 2013, p.32). El trabajo reproductivo es el trabajo que se hace para cuidar de la familia. Es un trabajo esencial para la sociedad, pero a menudo es realizado por mujeres de manera no remunerada y en el ámbito privado.

2.2.3 MOVILIDAD COTIDIANA

La movilidad cotidiana es el conjunto de desplazamientos que realizamos en nuestro día a día para ir al trabajo, a la escuela, a hacer compras, a visitar a amigos o familiares, etc. Esta movilidad está influenciada por factores como la edad, la ubicación, el nivel socioeconómico, la condición de discapacidad, y el género. Por las características de esta investigación nos vamos a centrar en este último factor mencionado, pues por medio de ella se intenta analizar y comprender las diferencias en la percepción, usos y necesidades de movilidad entre hombres y

mujeres, y cómo estos factores influyen en la vida cotidiana de las personas, pero no sin antes mencionar que es la movilidad cotidiana en las relaciones urbanas.

Jirón, Lange, Bertrand. “la movilidad cotidiana urbana constituye una práctica social cada vez más masiva, recurrente y compleja, fuertemente condicionada con los altos niveles de desigualdad existentes en la ciudad” (2010, p.21). La forma en que las personas se mueven en la ciudad, y las experiencias que tienen al hacerlo, pueden ayudarnos a entender cómo funcionan las relaciones sociales en las ciudades, y cómo estas relaciones pueden conducir a la exclusión social cuya expresión es clara en la calidad de vida de los individuos. De este modo, el foco de atención no solamente se centra en el viaje hacia y desde el trabajo, sino a los múltiples viajes que se vuelven indispensables para mantener un estilo de vida y organizar las actividades cotidianas

La importancia fundamental que la movilidad cotidiana posee en la organización de la vida urbana contemporánea. En este sentido se entenderá la movilidad cotidiana urbana como aquella práctica social de desplazamiento diario a través del tiempo y espacio urbano que permite el acceso a actividades, personas y lugares. Este enfoque involucra además entender las consecuencias sociales, económicas, culturales y espaciales que genera sobre la conformación del espacio urbano y los distintos tipos de experiencia de sus habitantes (Jirón, Lange y Bertrand, 2010, p.24).

Por lo anterior, se afirma que la movilidad cotidiana urbana debe entenderse como una práctica social. Esto significa que la movilidad no es solo un conjunto de desplazamientos físicos, sino que también está influenciada por factores sociales, económicos, culturales y espaciales. Por ejemplo, los roles de género. La movilidad cotidiana puede ayudarnos a entender cómo las desigualdades sociales se manifiestan en el espacio urbano, y cómo estas desigualdades pueden limitar las oportunidades de las personas.

En consecuencia, las prácticas de movilidad cotidiana pueden facilitar la comprensión de la vida contemporánea urbana de dos formas. Primero, en términos de prácticas, como una práctica cotidiana, la movilidad no es un paréntesis en la vida de los individuos, ya que involucra para muchos por lo menos dos o tres horas del día; la vida no para mientras las personas se mueven. Como resultado, gran parte de la experiencia de las personas en la ciudad y, por ende, de su vida urbana ocurre mientras están viajando por la ciudad. (...). Segundo, en el escenario actual urbano de la mayoría de las ciudades del mundo, sean pequeñas, intermedias, grandes o metrópolis, la movilidad e inmovilidad de las personas es crecientemente importante ya que es quizás la forma más actual de relacionarse con la ciudad. (Jirón, 2007, p.194)

Estas prácticas y hábitos son parte fundamental de la vida pública y privada de las personas, pues al ser la movilidad una parte integral de la vida cotidiana de las personas es claro cómo tiene implicaciones directas sobre la vida y las formas de vivir las expresiones urbanas en sociedades sumamente desiguales, lo cual implica reconocer la forma en que las personas utilizan actualmente los sistemas de transporte y las implicaciones de este sobre sus vidas.

Como mencione anteriormente, es importante enfatizar en la movilidad cotidiana con enfoque de género para lograr comprender qué es lo que se busca en la presente investigación, ya que comprendemos que como lo señala la siguiente cita, por medio de ella se busca garantizar la igualdad de género en el acceso y uso de los sistemas de transporte y movilidad. Esta perspectiva se enfoca en comprender las diferencias en los usos y necesidades de movilidad entre hombres y mujeres, y en la creación de soluciones que aborden las desigualdades de género en el ámbito del transporte y la movilidad.

Incluir una perspectiva de género en la movilidad significa avanzar en tres ámbitos: primero, garantizar una visión completa e integral de la movilidad cotidiana; segundo,

ampliar el concepto de la seguridad en la movilidad atendiendo a las violencias contra las mujeres y las percepciones de seguridad diferenciadas; y tercero, avanzar hacia la equidad de género y el incremento de mujeres en la planificación, diseño y gestión de la movilidad. (Escalante, Ciocoletto, Fonseca, Casanovas, Valdivia, 2021, p.14).

Un sistema de movilidad cotidiana, que no responda ni privilegie solamente a la movilidad laboral, sino que responda también a la movilidad de cuidados, a la movilidad por motivos personales y de ocio. En otras palabras, la movilidad cotidiana con enfoque de género busca crear un sistema de transporte y movilidad que sea inclusivo y equitativo para todas las personas, independientemente de su género. Esto implica considerar las necesidades y preocupaciones específicas de las mujeres en la planificación y diseño de los sistemas de transporte. Como señalan, Ciocoletto, Fonseca, Casanovas, Valdivia, (2021) al referirse a la movilidad cotidiana con enfoque de género debe ser contextualizada y debe estar enmarcada en una escala de análisis clara y concreta, de este modo es posible realizar apreciaciones y aproximaciones al funcionamiento de este en la vida cotidiana de sus usuarios.

Así se visibiliza la complejidad de la movilidad cotidiana, en especial de las mujeres, la movilidad del cuidado interdependiente y como las violencias condicionan la movilidad. Pero además analizando y cuestionando las causas de las desigualdades de género e interseccionales con el objetivo de buscar respuestas transformadoras hacia un sistema de movilidad más equitativo y justo.

Este capítulo ha puesto en evidencia cómo los procesos de metropolización, la distribución de los roles de cuidado y la movilidad cotidiana están atravesados por relaciones de poder que afectan de manera diferenciada a distintos grupos sociales, particularmente a las mujeres y a las poblaciones de menores ingresos. La movilidad, lejos de ser un fenómeno neutral, es un espacio en el que se reproducen las desigualdades estructurales de la sociedad,

por ello, debe leerse la movilidad como enfoque desde el objeto de estudio y del objeto análisis teórico.

A lo largo del capítulo, se ha demostrado que las políticas urbanas han privilegiado una visión reduccionista de la movilidad, centrada en la infraestructura y el transporte, sin considerar la diversidad de experiencias y necesidades de quienes habitan las ciudades. Este enfoque no solo limita la capacidad de respuesta ante los problemas urbanos, sino que perpetúa dinámicas de exclusión y segregación espacial, afectando el acceso a oportunidades, recursos y derechos básicos para amplios sectores de la población.

Uno de los principales hallazgos de este análisis es que la movilidad no solo refleja desigualdades, sino que también las produce. Desde esta perspectiva, resulta imprescindible replantear las políticas de movilidad bajo un enfoque inclusivo, que reconozca las experiencias de quienes viven la ciudad desde posiciones de desventaja. Esto implica superar la mirada técnica para integrar dimensiones sociales, económicas y de género en la planificación urbana. No se trata solo de mejorar infraestructuras de transporte, sino de garantizar que la movilidad sea un derecho accesible, equitativo y seguro para todas las personas, permitiendo una mayor justicia espacial y social.

CAPÍTULO 3. ATRAPADAS EN EL TRÁFICO: EL VIAJE OCULTO DE LAS TAREAS DE CUIDADO

Como lo evidenciamos en el capítulo anterior, la movilidad no es un fenómeno meramente técnico ni un simple desplazamiento entre puntos geográficos, entre un punto A hacia un punto B, sino una práctica social y política que estructura el acceso a recursos, oportunidades y derechos. En este capítulo, la movilidad se presenta como un enfoque de análisis que permite

comprender de manera integral la relación entre la configuración del espacio urbano, las desigualdades socioeconómicas y de género.

Este enfoque nutre tanto el marco teórico como la ruta metodológica de la investigación, ya que no solo aporta herramientas conceptuales para analizar la movilidad en relación con el urbanismo y la reproducción del espacio social, sino que también guía el diseño de la investigación, permitiendo una aproximación cualitativa y situada a las experiencias de las mujeres en la Zona Metropolitana de Bogotá.

En el marco teórico, se plantea una crítica a la concepción tradicional del espacio como un contenedor fijo y neutral, argumentando que el espacio urbano es un producto social moldeado por dinámicas de poder y relaciones económicas. Desde la geografía crítica y la teoría de la producción del espacio de Henri Lefebvre, se examinan las formas en que la planificación urbana y los modelos de transporte han reproducido desigualdades estructurales, afectando de manera diferenciada a las mujeres y a los sectores más vulnerables de la sociedad. Asimismo, se incorpora la perspectiva de la movilidad del cuidado, destacando cómo los desplazamientos asociados a las responsabilidades domésticas y familiares han sido históricamente invisibilizados en la planificación del transporte.

Por otro lado, la ruta metodológica traduce estas reflexiones teóricas en estrategias de investigación que permiten capturar la complejidad de la movilidad cotidiana de las mujeres. Se opta por un enfoque cualitativo, basado en entrevistas, grupos focales y ejercicios cartográficos, con el fin de comprender cómo las mujeres experimentan, perciben y enfrentan las barreras de movilidad en sus trayectorias diarias. La movilidad se convierte así en una herramienta analítica que permite evidenciar las desigualdades espaciales, la fragmentación urbana y los efectos de la metropolización sobre los desplazamientos cotidianos.

La integración del marco teórico y la ruta metodológica en un mismo capítulo responde a la necesidad de articular el desarrollo conceptual con el trabajo de campo de la investigación. Al

tratarse de un estudio que busca problematizar la movilidad desde una perspectiva crítica y de género, es fundamental que los conceptos teóricos no permanezcan aislados, sino que se reflejen en la manera en que se diseñan y ejecutan los métodos de investigación. De esta manera, el capítulo no solo sienta las bases teóricas del estudio, sino que también justifica y fundamenta la elección de los instrumentos metodológicos empleados, asegurando una coherencia interna entre la teoría y la práctica investigativa.

En síntesis, este capítulo plantea la movilidad como una dimensión central para entender las desigualdades urbanas y de género, estableciendo los fundamentos teóricos y metodológicos que permitirán, en los siguientes capítulos, analizar las estrategias de movilidad de las mujeres y su impacto en la vida cotidiana.

3.1 MARCO TEÓRICO

La geografía neoliberal y la geografía crítica son dos enfoques diferentes en el estudio de la geografía, pero que están interconectados de varias maneras y a su vez están muy alejadas de la concepción que se tiene del espacio urbano. La geografía neoliberal muchas veces, se expresa desde una perspectiva global, desconectada de las necesidades y realidades locales, lo que puede llevar a desarrollos urbanos que no responden a las necesidades de la población local. Por otro lado, la geografía crítica se enfoca en analizar las estructuras de poder, desigualdades socioeconómicas y formas de resistencia y cambio social en el mundo actual. En este sentido, la geografía crítica, critica las políticas neoliberales por promover la concentración de la riqueza y el poder en manos de unos pocos, mientras que deja desprotegidos a los sectores más vulnerables de la sociedad.

Por ello, es indispensable enmarcar el problema de investigación de este trabajo de grado en un contexto más amplio, lo que implica entender la relación entre las diferentes formas de

concebir la geografía. De esta reflexión surge la inquietud sobre cómo se están interpretando las ciudades, y en este proceso emergen los problemas urbanos que conducen a una comprensión errónea de la movilidad en la vida cotidiana de las personas. La reproducción social del espacio es clave para entender cómo se construyen las desigualdades socioeconómicas y culturales en una sociedad determinada. Este enfoque permite analizar la distribución de recursos, oportunidades y servicios en función de factores como la clase social, el género, la etnia y la educación. Además, facilita comprender cómo se crean barrios marginales excluidos de la planificación urbana y cómo estas dinámicas afectan la calidad de vida de las personas que residen en ellos.

Por lo anterior, cabe mencionar las implicaciones que tiene entender el espacio como un contenedor. La postura teórica de la geografía tradicional, en la cual se discute que es el espacio y cómo debe concebirse este, surge la idea del espacio como contenedor en donde se señala que este debe ser comprendido como señala Ávila, “un mero recipiente o contenedor, concepción a partir de la cual éste se caracteriza por ser: fijo, estático, plano, homogéneo y cerrado” (2018, p.47). Esta premisa resulta problemática porque reduce su significado y funcionalidad social a los aspectos físicos, ignorando la importancia en la configuración de las relaciones sociales, culturales, etc. Esta concepción estática del espacio no tiene en cuenta las relaciones sociales y las interacciones que ocurren dentro de él. No reconoce que el espacio es transformado por las personas que lo ocupan y utilizan, así como por las estructuras de poder y las dinámicas sociales que operan en él.

Define el concepto espacio, a partir de su realidad, tiene que ver con la noción de recipiente o contenedor de objetos materiales, que se va a usar frecuentemente en las regionalizaciones para la planeación, o bien su carácter de contenedor de la naturaleza

y la humanidad, mismas que necesitan ser vinculadas por el presupuesto de separación que existe de su propia existencia (Ramírez y López, 2015, p.21)

Esta concepción estática del espacio puede llevar a un determinismo geográfico, donde se asume que las características físicas de un lugar determinan de manera inevitable las actividades humanas y las relaciones sociales que ocurren en él. Este enfoque reduce la complejidad de las sociedades a una relación causal simplista entre el medio ambiente y el desarrollo humano, ignorando la influencia de otros factores como la cultura, la política, la economía, la tecnología y los sistemas sociales. Como menciona Estébanez

El determinismo geográfico como forma concreta del determinismo en general, supone que la libertad del hombre está dirigida en grado de mayor o menor necesidad por factores del medio físico, que ejercen una influencia en la constitución física y moral del hombre individual y social (Estébanez, 1982, p.50).

O sea que las actividades y actitudes del ser humano están definidas por el entorno físico que los rodea, quitándole así, agencia a la relación existente del hombre y el medio que lo rodea.

Mientras que para Henri Lefebvre (2013), la reproducción del espacio social se enfoca en la interacción entre la producción del espacio, las relaciones sociales y la cultura. Sostiene que, a través de la reproducción del espacio social, los poderes dominantes de la sociedad ejercen su control y restringen la libertad y el acceso de las personas a los recursos y a la toma de decisiones en el espacio urbano. Para Lefebvre, la producción del espacio es una actividad social y política que se realiza a través de una serie de prácticas sociales como la planificación urbana, la construcción de edificios, la creación de parques y la organización del transporte.

Por su lado, Lefebvre argumenta que el espacio no es un objeto pasivo, sino que es producido y reproducido por las personas en el transcurso de sus actividades diarias. En su obra *La Producción del Espacio*, el autor señala que:

El espacio no es un simple contenedor, una especie de recipiente neutro que recibe y alberga las actividades humanas. El espacio es socialmente producido, y como tal, es el resultado de una serie de relaciones sociales, políticas, económicas y culturales que se desarrollan en un lugar determinado (Lefebvre, 2013, p.26).

Por lo cual argumenta desde tres elementos principales: el espacio percibido, el espacio concebido y el espacio vivido. El espacio percibido se refiere a la experiencia subjetiva del espacio que tienen las personas, es decir, cómo lo perciben y lo interpretan. El espacio concebido se refiere a la representación del espacio que se construye a través de las prácticas sociales y las políticas públicas. El espacio vivido se refiere a la experiencia cotidiana del espacio, a cómo se usa y cómo se siente.

Por lo anterior, se concluye que la reproducción del espacio social es un proceso social y político que se realiza a través de prácticas sociales y políticas públicas, y que está estrechamente ligada a la reproducción de las relaciones de poder y la cultura. El enfoque de Lefebvre en la producción y reproducción del espacio social es fundamental para entender cómo se construyen y mantienen las desigualdades sociales y territoriales en nuestras ciudades.

En esta línea, la geografía tradicional según José Armando Santiago Rivera (2021) es su tendencia a representar el territorio como un espacio homogéneo y sin historia. Esta visión simplificada y descontextualizada del territorio ha llevado a la exclusión de las perspectivas y experiencias de las comunidades locales, especialmente de aquellas que han sido históricamente marginadas y discriminadas. Rivera (2021) señala que, la geografía tradicional

ha tendido a obviar la relación entre la discriminación racial y la distribución desigual de recursos y servicios en las ciudades. Esta falta de atención ha llevado a que las políticas públicas sigan perpetuando la exclusión social y la marginación de los sectores sociales menos favorecidos.

En esta vía, encontramos otro problema que consideramos necesario explicar en el marco conceptual del problema investigativo que se enmarca en el desarrollo urbano que han tenido las ciudades. Por lo anterior, consideramos pertinente mencionar la implicación del urbanismo fragmentado en las ciudades actuales.

Actualmente el estudio de la fragmentación urbana reconoce fundamentalmente dos líneas de análisis: por un lado, aquella que se halla ligada a procesos de desigualdad social y barreras materiales y/o inmateriales; y por el otro, la que se relaciona con las discontinuidades en el proceso de expansión de la trama urbana producto de los procesos de metropolización. (Hernández y Guzmán, 2013, p.42).

Este fenómeno responde al hecho que la concentración de grupos sociales con características socioeconómicas similares en áreas específicas o que los centros educativos, culturales, comerciales y de salud ubicados lejos de zonas habitadas o por ejemplo que las redes de transporte, parques y otros espacios públicos estén aislados, que estén mal contruidos, etc.

En esta vía, Paola Jirón y Pablo Mansilla, 2014, describen el fenómeno de la fragmentación desde la movilidad reconociendo tres formas de intervenciones urbanas que crecientemente fragmentan la experiencia urbana. La primera se relaciona con las estructuras discontinuas y la extensión urbana, producto de la expansión inmobiliaria. La segunda es la auto movilización

de la ciudad. La tercera forma de intervención se relaciona con la mala calidad de las intervenciones urbanas marcadamente diferenciadas según zonas de la ciudad.

La forma en que se interviene la ciudad a partir de un enfoque estático, que no reconoce las implicaciones cotidianas de las intervenciones, efectivamente genera una fragmentación en su estructura. Esta forma de actuar sobre las ciudades no solo genera territorios morfológicamente desmembrados, fracturados, separados y divididos, sino que, además, fragmenta las condiciones espacio-temporales de la vida cotidiana de las personas (Jirón y Mansilla, 2014, p.13).

Por lo anterior, nos alejamos de la idea del espacio urbano como algo fijo e inmutable, ya que resulta problemática esta visión estática de las ciudades, ya que cuando se prioriza una planificación rígida y centralizada, que imita modelos de otras partes del mundo se deja a un lado las necesidades que están en constante cambio de la población que vive allí. La geografía tradicional, limitada a un enfoque institucional, ha sido criticada por su visión restringida y sesgada de los aspectos más humanos de las ciudades, lo que ha llevado a la exclusión de las perspectivas y experiencias de la sociedad, refuerzan las desigualdades sociales y ambientales. Por ello, es necesario que la geografía evolucione hacia una disciplina más crítica y comprometida con la justicia social y ambiental, que considere las relaciones entre las personas y el entorno que las rodea.

En esta vía, lo señala David Harvey: En su obra "Justicia, Naturaleza y Geografía del Espacio-Tiempo" (2018) Harvey analiza la movilidad como parte del funcionamiento del capitalismo y cómo la movilidad es crucial para la acumulación de capital en la economía global. A mi modo de ver, puede verse cómo a través de la movilidad como enfoque es posible analizar la relación entre la justicia social y la naturaleza. Harvey examina cómo las desigualdades en la movilidad

espacial y temporal afectan la distribución de recursos naturales, el acceso a servicios básicos y las oportunidades económicas.

