

Ser mujer y moverse en las laderas: Análisis de los factores de decisión y patrones de movilidad de las mujeres que habitan territorios informales de ladera

Ser mujer y moverse en las laderas

Análisis de los factores de decisión y patrones de movilidad de las mujeres que habitan territorios informales de ladera

Autores

Diego Andrés Gómez Martino, sociólogo
Daniel Pineda Guzmán, arquitecto

Directora

Valentina Montoya Robledo, SJD

Maestría en Procesos Urbanos y Ambientales
Universidad EAFIT

Tabla de contenido

1. Planear el viaje: estructura de la investigación	17
1.1 Problema	18
1.2 Objetivos	18
1.3 Territorio	19
1.4 Ruta metodológica	20
1.5 Limitantes y aprendizajes de la investigación en tiempos de Covid-19	34
1.6 Consideraciones éticas de la investigación	35
2. Organizar la maleta: marco conceptual	36
2.1 Enfoque de género y movilidad	39
2.2 Territorios informales y sistemas de movilidad y transporte	46
2.3 Movilidad, perspectiva de género e informalidad en territorios de ladera en América Latina	53
3. Explorar el mapa: marco contextual	58
3.1 Los retos compartidos del sur global	60
3.2 El contexto latinoamericano	60
3.3 El contexto local: la ciudad y sus laderas periféricas	64
3.4 El barrio Bello Oriente	85
4. Reflexionar sobre lo andado: análisis de los resultados	90
4.1. Las decisiones que trazan el camino: factores de decisión y estilo de vida en las prácticas de movilidad	92
4.2 Reconstruir los caminos recorridos: patrones de movilidad	108
4.3 Aprendizajes del camino: conclusiones	128
5. Llegar a nuestro destino: lineamientos estratégicos y proyectos prioritarios	136
5.1 Lineamientos estratégicos	139
5.2 Proyectos prioritarios	150
6. Próximos viajes: pasos a seguir y recomendaciones	164

Lista de figuras

Figura 1: Relación entre preguntas, objetivos y productos	19
Figura 2: Plano de ubicación del Barrio Bello Oriente en el contexto de la ciudad de Medellín	21
Figura 3: Ejecución de la Ruta Metodológica de la investigación	22
Figura 4: Evidencias del taller de itinerarios	28
Figura 5: Evidencias del taller de cocreación	32
Figura 6: Consolidación de los principales elementos del marco conceptual en movilidad y transporte y enfoque de género	41
Figura 7: Diferencias en los patrones de movilidad en hombres y mujeres	43
Figura 8: Consolidación de los principales elementos del marco conceptual en movilidad y transporte y territorios informales	47
Figura 9: Porcentaje de la población viviendo en asentamientos informales	59
Figura 10: Plano de pendientes de la ciudad de Medellín	61
Figura 11: Plano de clasificación de barrios ubicados en zonas de alta y media pendiente	65
Figura 12: Estructura del sistema de transporte masivo de Medellín	67
Figura 13: Línea de tiempo del sistema de Transporte de Medellín	75
Figura 14: Reparto modal en la ciudad de Medellín	76
Figura 15: Reparto modal según estrato socioeconómico.	79
Figura 16: Cobertura del sistema de transporte masivo en barrios de alta ladera de la ciudad de Medellín	80
Figura 17: Porcentaje de usuarios de los modos de transporte público por género	82
Figura 18: Motivos de viajes de hombres y mujeres	83
Figura 19: Clasificación por estratos socioeconómicos a nivel de manzanas	84
Figura 20: Barreras físicas y de infraestructura en el Barrio Bello Oriente	89
Figura 21: Perfiles de decisión que adoptan las mujeres que habitan la ladera informal	101
Figura 22: Clasificación de los viajes por motivo. Comparativo en mujeres de Bello Oriente y mujeres de Medellín	105
Figura 23: Clasificación de los viajes por motivo. Agrupación de motivos de viaje bajo el concepto de movilidad de la escasez	109
Figura 24: Clasificación de los viajes por modo. Comparativo Medellín y barrio Bello Oriente.	111
Figura 25: Factor de elección de los modos de transporte	113
Figura 26: Distancia de los viajes recorridos	113
Figura 27: Distancia de los viajes recorridos por grupo etario	114
Figura 28: Distribución de viajes por número de etapas y duración promedio	115
Figura 29: Percepción de factores negativos para los desplazamientos a pie al interior del barrio. Adulta y	116

adultas mayores

Figura 30: Percepción de factores negativos para los desplazamientos a pie al interior del barrio. Adolescentes y jóvenes	119
Figura 31: Rango espacial de movilidad de las mujeres adolescentes y jóvenes encuestadas	121
Figura 32: Rango espacial de movilidad de las mujeres adultas y adultas mayores encuestadas	123
Figura 33: Distribución de viajes de compañía por rango etario	124
Figura 34: Porcentaje de encadenamiento de viajes por rangos etarios	125
Figura 35: Esquema de operación y actividades diversas que ocurren en las calles de Bello Oriente	132
Figura 36: Esquema de síntesis lineamientos estratégicos	138
Figura 37: Rutas de transporte público colectivo que conectan barrios de alta ladera	153
Figura 38: Tipología de intervención en centralidades	158
Figura 39: Tipología de intervención en zonas de alto parqueo	159
Figura 40: Tipología de intervención en franjas de adelantamiento	160

Dedicatoria

A las mujeres que me han acompañado en la vida,
especialmente a Gloria, Maria Clara, Stephany y Maria Nury, las
cuales me enseñan todo los días de valentía, tesón y entrega.

Diego Andrés Gómez Martino

A mi familia: que sea este un bonito recuerdo de los dos años
más difíciles de nuestras vidas.

Daniel Pineda Guzmán

Agradecimientos

Nuestra mayor gratitud a las mujeres del Barrio Bello Oriente, en Medellín, especialmente a doña Elvia y su hija Darcy, de la mano de las cuales profundizamos en el conocimiento de este territorio.

Y a doña Ángela, doña Marleny y todas las mujeres con las que conversamos y que participaron de nuestra investigación, pues a partir de su voz y su mirada comprendimos la necesidad imperiosa de avanzar en la mejora de la calidad de vida de las mujeres que habitan las laderas de nuestra ciudad.

Diego Andrés Gómez Martino
Daniel Pineda Guzmán

Bitácora del viaje: introducción

A pesar de haber experimentado varias décadas de crecimiento económico, el mundo vive hoy una situación de alarmante desigualdad en la que una pequeña proporción de personas detentan un alto nivel de vida y consumo, en contraste con la discriminación y violación estructural de los derechos humanos que experimentan la gran mayoría de los habitantes, especialmente aquellos ubicados en el sur global.

Ese es el caso de las personas que habitan en asentamientos precarios y que representan una parte importante de los pobladores urbanos en zonas como América Latina –al menos el 20%–, Asia y África. Las mujeres que habitan estos territorios afrontan condiciones de marginación mayores por el solo hecho de serlo, pues según la ONU (2016) sus ingresos, representatividad política y en general el acceso a los medios necesarios para su desarrollo es menor a pesar de que su aporte a este acumulado de valor es decisivamente igual de valioso.

En el ámbito de la movilidad y el transporte se escenifican muchas de estas disparidades. Hoy en la mayor parte del mundo incluyendo Latinoamérica, se siguen produciendo políticas públicas sin información desagregada acerca de las necesidades, condiciones y oportunidades diferenciales de las mujeres, ocasionando la negación sistemática de sus particularidades y la profundización de un proceso de invisibilidad histórica. En Colombia y en Medellín, a pesar de los avances recientes en materia de políticas públicas, la producción de datos sobre movilidad

sensibles al género es escasa, tanto desde la academia como desde los gobiernos locales.

Esta investigación buscó situarse propositivamente en este escenario socioeconómico, a partir de un proceso por medio del cual se contrastaron y validaron los hallazgos de la investigación empírica y la teoría feminista sobre el urbanismo y la movilidad, procurando ahondar en ellos para el caso específico de la ciudad Medellín en la cual se presentan dos fenómenos específicos: la presencia de una geografía decididamente desafiante y la ocupación informal de sus laderas.

La literatura académica hispana y anglosajona sobre estos asuntos como los trabajos de Robin Law e Inés Sánchez de Madariaga, pero también un novedoso cuerpo de investigaciones latinoamericanas y colombianas, permitió elaborar una lectura metodológica y conceptual propia a partir del diseño de metodologías cualitativas y cuantitativas sensibles al género. Estas permitieron poner el foco sobre las condiciones específicas de Medellín y desde ahí proponer soluciones de política pública con enfoque proyectual a las barreras de movilidad que afrontan las mujeres que habitan territorios informales de ladera.

Este documento entonces busca mostrarle al lector este “viaje” realizado por los investigadores a través de cinco apartados. En el primero, denominado “planear el viaje: estructura de la investigación” se describe el paso a paso que se siguió para obtener la información según los propósitos y preguntas del estudio. En los dos siguientes capítulos, Organizar la maleta: marco



conceptual, y Explorar el Mapa: marco contextual, se explica detalladamente tanto los principales conceptos de la investigación, como las condiciones socio espaciales particulares de la ciudad, especialmente su geografía con laderas pronunciadas y la ocupación informal de éstas mediante la autoconstrucción de vivienda y, por lo tanto, de hábitat, que son las variables sobre las que se fundamenta esta investigación.

Como resultado de este viaje, el capítulo “Reflexionar sobre lo andado” describe el análisis de la experiencia y los patrones de movilidad de las mujeres que habitan territorios informales de ladera de la ciudad de Medellín, desde un enfoque amplio y sistémico que conecta las historias de vida marcadas por el desplazamiento forzado, las condiciones de precariedad habitacional y económica en las que habitan, y las estrategias de movilidad que adoptan para superar la escasa oferta de transporte e infraestructura de movilidad bajo un concepto sombrilla propuesto denominado “movilidad de la escasez”.

Este concepto proporciona todos los insumos necesarios para comprender desde una perspectiva cualitativa, cuantitativa y conceptual, los motivos de viaje de las mujeres, los modos que utilizan para realizar desplazamientos al interior o por fuera del barrio, las distancias que recorren, la percepción de factores de riesgo e inseguridad, y las decisiones de movilidad que toman permanentemente para realizar actividades cotidianas.

Finalmente, el capítulo “llegar a nuestro destino”, propone una hoja de ruta en dos dimensiones para

aportar alternativas de solución a las brechas de transporte y movilidad que enfrentan las mujeres que habitan territorios informales de ladera.

- La primera dimensión, de carácter estructural y con un horizonte de ejecución de largo plazo, propone mejorar la producción de información desagregada por género, la participación de las mujeres en procesos de planificación de movilidad y transporte, y ajustar el diseño institucional de forma que garantice la sostenibilidad en el tiempo de estas intervenciones.
- La segunda dimensión de carácter proyectual, prioritario y con un horizonte de ejecución de corto plazo, propone 3 intervenciones puntuales sobre los territorios de ladera que constituyen acciones afirmativas para balancear las brechas de movilidad y transporte que enfrentan las mujeres.

Sean todos y todas bienvenidas a este viaje por las dinámicas de movilidad de las mujeres que habitan territorios informales de ladera en la ciudad de Medellín.

Fuente: Fotografía propia





01

Planear el viaje
Estructura de la investigación

1. Planear el viaje: estructura de la investigación

Este capítulo describe el proceso que se llevó a cabo desde la identificación del problema de investigación y la delimitación de los objetivos, hasta la definición de una serie de instrumentos metodológicos con la correspondiente narración de cómo fueron implementados. De esta manera se hace un esfuerzo por dejar claros los alcances, las limitaciones y las transformaciones por las que pasó la investigación como una forma de alimentar la discusión metodológica acerca de este tipo de estudios.

1.1 Problema

La evidencia científica y la experiencia de los movimientos sociales permite señalar cómo a través de la historia, y reproduciendo una inequidad económica, cultural y social de carácter estructural, la planificación y el diseño de los sistemas de transporte y espacio público no ha incorporado los patrones específicos de movilidad de las mujeres en la ciudad de Medellín.

Estos patrones están basados en el uso del transporte público y la caminata, especialmente en estratos¹ uno y dos cuyos lugares de residencia están, en la mayoría de los casos, ubicados en la ladera oriental y occidental de la ciudad.

En ese sentido, los atributos del sistema de transporte y del espacio público no han considerado las necesidades

específicas y diferenciales de las mujeres que habitan territorios informales de ladera desde un enfoque diverso que considere sus ocupaciones, valores, motivaciones, aptitudes y temores frente a asuntos como la accesibilidad, el confort y las dimensiones físicas, y cómo estos influyen en sus patrones de desplazamiento.

Así, la investigación urbanística de Medellín que ha avanzado considerablemente en la planificación de sus sistemas de transporte y en el que la discusión académica sobre el campo del transporte es muy importante, no ha considerado con profundidad las lógicas de la movilidad de laderas con enfoque de género –con la excepción de un trabajo reciente– a diferencia del avance de ciudades como Bogotá, en la que los estudios en el campo del transporte y la movilidad no solo han sido relativamente abundantes, sino que han abordado la relación entre exclusión, informalidad y movilidad con perspectiva de género.

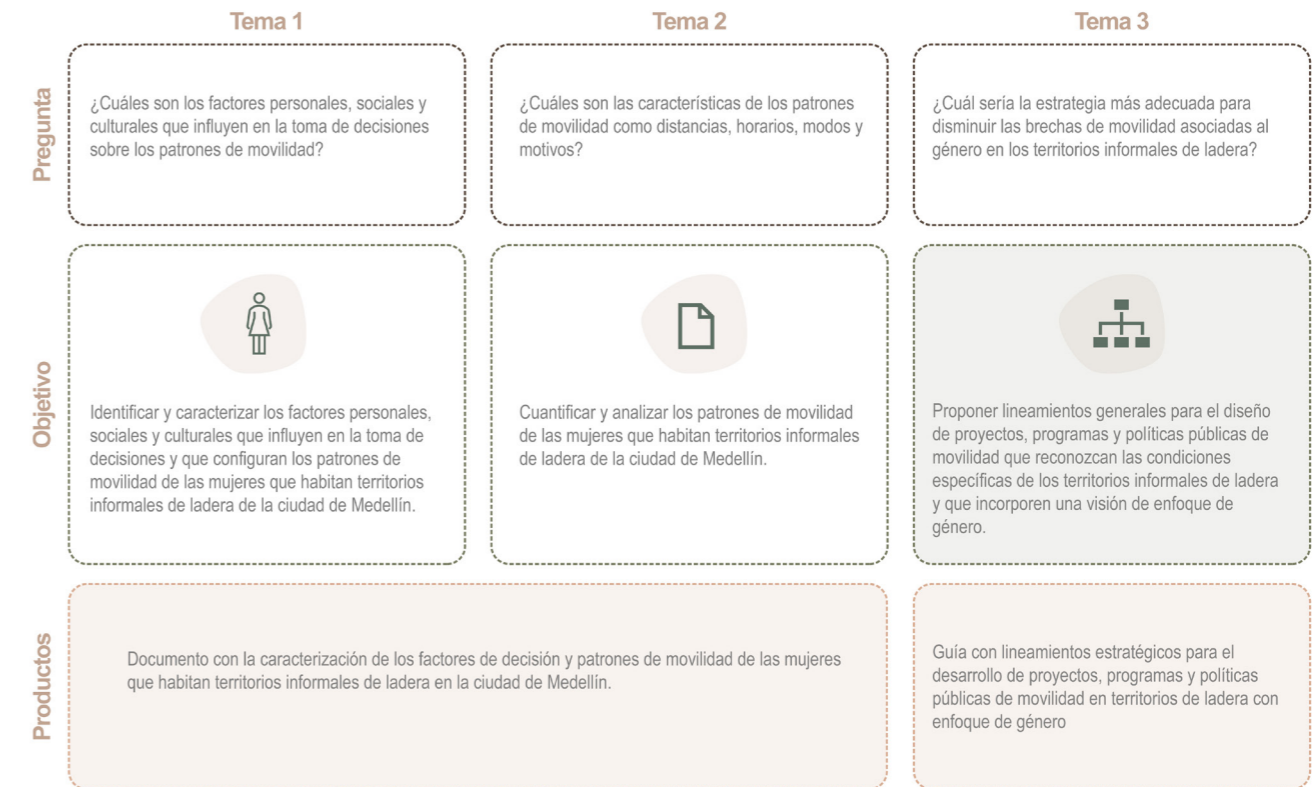
1.2 Objetivos

1. Identificar y caracterizar los factores personales, sociales y culturales que influyen en la toma de decisiones y que configuran los patrones de movilidad de las mujeres que habitan territorios informales de ladera de la ciudad de Medellín.

¹ De acuerdo con la CEPAL (2006, p. 11) la estratificación socioeconómica colombiana es una clasificación de los domicilios o inmuebles residenciales a partir de sus características físicas y su entorno, urbano o rural, en 6 grupos o estratos que connotan diferentes capacidades económicas de sus moradores, razón por la que principalmente se emplea, desde 1983, para cobrar de manera diferencial los Servicios Públicos Domiciliarios.

Figura 1

Relación entre preguntas, objetivos y productos
Fuente: elaboración propia.



2. Cuantificar y analizar los patrones de movilidad de las mujeres que habitan territorios informales de ladera de la ciudad de Medellín.

3. Proponer lineamientos generales para el diseño de proyectos, programas y políticas públicas de movilidad que reconozcan las condiciones específicas de los territorios informales de ladera y que incorporen una visión de enfoque de género.