Cuando los costes del transporte eran elevados y las comunicaciones difíciles, los lugares estaban protegidos de la competencia por las fricciones de la distancia. Los lugares podían depender de un poder monopolista relativamente grande. Pero la reducción de los costes de transporte ha hecho que la producción, la compraventa, el marketing y, especialmente, el capital financiero tenga ahora una movilidad geográfica mucho mayor. El poder monopolista inherente al lugar se reduce en gran medida, lo cual permite una elección más libre de la localización, que facilita a su vez que los capitalistas obtengan más ventajas, en vez de menos, de las pequeñas diferencias existentes entre lugares en lo que atañe a las cualidades, cantidades, costes y recursos de los servicios. En su búsqueda de una acumulación más rentable el capital multinacional, por ejemplo, se ha vuelto mucho más sensible a las cualidades de los lugares. (Harvey, 2018, p.386).

De este modo, Harvey argumenta que la desigualdad no es solo una cuestión de distribución de recursos o riqueza, sino también una cuestión geográfica. Sostiene que las desigualdades espaciales se manifiestan a través de la segregación urbana, la concentración de la riqueza en ciertas áreas geográficas y la falta de acceso a servicios básicos en otras. Harvey (2018) destaca cómo estas desigualdades espaciales pueden mantenerse a través de la planificación urbana, la inversión desigual y la movilidad selectiva.

Por lo anterior, es evidente como en la actualidad las políticas de privatización y mercantilización del espacio público pueden afectar de manera diferente a hombres y mujeres. Los espacios públicos a menudo están diseñados y gestionados de manera que favorecen a los

hombres y excluyen a las mujeres, debido a factores como la seguridad, la privacidad y las responsabilidades de cuidado familiar, que a menudo recaen sobre las mujeres.

Las mujeres suelen estar en desventaja en términos de ingresos, empleo y oportunidades, lo que afecta su calidad de vida y limita sus posibilidades de movilidad y acceso a recursos. Esta desigualdad se acentúa en áreas suburbanas como Zipaquirá, Chía, Cota y Tocancipá, donde las estrategias de movilidad deben adaptarse a un sistema de transporte diseñado principalmente en función de intereses económicos y de desarrollo urbano que benefician a unos pocos, dejando de lado las necesidades sociales de la mayoría de la población.

Esta situación refleja la urgencia de replantear tanto el diseño urbano como los sistemas de movilidad, incorporando un enfoque inclusivo y equitativo que responda a las necesidades de todos los sectores de la población, particularmente a las demandas específicas de las mujeres. Solo mediante esta perspectiva será posible promover una movilidad más justa y una mayor igualdad en el acceso a oportunidades.

Por lo anterior es importante mencionar a Doreen Massey en el texto "Espacio, Lugar y Género" (1998). Al leerlo desde la movilidad como enfoque se puede establecer una relación entre las relaciones del género y la vida urbana, pues aborda cómo las restricciones de género pueden limitar la movilidad de las personas. Por ejemplo, las expectativas de género tradicionales pueden llevar a que las mujeres tengan menos acceso o se sienten menos seguras en ciertos espacios públicos, lo que puede restringir su capacidad para moverse libremente. Massey también señala cómo las diferencias de género pueden influir en el acceso a oportunidades económicas y laborales.

Me limito a afirmar que espacio y lugar, los espacios y los lugares, así como el sentido que tenemos de ellos —junto con otros factores asociados, como nuestros

grados de movilidad— se estructuran frecuentemente sobre la base del género. Más aún, se estructuran sobre la base del género en miles de maneras diferentes, que varían de cultura a cultura y a lo largo del tiempo. Y esta estructuración genérica de espacio y lugar simultáneamente refleja las maneras como el género se construye y entiende en nuestras sociedades, y tiene efectos sobre ellas. (Massey, 1998, p.40).

Las desigualdades de género pueden llevar a que algunas personas, en particular las mujeres, tengan menos oportunidades de empleo en lugares específicos, lo que a su vez afecta a sus patrones de movilidad en busca de empleo. Adicionalmente, destaca cómo los espacios de cuidado y el trabajo no remunerado a menudo recaen de manera desproporcionada en las mujeres. Esto puede influir en sus patrones de movilidad, ya que pueden tener que acceder a estos espacios de manera rutinaria, lo que afecta sus oportunidades de participar en otros aspectos de la vida social y económica.

Por todo lo anterior, considero pertinente leer las dinámicas de la reproducción social del espacio en el presente desde la movilidad como enfoque, pues nos permitirá acercarnos al problema de investigación de una manera más certera y real, pues resulta crucial para comprender cómo se construyen y mantienen las desigualdades socioeconómicas, culturales y de género en las estrategias de movilidad entre Bogotá y municipios circundantes como Chía, Cota, Tocancipá y Zipaquirá, ya que permite analizar cómo se distribuyen los recursos, las oportunidades y los servicios en función de factores como la clase social, el género y las oportunidades laborales.

3.1.1 PARADIGMA DE LA MOVILIDAD.

La movilidad como enfoque se ha abordado desde diferentes autores y perspectivas, por ende, en el presente trabajo analizaremos algunas perspectivas la movilidad con el fin de entender

cómo el cambio en el paradigma de la movilidad nos permite entender mejor las estrategias de movilidad de las mujeres que viajan entre Bogotá, Chía, Tocancipá, Cota y Zipaquirá en sus cotidianidades.

El nuevo paradigma de las movilidades hace uso y desarrolla otras tres teorías: la emergente teoría de la complejidad en las ciencias sociales, la teoría de las transiciones socio-técnicas y la teoría de la práctica social. La combinación de estos tres marcos teóricos dentro del nuevo paradigma de las movilidades tiene muchas implicancias para la investigación aplicada sobre las movilidades. El paradigma de las movilidades cimenta una nueva configuración que interconecta estas variadas teorías, de la complejidad, de las transiciones y de la práctica (Sheller y Urry, 2018, p.336).

En su obra, John Urry propone una nueva forma de entender la movilidad, desarrollada en varios de sus escritos, como su libro *Mobilities* (2007) y otros artículos y ensayos relacionados. En este trabajo, Urry (2007) argumenta que la movilidad se ha convertido en una característica central de la sociedad moderna y que debemos reconsiderar cómo la comprendemos y estudiamos. como señala Urry, 2007, la movilidad es un proceso híbrido, que involucra a humanos, objetos y tecnologías. La movilidad es también un proceso relacional, que construye relaciones entre personas, lugares y cosas. Hemos tendido a pensar en la movilidad en términos de viajes físicos, como desplazamientos de un lugar a otro. Sin embargo, busca ampliar esta definición para incluir una amplia gama de movilidades, que van como lo describe el autor desde las físicas hasta las virtuales (comunicaciones en línea), las sociales (redes sociales y conexiones personales) y las culturales (difusión de la cultura y las ideas). Urry (2007), argumenta que debemos considerar todas las formas de movimiento en la sociedad, no solo los desplazamientos físicos. Enfatiza que la movilidad ya no es una actividad ocasional o excepcional, sino que está profundamente integrada en la vida cotidiana de las personas. Este

flujo constante de movilidad tiene un impacto significativo en cómo experimentamos el mundo y en nuestras interacciones sociales.

Para Urry (2002), la movilidad está estrechamente ligada a la globalización, ya que facilita la circulación de personas, bienes, información y culturas a nivel mundial, lo que convierte a la movilidad en un pilar de la conectividad global. En este contexto, el autor, sugiere que la movilidad cotidiana es una forma de consumo, en la que las personas "consumen" experiencias, lugares y objetos, difunde así su identidad y su sentido de pertenencia. Este concepto es particularmente relevante para analizar la movilidad cotidiana de las mujeres en la zona metropolitana de Bogotá, donde el desplazamiento diario no solo responde a necesidades prácticas, sino también a dinámicas sociales que influyen en la configuración de su identidad y en su relación con el espacio urbano. Las mujeres en áreas como Zipaquirá, Chía, Cota y Tocancipá enfrentan desafíos específicos de movilidad, determinados por las distancias hacia Bogotá y por sus roles sociales, que muchas veces las limitan en términos de acceso a oportunidades laborales y de servicios. Según Urry, el cambio constante en los lugares, impulsado por las movیلidades, sugiere que las experiencias y barreras diarias de movilidad de estas mujeres no solo afectan sus rutinas, sino que también influyen en cómo perciben y experimentan el espacio urbano, generando una identidad vinculada, tanto a la movilidad como a las restricciones que enfrentan en su vida cotidiana.

El nuevo paradigma de las movیلidades implica analizar redes, relaciones, flujos y circulación, y no lugares fijos. Esto desafía la idea del espacio como un contenedor para los procesos sociales. En este contexto, resulta especialmente significativo el concepto de "capital de redes". Estudios muestran cómo este varía entre diferentes grupos sociales y cómo estas redes sostienen las relaciones de poder a lo largo del tiempo (Elliott y Urry, 2010). Sostienen que el capital de redes varía entre grupos sociales, las personas con más capital de redes tienen más

oportunidades de movilidad puesto que hay una relación entre relaciones de poder y el tiempo. Esto puede contribuir a la reproducción de las desigualdades sociales, ya que por ejemplo las personas con más capital de redes tienen más oportunidades de éxito laboral.

Por su parte, Mimi Sheller (2014) ha tenido un impacto significativo en el campo de los estudios de movilidad, contribuyendo a nuestra comprensión de cómo el movimiento está relacionado con el poder, la desigualdad y la justicia. Sheller afirma que todas las personas deben tener acceso a oportunidades de movilidad seguras y dignas. Sin embargo, también reconoce que la movilidad se distribuye de manera desigual, permitiendo que algunas personas tengan mucha más libertad que otras.

Sheller (2014) afirma que la movilidad, entendida como el desplazamiento de personas, bienes e información, desempeña un papel dinámico en las interacciones sociales. Sostiene que la sociología debe adaptarse a este nuevo paradigma para comprender y explicar plenamente los cambios sociales contemporáneos. En su análisis, destaca aspectos clave de este cambio de enfoque, comienzan por la creciente fluidez y diversidad de la movilidad actual, que permite que personas, objetos y datos se desplacen con mayor rapidez y frecuencia que en el pasado. Estos diferentes tipos de desplazamiento están interconectados y se influyen mutuamente de formas complejas. Sin embargo, Sheller advierte que la movilidad es cada vez más desigual, ya que ciertos grupos, debido a factores como la clase social, la raza, el género y la nacionalidad, tienen mucha más libertad de movimiento que otros. Por ello, Sheller (2014), reitera la importancia de que la sociología debe estudiar la movilidad en todas sus dimensiones para comprender su impacto en la sociedad. Este cambio de paradigma plantea la necesidad de que la sociología adopte una perspectiva más amplia de la movilidad, entendiéndose no sólo como un fenómeno físico, sino también como un fenómeno social, cultural y político que impacta profundamente en la estructura de la sociedad. Como señala

Sheller (2008) sostiene que la movilidad no es una experiencia neutral desde el punto de vista del género, sino que está influenciada por las normas y los roles sociales de género. También define la movilidad como el movimiento de personas, bienes e información y destaca que la movilidad no es simplemente un fenómeno físico, sino también un fenómeno social, cultural y político y reafirma que la movilidad está determinada por factores como la clase social, la raza, el género y la nacionalidad. Pero dentro de este nuevo paradigma de la movilidad también se reconoce que el género influye en la movilidad de las personas. Puesto que las mujeres tienen menos libertad de movimiento que los hombres debido a las normas y expectativas sociales de género. Una de las razones es que las mujeres por lo general son responsables del cuidado de los hijos y el hogar, lo que limita su capacidad para moverse ya que la disponibilidad de recursos económicos y de tiempo son más limitados que las de los hombres. Además, las mujeres enfrentan mayores riesgos de violencia y acoso cuando se mueven, lo que también limita su movilidad. A través de la movilidad las mujeres pueden acceder a ciertas oportunidades laborales y expandir sus horizontes laborales y así aumentar la posibilidad de tener oportunidades de participar en la vida pública y laboral.

Sheller (2008) también discute cómo las normas y expectativas sociales de género varían según la cultura y el contexto. Por ejemplo, en algunas culturas, las mujeres tienen más libertad de movimiento que en otras culturas. Además, la movilidad puede tener diferentes significados para las mujeres en diferentes contextos. Por ejemplo, para algunas mujeres, la movilidad puede ser una forma de escapar de la violencia y la opresión. Para otras mujeres, la movilidad puede ser una forma de buscar oportunidades educativas y profesionales. Abordar el tema de la movilidad desde una perspectiva de género puede ayudarnos a comprender mejor cómo la desigualdad determina el movimiento de las personas y como dicha desigualdad se ve reflejado en el espacio que se habita en la cotidianidad. El trabajo de Sheller sobre las movilizaciones de género es importante porque nos ayuda a comprender mejor cómo el género y la movilidad

están interrelacionados. Su trabajo también nos desafía a repensar las normas y los roles sociales de género que limitan la movilidad de ellas.

La movilidad como enfoque implica un análisis más profundo y complejo que va más allá de la simple observación de los flujos de tráfico y transporte, y se enfoca en comprender cómo la movilidad está integrada en el tejido urbano y cómo influye en la calidad de vida de las personas. La movilidad es un aspecto fundamental de la vida urbana, y como tal, puede ser utilizada como una herramienta para estudiar diversos fenómenos urbanos. La movilidad es un aspecto estructural de la vida urbana, como mencioné anteriormente, la movilidad no solo es una herramienta instrumental para desplazarse de un lugar a otro, sino que es un aspecto estructural y fundamental de la vida urbana que influye en la forma en que las personas se relacionan con su entorno y entre sí. Por lo tanto, el estudio de la movilidad puede proporcionar información valiosa sobre cómo se organizan y funcionan las ciudades.

El acelerado y desorganizado crecimiento de las ciudades en América Latina ha sido un factor clave en el cambio del paradigma de la movilidad en la región, generan nuevos desafíos para el acceso equitativo al transporte y los servicios urbanos. En este contexto, la movilidad revela y refuerza las desigualdades sociales, ya que las personas de bajos ingresos suelen tener menos acceso a sistemas de transporte privado y deben optar porque usar exclusivamente el transporte público. Esta falta de acceso afecta la manera en que estos grupos acceden a bienes y servicios básicos, como vivienda, salud y educación. Por tanto, analizar la movilidad desde un enfoque de desigualdad permite comprender de manera más profunda cómo estas carencias impactan la calidad de vida

El potencial analítico de la movilidad como objeto, ha permitido en América Latina iniciar nuevos diálogos entre investigadores de la movilidad y hacedores de

política y las tradicionales disciplinas académicas focalizadas en la planificación territorial. En tanto como enfoque, empieza a dialogar con otros campos de estudio, incorporan de una forma pertinente la dimensión espacial de la vida social (Jirón e Imilán, 2018, p.13).

La movilidad es un enfoque útil para comprender las ciudades latinoamericanas, ya que permite abordar las desigualdades sociales y espaciales que caracterizan a estas ciudades. En particular, la movilidad puede ayudar a comprender cómo las personas de diferentes grupos sociales se mueven por la ciudad, y cómo estas movibilidades están determinadas por factores como la clase social, el género y la etnia. Por ello, Jirón e Imilán. (2018) señalan la importancia de entender la movilidad como enfoque teórico-metodológico, que puede contribuir a los estudios urbanos de varias maneras. En primer lugar, puede ayudar a incorporar la perspectiva de los habitantes de la ciudad en la investigación urbana.

En segundo lugar, puede ayudar a comprender las desigualdades sociales y espaciales que están asociadas con la movilidad. En tercer lugar, puede ayudar a desarrollar nuevas políticas urbanas para promover la equidad y la sostenibilidad. Afirman que la movilidad no es solo un desplazamiento de un lugar a otro, sino que también es una conexión entre personas, lugares y actividades. Por lo tanto, la movilidad puede ser entendida como una dimensión relacional de la ciudad al entender la movilidad como objeto de estudio, pero también como enfoque teórico-metodológico.

El enfoque teórico-metodológico de la movilidad, podremos usarlo para comprender las desigualdades de género en las ciudades latinoamericanas. Jirón y Dhan (2017) sostienen que la movilidad es una práctica cotidiana que está atravesada por las desigualdades sociales, económicas y espaciales. Por lo tanto, la movilidad es un enfoque útil para comprender cómo

las mujeres se mueven por la ciudad, y cómo estas movibilidades están determinadas por factores como el trabajo, la familia y la seguridad. Por lo tanto, la movilidad no puede ser entendida sólo como un desplazamiento de un lugar a otro, sino que también es una conexión entre personas, lugares y actividades. A través de la movilidad como enfoque teórico-metodológico se puede comprender más profundamente las desigualdades de género en las ciudades. La movilidad puede ayudar a visibilizar las experiencias de las mujeres en la ciudad, y a identificar los factores que contribuyen a estas desigualdades.

Jirón (2017) analiza la importancia de incorporar una perspectiva de género en la planificación urbana y del transporte, argumentando que las relaciones de interdependencia y la movilidad del cuidado son claves para entender las necesidades de las mujeres en las ciudades. Define las relaciones de interdependencia como aquellas en las que las personas dependen unas de otras para satisfacer necesidades básicas. En este contexto, la "movilidad del cuidado" se refiere a los desplazamientos que las personas realizan para cuidar de otros, como niños, personas mayores o personas con discapacidad. Según Jirón, tanto la movilidad interdependiente como la movilidad del cuidado revelan nuevas formas de organización en la vida cotidiana, donde se redefine la relación entre categorías sociales como clase, género y generación al observarse en movimiento. Las mujeres, al ser las principales responsables de tareas de cuidado, deben realizar múltiples desplazamientos para actividades como llevar a los niños a la escuela, visitar centros médicos o asistir a terapias. Estos desplazamientos, a menudo largos y costosos, limitan sus oportunidades de movilidad y acceso a otras posibilidades de desarrollo.

En la misma línea, Andrea Gutiérrez (2010) aborda los conceptos de movilidad, transporte y acceso, destacan su interdependencia en el contexto urbano. Gutiérrez define la movilidad como los desplazamientos para satisfacer necesidades, el transporte como el medio para realizarlos y el acceso como la posibilidad de llegar a servicios y oportunidades. Sostiene que

estos tres aspectos son dimensiones inseparables de la vida urbana y fundamentales para promover la igualdad de oportunidades y mejorar la calidad de vida. Así, el acceso adecuado a servicios públicos resulta esencial para reducir desigualdades y mejorar el bienestar urbano.

La reflexión sobre estos estudios subraya la importancia de analizar la movilidad desde una perspectiva de género y con un enfoque de equidad. Incorporar el concepto de movilidad del cuidado y considerar las relaciones de interdependencia en la planificación urbana permite entender cómo el diseño de las ciudades afecta de manera desproporcionada a las mujeres. Al reconocer la movilidad, el transporte y el acceso como elementos inseparables de la vida urbana, es posible diseñar políticas más inclusivas que respondan a las diversas realidades de quienes habitan las ciudades y asegurar una igualdad de oportunidades que trascienda la infraestructura de transporte, enfocándose en el bienestar y la justicia social.

La desigualdad en la movilidad, el transporte y el acceso tiene un impacto negativo en la igualdad de oportunidades y la calidad de vida de las personas. Las personas que tienen dificultades para moverse por la ciudad tienen menos posibilidades de acceder a la educación, al empleo, a la atención médica y a otros servicios esenciales.

La metrópolis desigual tiene una movilidad desigual, y está vulnerable incluso políticas sustentadas en principios de igualdad, como la salud universal y gratuita. La movilidad desigual contiene una movilidad vulnerable, que es finalmente la que practican grupos vulnerables. En el periurbano de Buenos Aires, escenario de la expansión urbana actual y sus contrastes, el viaje de los pobres a la salud es vulnerable, y en especial el de las mujeres, embarazadas, y adolescentes (Gutiérrez, 2015, p.15).