1.3 Territorio

Para esta investigación se seleccionó el barrio Bello Oriente de la Comuna 3, Manrique, un territorio cuyas características sociodemográficas, geográficas, espaciales y de movilidad son representativas de los barrios informales de ladera de la ciudad de Medellín, cuyos atributos comunes más significativos son:

- Proceso de expulsión e inequidad de la ciudad formal.
- Menores ingresos, bajos niveles educativos y poco

acceso a oportunidades laborales de la población.

- Están ubicados en la periferia de la ciudad dentro de las zonas de alta y media ladera.
- Son territorios de difícil ocupación para asentamientos humanos debido principalmente a las amenazas hidrológicas y geológicas.
- La infraestructura de vivienda y el espacio público es autoconstruido con materiales temporales, lo que configura unas condiciones de hábitat deficitarias.
- Un porcentaje importante de los habitantes de los territorios de ladera son personas desplazadas provenientes de otras regiones del país víctimas del conflicto armado rural.
- La ubicación periférica de los barrios informales de ladera implica las mayores distancias a los corredores del sistema de transporte masivo del Valle de Aburrá.

1.4 Ruta metodológica

Dado que los estudios de movilidad implementados de forma convencional en América Latina y en el mundo, como las encuestas origen y destino, pero también los mismos supuestos aplicados al urbanismo y los sistemas de movilidad han sido planteados desde un abordaje precario de las disparidades de género, esta investigación busca, precisamente, evitar sesgos frecuentes como el androcentrismo, la falta de sensibilidad al género y las sobre generalizaciones propias de las prácticas investigativas anteriormente mencionadas.

Como lo podrá constatar el lector en este apartado, para solventar los inconvenientes mencionados, se

implementó una investigación con un alcance descriptivo y métodos mixtos, cuya utilidad radica en describir el fenómeno de la movilidad de género abordando tanto su dimensión cuantificable, a partir de patrones, tiempos y distancias, pero también confrontando este ámbito de la explicación del fenómeno con su aspecto intersubjetivo, es decir la configuración sociocultural del comportamiento de las mujeres habitantes del barrio Bello Oriente en el desarrollo de sus prácticas de movilidad. Específicamente se buscó comprender cuáles son los factores personales, sociales y culturales que influyen sus formas de desplazamiento.

En ese sentido, la figura 3 muestra, de manera relacional, el flujo de trabajo que siguió la implementación de la ruta metodológica a través de los diferentes momentos de la investigación, así como las metodologías y técnicas de recolección de información aplicadas. Partiendo desde la elaboración del marco conceptual y contextual, pasando por la lectura híbrida y comparativa, hasta la elaboración de lineamientos alimentados a partir de esta experiencia comprensiva. A continuación, se presenta una definición detallada de los procedimientos implementados para cada metodología técnica:

Figura 2

Plano de ubicación del Barrio Bello Oriente en el contexto de la ciudad de Medellín.

Fuente: Elaboración propia a partir de información de la Alcaldía de Medellín.

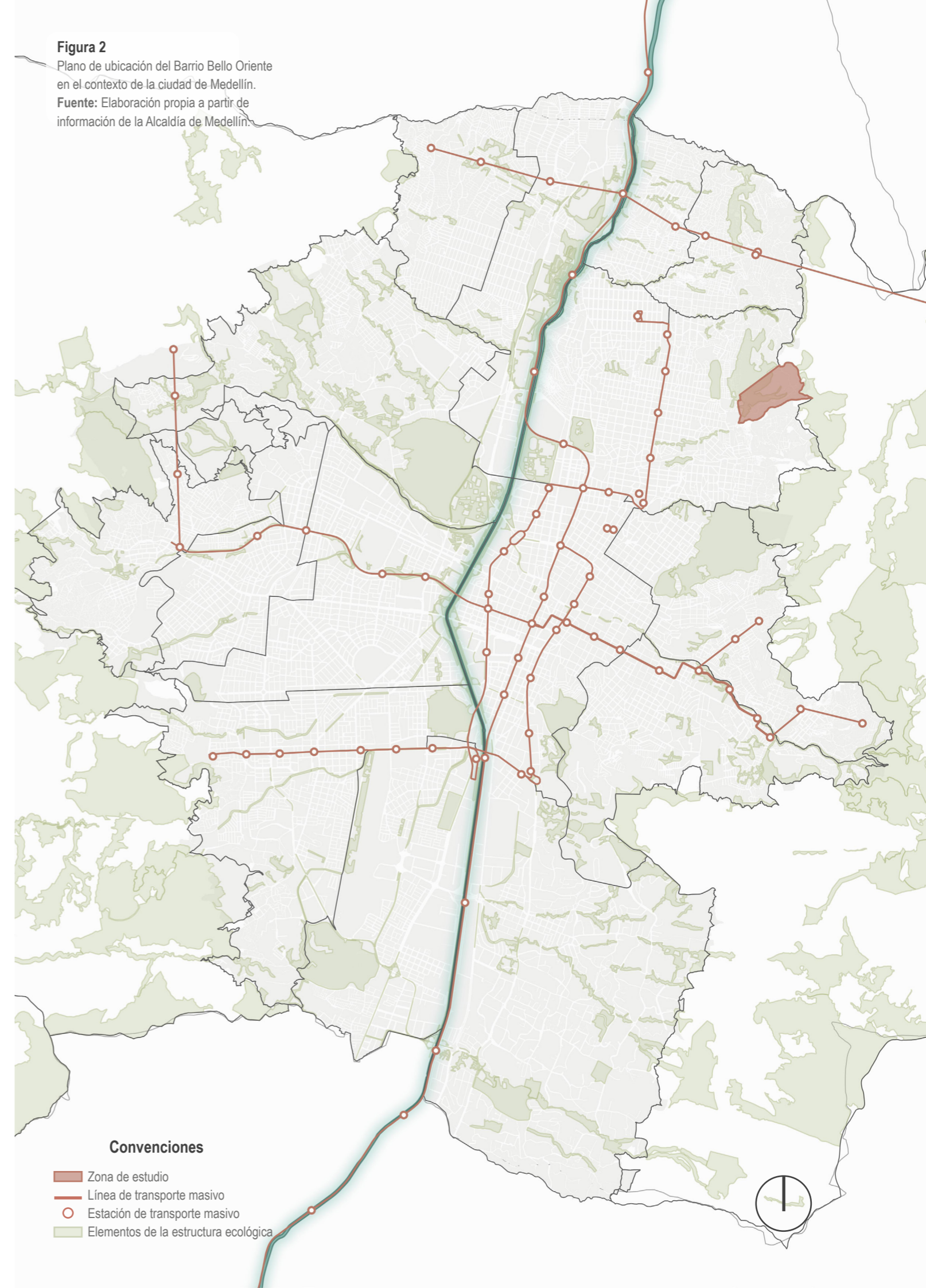


Figura 3
Ejecución de la Ruta Metodológica de la investigación
Fuente: elaboración propia.



1.4.1 Metodologías y técnicas implementadas para el cumplimiento del objetivo 1

1.4.1.1 Entrevista de estilo de vida

De acuerdo con Roberto Hernández Sampieri (2014) una entrevista cualitativa es una reunión para conversar e intercambiar información entre una persona (el entrevistador) y otra (el entrevistado) u otras (entrevistados). Con su incorporación como metodología de esta investigación se buscó identificar aspectos, como por ejemplo motivaciones, actitudes y emociones en el discurso expresado por las mujeres acerca de sus desplazamientos, razón por la cual se recurrió a un tipo de entrevista cualitativa denominado como biográfica o a profundidad (Olabuénaga, 2007) la cual implica una mayor extensión de tiempo en el desarrollo de la conversación, buscando un mayor grado de empatía y distensión entre los participantes y en la que se tocan temas amplios, que corresponden a las experiencias del entrevistado por lo que generalmente las preguntas que con las que se aborda al entrevistado no están prediseñadas o estructuradas por el entrevistador, sino que se van adaptando a la versión que entrega el entrevistado.

Instrumentos de recolección de información

Partiendo de lo anterior, el desarrollo de esta entrevista se dio como una conversación horizontal y, por lo tanto, no directiva ni estructurada, entre los investigadores y las mujeres del Barrio Bello Oriente. A pesar de este carácter abierto, se utilizó un guion de entrevista el cual fungió a la vez como derrotero para los investigadores, pero también para que la recolección de la información fuera pertinente, y en esa

medida se cumplieran efectivamente los objetivos de la investigación. Este guion se encuentra en el Anexo 3. Para claridad del lector la siguiente tabla ejemplifica sus cuatros segmentos mediante algunas preguntas que recurrentemente se realizaban a las mujeres participantes de las entrevistas.