Esta cita destaca la importancia de la perspectiva de género en la planificación urbana y del transporte. Las mujeres tienen necesidades y desafíos específicos en materia de movilidad, que deben ser tenidos en cuenta al diseñar ciudades y sistemas de transporte. La importancia de la

accesibilidad universal, las infraestructuras urbanas deben estar diseñadas para satisfacer las necesidades de todos los usuarios.

Así mismo, Jirón y Mansilla definen la fragmentación urbana como "la descomposición de la ciudad en unidades funcionales y espaciales relativamente autónomas, desconectadas entre sí" (2014, p.9). Según los autores, esta fragmentación puede ser causada por factores como la expansión urbana, la construcción de infraestructuras segregadoras, la segregación socioeconómica y la falta de planificación urbana. En su análisis, sostienen que "la noción de fragmentación permite, entonces, describir las lógicas de separación, extensión y nuevas fronteras urbanas, que establecen distinciones entre los diversos grupos sociales" (Jirón y Mansilla, 2014, p.6). Estas dinámicas de fragmentación urbana tienen un impacto significativo en la vida cotidiana de los habitantes de Santiago. Los habitantes deben dedicar más tiempo y esfuerzo a sus desplazamientos, lo que puede afectar a su calidad de vida. Además, la fragmentación urbana puede dificultar el acceso a servicios básicos y oportunidades laborales y personales, lo que puede aumentar la desigualdad social.

El enfoque de movilidad aquí propuesto incorpora al habitante desde su vida cotidiana en movimiento, para desarrollar fenómenos urbanos que resultan imperceptibles desde otros enfoques. La vida urbana contemporánea se encuentra cada vez más influenciada por la movilidad, sea esta física, virtual o imaginada. Del mismo modo, la no movilidad, o la movilidad restringida, puede ser uno de los aspectos que más ciertamente reflejan las desigualdades que se viven en nuestras ciudades. (Jirón y Mansilla, 2014, p.12).

El artículo se basa en un enfoque etnográfico de la movilidad cotidiana de los habitantes de Santiago. Los autores realizaron entrevistas y observaciones en profundidad a un grupo de personas de diferentes edades, clases sociales y lugares de residencia. Los resultados de la

investigación muestran que la fragmentación urbana tiene un impacto significativo en la vida cotidiana de los habitantes de Santiago. Los habitantes deben dedicar más tiempo y esfuerzo a sus desplazamientos, lo que puede afectar su calidad de vida. Además, la fragmentación urbana puede dificultar el acceso a servicios básicos y oportunidades económicas, lo que puede aumentar la desigualdad social. Según Harvey (1989), el espacio urbano no es solo un escenario neutral donde ocurren las actividades humanas, sino un producto social condicionado por las dinámicas del capital. La fragmentación urbana es una expresión de estas dinámicas, ya que el desarrollo capitalista tiende a crear desigualdades espaciales al concentrar recursos, infraestructura y oportunidades en ciertas áreas, mientras que otras quedan relegadas a una posición periférica o marginada.

A propósito de, la relación entre el espacio y el género Sara Elizarrarás (2023) analiza las formas en que el género se expresa en el espacio, a través de la segregación espacial, las diferencias en el acceso a recursos y oportunidades, y las experiencias de violencia y discriminación. La segregación espacial es la separación de hombres y mujeres en el espacio, a través de la división de la ciudad en zonas residenciales, comerciales, industriales, etc. Esta segregación puede ser el resultado de una serie de factores, como la planificación urbana, las políticas públicas, y las prácticas sociales.

Pensar de modo crítico cómo se da ese entretreído, así como los procesos mediante los cuales lugares y prácticas espaciales contribuyen a la reproducción de la heteronormatividad, permitiría quizás identificar con mayor claridad las narrativas, representaciones y prácticas que hacen prevalecer la desigualdad en el uso de los espacios o tolerar el ejercicio de violencias cotidianas (Elizarrarás, 2023, p.302).

El género puede influir en el acceso a recursos y oportunidades, como la educación, el empleo, la vivienda y la salud. Las mujeres pueden tener menos acceso a estos recursos y oportunidades que los hombres, lo que puede limitar sus posibilidades de desarrollo personal y social. Ya que las mujeres pueden ser víctimas de violencia y discriminación en el espacio público y privado. La violencia de género puede tomar muchas formas, como la violencia sexual, la violencia física y la violencia psicológica.

A modo de conclusión, la autora afirma que las ciencias sociales han estado históricamente centradas en la perspectiva masculina, lo que ha llevado a una invisibilización de las experiencias y las perspectivas de las mujeres, por ello, se vuelve necesario que las mujeres lo transformen, a través de sus prácticas cotidianas, sus activismos y sus luchas políticas. Por lo que, resulta indispensable desarrollar metodologías sensibles al género para comprender las relaciones entre género y la espacialidad de forma integral y compleja.

Por todo lo anterior, es importante señalar que la movilidad es un aspecto fundamental de la vida urbana. La movilidad nos permite acceder a los recursos y oportunidades que necesitamos para vivir dentro de una sociedad determinada. Sin embargo, la movilidad no es una experiencia justa, ya que las mujeres, las niñas y las personas de género diverso pueden experimentar barreras a la movilidad que se derivan de su género, su identidad de género o su expresión de género. Las discusiones de género en el espacio urbano se centran en cómo el género se manifiesta en el entorno urbano a través de la segregación espacial, las desigualdades en el acceso a recursos y oportunidades, y las experiencias de violencia y discriminación. Estas perspectivas son fundamentales para entender cómo el género influye en la vida de las personas en las ciudades. En este contexto, el enfoque de la movilidad se convierte en una herramienta útil para analizar las dinámicas de género en el espacio urbano, ya que permite examinar cómo

la movilidad impacta la vida cotidiana y de qué manera las diferencias en el acceso a la movilidad reflejan.

3.2 RUTA METODOLÓGICA.

En este apartado metodológico, se detalla la estrategia diseñada para recopilar y analizar datos relacionados con los medios de transporte, los comportamientos de movilidad y los patrones de movilidad que configuran la experiencia de las mujeres que habitan en los municipios de Chía, Cota, Zipaquirá y Tocancipá. A lo largo de este capítulo, se expondrán las etapas de diseño de la investigación, desde la definición de objetivos hasta la selección de métodos cualitativos y descriptivos apropiados para capturar la complejidad de la movilidad urbana en el contexto estudiado.

La presente investigación es de tipo cualitativa ya que está directamente relacionada con los relatos y experiencias de las mujeres que harán parte de la población con la que se trabajara, puesto que si bien anteriormente se han hablado de cifras y encuestas, el trabajo de campo va a estar direccionado a las experiencias de vida y las trayectorias biográficas de las mujeres que residen en los 4 municipios seleccionados de la Zona Metropolitana de Bogotá y estas experiencias no se pueden reducir a números o variables fijas. Por medio de la investigación cualitativa es posible explorar las experiencias, percepciones y emociones de las participantes y de este modo hacer los análisis que se han trazado en este trabajo

La investigación cualitativa se centra en cómo los individuos interpretan sus propias experiencias, lo que permite obtener información sobre las motivaciones, comportamientos y creencias de las personas desde su punto de vista. Como lo señala Morse:

Quien más sabe de cualquier fenómeno social es la gente que lo vive a diario, los investigadores nos aproximamos, aprehendemos funcionamientos y procesos, y nos

alejamos, por lo que debes estar preparado para conocer a gente que te hablará de sus vivencias más personales (Morse, 2003, p.3)

Por ello, se reconoce la importancia de recopilar datos narrativos que pueden revelar patrones, tendencias y problemáticas que a primera vista son difíciles de identificar. En tal sentido, este estudio de caso como enfoque cualitativo, busca comprender las realidades sociales de las 24 mujeres que se entrevistaron, indagando en las trayectorias biográficas que las mujeres entrevistadas decidan compartir en cada relato, en lugar de buscar conclusiones generalizadas a partir de un gran número de datos cuantitativos, que no nos permitiría conocer y entender el trasfondo del problema de la movilidad en la zona metropolitana de Bogotá, de este modo, da lugar a explorar la complejidad del caso a partir de la cotidianidad de las mujeres al abarcando múltiples aspectos de la problemática. Como señalan Soto y Escribano:

El estudio de caso se aplica con la intención de estudiar y evaluar un caso determinado, a fin de llegar a explicar objetivamente la evolución de este, sus particularidades y las causas que generan la situación que demanda llevar a cabo un proceso investigativo de esta naturaleza (Soto y Escribano, 2019, p.208).

De lo anterior, surge la necesidad de enmarcar una relación clave para este trabajo, la cual parte de la fase descriptiva, pues esta es importante porque permite definir y caracterizar esas variables con detalle antes de explorar cómo están relacionadas, por ello, se plantea el trabajo de campo por etapas, las cuales se detallarán más adelante. La investigación descriptiva identifica las características cuantitativas y cualitativas de cada variable, lo que facilita un análisis más preciso de las correlaciones.

Por lo anterior, es posible analizar las múltiples dimensiones que configuran la movilidad urbana, incluyendo la integración de diferentes modos de transporte, las consideraciones socioeconómicas y la interacción entre actores gubernamentales y ciudadanos. De esta manera,

se articula un panorama analítico que relaciona y conecta las problemáticas previamente identificadas.

Como se ha abordado anteriormente, la movilidad urbana no se reduce simplemente a la infraestructura vial o los medios de transporte. Involucra factores como las políticas públicas, las dinámicas sociales, la accesibilidad, la sostenibilidad y las percepciones de los ciudadanos sobre la infraestructura y los servicios de transporte. Al utilizar la movilidad como enfoque, se pueden considerar todas estas dimensiones y no solo los aspectos técnicos, lo que ofrece una visión más social del problema a investigar. Por medio de ella, podemos captar las experiencias de las mujeres en el sistema de transporte, es decir, cómo ellas viven y conciben sus desplazamientos diarios. Esta perspectiva es especialmente relevante en investigaciones cualitativas, como lo es la presente, donde las percepciones, emociones y valoraciones de las mujeres sobre su experiencia de movilidad puedan revelar aspectos que los análisis técnicos o cuantitativos podrían pasar por alto, por ellos se utilizaron herramientas como las entrevistas la cual podemos ver en el ANEXO 1.

De tal manera que, utilizar la movilidad como enfoque metodológico en esta investigación resulta de fundamental importancia porque permite comprender el fenómeno de la movilidad cotidiana en su totalidad, a partir de las experiencias mismas, abordan las dinámicas sociales, económicas, laborales y familiares que influyen en los desplazamientos urbanos. Este enfoque no solo fortalece el análisis, sino que también ayuda a identificar desigualdades, analizarlas y comprenderlas desde las perspectivas de las mujeres con las que se trabajó.

3.2.1 POBLACIÓN Y MUESTRA

La población objetivo de este estudio estuvo compuesta por 24 mujeres madres residentes en municipios de la Zona Metropolitana de Bogotá, específicamente en Chía, Cota, Tocancipá y Zipaquirá, que trabajan en Bogotá o en otros lugares distintos a su lugar de residencia. Estas

mujeres tienen edades comprendidas entre 28 y 48 años y provienen de diversos contextos socioeconómicos. Algunas son profesionales con formación universitaria, mientras que otras poseen títulos técnicos, tecnológicos o son bachilleres. En cuanto a su estado civil, se incluyen mujeres casadas, en unión libre y solteras. Respecto a su dinámica familiar, algunas mujeres viven con sus familiares, otras con su núcleo indirecto o solo con sus hijos, reflejando la diversidad de estructuras familiares en la muestra.

El criterio principal para la selección de la población fue que todas las participantes realizaban desplazamientos intermunicipales diarios, enfrentándose a los retos que los procesos de metropolización imponen en términos de movilidad, tiempo y costos. Esto permitió captar experiencias variadas sobre cómo estas dinámicas influyen en su calidad de vida y en sus estrategias cotidianas de conciliación entre trabajo y familia.

Se seleccionó una muestra de 24 mujeres, distribuidas equitativamente entre los municipios estudiados, con seis (6) participantes por municipio. A cada participante se le realizó una entrevista semiestructurada guiada y narrativa, que permitió que a través del diálogo pudiese indagar en profundidad sobre sus estrategias de movilidad y las experiencias asociadas a estas. Este enfoque facilitó la exploración detallada de sus vivencias y percepciones. Adicionalmente, en cada municipio se llevó a cabo un grupo focal, sumando un total de cuatro (4) grupos. Durante estas sesiones, se implementó un ejercicio cartográfico con el propósito de trazar las rutas diarias de movilidad y señalar los puntos críticos en sus desplazamientos. Como complemento metodológico, se realizó un sombrero con una participante de cada municipio, que permitió a la investigadora acompañar sus trayectos diarios y observar de primera mano las dificultades que enfrentan. En el caso de Zipaquirá, se añadió un auto-sombrero, donde una participante documentó su propia experiencia de movilidad, proporcionando un relato detallado y personal de sus desplazamientos diarios.

3.2.2. ZONA DE ESTUDIO.

Los municipios de Chía, Cota, Tocancipá y Zipaquirá comparten una serie de características que los hacen relevantes para este estudio, estos cuatro municipios, pertenencia a la Zona Metropolitana de Bogotá, con una alta proporción de sus habitantes desplazándose diariamente hacia Bogotá por razones laborales, educativas y de servicios. Estos cuatro municipios han presentado en los últimos años, un crecimiento urbano y expansión residencial, debido a la migración de familias que buscan alternativas de vivienda más accesibles que en Bogotá. Este fenómeno ha llevado a una expansión desordenada que no siempre ha sido acompañada de una infraestructura de transporte adecuada. Además, que la mayoría de la población que trabaja o estudia en Bogotá depende del transporte público intermunicipal, el cual presenta limitaciones en términos de frecuencia, cobertura y costos.

Aunque comparten ciertas características, cada uno de estos municipios presenta particularidades que permiten establecer comparaciones en el análisis de la movilidad con enfoque de género:

- Chía: Es uno de los municipios con mayor nivel de urbanización y un crecimiento sostenido en infraestructura y servicios. Sin embargo, enfrenta problemas de congestión vial debido a su proximidad a Bogotá y la dependencia del transporte particular y de buses intermunicipales.
- Cota: Presenta una menor densidad poblacional y una estructura más rural en comparación con Chía y Zipaquirá. Su población depende en gran medida del transporte intermunicipal y enfrenta barreras en términos de accesibilidad a servicios urbanos.
- Tocancipá: Es un municipio con un fuerte componente industrial, lo que lo convierte en un polo de empleo. No obstante, muchas de sus trabajadoras deben desplazarse

diariamente hacia Bogotá o a otras zonas de la Sabana debido a la falta de diversificación en el empleo cualificado.

- Zipaquirá: Con un centro urbano consolidado, una población mucho mayor que la de los otros municipios y una oferta de bien y servicio bastante amplia. Sin embargo, la movilidad hacia Bogotá sigue siendo un desafío.

La selección de Chía, Cota, Tocancipá y Zipaquirá permite abordar la problemática de la movilidad cotidiana en la Zona Metropolitana de Bogotá desde una perspectiva integral, considerando municipios con diferentes grados de urbanización, acceso a transporte y oportunidades laborales. Abordar el problema de investigación a partir de estos 4 municipios, permitirá visibilizar las desigualdades que enfrentan las mujeres en sus desplazamientos diarios y cómo estas están condicionadas por las tareas del hogar y las deficiencias del sistema de transporte. Este estudio no solo contribuirá a una comprensión más amplia de la movilidad cotidiana en la Zona Metropolitana de Bogotá.

3.2.3 INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN

- a. **Entrevistas semiestructuradas:** Se empleó una entrevista guiada y narrativa, de 10 preguntas abiertas, que permitió a las mujeres entrevistadas expresar libremente sus opiniones sobre el impacto de los roles del cuidado en sus estrategias de movilidad, este formato podemos encontrarlo en el ANEXO 1. Además, cabe señalar que los nombres de las mujeres entrevistadas fueron cambiadas, para proteger su identidad y conservar el anonimato todas las cosas personales que ellas mencionaron en sus entrevistas.
- b. **Ejercicio de dibujo:** Al finalizar cada entrevista, se proporcionó una hoja a las participantes con el objetivo de realizar un ejercicio gráfico. En la primera mitad de la hoja, se les pidió que dibujaran un mapa o esquema de su municipio de residencia, destacando los lugares más relevantes para su vida cotidiana, como su hogar, centros educativos, servicios

básicos y vías principales. En la segunda mitad, se les solicitó que trazaran un mapa o dibujo del trayecto que recorren diariamente desde su hogar hasta su lugar de trabajo. Este dibujo debía incluir puntos clave como paradas de transporte, conexiones entre diferentes medios de movilidad y cualquier otra referencia significativa en su desplazamiento habitual.

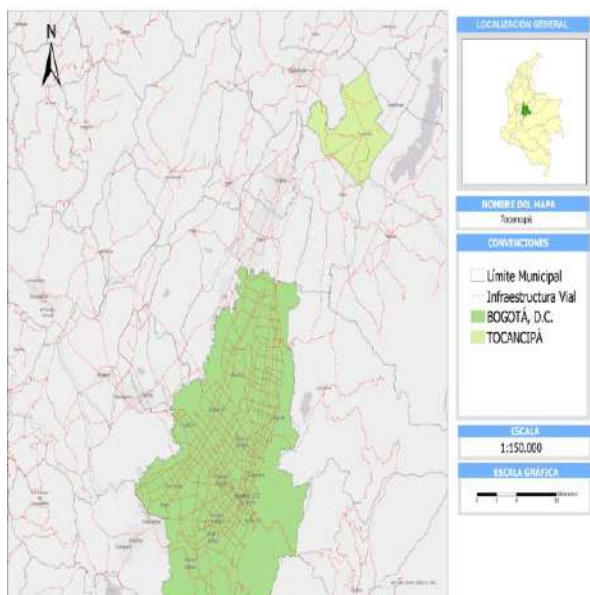
El ejercicio no solo buscaba obtener una representación visual de su entorno y sus desplazamientos, sino también comprender cómo perciben y experimentan su movilidad diaria. Además, permitía identificar posibles puntos de conflicto en sus trayectos, como zonas de congestión, inseguridad o falta de infraestructura adecuada. Estos mapas, que se adjuntan en los anexos, resultaron ser una herramienta valiosa para complementar las entrevistas, proporcionando un contexto visual que enriqueció el análisis de las dinámicas de movilidad de las participantes.

c. **Sombreo:** Esta herramienta metodológica permite a la investigadora acompañar a una participante durante un día típico, viven de manera directa su experiencia de movilidad cotidiana. El objetivo principal es observar y comprender de primera mano las dinámicas, desafíos y emociones que enfrenta durante sus desplazamientos. A través del sombreado, se capturan detalles que podrían pasar desapercibidos en entrevistas o cuestionarios, como la reacción ante situaciones de estrés, la gestión del tiempo durante el trayecto y las interacciones con el entorno y otros usuarios del transporte.