Tipo de población y representatividad de la muestra

En cuanto a la representatividad de este instrumento, dados los fines de la investigación se realizó una convocatoria de participantes para las entrevistas procurando incluir dentro de las entrevistadas perfiles que cumplieran ante todo con un criterio de diversidad, es decir, que las mujeres tuvieran distintas ocupaciones, edades, historias y estilos de vida. Esto con el fin de obtener puntos de vista divergentes y a la vez complementarios. Se puede decir entonces que el muestreo fue una mezcla de lo que se denomina muestreo a conveniencia y muestreo autoseleccionado (Hernández Sampieri, 2014), por cuanto la participación de las mujeres fue libre y voluntaria.

Para esto se procuró y se logró contactar adultas mayores, adultas, y jóvenes con las siguientes características:

- Adultas mayores: que desempeñan labores de cuidado en el hogar en menor o mayor medida.
- Adultas: que desempeñan labores de cuidado en el hogar en menor o mayor medida, combinándolas con la búsqueda de empleo o el desempeño de un empleo de tiempo completo.
- Jóvenes: tanto estudiantes como mujeres jóvenes cabeza de familia.

Tabla 1

Segmentos y ejemplos de preguntas realizadas

Fuente: elaboración propia

Segmentos y su propósito	Ejemplos de las preguntas realizadas
Historia de vida: ahondar en el pasado de las mujeres, especialmente en su proveniencia y en las formas en las que se han establecido en el barrio y han consolidado un estilo de vida.	¿Cuál es tu nombre? ¿Qué edad tienes? ¿A qué te dedicas actualmente? ¿Realizas otra actividad además de trabajar/ser ama de casa/ estudiar? Cuéntanos un poco acerca de tu familia, ¿con quiénes vives? ¿Qué edad tienen? ¿A qué se dedican las personas con las que vives? ¿Vienes de otro municipio? ¿Cómo y por qué llegaste a Bello Oriente? ¿Cerca a qué lugar de Bello Oriente vives?
Estilo de vida: explorar el escenario de la cotidianidad de las mujeres, la relación con su familia, con las personas del barrio, su vida laboral y el acceso a oportunidades educativas, entre otros aspectos.	¿Qué actividades te gusta hacer en tu día a día? ¿Hay alguna que no puedas hacer en tu barrio? ¿Qué elementos resaltas como positivos de tu barrio y de tu hogar? ¿Qué problemas y oportunidades tiene Bello Oriente? ¿Qué has estudiado y en qué te gustaría formarte?
Movilidad cotidiana: conversar con las mujeres sobre sus desplazamientos diarios, sobre las razones que los motivan y si se desplazan solas o acompañadas.	¿Cómo es un día normal en tu vida y qué actividades realizas? ¿Cuáles de esas actividades implican desplazamientos? ¿Vas acompañada?
Barreras en el transporte y el espacio público: se busca con estas preguntas que las mujeres puedan verbalizar los aspectos de la movilidad que les resultan incómodos, desagradables y/o un obstáculo para desarrollar su estilo de vida.	¿Hay algún lugar de la ciudad o de tu barrio que no visites por alguna situación de inseguridad o desconfianza? ¿Evitas caminar por subir escaleras o por la mala calidad de las aceras? Cuando vas a un lugar caminando cerca a tu casa, ¿lo haces por la calle o por el andén? ¿Hay algún elemento del funcionamiento del Metro, el tranvía, de los buses, o de las rutas alimentadoras que no entiendas?

De las 20 entrevistas propuestas inicialmente se realizaron 10 en total, 5 jóvenes, 2 adultas mayores y 3 adultas. Las conversaciones que se analizaron fueron realizadas telefónicamente y tuvieron una duración promedio de 30 minutos cada una (ver síntesis de cada entrevista en el anexo 3).

Procesamiento y análisis de los datos

Para procesar y permitir el análisis de los datos recolectados en el transcurso de las conversaciones, esencialmente el discurso de las mujeres, estas fueron grabadas y transcritas parcialmente, para luego ser objeto de un proceso de categorización utilizando un software de análisis cualitativo de datos denominado Atlas ti.

La categorización es ante todo un proceso de reducción de datos por medio de su agrupación, contrastación y validación con otros datos. Esta puede ser realizada a partir de un enfoque deductivo, en el cual el proceso de clasificación parte de un sistema categorial prediseñado con el cual se ordena la información; o inductivo, en el cual el investigador permite que los datos vayan mostrando cierta regularidad, y a partir de ahí se establezcan categorías, subcategorías y códigos (Romero Chávez, 2005)

Esta investigación se sirvió de una aproximación mixta de este proceso, pues si bien a medida que avanzaron las entrevistas, y teniendo como base los objetivos de la investigación se diseñó un sistema de categorías, este fue mutando, no solo con el avance de las entrevistas, sino del análisis y la comprensión que se obtenía de la sistematización digital de estas.

Cabe decir que en este proceso de análisis y sistematización no solo se recurrió a las percepciones de las mujeres entrevistadas (perspectiva emic), sino también a su contrastación con la información secundaria recolectada para el marco contextual de la investigación y por supuesto la visión del investigador entrenado sobre el fenómeno puntual de la movilidad con perspectiva de género (perspectiva etic).

El resultado de este proceso es una síntesis descriptiva del fenómeno en forma de red de categorías, la cual se encuentra en el Anexo 4 y un análisis interpretativo que se presenta en el apartado de resultados de este documento. Además, sin lugar a duda, en términos de su utilidad, estos análisis son un elemento de juicio fundamental para contrastar la información que entregó la encuesta, así como también permitió a los investigadores situarse en el contexto territorial a partir de la forma en la que piensan y sienten las mujeres entrevistadas.

1.4.1.2 Taller de representación de itinerarios

El objetivo de este taller fue servir como escenario de construcción y validación colectiva de insumos para la investigación, poniendo un énfasis especial en profundizar y complementar los datos entregados por las participantes de las entrevistas a profundidad.

Así mismo, el taller permitió, a través del ejercicio de mapeo social realizado de forma presencial, confirmar datos específicos sobre el territorio, como la percepción de seguridad ciudadana, la calidad del servicio de transporte público colectivo, y las barreras derivadas del estado de la infraestructura de movilidad.

Tipo de población y representatividad de la muestra

Un total de 13 mujeres participaron de este taller. Estas fueron seleccionadas de acuerdo con el interés que demostraron en el proceso de investigación, pues muchas de ellas participaron en las entrevistas de estilo de vida, y por supuesto su pertenencia y conocimiento del territorio. En este sentido, los roles y sectores poblacionales coinciden con los de las entrevistadas, es decir adultas, adultas mayores y jóvenes con distintos niveles educativos, ocupaciones y orígenes étnicos (ver apartado anterior).

Desarrollo del taller e instrumentos de recolección de información

Para cumplir con los propósitos enunciados, se aplicaron actividades didácticas de participación, reflexión, análisis y sistematización de experiencias cotidianas, como plenarias de debate alrededor de preguntas sobre género y movilidad, pero también se diligenciaron algunos ejercicios de mapeo social (ver

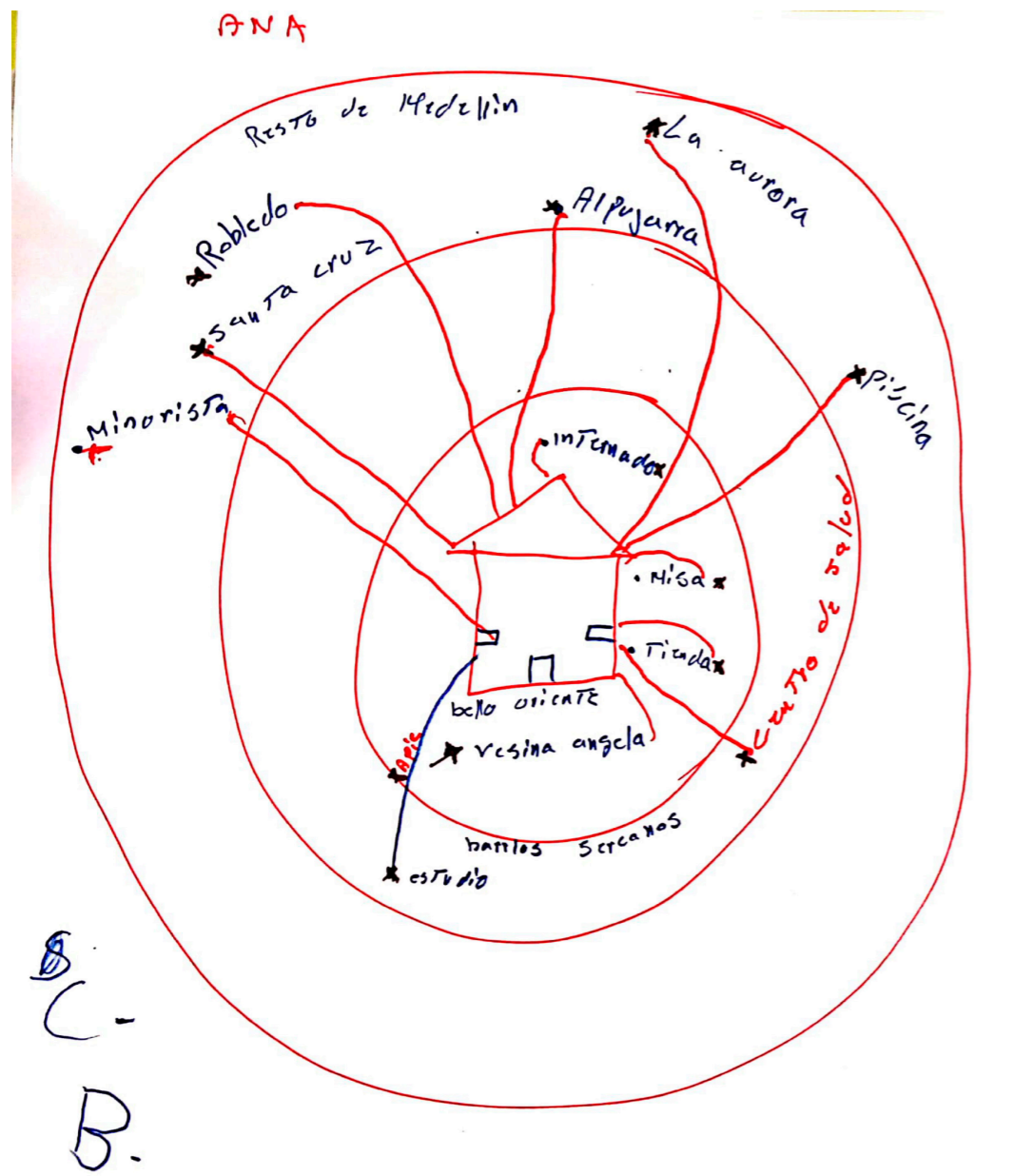
figura 4) para corroborar las distancias, modos, motivos y las emociones asociadas a la experiencia de viaje de las mujeres participantes.