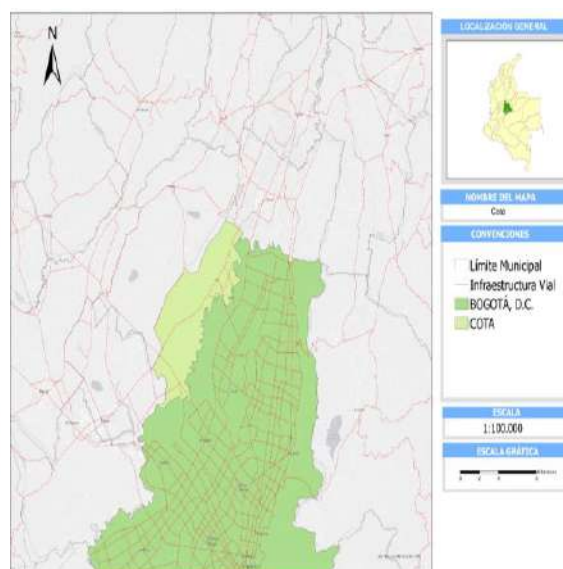
Además, se presta especial atención a los gestos corporales, expresiones faciales y actitudes de las participantes durante el viaje, lo que enriquece la comprensión de su experiencia. Esta herramienta metodológica permite identificar aspectos clave sobre cómo actúan y responden ante los acontecimientos que surgen a lo largo del trayecto.

d. **Auto observación de Trayectos:** En esta herramienta metodológica, fue utilizada para conocer en primera voz la experiencia de movilidad de una mujer residente de Zipaquirá, ella a través de un relato de un día normal en su cotidiano contó sus sentires y experiencias en el transporte público. La cual, permitió obtener un entendimiento cualitativo y detallado de la experiencia de movilidad desde la perspectiva personal. A través de su relato de un día cotidiano, se logra captar sus emociones, percepciones y vivencias relacionadas con el transporte público. Este enfoque centrado en la narrativa personal proporciona información rica y contextualizada.

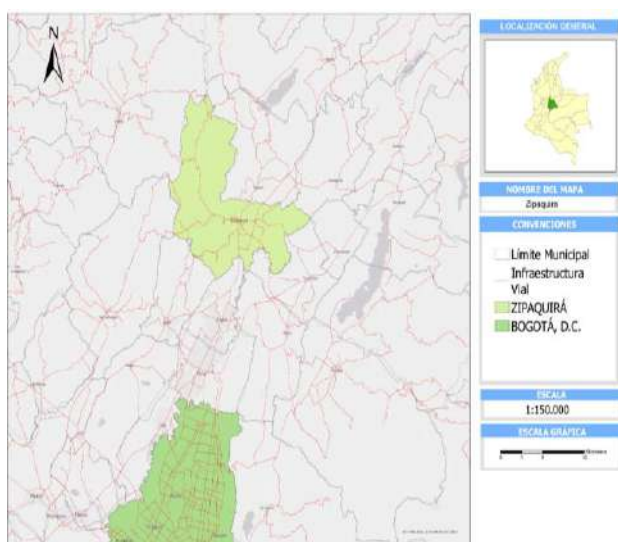
e. **Grupo focal, ejercicio cartográfico:** En cada uno de los cuatro (4) grupos focales, conformados por tres (3) participantes, se llevó a cabo un ejercicio cartográfico diseñado para explorar de manera visual y colectiva las rutas diarias de movilidad de las mujeres. Durante esta actividad, las participantes trazaron los recorridos que realizan desde sus hogares hasta sus lugares de trabajo, destacando puntos clave en el trayecto. Estos puntos incluían paradas estratégicas como colegios de sus hijos, casas de familiares o personas encargadas del cuidado, supermercados y otros lugares relevantes en su día a día. (Anexo 4) El ejercicio no solo permitió identificar las conexiones físicas entre diferentes espacios, sino que también abrió un espacio de reflexión y diálogo entre las participantes sobre los desafíos y oportunidades que enfrentan en sus desplazamientos diarios. Además, se discutieron aspectos como tiempos de espera, la calidad de los servicios de transporte, la seguridad en ciertos tramos y la influencia de las responsabilidades de cuidado en la organización de sus trayectos. A continuación, encontraremos los mapas que usaron en el ejercicio cartográfico. Los cuales corresponden a cada municipio seleccionado.



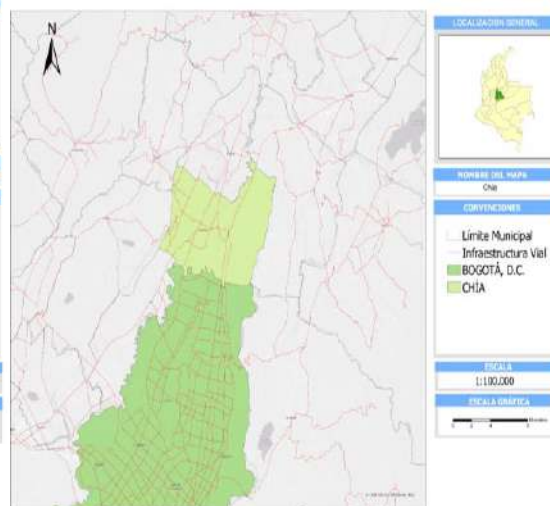
Mapa 2. Camargo, G. (2024). Municipio de Tocancipá. ArcGIS.



Mapa 3. Camargo, G. (2024). Municipio de Cota. ArcGIS.



Mapa 4. Camargo, G. (2024). Municipio de Zipaquirá. ArcGIS.



Mapa 5. Camargo, G. (2024). Municipio de Chía. ArcGIS.

3.2.4 LIMITACIONES DEL ESTUDIO.

Como toda investigación, el presente estudio presenta algunas limitaciones que deben tenerse en cuenta al interpretar los resultados y durante el desarrollo del trabajo de campo. En primer lugar, el tamaño reducido de la muestra (24 participantes) podría dar lugar a generalizar o sesgar los hallazgos o conclusiones de los resultados a otras ciudades o contextos urbanos con características diferentes. Dado que las entrevistas fueron seleccionadas a través de referencias

personales no necesariamente representan la experiencia de todos los habitantes de la ciudad, no fueron elegidos aleatoriamente o por un método que sea más parcial. Esto introduce un sesgo de selección, ya que no se incluyeron a ciudadanos de zonas más alejadas o aquellos con menos acceso a los sistemas de transporte públicos o privados, lo que pudo haber afectado la diversidad de las opiniones recogidas.

Otra limitación relevante fue los factores temporales de la recolección de datos, ya que las entrevistas se realizaron durante un período de tres meses, pero se realizó una única entrevista por persona, la cual coincidió con una serie de obras públicas que pudieron haber afectado temporalmente las percepciones de los participantes sobre la movilidad urbana, esto sucedió en casos puntuales de mujeres que trabajaban en zonas cercanas a la Av. Caracas, ya que les ha tocado modificar sus rutas por las construcciones sobre esta vía. Este aspecto podría haber influido en las respuestas, al concentrarse más en los problemas coyunturales y menos en las tendencias a largo plazo.

Por último, al tratarse de una investigación cualitativa, es importante considerar que la subjetividad de las personas entrevistadas puede influir en la interpretación y limitación de los datos. La naturaleza subjetiva de las respuestas, basadas en las experiencias personales de las participantes, podría dificultar la identificación precisa de patrones o relaciones consistentes entre variables, como la conexión entre las tareas del hogar y la movilidad cotidiana. Esto se debe a que cada experiencia es única y puede variar ampliamente según factores individuales como el contexto familiar, económico y social.

Sin embargo, esta subjetividad también enriquece el estudio, ya que permite capturar matices y perspectivas que a menudo se pierden en investigaciones cuantitativas. Los relatos personales ofrecen una visión profunda de las realidades vividas, destacan las complejidades y particularidades de las dinámicas de movilidad y cuidado.

3.2.5 ANÁLISIS DE DATOS

Para el análisis de los datos recogidos en las entrevistas semiestructuradas, se utilizó un análisis temático, el cual permitió identificar y organizar los principales temas los cuales están determinados principalmente por las categorías principales del trabajo. las cuales son: roles de cuidado, procesos de metropolización y movilidad cotidiana en directa relación con las percepciones de las mujeres entrevistadas sobre la movilidad intermunicipal. El proceso de análisis siguió las siguientes etapas:

En primer lugar, se realizó una lectura a profundidad de las transcripciones de las entrevistas, la lectura de los mapas realizados en los grupos focales y lo que se halló en los sombros para familiarizarse con los datos. Posteriormente, se llevó a cabo una *codificación abierta*, donde en una matriz (ANEXO 2) se separan citas puntuales de las entrevistas que permiten entender más a fondo la percepción de las mujeres sobre cada categoría planteada anteriormente y de esta manera se pudo establecer una relación entre ellas y las preguntas de investigación. Finalmente, los resultados se interpretaron a la luz del marco teórico de la movilidad como enfoque, revelando una serie de argumentos que en el siguiente capítulo se profundizará.

El presente capítulo ha destacado la movilidad no solo como un fenómeno de desplazamiento, sino como un enfoque teórico y metodológico fundamental para comprender las dinámicas urbanas y las desigualdades socioespaciales. Desde una perspectiva crítica, la movilidad ha sido analizada como un proceso que ha permitido visibilizar las relaciones de poder que configuran la vida cotidiana de las mujeres en la Zona Metropolitana de Bogotá.

El enfoque de movilidad ha sido fundamental para problematizar la concepción tradicional del espacio urbano, evidenciando que este no es un mero contenedor neutral, sino un producto social en constante transformación, influenciado por relaciones de género, clase y desigualdad económica. Autores como Henri Lefebvre, Doreen Massey y David Harvey han proporcionado

marcos analíticos que han permitido entender cómo la movilidad y la reproducción del espacio social refuerzan las inequidades, en especial para quienes realizan tareas de cuidado, cuyas necesidades han sido históricamente invisibilizadas en la planificación del transporte.

Asimismo, el capítulo ha abordado cómo las ciudades latinoamericanas, caracterizadas por procesos acelerados de metropolización y fragmentación urbana, han generado barreras adicionales para la movilidad de las mujeres. La movilidad del cuidado, en particular, se ha convertido en una herramienta clave para evidenciar las limitaciones estructurales que enfrentan aquellas que deben realizar desplazamientos múltiples y complejos debido a sus responsabilidades familiares y laborales.

Desde la metodología, este enfoque ha permitido que la investigación trascienda un análisis meramente técnico del transporte y se adentre en las prácticas cotidianas de movilidad, resaltando los desafíos que enfrentan las mujeres en términos de tiempo, seguridad y acceso a infraestructura adecuada. La combinación de análisis cualitativo con técnicas visuales y narrativas ha posibilitado una comprensión más profunda de cómo las desigualdades de género se inscriben en los patrones de movilidad urbana.

En conclusión, el paradigma de la movilidad ha sido esencial para guiar esta investigación, proporcionando no solo un marco conceptual, sino también una metodología que permite captar la complejidad de la movilidad cotidiana. Al articular teoría y método, este enfoque posibilita un análisis más integral de las estrategias de movilidad de las mujeres en la zona metropolitana de Bogotá.

CAPÍTULO 4. EL MAPA INVISIBLE: TRAYECTOS Y DESIGUALDADES EN LA VÍA

4.1 ¿PROCESOS DE METROPOLIZACIÓN? ¿QUÉ ES ESO?

Este es mi día a día, un constante ir y venir entre Bogotá y mi hogar. A veces me pregunto cómo sería si hubiera más oportunidades laborales acá en Zipaquirá, si no tuviera que pasar horas en transporte, si pudiera estar más cerca de mis hijos sin renunciar a mi crecimiento profesional.

C. Cifuentes (comunicación personal, 2024)

En este primer apartado del último capítulo de este trabajo vamos a abordar la categoría de procesos de metropolización y cómo estos influyen en la movilidad cotidiana de las mujeres a partir del diálogo que se tuvo en el trabajo de campo con ella. Se presentarán los hallazgos más relevantes, enfatizando los contrastes entre las dinámicas observadas en los trayectos diarios, así como las estrategias adoptadas por las mujeres. Además, se analizarán las implicaciones de estos procesos en la vida cotidiana de las mujeres. En primer lugar, vamos a trabajar sobre una pregunta cerrada que se realizó en la entrevista, a continuación, se verá el gráfico de la respuesta obtenidas.

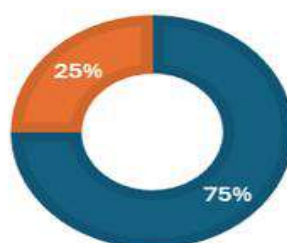


Imagen 4. Gráfica de entrevistas 2024 “¿El medio de transporte que utiliza diariamente es propio o pertenece al servicio público?”

En el gráfico anterior, podemos evidenciar que hay predominio del uso del transporte público en las actividades diarias. Esto podría estar relacionado con factores como la accesibilidad

económica, la falta de acceso a vehículos propios, o una infraestructura urbana que fomenta el transporte público. Sin embargo, también podría ser indicativo de limitaciones económicas o culturales que restringen la adquisición y el uso de vehículos privados. El 25% que usa transporte propio puede ser indicativo de una población con mayor capacidad económica o una necesidad de mayor flexibilidad en sus desplazamientos, Para lo cual, Penagos (2024), señala que:

Yo salgo de mi casa a las 5:40, me demoro 5 minutos sacando la moto y cerrando el portón, aproximadamente 6 minutos poniéndome toda mi protección y salgo para mi trabajo, que queda en la 165 con 8, como me voy en moto puede entrar por la novena y después de más o menos 50 minutos llego a mi trabajo con 15 minutos de anticipación, porque no me gusta llegar sobre el tiempo, en cambio cuando voy en bus, fácilmente me gasto el doble de tiempo. (comunicación personal, 2024)

En este caso se puede apreciar que, por tener un vehículo propio se la hace más fácil llegar a su trabajo y regresar con tiempo de sobra, no obstante, para las que no lo tienen, el factor tiempo es un determinante clave para todas las mujeres que viven lejos de sus trabajos, por lo cual, se vuelve más complicado algunos aspectos durante el viaje, como por ejemplo no salir a tiempo o no encontrar puestos disponibles hace más tedioso el viaje y su pronto destino. Como pudimos evidenciar durante el sombrero, que se realizó con M. Monroy (2024). Ella vive en Cota, en las mañanas, sale de su casa a las 5:15, se dirige a coger el bus y aproximadamente son 5 minutos al llegar al paradero, espera 13 minutos el bus porque los dos primeros que pasaron no llevaban sillas desocupadas. Al subirse al bus empieza a ver el celular y cuando a pasado 20 minutos del trayecto inicia con su maquillarse, lo hace lento y en las paradas realiza los trazos necesarios, al pasar 40 minutos de haber subido al bus, llega a Portal de la 80, no logra terminar de maquillarse, pero debe bajarse para esperar el Transmilenio, y aquí apenas se

sube se termina de maquillar, al acabar, mirando su teléfono celular hasta que es hora de bajarse, camina 12 minutos hasta su lugar de trabajo. En este recorrido pude notar cómo a pesar de que iba distraída maquillándose, en cada ocasión de podía revisaba el tiempo, y en su rostro podía evidenciarse como era algo que la inquietaba.

La experiencia que se vivió con M. Monroy evidencia cómo la movilidad en contextos metropolitanos no solo es un medio para trasladarse de un origen a un destino, sino que también configura la manera en que las personas gestionan su tiempo, sus actividades y su bienestar. En este caso, se observa cómo el desplazamiento se convierte en un espacio de tiempo compartido, un tiempo que debería ser exclusivo para la movilidad, pero que, ante las demandas del ritmo de vida, se aprovecha para realizar otras tareas, como maquillarse o consultar el celular.

Por lo anterior, cabe señalar que la metropolización afecta directamente la vida cotidiana de las personas que residen en municipios periféricos de Bogotá. La búsqueda de mejores oportunidades laborales fuera de su lugar de residencia es una consecuencia del desarrollo desigual entre el centro urbano y las zonas aledañas. La necesidad de recorrer largas distancias diariamente refleja no solo la concentración de empleo en Bogotá, sino también la falta de oportunidades locales bien remuneradas.

En Tocancipá, Marcela Galvis comenta: “Nunca he tenido un trabajo bien remunerado en Tocancipá, siempre he trabajado en otros lugares. Me gasto más tiempo en los viajes, pero económicamente vale la pena. Por eso me compré la moto, para reducir un poco el tiempo invertido en llegar al trabajo” (comunicación personal, 2024). Por su parte, B Cabezas, nos cuenta que estudió de manera virtual y nunca había sentido la necesidad de viajar con frecuencia a Bogotá hasta que consiguió su empleo actual. Aunque lleva varios años haciendo el viaje diario y ahora está acostumbrada, al principio le resultaba muy difícil soportar las dos

horas de ida y dos de vuelta. Pensó que no aguantaría, pero las condiciones laborales la motivaron a mantenerse en el puesto.

El hecho de que Marcela adquiriera una moto para optimizar su tiempo y Blanca se adapte a un viaje extenuante evidencia cómo la metropolización impone sacrificios significativos en términos de tiempo y calidad de vida, fuerza a las mujeres a ajustar sus dinámicas personales y familiares para adaptarse a un modelo urbano centralizado e inequitativo. Para acercarnos de manera visual, se desarrolló el siguiente gráfico:

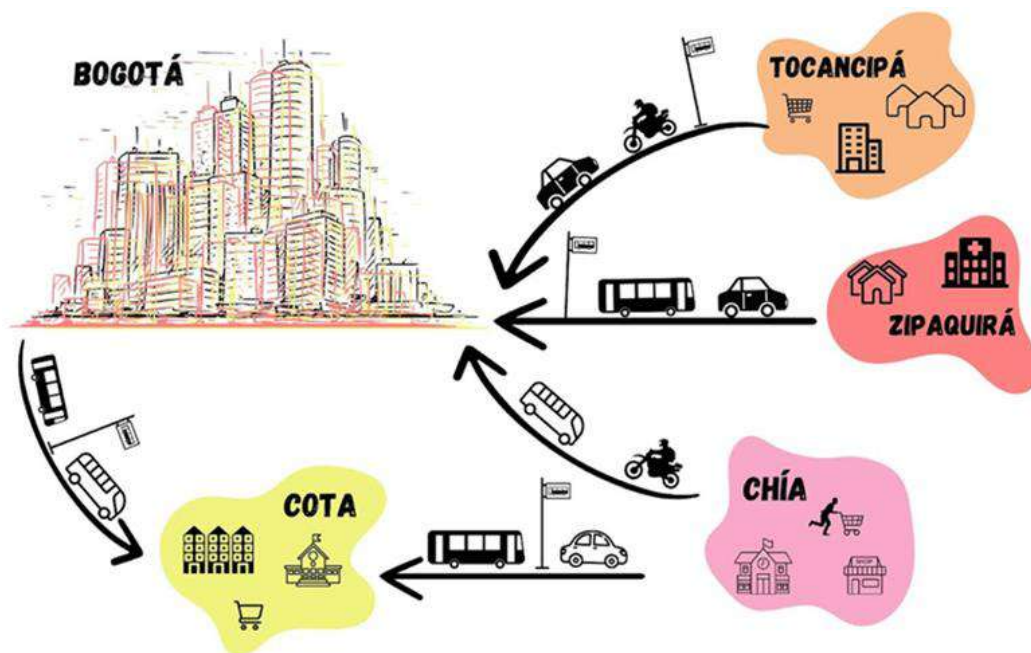


Imagen 5. Diagrama de movilidad cotidiana. (Fuente: Elaboración propia en Canva)

La imagen refleja cómo Bogotá, como centro urbano principal, está conectada con municipios de su región metropolitana. Este tipo de conexiones es típico en procesos de metropolización, donde las ciudades principales expanden su influencia hacia áreas periféricas, convirtiéndose en nodos de intercambio económico, laboral y social. Aunque el gráfico no incluye tiempos específicos de desplazamiento, la diversidad de medios de transporte sugiere que las distancias

entre estos municipios y Bogotá no son homogéneas, y que los usuarios probablemente enfrentan tiempos de viaje variables dependiendo de su punto de origen y destino.

A partir del ejercicio cartográfico y las entrevistas es notorio como para las personas la movilidad intrametropolitana no es un fenómeno planificado de manera integral, sino que surge y se configura de acuerdo con las dinámicas sociales y urbanas de quienes transitan esas vías a diario. Las personas que deben desplazarse entre diferentes ciudades o municipios para trabajar, estudiar o cumplir con otras responsabilidades lo hacen en un sistema de transporte que no responde adecuadamente a sus necesidades. En lugar de estar diseñado para facilitar estos trayectos, la movilidad intrametropolitana se construye a partir de las rutinas y adaptaciones que las personas desarrollan frente a la falta de infraestructura eficiente, la congestión vial y los largos tiempos de viaje. En este análisis, cabe destacar una pregunta que realizó en las encuestas ¿cuántos medios de transporte utiliza en el trayecto de su casa al trabajo y viceversa? En donde se recolectó la siguiente información.

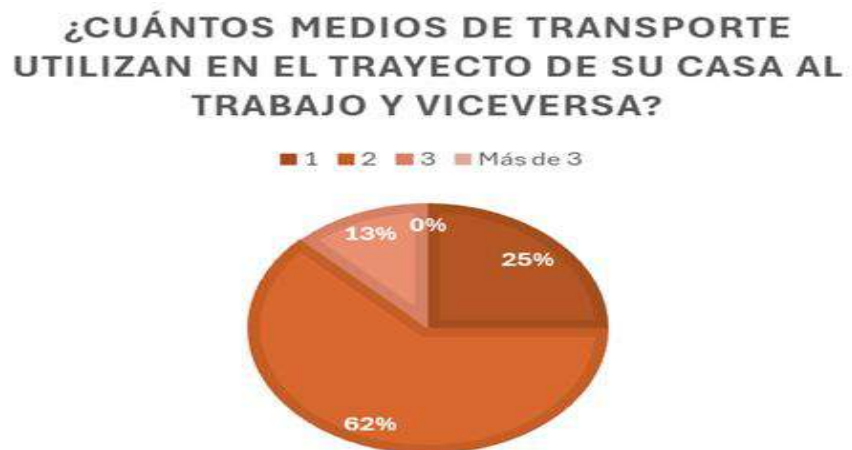


Imagen 6. Gráfica de entrevistas 2024 “¿cuántos medios de transporte utiliza en el trayecto de su casa al trabajo y viceversa?”

Del anterior gráfico, podemos señalar como el 62% de las personas utilizan dos medios de transporte para completar su trayecto, lo cual evidencia que los desplazamientos no suelen ser

directos, sino que requieren combinar diferentes modalidades. Esto podría estar relacionado con una infraestructura fragmentada que obliga a las usuarias a realizar transbordos o cambiar de vehículo para llegar a su destino. Mientras que el 25% utiliza un solo medio de transporte, lo que probablemente refleja trayectos más directos o mujeres que tienen acceso a soluciones de movilidad más convenientes, como transporte privado o rutas directas de transporte público, sin embargo, el porcentaje de esta última es mucho menor. Y aunque con un porcentaje mucho menor, encontramos que el 13% de los encuestados emplea tres medios de transporte, lo que sugiere trayectos considerablemente más complejos y fragmentados. Esto puede ser indicativo de desafíos estructurales en la conectividad del sistema de transporte, que obliga a las mujeres a combinar varios tipos de movilidad para completar su trayecto.

Los trayectos que requieren múltiples medios de transporte suelen ser más desgastantes física y emocionalmente. Los transbordos implican tiempos de espera, incertidumbre y, en muchos casos, incomodidad, lo cual puede afectar la percepción de calidad de vida de los usuarios, especialmente en grandes áreas metropolitanas. El gráfico refleja una problemática común en zonas metropolitanas, la alta proporción de personas que necesitan combinar múltiples medios de transporte evidencia un reto significativo en términos de eficiencia, accesibilidad y sostenibilidad de la movilidad urbana. Esto subraya la importancia de políticas públicas que prioricen la integración y simplificación de los sistemas de transporte para mejorar la experiencia de los usuarios y reducir las barreras en sus desplazamientos cotidianos. Como menciona L. Pinilla (2024), habitante de Zipaquirá.

Pues uno como enfermera tiene horarios muy variables, por eso mi rutina cambia todos los días porque depende del horario, lo que te puedo decir es que hasta el hospital me demoro entre 1:30 a 2 horas de viaje por trayecto, debo coger un bus epesos en pasajes ida y vuelta (comunicación personal, 2024).

En ese sentido, Velázquez, (2017) afirma que una región no es más que una construcción social y cultural. Cada espacio se genera y reproduce según su propia dinámica impulsada por procesos históricos, políticos, económicos y culturales. Las identidades culturales y territoriales surgen de esta matriz de interacción social. En este contexto, la afirmación de Velázquez (2017) adquiere relevancia, ya que los retos de movilidad no solo reflejan fallas en la infraestructura o en la planificación urbana, sino que también impactan profundamente en la forma en que las personas perciben y experimentan su región. Como podemos verlo a continuación, durante el ejercicio cartográfico, en el municipio de Cota, que adjuntamos a continuación y que podemos ver en los Anexos, se pudo evidenciar que:

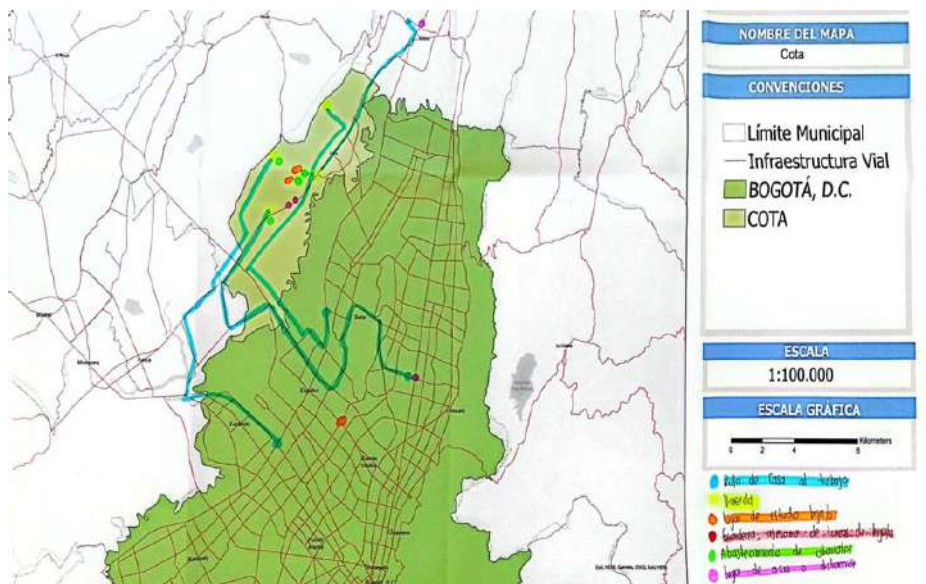


Imagen 7. Mapa de Cota, ejercicio cartográfico, 2024.

Las líneas azules representan rutas específicas de desplazamiento, lo cual sugiere trayectos cotidianos, como los viajes entre lugares de residencia y trabajo. Este ejercicio cartográfico evidencia cómo la infraestructura vial y la proximidad a Bogotá condicionan el funcionamiento de Cota como parte de una región metropolitana más amplia. Sin embargo, también pone de manifiesto algunos retos, como lo señala G. Tique menciona que: “A mí como profesional me parece casi imposible conseguir un buen trabajo en Cota, o es en la alcaldía, o es trabajar en

las empresas de las afueras del pueblo, pero en su mayoría estas empresas contratan tecnólogos” (comunicación personal, 2024). Mientras que, C. Herrera señala “cuando empezaron a traer todas las empresas a Siberia fue buenísimo para la gente que vivimos en los pueblos que quedan cerca de Bogotá porque las oportunidades laborales ahora son mucho mayores. Yo por ejemplo trabajo como secretaria en una de esas empresas” (comunicación personal, 2024).

Las citas presentadas evidencian dos perspectivas muy interesantes sobre los impactos socioeconómicos y laborales de la proximidad de Cota a Bogotá y la expansión de áreas industriales cercanas, como Siberia. Esto pone en evidencia una realidad dual sobre los retos y las oportunidades que emergen en contextos de metropolización. Las citas muestran cómo la proximidad a Bogotá y el crecimiento industrial en áreas periféricas como Siberia han moldeado las oportunidades laborales en municipios como Cota. Sin embargo, también evidencian desigualdades que requieren atención, tanto en términos de diversificación económica como de integración laboral para diferentes niveles educativos y profesionales. La movilidad sigue siendo un factor central que conecta estas dinámicas, lo que resalta la necesidad de un transporte eficiente y accesible que permita a los habitantes aprovechar al máximo las oportunidades que ofrece la zona metropolitana.

Por lo anterior, la movilidad, o la falta de ella, influye directamente en la construcción social y cultural del espacio, moldeando las dinámicas de interacción, pertenencia y acceso a oportunidades. Gran parte de las mujeres encuestadas mencionan que es un problema la movilidad hacia la ciudad de Bogotá desde los municipios en donde se encuentran, lo cual evidencia que esta ofrece a las personas oportunidades de realizar actividades diarias dentro de un lugar determinado. En una mirada más amplia, Henry (1998) trata el concepto de movilidad como la manera en que un individuo realiza un programa de actividades en sus dimensiones

espaciales y temporales. Así, un viaje responde a cierto motivo y utiliza un determinado medio a una hora específica del día.

Por lo anterior, en materia de movilidad C. Triana del municipio de Cota dice que “yo viajo a Bogotá de lunes a viernes con un día flexible a la semana, es decir que hay un día a la semana que trabajo desde casa, como viste el bus me deja y me recoge enfrente de la casa y hasta la oficina me gasto por ahí una hora, por mucho 1:20h si pasó algo, no sé, cómo un accidente o algo así que retrase el viaje y el tiempo aumente” (comunicación personal, 2024). Por su parte, P. Huertas señala que “Yo trabajo en Guaymaral entonces no es tan lejos, pero esa vía es fea y eso es lo que demora el viaje, entonces me gasto 40 minutos una hora y como yo trabajo en un colegio como enfermera, pues viajó en horas escolares y eso es peor, porque por donde trabajo, hay muchos colegios” (comunicación personal, 2024).

Los testimonios de C. Triana y P. Huertas nos invitan a reflexionar sobre cómo la movilidad trasciende ser un simple desplazamiento físico para convertirse en una experiencia cotidiana cargada de expectativas, limitaciones y adaptaciones. Para Triana, el trayecto a Bogotá representa un balance entre la eficiencia del transporte y los imprevistos externos, como accidentes. Para Huertas, el desafío está en enfrentarse a la infraestructura deficiente y la congestión vial. Ambos casos subrayan cómo el contexto específico de cada individuo influye profundamente en su percepción del tiempo y la calidad del viaje.



Imagen 8. Ejercicio Cartográfico en Chía, 2024.

En cuanto a este aspecto, podemos darnos cuenta, en uno de los ejercicios cartográficos realizados en el municipio de Zipaquirá, que resulta fundamental que las personas tengan un conocimiento sobre el territorio en el que viven. Esto les permite identificar con mayor claridad las vías de acceso más seguras y confiables para llegar a sus destinos. Sin embargo, a través del diálogo con las mujeres, se evidenció que gracias a sus recorridos diarios poseen un conocimiento detallado de sus municipios de residencia. Estas tienen claramente establecidos los horarios del transporte, los recorridos que este realiza desde su punto de origen hasta su lugar de trabajo, y el tiempo estimado que demora en llegar. Además, toman las previsiones necesarias, ya que en algunos casos los buses no se detienen debido a la falta de sillas desocupadas. Este escenario es particularmente evidente en los testimonios de algunas mujeres de la zona, quienes relatan cómo enfrentan estas dinámicas en su día a día. Como lo evidenciamos en el sombreado realizado a J. Moreno, habitante de Chía, en donde señala que:

Cómo te decía yo soy artesana, entonces mi movilidad diaria es muy variada, depende de los pedidos que tenga para el día es que decido y defino mis rutas, si son el pueblo cercano me voy en bici y bueno si no está lloviendo, pero si está lloviendo me voy en bus. (comunicación personal, 2024).

Este testimonio complementa lo mencionado anteriormente, ya que evidencia cómo las dinámicas cotidianas de movilidad no solo permiten a las mujeres conocer las rutas más adecuadas y los tiempos asociados a sus trayectos, sino que también reflejan la capacidad de adaptación que tienen frente a factores externos, como las condiciones climáticas, tal como lo describe J. Moreno.

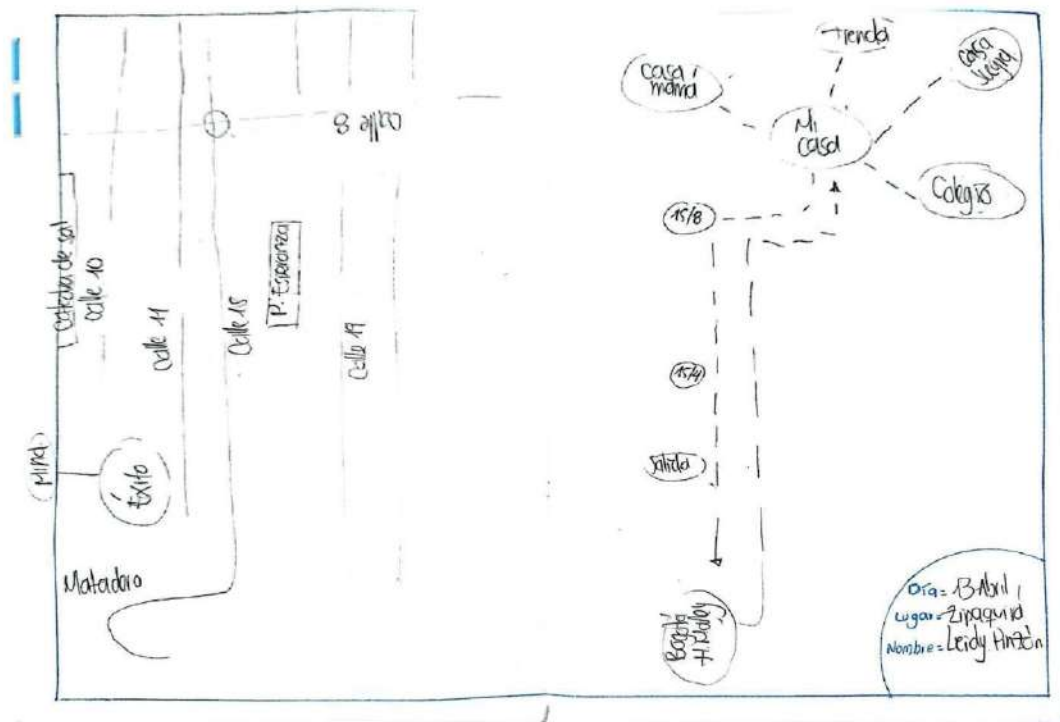


Imagen 9. Trayectos diarios, dibujo realizado por una mujer entrevistada, 2024.

Por otro lado, tenemos Este dibujo es más que un simple mapa; es un testimonio gráfico de la cotidianidad, los vínculos y las rutas que estructuran la vida de L. Pinzón en Zipaquirá. A través de trazos ella nos muestra su ruta diaria, no solo como un espacio físico, sino como un conjunto de relaciones, responsabilidades y movimientos que conforman su día a día.

A la izquierda, el mapa de calles numeradas y referencias urbanas nos ubica en un entorno más estructurado y externo, un espacio público que probablemente representa su conexión con el comercio, la economía y la necesidad de abastecimiento. Sin embargo, es en el lado derecho donde su mundo adquiere un matiz más íntimo y personal. Aquí, su hogar es el epicentro de una red de afectos y dinámicas diarias: la casa de su mamá y de su suegra, el colegio, la tienda. No se trata solo de lugares físicos, sino de una red de apoyo, de compromisos y de afecto.

Más allá de la simple geografía, este dibujo nos habla de una mujer que transita entre lo personal y lo público, que organiza su vida en función de la cercanía de sus seres queridos y

que encuentra en estas rutas no solo desplazamientos físicos, sino también una cartografía emocional. Es un reflejo del equilibrio que muchas mujeres deben mantener entre el hogar, la familia y el trabajo, una representación silenciosa pero elocuente de la carga invisible de los trayectos que muchas veces sostienen la vida diaria. Por otro lado,

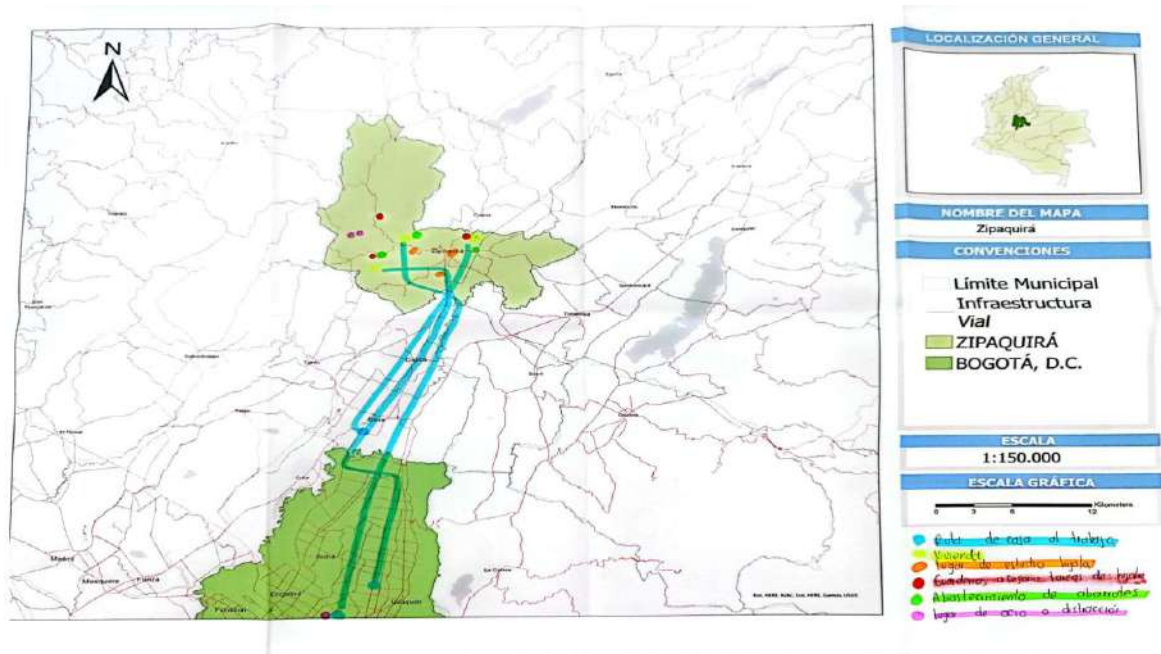


Imagen 10. Mapa de Zipaquirá, ejercicio cartográfico, 2024.

Este ejercicio cartográfico realizado en Zipaquirá con tres mujeres es una representación visual de cómo los espacios urbanos influyen en su vida cotidiana, su movilidad y su relación con el territorio. A través del uso de diferentes colores en el mapa, ellas nos muestran puntos estratégicos como rutas de casa al trabajo, lugares de estudio, abastecimiento de alimentos y sitios de cuidado o distracción. Cada una de estas categorías revela aspectos fundamentales de la rutina de estas mujeres y, más allá de la simple movilidad, sugiere la forma en que el entorno urbano estructura su día a día.

Este mapa nos habla de una realidad en la que las mujeres deben moverse por el espacio urbano con estrategias bien definidas. No se trata solo de desplazamientos geográficos, sino de una

organización del tiempo y del cuerpo en función de los espacios. Lugares como mercados, centros educativos, espacios de ocio y puntos de trabajo no solo representan destinos, sino referencias dentro de un sistema de vida en el que cada trayecto y cada parada tienen un propósito. La distribución de estos puntos en el mapa deja en evidencia cómo ciertos espacios adquieren una mayor relevancia y se convierten en referencias clave para la construcción del sentido de pertenencia y la identificación con el territorio.

Si lo conectamos con el dibujo anterior, encontramos una constante: las mujeres cartografían su entorno a partir de lugares muy específicos que funcionan como puntos específicos de su rutina. Estos puntos no son solo geográficos, sino que representan relaciones sociales, afectivas y económicas. En sociedades donde la movilidad de las mujeres está condicionada por factores como la seguridad, el acceso a transporte y las cargas de cuidado, la forma en que ellas se apropian del espacio urbano y establecen sus recorridos refleja estrategias de resistencia y adaptación.