En el taller se les pidió a las mujeres que realizaran un mapeo en el cual explicaran sus desplazamientos, los medios de transporte que utilizaban y las emocionalidad que les inspiraba. Estos viajes incluían su propio barrio, el ámbito comunal y la ciudad en general.

Procesamiento y análisis de los datos

La sistematización de la información producida durante el taller se realizó a partir del análisis de los mapeos realizados, incorporando las percepciones sobre la distancia, los motivos de viaje y los medios de transporte que resultara clave para contrastar datos entregados en las entrevistas o en las encuestas.

Figura 4
Evidencias del taller de itinerarios
Fuente: fotografía propia.



1.4.2 Metodologías y técnicas implementadas para el cumplimiento del objetivo 2

1.4.2.1 Encuesta de movilidad

El proceso de cuantificación y análisis de los patrones de viaje de las mujeres que habitan territorios informales de ladera se basó en la realización de una encuesta de movilidad tipo origen destino, un formato de instrumento de recolección de información específico que permite indagar acerca de las principales características de los viajes que realiza un grupo definido de persona, en este caso mujeres habitantes del barrio Bello Oriente.

El diseño de la encuesta de movilidad partió de la necesidad de definir una estructura, preguntas y opciones de respuesta similares a la encuesta origen destino realizada por el Área Metropolitana del Valle de Aburrá, de forma que los resultados fueran comparables entre los dos instrumentos.

En ese sentido, tanto la encuesta de movilidad realizada por el Área Metropolitana del Valle de Aburrá como la encuesta aplicada en esta investigación, comparten estructura de preguntas y opciones de respuesta en las variables motivo de viaje, lugar de destino, distancia recorrida, hora de inicio del viaje, modo de transporte utilizado para cada etapa y tiempo de viaje por cada modo (ver anexo 1: Encuesta de movilidad). Esto permitió establecer análisis comparativos entre los patrones de movilidad de las mujeres que habitan el barrio Bello Oriente y los patrones de movilidad promedio de las mujeres de la ciudad de Medellín.

Sin embargo y en coherencia con el abordaje de enfoque de género de esta investigación, se agregaron algunas preguntas adicionales que no hacen parte de la Encuesta Origen Destino del Área Metropolitana del Valle de Aburrá, como si los viajes se realizaban sola o en compañía, si una vez finalizado el viaje principal regresaba a casa o encadenaba un viaje nuevo, y las razones por las cuales elegía el modo principal de transporte.

Además, se modificaron algunos elementos de la metodología considerados neutrales al género como la sistematización de los viajes realizados únicamente el día anterior, o la consideración de los viajes realizados exclusivamente en días hábiles.

Esas dos definiciones metodológicas de la EOD se clasifican como neutrales frente al género debido a que descartan la variedad de viajes no pendulares y no periódicos que realizan las mujeres dentro de la lógica de la movilidad del cuidado que describe la arquitecta española Inés Sánchez de Madariaga (2013), los cuales no son efectivamente sistematizados cuando la pregunta se limita a los viajes realizados el día anterior. Con el objetivo de recoger el repertorio de viajes amplio y diverso característico de las mujeres, se modificó la pregunta de forma que indagara por los viajes cotidianos que realizaron las mujeres en una semana promedio, describiendo entre 3 y 4 viajes diferentes por participante en lugar de uno solo.

La extensión y el nivel de detalle de los segmentos y preguntas que componen el instrumento dependen de los objetivos puntuales para los cuales fue diseñado.

De esa forma, se dividió la encuesta en tres grandes segmentos: un conjunto de preguntas de información general y caracterización sociodemográfica de las personas, un segundo segmento con preguntas cerradas de movilidad, y un tablero de caracterización de viajes frecuentes según el motivo de viaje, el lugar de destino, la distancia y otros atributos.

En términos metodológicos, la aplicación de la encuesta se realizó de forma aleatoria y siguiendo la estrategia de barrido (o puerta a puerta) a mujeres de diversos grupos poblacionales, priorizando el criterio de diversidad y complementariedad de perfiles ya enunciado. En el desarrollo de este criterio, se buscó que las encuestadas fueran adultas mayores a partir de 65 años de edad; adultas desde los 28 hasta los 64 años; y jóvenes de los 14 a los 28 años. De forma transversal a estas características etarias, la aleatoriedad de la escogencia de las encuestadas contribuyó a que se incluyeran en la muestra estudiantes, amas de casa, empleadas y trabajadoras independientes con orígenes étnicos y posiciones sociales diferentes.

El objetivo inicial era la aplicación de 60 encuestas puerta a puerta y en interceptación de viajes, pero las limitantes del escenario de pandemia en medio del cual se desarrolló la investigación permitieron la aplicación de un total de 27 encuestas puerta a puerta. Esto disminuye la representatividad del instrumento, pero permite un análisis indicativo de los patrones de movilidad de las mujeres que habitan el barrio Bello Oriente.

Las características técnicas de la encuesta presentan

un margen de error del 10% y un nivel de confianza del 70%.

1.4.3 Metodologías y técnicas implementadas para el cumplimiento del objetivo 3

1.4.3.1 Panel de expertos con énfasis en cocreación

El objetivo del panel de expertos fue operar como un escenario de consulta, comparación y validación de las conclusiones y análisis de la información base sobre la cual se construyeron los lineamientos estratégicos.

Los participantes del panel fueron personas con recorridos importantes tanto en el ámbito del liderazgo comunitario, como técnicos con una participación y conocimiento en temas de política pública de movilidad y procesos de ocupación informal de ladera. Los encuentros con estos expertos se realizaron de forma virtual mediante la implementación de actividades de cocreación que permitieron captar la experticia de los asistentes.

El criterio de selección fue el recorrido en los campos afines a la investigación y su interés en aportar al proyecto. En total se realizó un panel de 4 personas separadas en dos grupos, lo que permitió comparar las diferentes visiones sobre las líneas estratégicas de la investigación y aportar ideas a nivel de proyectos, intervenciones, programas y políticas para la solución de los tres principales retos de movilidad que enfrentan las mujeres en el barrio Bello Oriente, los cuales fueron identificados y priorizados con base en la información de la encuesta, la entrevista, la visita de campo y el taller de itinerarios.

La lista final de participantes fue:

- Juan Manuel Holguín, ingeniero civil de la Gerencia de Movilidad Humana de la Secretaría de Movilidad.
- Isabel Basombrío, consultora de Urbam asociada al proyecto Inform @ Risk
- Carolina García, consultora de Urbam asociada al proyecto Inform @ Risk
- Giancarlo Delgado Huertas, profesor de la Universidad Nacional, investigador sobre género e informalidad.

1.5 Limitantes y aprendizajes de la investigación en tiempos de Covid-19

1.5.1 Entrevista y Taller de Itinerarios

Durante la ejecución de las entrevistas y los espacios como el taller de itinerarios se afrontaron algunas dificultades propias de la situación de emergencia causada por la pandemia del Covid-19.