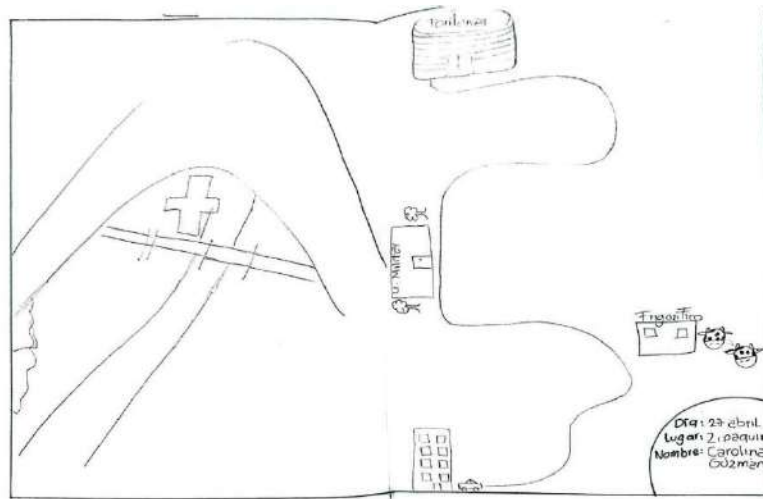


Imagen 11. Trayectos diarios, dibujo realizado por una mujer entrevistada, 2024.

Este dibujo es un claro ejemplo de cómo las mujeres construyen y representan su relación con el territorio a partir de lugares significativos en su cotidianidad. En este caso, la autora del dibujo ha elegido representar la Mina de Sal de Zipaquirá como un punto clave en su geografía

personal. No es solo un sitio turístico por el cual la ciudad es reconocida, sino que para ella tiene un valor especial: es un lugar donde pasa tiempo con sus hijas los domingos, haciendo ejercicio y compartiendo momentos importantes en su vida familiar. Este espacio se convierte en mucho más que un atractivo turístico; es un sitio de recreación, de cuidado y de bienestar.

Este tipo de representación nos ayuda a entender cómo las mujeres no solo recorren la ciudad de manera funcional, es decir, en función del trabajo o el estudio, sino que también resignifican ciertos espacios a través de sus experiencias personales. La Mina de Sal, que para algunos puede ser solo un punto de referencia turística, para ella es un espacio de disfrute, actividad física y conexión con su familia. De esta manera, el mapa nos muestra cómo los espacios urbanos adquieren significados distintos según la forma en que las personas los habitan.

La representación de estos mapas y dibujos no solo refleja la manera en que las mujeres experimentan y resignifican el territorio a través de sus espacios cotidianos, sino que también evidencia una realidad fundamental: el acceso a oportunidades laborales en la zona metropolitana muchas veces implica desplazamientos constantes a lugares distintos de su residencia. En los dibujos que se han compartido anteriormente, por ejemplo, observamos cómo su movilidad se extiende más allá de Zipaquirá, conectándola con Chía y Bogotá, lo que sugiere que su vida laboral, educativa o familiar se desarrolla en un territorio amplio que trasciende los límites municipales. Esta realidad es común para muchas mujeres que deben viajar diariamente a otras ciudades en busca de empleo, educación o servicios que no encuentran en su entorno inmediato. Sin embargo, esta movilidad también está condicionada por factores como la dependencia de rutas intermunicipales y los largos trayectos que representan una carga adicional en sus jornadas, lo que limita su tiempo de descanso, ocio o incluso su capacidad para asumir mejores oportunidades. Así, estos mapas no solo muestran cómo las mujeres se ubican en el espacio, sino que también reflejan las desigualdades

estructurales que enfrentan a diario, como podemos evidenciarlo en el siguiente mapa, las mujeres enfrentan unas cargas particulares en el acceso al trabajo si viven en la Zona metropolitana de Bogotá.

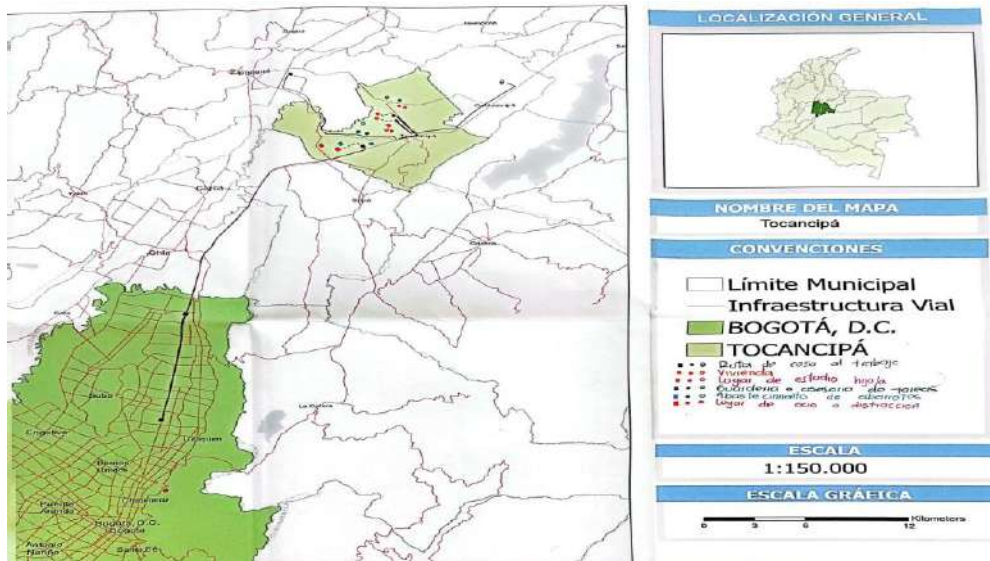


Imagen 12. Mapa de Tocancipá, ejercicio cartográfico, 2024.

El ejercicio cartográfico, que adjuntamos anteriormente, junto al dialogo con las mujeres, evidenciaron una marcada diferencia en las oportunidades laborales para las mujeres en la zona metropolitana. Mientras que la oferta de empleo en los municipios cercanos a zonas francas o sectores de desarrollo industrial, está orientada principalmente a perfiles técnicos o a mano de obra en industrias, las mujeres con formación profesional se ven obligadas a desplazarse con frecuencia a Bogotá en busca de mejores oportunidades laborales. Esta brecha no solo resalta la segmentación del mercado laboral, sino que también expone las dificultades que enfrentan las mujeres para acceder a empleos acordes con su nivel educativo dentro de su lugar de residencia. La necesidad de trasladarse a la capital implica costos adicionales en transporte, largas jornadas y una mayor carga en la organización de su vida cotidiana, especialmente cuando deben responder con su trabajo remunerado con las responsabilidades de cuidado. Así,

es como el territorio no solo condiciona sus trayectorias laborales, sino que también limita su acceso a un desarrollo profesional equitativo.

En conclusión, la metropolización, con sus promesas de desarrollo y conectividad, también ha impuesto sacrificios significativos en la vida cotidiana de las mujeres que habitan en municipios periféricos. Los largos trayectos, los altos costos de transporte y la falta de infraestructura adecuada no solo limitan su calidad de vida, sino que también perpetúan las desigualdades socioeconómicas y de género. Este panorama subraya la necesidad urgente de una planificación urbana más inclusiva, que no solo conecte territorios, sino que también reduzca las barreras que enfrentan las mujeres para acceder a oportunidades y construir vidas dignas en medio de un sistema urbano fragmentado.

La metropolización, como proceso de expansión urbana y articulación entre el centro y los municipios periféricos, presenta un panorama de profundas contradicciones. Aunque amplía el acceso a oportunidades laborales y económicas, también impone dinámicas que afectan negativamente la calidad de vida de quienes habitan estas regiones, especialmente a las mujeres. Los hallazgos de este apartado evidencian que el sistema de transporte actual no responde de manera adecuada a las necesidades específicas de las usuarias, quienes enfrentan desafíos vinculados al tiempo, costo, seguridad y fragmentación de las rutas.

La discusión planteada en este apartado resalta la necesidad de una transformación en la manera en que se aborda la movilidad en contextos metropolitanos. Es imprescindible adoptar políticas públicas que prioricen la integración y simplificación de los sistemas de transporte, pero también que tengan en cuenta las especificidades de cada grupo, especialmente las mujeres, quienes son desproporcionadamente afectadas por las desigualdades en el acceso a la movilidad.

El sistema de transporte actual debe evolucionar hacia un modelo más inclusivo, accesible y sostenible, donde las mujeres no vean sacrificados su tiempo libre, su bienestar o su desarrollo personal y profesional debido a las fallas estructurales del sistema. Además, es fundamental impulsar estrategias que fomenten el desarrollo económico en los municipios periféricos, reduciendo la dependencia laboral hacia Bogotá y promoviendo oportunidades locales que permitan una vida más equilibrada.

4.2 NO, LO QUE YO HAGO EN MI CASA NO TIENE NADA QUE VER EN CÓMO ME MUEVO.

A uno como mamá no le importa si toca pasar horas en transporte público y después llegar a hacer mil cosas en la casa, desde que pueda darle todo lo que mi hijo necesita, yo soy feliz y estaré bien.

(Monroy, B. comunicación personal, 2024)

En la primera parte de este capítulo se exploraron las dinámicas de movilidad de las mujeres en el contexto de los procesos de metropolización, poniendo en evidencia cómo los largos trayectos, la fragmentación del sistema de transporte y la falta de infraestructura adecuada condicionan sus desplazamientos cotidianos. A través de testimonios y ejercicios cartográficos, se analizaron las estrategias que las mujeres adoptan para gestionar el tiempo y minimizar los impactos de la movilidad intermetropolitana en su calidad de vida.

En esta segunda parte, profundizaremos en las implicaciones que estas condiciones tienen desde una perspectiva de género, considerando no solo las dificultades logísticas del traslado, sino también las barreras estructurales y simbólicas que configuran la movilidad cotidiana de las mujeres. La movilidad con enfoque de género no solo se refiere a la manera en que las mujeres se desplazan, sino que también aborda las desigualdades en el acceso, la seguridad y

la distribución de responsabilidades en la vida cotidiana. En este sentido, analizaremos cómo se configuran las estrategias de movilidad de las mujeres en el contexto metropolitano, evidenciando las formas en que las mujeres se ven obligadas a adaptar sus trayectos y rutinas en función de las tareas del hogar.

En este contexto, el presente análisis busca no solo visibilizar las dificultades que enfrentan las mujeres en sus desplazamientos cotidianos, sino también contribuir a la reflexión sobre estrategias de movilidad urbana que permitan una mayor autonomía, equidad y seguridad para todas las usuarias del sistema de transporte metropolitano. En este sentido, vamos a iniciar este apartado, hablando de algunos de los hallazgos que se obtuvieron en las entrevistas, a partir de una pregunta que se realizó en las entrevistas, la cual era: ¿Considera usted que las responsabilidades del hogar son compartidas de manera equitativa en su hogar? Y se obtuvo la siguiente información:

¿CONSIDERA QUE LAS RESPONSABILIDADES DEL HOGAR SON COMPARTIDAS DE MANERA EQUITATIVA EN SU HOGAR?

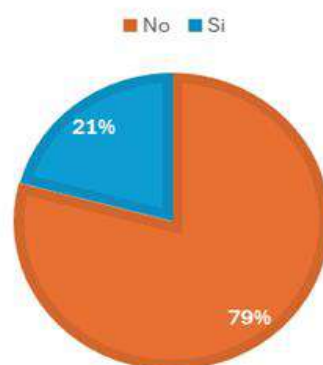


Imagen 13. Gráfica de entrevistas 2024 “¿Considera usted que las responsabilidades del hogar son compartidas de manera equitativa en su hogar?”

Según los datos, el 79% de las personas encuestadas considera que las responsabilidades no son compartidas de manera equitativa en sus hogares, mientras que solo el 21% cree que sí lo

son. Este resultado evidencia una marcada desigualdad en la distribución de las tareas domésticas, lo que sugiere que una gran mayoría de los hogares aún mantienen dinámicas en las que la carga de trabajo no se reparte de manera justa. En la mayoría de los casos, estas responsabilidades recaen desproporcionadamente sobre las mujeres, lo que refuerza los roles de género tradicionales y limita sus oportunidades en otras esferas, como el ámbito laboral y el desarrollo personal.

Desde una perspectiva de movilidad con enfoque de género, estos datos son relevantes porque la sobrecarga de tareas domésticas influye en las decisiones de movilidad de las mujeres. Muchas deben ajustar sus desplazamientos, horarios y opciones de transporte en función de las múltiples responsabilidades que asumen, lo que a menudo se traduce en trayectos más largos y fragmentados. En este sentido, Y. Penagos, 2024, señala que:

Mi esposo este más tiempo en Zipaquirá, así que él es el que se encarga de recoger a los niños de la asesoría de tareas y los lleva a la casa, y cuando llego del trabajo, por lo general debo adelantar algo de los oficios de la casa, para no estar tan colgada los fines de semana y bueno, pues la comida que hay que hacerla todos los días.
(comunicación personal, 2024)

Esta situación responde a una persistente división sexual del trabajo, en la que las mujeres asumen la doble jornada laboral: trabajan fuera del hogar y, al regresar, deben encargarse de los oficios domésticos y el cuidado de la familia. La mención de "no estar tan colgada los fines de semana" indica que, incluso con apoyo parcial, la planificación y gestión de las labores del hogar sigue siendo una preocupación constante para ella. En esta vía, Y. Tinjacá (2024) afirma que:

Mi hija mayor tiene 22 años y aunque podría ayudarme, no lo hace porque yo la acostumbre a que ella no me ayude mucho en la casa y ahora cuando se lo pido es una

pelea y la menor tiene 13, con que le vaya bien en el colegio yo me siento satisfecha. Ya tendrán sus propias familias y les tocará hacer el aseo a ellas. Mi pareja en la casa no ayuda mucho con los oficios, pero es entendible, él no es el papá de mis hijas, pero de todas maneras él aporta en la casa económicamente, así que no me gusta decirle que ayude con los quehaceres, ya suficiente es con poner dinero en la casa donde viven mis hijas. (comunicación personal, 2024).

Esta cita, refleja la persistencia de roles de género en la distribución de las tareas del hogar. Algo que llama la atención es la afirmación de que sus hijas “ya tendrán sus propias familias y les tocará hacer el aseo a ellas” perpetúa la idea de que el trabajo doméstico es una carga inherente a las mujeres, en lugar de una tarea colectiva y equitativa. Este tipo de pensamiento naturaliza la desigualdad y la transmite a las siguientes generaciones, consolidando estructuras de inequidad en la organización del hogar.

En el diálogo con las mujeres, nos damos cuenta de que en la mayoría de los casos a los que nos acercamos, las tareas del hogar recaen sobre las mujeres, inclusive son otras mujeres que configuran su red de apoyo, como lo señala C, Garcia (2024)

Yo vivo con mis papas, mi hermana menor y mi hijo. Todos trabajamos menos mi mamá, así que es la que se encarga de todo y afortunadamente ama a su nieta, así que ella es mi principal apoyo con todo lo que tiene que ver con mi hija, yo el primer año de ella no trabaje y cuando volví fue muy difícil, pero el hecho de saber que es mi mama con la que se queda es una gran tranquilidad para mí. (comunicación personal, 2024).

También podemos verlo en la casa de L. Pinilla (2024) porque afirma que “en las tardes o noches cuando se nos cruzan los horarios con mi esposo es mi suegra quien se encarga de las niñas y nos ayuda a cuidar las mientras alguno de los dos llega a la casa. (comunicación

personal, 2024).” El testimonio de C. García y L. Pinilla evidencia cómo, en la mayoría de los casos, las mujeres no solo asumen la mayor parte de estas responsabilidades, sino que cuando requieren apoyo, este suele provenir de otras mujeres, apoyando la idea de que el trabajo doméstico y de cuidado es una obligación femenina.

Esta dinámica refleja la falta de corresponsabilidad en la distribución de las tareas del hogar y el cuidado de los hijos. Si bien las redes de apoyo resultan fundamentales para la conciliación entre la vida laboral y personal, el hecho de que estas redes se configuren mayoritariamente a partir de otras mujeres (madres, suegras, hermanas, etc.) muestra cómo el trabajo reproductivo sigue recayendo sobre ellas, mientras los hombres continúan teniendo un rol secundario en estas dinámicas. En esta vía también podemos resaltar la imagen J. Tinjaca:

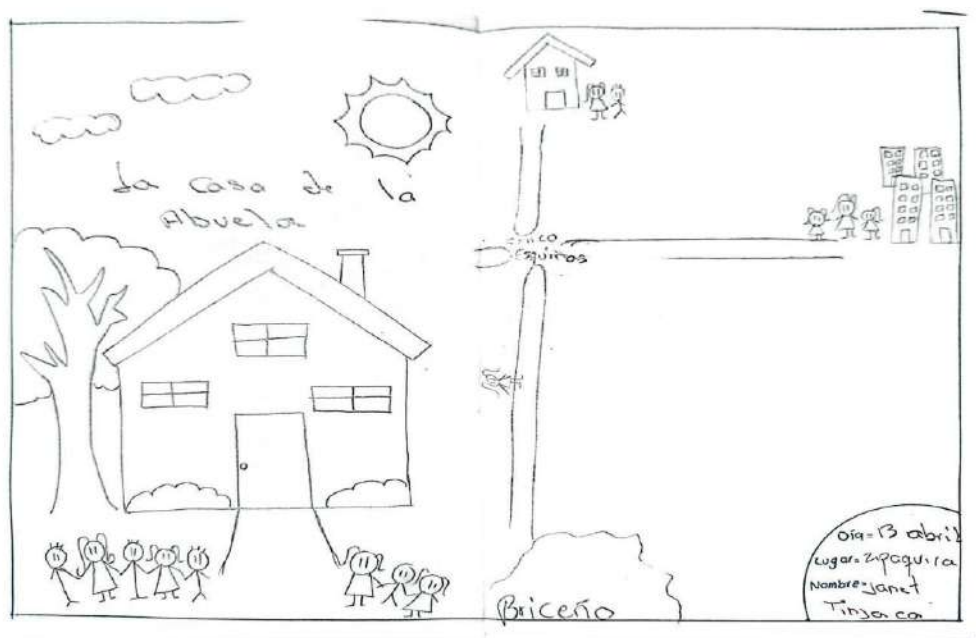


Imagen 14. Trayectos diarios, dibujo realizado por una mujer entrevistada, 2024.

La imagen presenta una representación simbólica de la "Casa de la Abuela" como un nodo central dentro de la dinámica familiar. En el dibujo, este espacio no solo es un punto geográfico relevante, sino que también emerge como un centro de conexión familiar. La presencia de

múltiples figuras alrededor de la casa sugiere su función como un lugar de reunión, resguardo y apoyo.

A partir del dialogo con J. Tinjaca, resaltamos como las redes de apoyo, desempeñan un papel crucial en la movilidad social y económica de las mujeres. Para aquellas que desean acceder a empleos mejor remunerados, la existencia de una red de cuidado confiable que por lo general está compuesta por otras mujeres, como abuelas, tías, hermanas o vecinas es fundamental. La posibilidad de delegar temporalmente el cuidado de los hijos en estas redes facilita la inserción laboral, permitiendo que las mujeres puedan explorar oportunidades laborales fuera del hogar sin que sus responsabilidades familiares sean un obstáculo insalvable. Esto refuerza la idea de que las redes de apoyo suelen estar arraigadas en espacios domésticos y familiares, donde la reciprocidad y la solidaridad entre mujeres permiten sostener la dinámica del hogar mientras se buscan nuevas oportunidades económicas.