Para el caso de la investigación en general, pero sobre todo en el desarrollo de la aplicación de los dos instrumentos de recolección de información, los investigadores no pudieron hacer recorridos presenciales desde el inicio de la investigación, lo que hizo que se reorganizaran los tiempos y además creó la necesidad de apoyarse en personas de la comunidad para que actuaran como puentes efectivos de comunicación.

En este caso se contó con la ayuda de las líderes de un colectivo de mujeres del barrio Bello Oriente las cuales ayudaron con parte de la logística de convocatoria y la descripción de elementos territoriales importantes para la marcha del estudio, entre otras actividades valiosas para la investigación.

En cuanto a la entrevista, realizar las conversaciones de manera telefónica significó un reto importante pues este tipo de metodológica utiliza como recurso para pautar su desarrollo y para su posterior interpretación los gestos, ritmos y silencios propios de la comunicación no verbal. Sin duda, este vacío debió ser afrontado desde otras estrategias para crear un vínculo de confianza con las participantes y, por supuesto, con la

comunicación clara y transparente de los propósitos de la investigación.

En general, estas dificultades llaman poderosamente la atención hacia la importancia de las herramientas digitales en el estudio de los territorios, pero también de aplicaciones como WhatsApp que se convertirán cada vez más en elementos imprescindibles en la práctica de la investigación.

1.5.2 Encuesta de movilidad

Uno de los principales retos asociados a la ejecución de la encuesta de movilidad fue la aplicación del instrumento en el escenario de inmovilidad que se derivó de la cuarentena obligatoria decretada por la pandemia del Covid-19. La ciudad de Medellín estuvo en cuarentena obligatoria desde el mes de marzo hasta el mes de agosto, lo que representó enormes cambios en la movilidad cotidiana de hombres y mujeres de la ciudad.

Para mitigar el impacto de la cuarentena en las respuestas de las mujeres participantes de la encuesta, se informó en todos los casos que ésta tenía el objetivo de reconocer las condiciones de movilidad anteriores al periodo de aislamiento, y se solicitó a los participantes remitirse a dichas condiciones de educación, trabajo, compras y demás actividades cotidianas.

El estado de aislamiento y cuarentena obligatoria también demandó ajustes en el protocolo de aplicación de las encuestas. El plan inicial consideraba una muestra de 60 encuestas realizadas puerta a puerta y en interceptación de viajes por los dos investigadores,

pero las restricciones de movilidad no permitieron el desplazamiento a campo y la ejecución de las encuestas de esa manera. Para solucionarlo se acudió a la figura de “portero territorial”, una persona de la comunidad con quién se había tenido contacto permanente sobre la investigación.

De esa forma se definió un encuentro presencial con la portera y se socializó paso a paso el protocolo de aplicación de la encuesta, con especial énfasis en la presentación del documento y la solicitud de remitir a los encuestados a un escenario de movilidad y actividad cotidiana previo a la pandemia, y se acordó la aplicación de un número reducido de encuestas.

En total se aplicaron 27 encuestas de movilidad de un universo muestral de 2653 mujeres que habitan el barrio Bello Oriente. La aplicación del instrumento se realizó puerta a puerta priorizando la aplicación en mujeres de diferentes grupos etarios: jóvenes, adultas y adultas mayores, de forma que se recogiera un espectro de condiciones de movilidad amplio que, tal como se identificó en las entrevistas de estilo de vida realizadas, estaban fuertemente condicionadas por las capacidades físicas y motrices de las mujeres, variables particularmente sensibles a la edad.

1.6 Consideraciones éticas de la investigación

En el proceso de aplicación de los instrumentos de recolección de información se siguieron los siguientes criterios para proteger el derecho de las personas al manejo de sus datos personales:

- Por una parte, en las entrevistas y talleres se

informó a las mujeres que su participación era voluntaria y que en cualquier momento podían solicitar la exclusión en la investigación de cualquier información brindada que consideraran sensible.

- En la ejecución del taller de itinerarios se solicitó el permiso de las asistentes para registrar un acta y grabar en audio el desarrollo de la actividad.

• Las encuestas de movilidad incluían información sensible sobre los ingresos, conformación del núcleo familiar, edad y posesión de la vivienda. Por ese motivo se realizaron de forma anónima para proteger la identidad e información personal de las participantes.

- Finalmente, se dejó siempre claro que la participación de las mujeres era un asunto horizontal y voluntario, un aporte de ellas a la comprensión de la vida en su barrio.



02

Organizar la maleta
Marco conceptual

2. Organizar la maleta: marco conceptual

La posibilidad de desplazarse libremente por el territorio es un derecho humano universal declarado por la Organización de las Naciones Unidas en el año 1948 (p. 2), a través del cual se habilita (o restringe) el acceso de hombres y mujeres a las oportunidades de desarrollo personal, económico y social que ofrece un entorno específico (Gómide et al., 2015, p. 5).

En las últimas décadas, la noción de libre desplazamiento ha ido evolucionando en los contextos urbanos a medida que el crecimiento poblacional y la rápida urbanización de las ciudades definen dinámicas urbanas más complejas y exigentes, en las que el acceso a los diversos espacios de la ciudad no depende únicamente de la voluntad personal, sino de otras condiciones asociadas a la capacidad adquisitiva, a la ubicación geográfica, e incluso a construcciones socio culturales como el género.

En los contextos urbanos particularmente, el espacio público y los sistemas de transporte constituyen los medios a través de los cuales se materializa el acceso real y efectivo de las personas a los diferentes espacios y servicios de ciudad como parques, zonas deportivas, centros de salud, lugares de trabajo y centros educativos, en los cuales se ejercen diversos derechos catalizadores del desarrollo humano como el de integración social y participación comunitaria.

Ha ganado tanta relevancia el papel que desempeñan los sistemas de transporte y el espacio público en el desarrollo humano, que la Organización de las Naciones Unidas lo ha incluido en la Agenda 2030

para el Desarrollo Sostenible (2015), en la que propone como meta mejorar la accesibilidad a los sistemas de transporte con énfasis en las poblaciones vulnerables:

Proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad. (p.26)

Sin embargo, el nivel de acceso a los sistemas de transporte y espacio público ha sido históricamente diferente para hombres y mujeres (Law 1999, p. 569), y particularmente deficitario para las poblaciones de menores ingresos económicos, como lo describen Gómide et al. (2015, p. 5).

Algunos Investigadores como Sánchez de Madariaga y Zucchini (2020) atribuyen esta asimetría a la baja inclusión de la información científica disponible sobre movilidad y género en los procesos de gestión y planificación de los sistemas de transporte (p. 90), esto en contraste con la gran cantidad de información obtenida y procesada sobre este campo de estudio en las últimas décadas. Otras de las causas reportadas son la baja participación de las mujeres en la planificación de los procesos de transporte, la incompatibilidad entre los patrones de movilidad de las mujeres y las rutas que realizan los sistemas de transporte público (Sánchez de Madariaga, 2013), y la recurrencia de situaciones de inseguridad y acoso sexual reales y percibidas (Falú, 2017).

2.1 Enfoque de género y movilidad

La división histórica de las funciones que hombres y mujeres han desempeñado en las actividades de trabajo a lo largo de las diferentes civilizaciones es la base sobre la cual se han estructurado los sistemas económicos actuales. Esa separación por sexo se ha transferido a los roles que como individuos desempeñamos en la familia y en los sistemas educativos, políticos y sociales.

Así, en todas las sociedades a lo largo del mundo, las mujeres desempeñan, en mayor o menor medida, ciertas tareas que se les reservan desde la niñez como el cuidado de la familia y el trabajo doméstico, mientras que los hombres son los encargados de proveer de recursos a las familias y en general de encargarse, mayoritariamente, de los trabajos pesados. Esta situación, como puede deducirse, ha derivado en un sistema patriarcal –nocivo para ambos sexos— en el que los hombres han concentrado el poder en los campos político, económico y social, invisibilizando el papel y el aporte de las mujeres en estos escenarios.

Según la ONU (2016), si bien las mujeres y las niñas representan la mitad de la población mundial y su aporte a la economía y a la sociedad es crucial, estas siguen afrontando proporcionalmente mayores obstáculos que los hombres en el acceso a los medios y oportunidades para su pleno desarrollo. En términos económicos, sigue existiendo una distancia en sus ingresos frente a los hombres, pues de cada dólar que ganan los hombres, las mujeres, haciendo exactamente el mismo trabajo adquieren solo 77 centavos. Además, éstas representan solo el 13% de los propietarios de las tierras en el

mundo. En la esfera política, mientras tanto, a pesar de los esfuerzos, el crecimiento en su participación frente a los hombres ha sido tímido, pues desde 1995, año en el que se fundaba el enfoque de género en el marco de la conferencia de la ONU en Beijing, el número de las mujeres parlamentarias alrededor del mundo ha crecido solo un 11,3%, siendo para el año 2018, solo el 24% del total de parlamentarios.