Lo que se ha mencionado, nos hace pensar en la relación que hay entre los roles del cuidado y la movilidad cotidiana ya que las responsabilidades domésticas no solo afectan la distribución del tiempo dentro del hogar, sino que también influyen en la manera en que las mujeres organizan y experimentan sus desplazamientos diarios. Al asumir en gran medida las tareas del hogar, muchas mujeres deben ajustar sus horarios de movilidad cotidiana en función de estas obligaciones, lo que puede significar mayor presión de tiempo, trayectos más fragmentados, son trayectos más complejos que no solo se restringen de un punto A, a un punto B. Como puede evidenciarse en un dibujo realizado por M. Monroy en la entrevista.

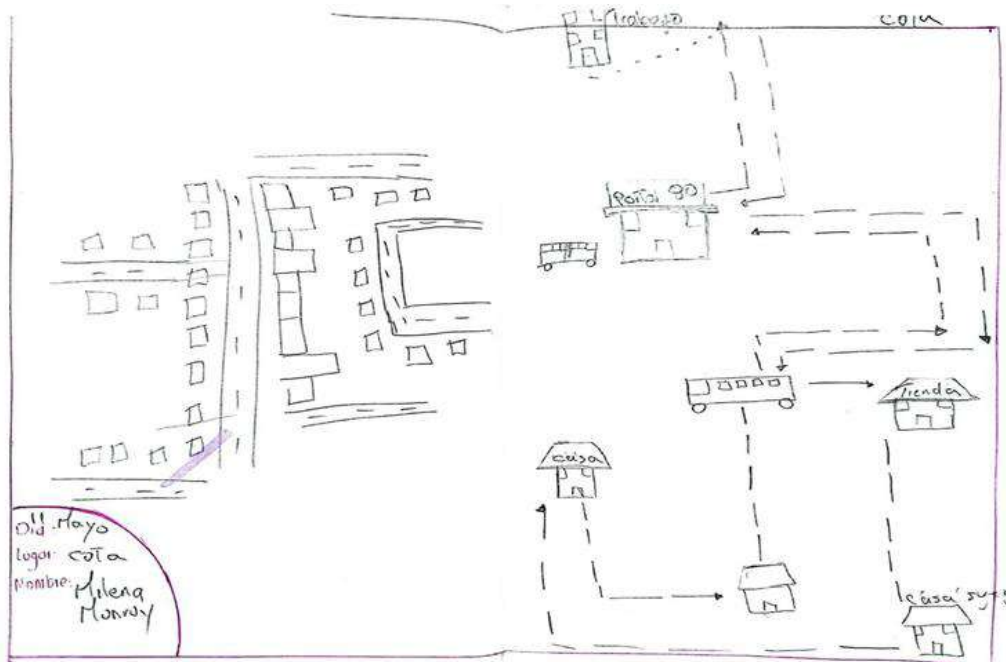


Imagen 15. Trayectos diarios, dibujo realizado por una mujer entrevistada, 2024.

Este tipo de representación cartográfica es una herramienta valiosa para comprender la movilidad cotidiana desde la perspectiva de quienes la experimentan, permitiendo visibilizar los puntos clave de su desplazamiento y las dinámicas espaciales que estructuran su movilidad cotidiana.

En el mapa se observan distintos lugares que forman parte del trayecto, como su hogar, una tienda, la casa de su suegra y el Portal de la 80, lo que sugiere un patrón de movilidad fragmentado que implica múltiples paradas antes de llegar a su destino final. La presencia de buses en el esquema indica el uso del transporte público como la principal opción de desplazamiento. Además, se pueden notar rutas alternativas y conexiones entre distintos puntos del trayecto, lo que evidencia la necesidad de adaptabilidad en su movilidad diaria. Además, de que cuando hablábamos sobre su rutina diaria de viaje, nos hablaba de las paradas que debía hacer, ya que para ella llegar a su trabajo y a su casa era un zigzag, dice que nunca puede llegar del bus a su casa, porque siempre hay algo que hacer, desde recoger a su hija, hasta comprar

comida, para las onces de ella o para el almuerzo o la cena que debe llegar a preparar. En esta medida, A. Rodriguez señala que:

Todas las mañanas me levanto muy temprano porque debo alistar a mis hijos, porque hasta ahora tiene 8 y 12 así que toca estar encima de ellos para que no hagan mañana, entonces pues toca presionarlos, les hago el desayuno, y luego salimos los 4 con mi esposo, los dejamos en el colegio y ahí él y yo seguimos para Bogotá, yo trabajo cerca de la estación de héroes y el trabajo en la 161. Así que llegamos juntos al portal y luego cogemos Transmilenio. en las tardes a veces nos alcanzamos a encontrar, pero el que salga primero se va rápido a recoger a los niños (comunicación personal, 2024).

En este caso, podemos ver cómo estas paradas antes de llegar a casa son compartidas con su esposo; sin embargo, se puede resaltar del dialogo con ella como la planificación y gestión de las actividades familiares sigue estando en gran medida bajo la responsabilidad de ella. Si bien ambos realizan el trayecto juntos y comparten ciertas tareas, como dejar y recoger a los niños, es la madre la que asume un rol central en la organización de la rutina familiar, desde alistar a los hijos hasta garantizar que todo fluya sin contratiempos en la mañana.

Para ejemplificar lo que se ha mencionado anteriormente, se realizó el siguiente gráfico:

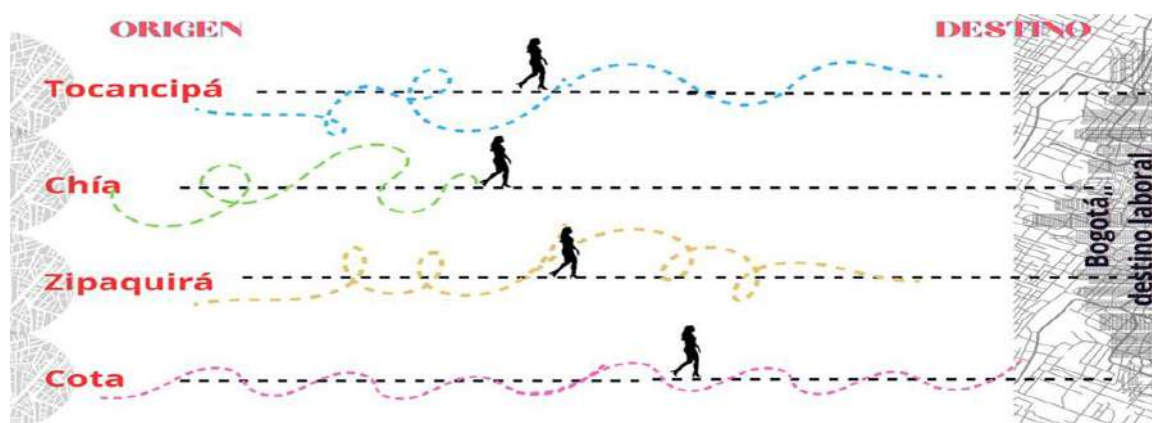


Imagen 16. Diagrama “punto A al punto B”. (Fuente: Elaboración propia en Canva)

La gráfica presentada ilustra los trayectos de movilidad cotidiana de mujeres que residen en municipios que se realizó el trabajo de campo, (Tocancipá, Chía, Zipaquirá y Cota) que se desplazan hacia Bogotá para cumplir con sus responsabilidades laborales. Las líneas discontinuas y los patrones ondulados de los desplazamientos sugieren trayectos fragmentados, con variaciones y obstáculos en la ruta, lo que representa los desafíos que enfrentan en su movilidad diaria. Este esquema se relaciona directamente con la carga del trabajo doméstico y de cuidado que mencionábamos anteriormente. Las mujeres no solo deben realizar estos largos trayectos para llegar a sus empleos, sino que también deben coordinar su tiempo con las responsabilidades del hogar y la gestión del cuidado de sus hijos.

Esta fragmentación en los desplazamientos no solo evidencia la sobrecarga de responsabilidades que enfrentan las mujeres, sino que también tiene implicaciones en su bienestar físico y emocional. El hecho de que los trayectos no sean lineales, sino interrumpidos por múltiples paradas y actividades, significa que las mujeres están en constante movimiento, adaptando su rutina diaria para responder a las exigencias del trabajo remunerado y el trabajo no remunerado dentro del hogar.

Un tema que cabe resaltar en este tema es como la clase social juega un papel fundamental en la determinación de las tareas del hogar, ya que influye en la distribución del trabajo doméstico y en la posibilidad de delegarlo a terceros. En los hogares con menos recursos económicos, las mujeres suelen asumir la mayoría de las responsabilidades domésticas sin acceso a apoyo externo, lo que incrementa su carga de trabajo y limita su tiempo para otras actividades. Mientras que en hogares con más capacidades económicas, la contratación de trabajadoras domésticas o servicios de apoyo permite redistribuir parte de esta carga, aliviando el impacto del trabajo no remunerado sobre las mujeres. Como señala, A. Rodríguez.

Pues con el aseo de la casa la verdad no nos queda mucho tiempo para dedicarle a eso, así que una vez a la semana le pagamos a alguien para que nos ayude con el aseo y la ropa sucia. Y en las tardes mis hijos están en una asesoría de tareas en donde los cuida, los recogen del colegio les dan el almuerzo y les ayudan con las tareas, de este modo cuando nosotros llegamos, los recogemos y pasamos el resto del día con ellos. (comunicación personal, 2024).

La cita refleja cómo el acceso a recursos económicos permite a algunas familias delegar parte del trabajo doméstico y de cuidado a terceros, aliviando la carga de estas responsabilidades en el hogar. Sin embargo, desde una perspectiva crítica, esta situación pone en evidencia dos aspectos clave: primero, la persistencia de una división del trabajo en la que las tareas domésticas y el cuidado de los hijos siguen siendo consideradas como una carga que debe gestionarse, en la mayoría de los casos, por parte de las mujeres. Segundo, aunque la contratación de apoyo externo facilita la conciliación entre la vida laboral y familiar, también perpetúa la transferencia de estas responsabilidades a otras mujeres, generalmente en condiciones de empleo precarias, sin cuestionar la desigual distribución de estas tareas dentro del hogar. Como es el caso de M. Gómez, cuando señala que

Toda la vida he trabajado en servicios generales en casas de familia, en los últimos años he trabajado en servicios generales pero una empresa, pues en el club de Guaymaral en Zipaquirá y eso un mucho mejor por todas las garantías que le dan a uno, porque antes uno tenía lo del día y ya. (comunicación personal, 2024).

Esta cita refleja como la movilidad cotidiana de las mujeres en contextos de metropolización, es el reflejo de cómo las dinámicas laborales y la falta de garantías en el empleo afectan sus trayectos y su calidad de vida. En el caso de las mujeres que trabajan en servicios generales, especialmente en casas de familia, la movilidad es aún más compleja, ya que muchas veces

deben desplazarse largas distancias sin acceso a condiciones laborales estables, lo que las obliga a depender de trayectos fragmentados y del transporte público en horarios extendidos.



Imagen 17. Ejercicio Cartográfico en Tocancipá, 2024

A través del ejercicio cartográfico, se logró visibilizar las realidades sociales de las mujeres que enfrentan una movilidad cotidiana condicionada por las tareas de cuidado en contextos de metropolización. Los mapas trazados por las propias mujeres evidenciaron trayectos fragmentados, múltiples paradas intermedias y una constante reorganización del tiempo y el espacio en función de las responsabilidades domésticas y familiares. A diferencia de una movilidad lineal, los recorridos mostraron dinámicas complejas en las que el trabajo remunerado se entrelaza con actividades como llevar y recoger a los hijos del colegio, realizar compras, asistir a servicios de salud o encargarse de tareas del hogar. Como también podemos verlo en un dibujo realizado por M. Gomez.

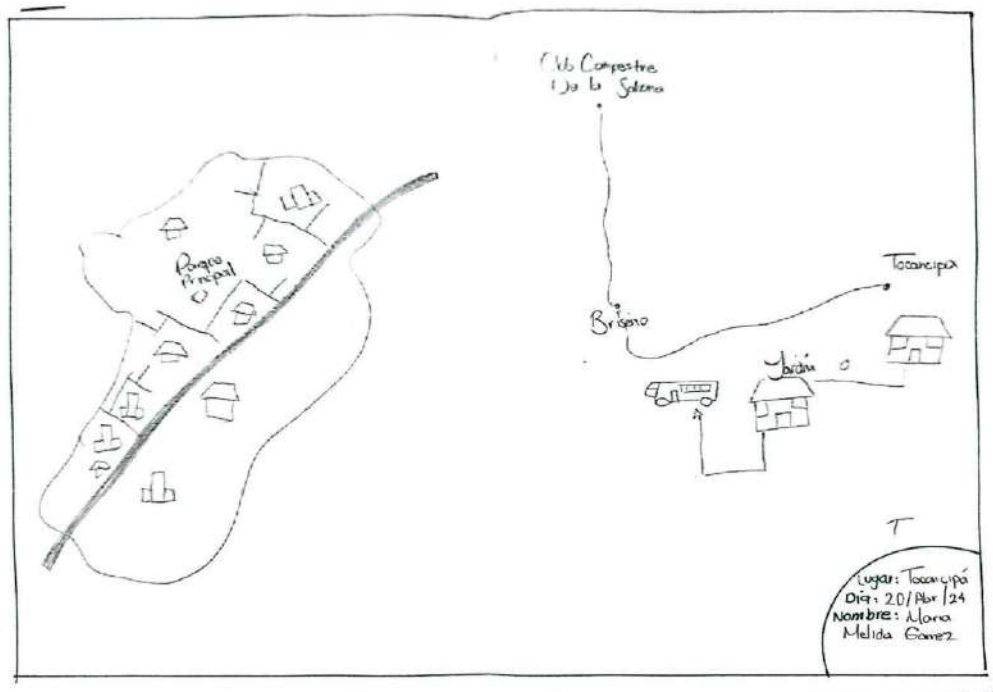


Imagen 18. Trayectos diarios, dibujo realizado por una mujer entrevistada, 2024.

En esta imagen se identifican espacios residenciales, puntos de conexión vial y lugares de interés, lo que permite relacionarlo con la reflexión sobre la movilidad cotidiana condicionada por las tareas de cuidado. El trazado del mapa refleja la fragmentación de los desplazamientos, donde no hay un solo trayecto lineal, sino múltiples recorridos interconectados que responden a diversas responsabilidades. La presencia de una parada de autobús, junto a ubicaciones como el "Jardín", resalta la importancia de las tareas de cuidado en la organización del tiempo y el espacio. Las mujeres, al asumir estas responsabilidades, deben equilibrar su trabajo remunerado con la logística diaria de su hogar y su familia, lo que limita el tiempo disponible para actividades de ocio o descanso.

Esta representación cartográfica evidencia cómo la rutina diaria está moldeada por las exigencias del cuidado, imponiendo recorridos que no responden únicamente a una lógica productiva, sino también a la necesidad de atender distintas obligaciones simultáneamente. Así, se refuerza la idea de que la movilidad de las mujeres no es simplemente un traslado de un

punto A a un punto B, sino una compleja rutina de micro viajes de desplazamientos fragmentados que las obliga a reorganizar su tiempo.

Este análisis permitió reconocer cómo la planificación urbana y los sistemas de transporte no consideran las necesidades específicas de las mujeres, quienes deben adaptar sus desplazamientos a una estructura que no facilita la compatibilidad entre el trabajo productivo y reproductivo. En este sentido, los mapas que encontramos en los anexos no solo reflejaron la distribución desigual del trabajo de cuidado, sino que también evidenciaron la necesidad de políticas públicas que integren un enfoque de género en la movilidad, promoviendo infraestructuras y sistemas de transporte que respondan a estas dinámicas y reduzcan la carga desproporcionada que enfrentan las mujeres en su vida cotidiana

En conclusión, la movilidad cotidiana de las mujeres en contextos de metropolización no puede analizarse únicamente desde la perspectiva del transporte, sino que debe integrarse a una comprensión más amplia de las dinámicas de género, la distribución del trabajo doméstico y la precariedad laboral. Los testimonios y ejercicios cartográficos analizados evidencian que las mujeres no solo enfrentan trayectos más largos y fragmentados, sino que además deben articular su movilidad en función de las responsabilidades del hogar y del cuidado de terceros. Mientras que aquellas con mayores recursos económicos pueden delegar algunas de estas tareas en trabajadoras domésticas o instituciones privadas, muchas otras deben asumir una doble carga laboral que condiciona su bienestar y autonomía.

Este panorama revela la necesidad urgente de políticas públicas que no solo mejoren la infraestructura y eficiencia del transporte público, sino que también promuevan un enfoque de movilidad con perspectiva de género. Esto implica garantizar condiciones laborales dignas para las mujeres, fomentar la corresponsabilidad en el hogar y diseñar sistemas de movilidad más accesibles, seguros y adaptados a las realidades de quienes combinan trabajo remunerado y no

remunerado. Sin estos cambios estructurales, la movilidad seguirá siendo una barrera para la equidad, limitando las oportunidades de las mujeres y perpetuando las desigualdades en el acceso a la ciudad y al desarrollo personal y profesional.

Este capítulo cierra la investigación con un análisis detallado de las trayectorias de movilidad de las mujeres en la Zona Metropolitana de Bogotá, destacando cómo los procesos de metropolización, la desigual distribución de las tareas del cuidado y las condiciones del transporte configuran su movilidad cotidiana. A través del estudio de caso, los testimonios y los ejercicios cartográficos, se evidencian las barreras estructurales que enfrentan las mujeres al desplazarse diariamente entre sus municipios de residencia y sus lugares de trabajo.

Uno de los puntos clave abordados en este capítulo es el impacto de la metropolización en la movilidad de las mujeres. Si bien la expansión urbana ha generado nuevas oportunidades laborales, también ha consolidado un sistema de transporte que no responde adecuadamente a las necesidades de quienes dependen de él. Los testimonios de las entrevistadas revelan cómo los largos trayectos, la congestión y la falta de infraestructura eficiente afectan su calidad de vida.

El análisis de los medios de transporte utilizados muestra que la mayoría de las mujeres dependen del transporte público, enfrentando trayectos fragmentados que incluyen múltiples transbordos y tiempos de espera prolongados. Mientras que aquellos con mayor capacidad económica logran optimizar sus tiempos con vehículos propios, la mayoría debe lidiar con un sistema de movilidad que les consume una parte significativa del día.

Los hallazgos de este capítulo refuerzan la idea de que la movilidad no es solo un problema de infraestructura, sino también una expresión de desigualdades estructurales que afectan de manera diferenciada a distintos grupos sociales. En el caso de las mujeres, las barreras de movilidad no sólo están determinadas por el transporte disponible, sino también por la

distribución desigual del trabajo doméstico y de cuidado, que las obliga a realizar trayectos más largos y complejos.

5. CONCLUSIONES

El presente estudio ha permitido analizar cómo las responsabilidades de cuidado y las dinámicas de género impactan en las estrategias de movilidad cotidiana de las mujeres que residen en los municipios de Zipaquirá, Chía, Cota y Tocancipá, y que deben desplazarse hacia Bogotá. A partir del trabajo de campo, se ha evidenciado que la movilidad de estas mujeres no responde únicamente a la necesidad de trasladarse por razones laborales, sino que está profundamente condicionada por la estructura desigual en la distribución del trabajo doméstico y el cuidado de terceros. Esta sobrecarga de responsabilidades modifica sus trayectorias, obligándolas a realizar trayectos más largos y complejos, con múltiples paradas intermedias, lo que impacta negativamente en su calidad de vida.

La hipótesis inicial, que planteaba que el trabajo doméstico y las responsabilidades de cuidado recaen mayoritariamente sobre las mujeres, afectando su acceso a oportunidades laborales, fue ampliamente confirmada. Los hallazgos del capítulo 4 demuestran que, aun cuando existen redes de apoyo dentro de la familia, la carga de cuidado sigue recayendo principalmente en las mujeres, lo que obliga a muchas de ellas a adaptar sus estrategias de movilidad a estas demandas. Este fenómeno se traduce en una fragmentación de los trayectos, donde las mujeres no solo se desplazan hacia sus lugares de trabajo, sino que deben integrar paradas adicionales para recoger a sus hijos, llevar a familiares al médico o realizar compras. Estas actividades aumentan significativamente el tiempo y esfuerzo invertido en cada desplazamiento, generando una mayor presión sobre su rutina diaria.

En términos de infraestructura y acceso a transporte, la investigación evidenció que la movilidad de las mujeres está fuertemente condicionada por factores económicos. Aquellas que

no cuentan con un vehículo privado deben depender exclusivamente del transporte público, el cual, además de ser más lento y poco eficiente, implica largas esperas, transbordos y recorridos indirectos. Esto reduce significativamente el tiempo disponible para el descanso y el ocio, afectando su bienestar físico y emocional. Se observó que las mujeres con mayores recursos pueden delegar algunas tareas de cuidado en trabajadoras domésticas, lo que evidencia una estratificación en la carga del trabajo reproductivo. Sin embargo, esta no es una solución estructural al problema, sino una redistribución de las responsabilidades dentro de un mismo sistema desigual.

Las redes de apoyo juegan un papel fundamental en la configuración de los patrones de movilidad. Muchas mujeres dependen de otras mujeres de su familia—madres, hermanas, suegras—para el cuidado de los hijos o la realización de tareas domésticas mientras ellas trabajan. No obstante, esto no alivia la carga total de responsabilidades, sino que la redistribuye dentro del mismo núcleo femenino, perpetuando la feminización del trabajo doméstico y de cuidado. En hogares donde estas redes no existen o son limitadas, las mujeres enfrentan una mayor carga de desplazamientos y menos flexibilidad para acceder a oportunidades laborales o educativas. La dependencia de estas redes refuerza la desigualdad de género, ya que las políticas de movilidad y urbanismo siguen sin considerar estas dinámicas dentro de su planificación.

El objetivo general de la investigación fue ampliamente abordado y demostrado. Se confirmó que la movilidad de las mujeres está intrínsecamente ligada a sus responsabilidades de cuidado y a las desigualdades estructurales en el acceso a oportunidades laborales y educativas. Además, se constató que el sistema de transporte no está diseñado para responder a las necesidades específicas de este grupo poblacional, lo que genera barreras adicionales en su cotidianidad. A través de los testimonios recogidos en entrevistas y ejercicios cartográficos, se

evidenció que las mujeres han desarrollado diversas estrategias para gestionar sus desplazamientos diarios. Entre estas estrategias se destacan la planificación anticipada de los trayectos, la combinación de diferentes medios de transporte y la incorporación de múltiples paradas para optimizar tiempos. Sin embargo, estas soluciones individuales no eliminan las dificultades estructurales del sistema de movilidad, sino que representan intentos de adaptación ante un modelo de transporte que no considera sus necesidades.

Una de las conclusiones más relevantes del estudio es la necesidad de integrar la perspectiva de género en la planificación urbana y del transporte. La movilidad cotidiana de las mujeres no puede seguir siendo analizada exclusivamente desde una visión técnica, centrada en la infraestructura y la eficiencia del transporte, sino que debe incluirse un enfoque social que reconozca las desigualdades estructurales que condicionan sus desplazamientos. La falta de políticas públicas que aborden estas problemáticas perpetúa las barreras que enfrentan las mujeres para acceder a mejores oportunidades laborales y educativas, limitando su autonomía y calidad de vida. Un sistema de movilidad más equitativo no solo implicaría mejoras en la infraestructura de transporte, sino también medidas específicas que consideren la movilidad del cuidado, como la creación de rutas más eficientes, mayor cobertura en horarios nocturnos y mecanismos de seguridad que protejan a las usuarias del transporte público.

Asimismo, se debe avanzar hacia una redistribución más equitativa del trabajo doméstico y de cuidado dentro del hogar. Para reducir la sobrecarga de las mujeres en sus desplazamientos cotidianos, es fundamental promover políticas que fomenten la corresponsabilidad en el hogar, incentivando la participación activa de los hombres en las tareas domésticas y de cuidado. Solo con un cambio estructural en la organización de estas responsabilidades será posible garantizar que las mujeres puedan acceder en igualdad de condiciones a oportunidades laborales y

educativas sin que sus trayectos diarios se vean obstaculizados por una carga de trabajo desproporcionada.

Como líneas abiertas de discusión, se propone seguir investigando cómo la movilidad del cuidado podría integrarse en las políticas de planificación urbana y del transporte. Es necesario desarrollar sistemas de transporte más equitativos e inclusivos que respondan a la realidad de las mujeres y sus necesidades de desplazamiento. Además, se recomienda explorar estrategias que faciliten la conciliación entre la vida laboral y familiar, como la implementación de horarios flexibles en los trabajos y el fortalecimiento de servicios de cuidado infantil cercanos a los espacios de empleo. Estas medidas no solo contribuirían a mejorar la movilidad de las mujeres, sino que también representarían un avance en la lucha por la equidad de género en el acceso a la ciudad y sus oportunidades.

En definitiva, esta investigación ha contribuido a visibilizar la intersección entre movilidad y desigualdad de género, demostrando que los desplazamientos cotidianos de las mujeres no pueden analizarse de manera aislada, sino en relación con las responsabilidades de cuidado y las condiciones estructurales del sistema de transporte. Es fundamental que quienes diseñan las políticas de movilidad y planificación urbana consideren estas realidades, con el fin de garantizar un acceso más equitativo y justo a la ciudad. La movilidad no es solo un problema técnico de infraestructura, sino un reflejo de las desigualdades sociales y de género que persisten en el espacio urbano. Transformar estas dinámicas es un paso esencial para avanzar hacia una sociedad más equitativa y con mayores oportunidades para todas las personas.

6. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICA

Avila, M. (2018). Paisaje urbano y espacio público como expresión de la vida cotidiana. *Revista de Arquitectura*, 20(2), (pp. 10-19)

Batthyány, K. (2020). Miradas latinoamericanas al cuidado. *Miradas latinoamericanas a los cuidados*. CLACSO; Siglo XXI. (pp. 11-52)

Bellet, C., & Llop, J. (2004). Ciudades intermedias: entre territorios concretos y espacios globales. *Ciudad y Territorio Estudios Territoriales*, 36(141-2), (pp. 569–581)

Capron, G., & Pérez, R. (2016). La experiencia cotidiana del automóvil y del transporte público en la Zona Metropolitana del Valle de México. *Alteridades*, 26(52), (pp.11-21)

Carrasquer, P. Torns, T. Tejero, & Romero, A. (1998). El trabajo reproductivo. Universitat Autònoma de Barcelona. Departament de Sociologia, Bellaterra.

Carrasquer, P., Torns, T., Tejero, E., & Romero, A. (1998). *Trabajo de la reproducción y trabajo productivo*. Universitat Autònoma de Barcelona, Departamentode Sociologia. (pp. 95-114).

Cebollada Badía, À., & Vera, R. (2020). Movilidad cotidiana y cambio modal en zonas urbanas de baja densidad: Estudio de caso en la Región Metropolitana de Barcelona. *Revista de Estudios Andaluces*, (39), (pp. 94–113)

CEPAL. (1999). Un análisis del concesionamiento de autopistas urbanas, con referencia a los casos de la Costanera Norte de Santiago de Chile y del Eje de Javier Prado de Lima. *Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL)*.

CEPAL. (2018). *Los cuidados en América Latina y el Caribe*. Naciones Unidas. (pp. 17-62).

Cervantes, G. (2019). Trabajo, tiempo libre y movilidad cotidiana en México. *Revista CIFE*, 22(36), (pp. 155-181).

Cortés, M., & Iglesias, M. (2004). *Generalidades sobre metodología de la investigación* (1ª ed.). Universidad Autónoma del Carmen.

Cresswell, T. (2010). Towards a politics of mobility. *Environment and Planning D: Society and Space*, 28, (pp. 17-31).

Cunha, J., & Rodríguez, J. (2009). Crecimiento urbano y movilidad en América Latina. *Revista Latinoamericana de Población*, 3(4-5), (pp. 27-64).

DANE. (2021). *Encuesta Nacional de Uso del Tiempo (ENUT)*. Departamento Administrativo Nacional de Estadística, Colombia.

DANE. (2023). *Encuesta multipropósito 2023*. Departamento Administrativo Nacional de Estadística, Colombia.

Dangond, C., Jolly, J., Monteoliva, E., & Rojas, F. (2011). Algunas reflexiones sobre la movilidad urbana en Colombia desde la perspectiva del desarrollo humano. *Papel Político*, 16(2), (pp. 485-514)

- Dupont, V. (2003). *Metrópolis en movimiento: Una comparación internacional*. Alfaomega.
- Elizarrarás, S. (2023). Género y espacialidad: Aproximaciones conceptuales, temáticas y desafíos para las ciencias sociales. *Ciencia Política*, 18(35).
- Elliott, A., & Urry, J. (2010). *Mobile Lives*. Routledge. SIMUR. (2019). *Encuesta de movilidad 2019, Sistema Integrado de Información sobre Movilidad Urbana y Regional*.
- Escalante, S., Ciocoletto, A., Fonseca, M., Casanovas, R., & Valdivia, B. (2021). *Movilidad cotidiana con perspectiva de género: Guía metodológica*. CAF.
- Estébanez, L. (1982). *Tendencias y problemáticas actuales de la geografía*. Cincel.
- Figuroa, O. (2001). Políticas de desarrollo y políticas de transporte urbano: Coherencias y contradicciones. En F. Carrión (Ed.), *La ciudad construida: Urbanismos en América Latina* FLACSO.
- Geiger, P. (1996). Des-territorialização e espacialização. En *Territorio: Globalización y Fragmentación*. Hucitec. (pp. 223-246).
- Gutiérrez, A. (2010). Movilidad, transporte y acceso: Una renovación aplicada al ordenamiento territorial. *Scripta Nova*, 14(331).
- Gutiérrez, A. (2013). ¿Qué es la movilidad? Elementos para (re) construir las definiciones básicas del campo del transporte. *Revista Bitácora Urbano Territorial*.
- Gutiérrez, A. (2015). Movilidad cotidiana y metrópolis: Desafíos de una dinámica contradictoria. En M. Arroyo & R. Cruz (Coords.), *Território e Circulação. A dinâmica contraditória da globalização* (pp. 313-342). Editora AnnaBlume.
- Guzmán, A., & Hernández, K. (2013). La fragmentación urbana y la segregación social: Una aproximación conceptual. *Revista Legado de Arquitectura y Diseño*, 14, (pp. 41-55).
- Harvey, D. (2014). *Análisis geográfico del sistema capitalista y sus contradicciones* (1ª ed.). Editorial IAEN.
- Harvey, D. (2018). *Justicia, naturaleza y geografía del espacio-tiempo*. Traficantes de Sueños; Instituto de Altos Estudios Nacionales de Ecuador.
- Hernández, R., Fernández, C., & Baptista, P. (2014). *Metodología de la investigación* (6ª ed.). McGraw-Hill.
- Hoeflich, S., & Llop, J. (2015). *Planificación y gestión del desarrollo urbano sostenible de las Ciudades Intermedias*. Secretariado Mundial, Ciudades y Gobiernos Locales Unidos (UCLG).
- Isunza Vizuet, G. (2015). Movilidad cotidiana y espacios de vida en la Ciudad de México. *Proyección*, 19, 77-96.
- 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.

- 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), 173-198.
- Jirón, P. (2017). El hábitat residencial observado desde la movilidad cotidiana urbana. En W. Imilán, J. Larenas, G. Carrasco & S. Rivera (Eds.), *¿Hacia dónde va la vivienda en Chile?: nuevos desafíos en el hábitat residencial* (pp. 269-279).
- Jirón, P., & Imilán, W. (2018). Moviendo los estudios urbanos. La movilidad como objeto de estudio o como enfoque para comprender la ciudad contemporánea. *Quid 16. Revista del Área de Estudios Urbanos*, 17-36.
- Jirón, P., & Iturra, L. (2011). Momentos móviles. Los lugares móviles y la nueva construcción del espacio público. *Arquitecturas del Sur*, 29(39), 44-57.
- Jirón, P., & Mansilla, P. (2014). Las consecuencias del urbanismo fragmentador en la vida cotidiana de los habitantes de la ciudad de Santiago de Chile. *EURE (Santiago)*, 40(121), 5-28.
- Jirón, P., & Zunino Singh, D. (2017). Dossier. Movilidad Urbana y Género: experiencias latinoamericanas. *Revista Transporte y Territorio*, (16), (pp. 1-8).
- Jirón, P., Lange, C., & Bertrand, S. (2010). Exclusión y desigualdad espacial: Retrato desde la movilidad cotidiana. *Revista INVI*, 25(68), (pp.15-57).
- Larrañaga, I., Arregui, B., & Arpal, J. (2004). El trabajo reproductivo o doméstico. *Gaceta Sanitaria*, 18(Supl. 1), (pp. 31-37).
- Larrañaga, I., Begoña, A. & Arpal, J. (2013). El trabajo reproductivo o doméstico. Departamento de Sociología II. Universidad del País Vasco
- Lefebvre, H. (2013). *La producción del espacio*. Capitán Swing.
- Linares, S. (2013). Las consecuencias de la segregación socioespacial: Un análisis empírico sobre tres ciudades medias bonaerenses (Olavarría, Pergamino y Tandil).
- Llop, J., Iglesias, B., Vargas, R., & Blanc, F. (2019). Las ciudades intermedias: Concepto y dimensiones. *Ciudades*, (22), (pp.23-43).
- López, A. (2018). Segregación socioespacial bajo el nuevo modelo de ciudad en América Latina: Características, perspectivas e implicaciones.
- Martínez, C., & Buitrago, L. (2017). *Cali: Una metrópoli regional en movimiento. La planeación municipal y los procesos de metropolización*. Universidad del Valle. (pp. 17-92).
- Massey, D. (1998). Espacio, lugar y género. En G. Bernal (Trad.), *Debate Feminista*, 17, (pp.39-46).
- Mercado, A., & Hernández, A. (2010). El proceso de construcción de la identidad colectiva. *Convergencia*.
- Morse, J. M. (2003). *Asuntos críticos en los métodos de investigación cualitativa*. Universidad de Antioquia.

- Otero, A., & Llop, J. (2020). La ciudad intermedia: Crecimiento y dinámicas de desarrollo. *Territorios*, (43), (pp.1-8).
- Pacheco, X. (1997). Espacio urbano y lógica patriarcal. *Geographical Journal of Central America*, 1(34), (pp.113-119).
- Palacios, H. (2016). DEL TRANSPORTE A LA MOVILIDAD. Reflexiones sobre las últimas décadas:
- Quijada, R., Tirachini, A., Henríquez, R., & Hurtubia, R. (2007). *Investigación al Transantiago: Sistematización de declaraciones hechas ante la comisión investigadora, resumen de contenidos de los principales informes técnicos, información de documentos públicos adicionales y comentarios críticos*. Universidad de Chile.
- Ramírez, B., & López, L. (2015). *Espacio, paisaje, región, territorio y lugar: La diversidad en el pensamiento contemporáneo* (Colección: Geografía para el siglo XXI, Serie: Textos Universitarios, núm. 17). Instituto de Geografía, Universidad Nacional Autónoma de México y Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Xochimilco.
- Rangel, Y., Mendoza, A., Hernández, L., Cruz, M., Pérez, M., & Gaytán, D. (2017). Aportes del enfoque de género en la investigación de cuidadores primarios de personas dependientes. *Index de Enfermería*, 26(3), (pp.157-161).
- Revista Enseñanza e Investigación en Psicología. (2024). Las redes de apoyo entre mujeres y su papel en el proceso migratorio.
- Rivera, J. (2021). La educación geográfica contemporánea, la geografía escolar tradicional y el pensamiento crítico. *Entorno Geográfico*, (21), (pp.157-179).
- Rodríguez, J. (2008). Movilidad cotidiana, desigualdad social y segregación residencial en cuatro metrópolis de América Latina. *EURE (Santiago)*, 34(103), (pp.49-71).
- Ruiz, A., & León, N. (2016). El sistema urbano en Colombia y la formación metropolitana: Una aproximación desde la Nueva Geografía Económica. *Universidad Nacional de Colombia*.
- Saavedra, L. (2017). Género y salud: Estudio sobre la doble jornada laboral en las mujeres y su relación con el autocuidado de su salud. *IX Congreso Internacional de Investigación y Práctica Profesional en Psicología XXIV Jornadas de Investigación XIII Encuentro de Investigadores en Psicología del MERCOSUR*. Facultad de Psicología, Universidad de Buenos Aires.
- Salazar, C. (2010). Dos sistemas de movilidad cotidiana en la Ciudad de México: domicilio-escuela y domicilio-trabajo. *El Colegio de México*.
- Sanabria, L. (2020). *El cuidado y la economía del cuidado: Una revisión sobre el concepto en investigaciones en comunidades latinoamericanas* (Tesis de maestría). Universidad Nacional Abierta y a Distancia - UNAD.
- Santos, L., & De la Rivera, J. (2008). Ciudades con atributos: Conectividad, accesibilidad y movilidad. *Ciudades*, 11, (pp.13-32).

- Sheller, M. (2008). Gendered mobilities: Epilogue. En T. P. Uteng & T. Cresswell (Eds.), *Gendered Mobilities* (pp. 257-266).
- Sheller, M. (2014). The new mobilities paradigm for a live sociology. *Current Sociology*, 62, (pp.789–811).
- Sheller, M., & Urry, J. (2018). Movilizando el nuevo paradigma de las movilidades. *Applied Mobilities*.
- Sjoberg, G. (1960). *The preindustrial city: Past and present*. The Free Press.
- Smith, N. (2020). *Desarrollo desigual. Naturaleza, capital y la producción del espacio*. Traficantes de Sueños.
- Sobrino, J. (2003). Rurbanización y localización de las actividades económicas en la región centro del país, 1980-1998. *Sociológica*, 18(51), (pp.99-127).
- Soja, E. (2008). *Postmetrópolis. Estudios críticos sobre las ciudades y las regiones*. Traficantes de Sueños.
- Soto, E., & Escribano, E. (2019). El método estudio de caso y su significado en la investigación educativa. En D. M. Arzola Franco (Coord.), *Procesos formativos en la investigación educativa: Diálogos, reflexiones, convergencias y divergencias* (pp. 203-222).
- Soto, P. (2017). Diferencias de género en la movilidad urbana: Las experiencias de viaje de mujeres en el Metro de la Ciudad de México. *Revista Transporte y Territorio*, 16.
- Soto, P. (2022). Paisajes del cuidado en la Ciudad de México: Experiencias, movilidad e infraestructuras. *Íconos. Revista de Ciencias Sociales*, 73, FLACSO Ecuador. (pp.57-75).
- Tajer, D. (2021). Cuidados generizados en salud. *Revista Symploké Estudios Género*.
- Tobío, C. (2003). La segregación espacial de género: Micro y macroespacios. *El valor de la palabra*, 3, (pp.78-103).
- TUMI & GIZ. (2018). *Enfoques para la movilidad urbana con perspectiva de género*. Transformative Urban Mobility Initiative (TUMI).
- Urry, J. (2002). *The tourist gaze*. Sage.
- Urry, J. (2007). *Mobilities*. Polity.
- Valdés, E. (2007). Fragmentación y segregación urbana: Aportes teóricos para el análisis de caso en la ciudad de Córdoba. *Revista Digital Alfilo*, 18.
- Vargas, M., & Royuela, V. (2006). Segregación residencial: Una revisión de la literatura. *Facultad de Economía y Empresa, Universidad Diego Portales*.
- Velázquez, J. (2017). *El territorio como una construcción cultural: Entre realidades y significaciones*. REICE: Revista Electrónica de Investigación en Ciencias Económicas, Vol. 5, N°. 9.

Zucchini, E. (2015). *Género y transporte: Análisis de la movilidad del cuidado como punto de partida para construir una base de conocimiento más amplia de los patrones de movilidad. El caso de Madrid*. Tesis Doctoral, Universidad Politécnica de Madrid.