Desde su demanda temprana para adquirir el derecho a elegir y ser elegidas, hasta las reivindicaciones actuales frente a la economía del cuidado, y sus luchas para acabar con el flagelo de la violencia de género, estas brechas sociales han producido una movilización permanente de las mujeres para adquirir condiciones de equidad en la sociedad.

En este orden de ideas, no está de más recordar que la igualdad de género es un derecho humano fundamental, y, por lo tanto, reconocido por la normatividad internacional. Por eso, la agenda internacional de desarrollo y la de los gobiernos nacionales se han volcado cada vez más a incluir el enfoque de género en la definición de metas para sus programas, políticas y planes como un instrumento efectivo para considerar las distintas oportunidades que tienen los hombres y las mujeres, las interrelaciones que existen entre ellos y los distintos papeles que socialmente se les asignan, ya que su cumplimiento es esencial para resolver una serie de problemáticas conexas en distintos ámbitos, desde la reducción de la pobreza hasta la promoción de la salud, la educación, la protección y el bienestar de las niñas y los niños (FAO, 1998).

Ahora, las brechas asociadas al género que existen en el ámbito laboral y político, también se reflejan, reproducen y amplifican en otros espacios como los sistemas de transporte y el espacio público. Así lo han demostrado diversas investigaciones que interrelacionan los estudios en movilidad y transporte público con los estudios en enfoque de género, entre las que destaca las realizadas por Jirón y Zunino Singh (2017) y Buiten (2007). Lo anterior ha dado lugar a un campo de estudio fértil en recolección de información y generación de nuevo conocimiento, orientado principalmente a reducir la brecha que existe entre hombres y mujeres para acceder a las diferentes alternativas de movilidad que ofrecen los entornos urbanos y rurales.

Algunas de las principales manifestaciones de las brechas de género asociadas a la movilidad y el transporte, se reflejan en procesos claves como las herramientas de recolección de información tipo encuestas origen destino, cuyo diseño en muchos casos no considera la posibilidad de desagregar la información por género, dificultando la construcción de políticas públicas que permitan analizar y ofrecer soluciones diferenciadas a las problemáticas particulares de movilidad de las mujeres (CEPAL, 2017). Lo anterior ha resultado en la recurrencia de problemas como el acoso sexual en el transporte y espacio público, inseguridad, e incompatibilidad entre la oferta de las rutas de los sistemas de transporte público y los trayectos que realizan las mujeres (CEPAL, 2015).

Uno de los mayores logros de este campo de estudio ha sido demostrar que los patrones de movilidad de

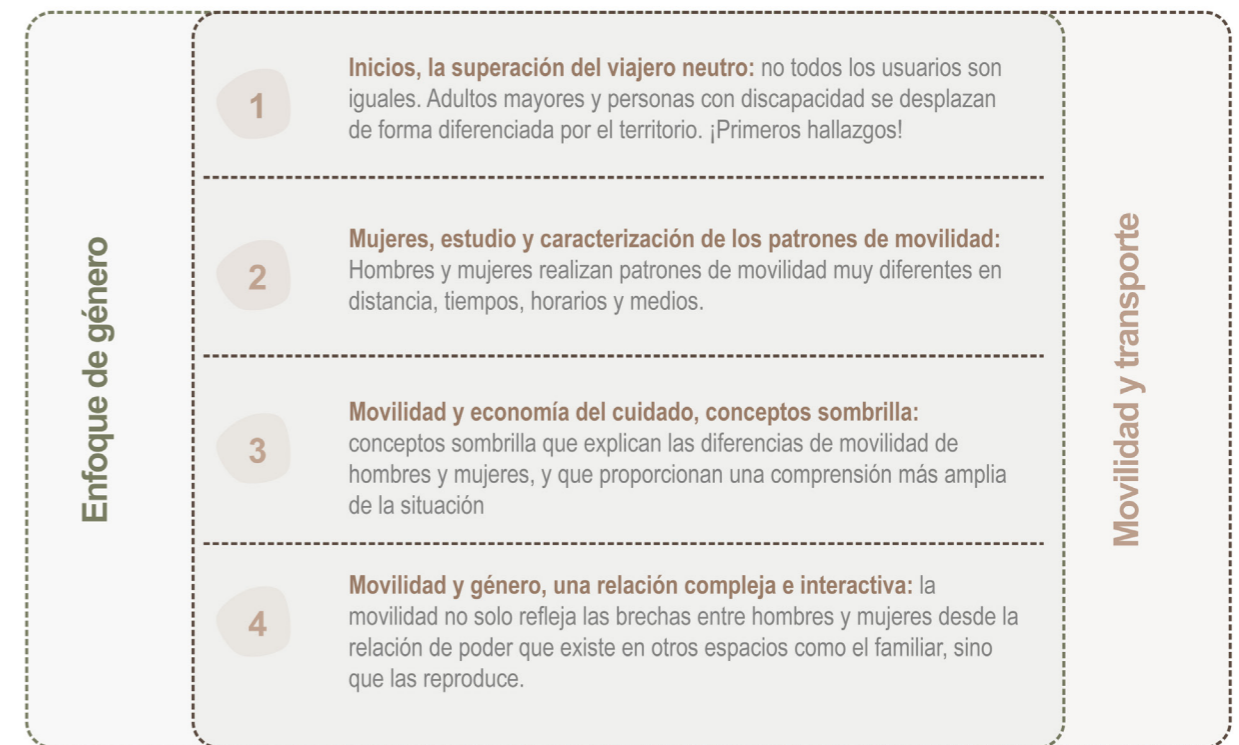
las personas varían en función de ciertos atributos económicos, físicos, sociales y culturales como el género, los ingresos, el lugar de residencia y la edad. Esto significa que una mujer joven y una mujer adulta, por ejemplo, se desplazan de forma diferenciada a través del territorio, utilizan diferentes medios de transporte y recorren diferentes distancias basadas en la necesidad de acceder a determinados lugares.

Esas necesidades diferenciadas de los usuarios que en la actualidad parecen una obviedad, no lo eran a principios de la década de 1960 cuando la planificación de los sistemas de transporte se basaba en el paradigma del “viajero neutro” o “usuario estándar”, que suponía que hombres, mujeres, adultos y niños tenían necesidades de movilidad similares cuyas diferencias podían ser suprimidas en función de la estandarización de los sistemas de transporte. Así lo establece Law (1999) en la reconstrucción histórica y bibliográfica que realiza acerca de los estudios que permitieron superar el concepto de viajero neutro, primero desde el concepto de “desaventajados en transporte” de Hillman et al (1973), y luego desde la construcción de un enfoque de género en movilidad y transporte en el que reconoce los trabajos de Jacqueline Tivers (1978) y Sandra Rosenbloom (1978) en la diferenciación de los patrones de movilidad de hombres y mujeres.

El interés creciente en los estudios sobre género y movilidad permitió avances sustanciales en diferentes líneas de investigación que, para efectos de este documento, agruparemos en cuatro grandes momentos descritos en los siguientes capítulos.

Figura 6

Consolidación de los principales elementos del marco conceptual en movilidad y transporte y enfoque de género
Fuente: elaboración propia.



2.1.1 Inicios: la superación del viajero neutro

Hasta mediados de la década de 1960, los procesos de planificación de los sistemas de transporte se realizaban alrededor de las necesidades de un viajero “neutro” o “universal”, es decir, un solo prototipo de usuario que tenía un conjunto de características generales que se creía cubrían las necesidades de transporte, accesibilidad, trayectos, horarios y dimensiones de la mayoría de la población: hombres, mujeres, niños y adultos. (Law, 1999, p. 569)

Esa suposición particular asociada a la existencia de

un “viajero neutro”, se fue deconstruyendo a medida que los procesos de planificación de sistemas de transporte se estandarizaron e institucionalizaron en Estados Unidos a principios de la década de 1970, lo que marcaría el surgimiento de firmas consultoras y modelos predictivos para analizar la demanda de viajes. Estos modelos derivaron en estudios especializados que demostraron la existencia de poblaciones con necesidades de movilidad diferenciadas como los adultos mayores y los niños (Law, 1999, p. 3). Afirma Law (1999) que de estos estudios se derivaron

dos líneas de investigación específicas asociadas al enfoque de género y movilidad: una hizo énfasis en el estudio de los temores de las mujeres en el transporte público derivados del acoso sexual, y la segunda en los análisis cuantitativos para describir los patrones de movilidad de las mujeres en relación con sus desplazamientos laborales (p. 4).

Este escenario particular promovió el esfuerzo conjunto de geógrafos y feministas por estudiar las diferencias derivadas del género en los sistemas de transporte, que terminarían luego estableciendo las diferencias en los patrones de movilidad de hombres y mujeres en términos de tiempo, distancia recorridos, modos, y motivos de viaje, caracterizando lo que para efectos de esta investigación se ha denominado el segundo periodo o momento del campo de estudios en "movilidad y género".

2.1.2 Mujeres, estudio y caracterización de los patrones de movilidad

Entre las décadas de 1990 y 2010 se publicaron múltiples investigaciones orientadas a identificar y caracterizar las diferencias en los patrones de movilidad de hombres y mujeres, un porcentaje de ellas realizadas por investigadores y centros de estudio europeos en el marco de dos momentos importantes en la agenda del enfoque de género global: la cuarta Conferencia Mundial Sobre la Mujer realizada en Beijing en el año 1995, y la inclusión del concepto de Transversalización de Género en las políticas públicas de la Unión Europea a través del tratado de Ámsterdam en el año 1999 (Sánchez de Madariaga, 2013, p. 3).

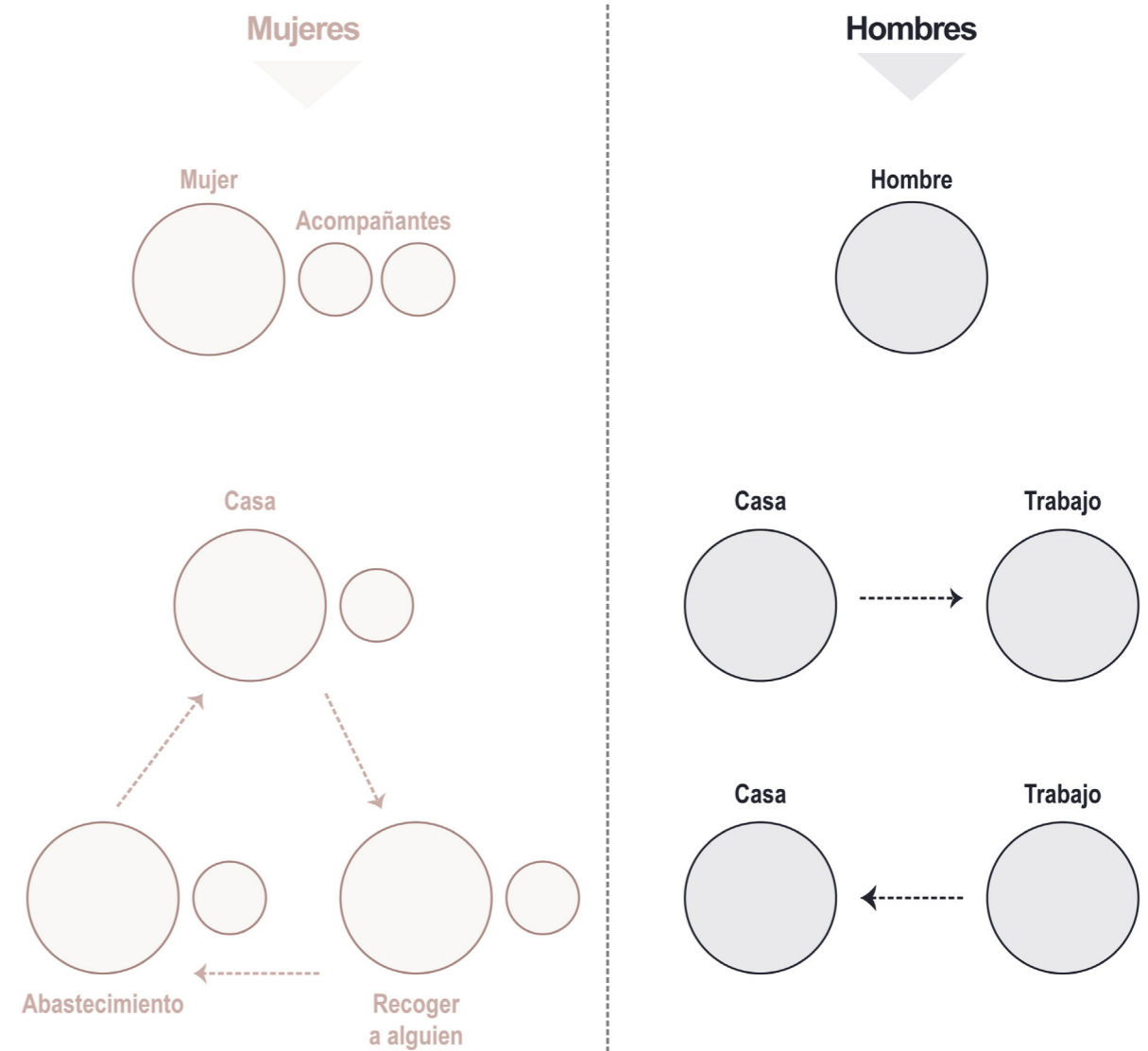
Ambos eventos marcaron el inicio de una década de producción científica centrada en analizar y discutir diferentes estrategias orientadas a disminuir las brechas de género entre hombres y mujeres en diversos temas, incluyendo el transporte y la movilidad, con un particular interés por la investigación cuantitativa.

Hasta ese punto, uno de los principales retos del campo de estudio en movilidad y género era la dificultad que existía para obtener información desagregada que permitiera caracterizar las diferencias existentes entre los patrones de movilidad de hombre y mujeres, lo que llevó al desarrollo de ejercicios académicos orientados a obtener información a través de pequeñas encuestas y trabajo de campo que permitiera llenar ese vacío de conocimiento (Sánchez de Madariaga, 2013, p. 6).

El resultado de casi dos décadas de investigaciones permitió caracterizar con alto grado de profundidad la forma en que se mueven las mujeres en el territorio desde diferentes variables: tiempos de viaje, distancias, etapas, lugares de origen y destino frecuentes, entre otros. Al respecto, Machado (2020, p. 11 - 14) recoge en un solo documento el conjunto de atributos cuantitativos que definen las características de los patrones de movilidad de las mujeres, entre los que se destacan:

- Las mujeres realizan más viajes no asociados a actividades laborales.
- Las mujeres realizan más viajes de varias fases o encadenados.
- Las mujeres tienen un repertorio de horas de viaje más amplio y menos concentrado en las horas pico.

Figura 7
Diferencias en los patrones de movilidad en hombres y mujeres
Fuente: elaboración propia.



- Las mujeres usan menos el carro privado.
- Las mujeres usan más el transporte público.
- Las mujeres realizan más viajes caminando que los hombres.
- Las mujeres realizan menos viajes en bicicleta que los hombres.
- Las mujeres usan modos de transporte más baratos y menos eficientes.

Estos atributos de movilidad son transversales y se han documentado, con pequeñas variaciones, en diferentes contextos territoriales y culturales como Europa, África, Asia y América Latina, lo que sugiere la existencia de una posible tendencia o patrón de viaje común asociado al género en países desarrollados y en vía de desarrollo (Machado, A. 2020, p. 11)

2.1.3 Movilidad y economía del cuidado, conceptos sombrilla

Uno de los principales hallazgos de este periodo consistió en la agrupación conceptual de los factores cualitativos y cuantitativos asociados a los patrones de movilidad de las mujeres bajo el concepto sombrilla de “movilidad del cuidado”, introducido por Sánchez de Madariaga en el año 2009, con el cual se avanzó en la comprensión más profunda de los impactos directos e indirectos que los roles asociados al género tienen sobre las decisiones de movilidad cotidiana, en este caso relacionado con el cuidado de otras personas como hijos, padres o adultos mayores.

Las conclusiones anteriores son el resultado de un estudio detallado de los diferentes motivos por los cuales se desplazan las mujeres en la ciudad de

Madrid publicado por Sánchez de Madariaga en el año 2013: visitar a alguien, acompañar una persona, ir de compras, viajes de recreo, y otros, todos asociados a actividades de cuidado y que terminaban desagregados e inconexos debido a la estructura bajo la cual se desarrollaban las herramientas de planificación de transporte como las encuestas origen destino, que hasta ese momento no consideraban la existencia de la categoría más amplia de “viajes de cuidado”.

El desarrollo del concepto de “movilidad del cuidado” logró establecer un vínculo directo entre dos escenarios aparentemente lejanos: el público y el residencial, demostrando que las decisiones de movilidad de las mujeres en el espacio y transporte público son un reflejo de los roles y las actividades que asumen en la esfera privada, resaltando los impactos que el género en cuanto a construcción cultural tiene sobre los patrones de movilidad de las mujeres.

Desde una perspectiva complementaria, Jirón y Zunino Singh (2017) plantean una aproximación a la movilidad del cuidado a partir de la interrelación que existe entre los viajes de las diferentes personas que componen el núcleo familiar, afirmando que los efectos de las relaciones de cuidado no afectan únicamente los viajes de las mujeres, sino que estos son extensibles a todo el grupo familiar o social.

Lo anterior, sugieren Jirón y Zunino Singh (2017), establece la importancia de analizar la conformación sociodemográfica de todo el grupo familiar y el contexto social en el que se inscriben las mujeres para lograr un mayor nivel de profundidad en la comprensión de

los factores de decisión que configuran los patrones de movilidad de las mujeres, superando el análisis del individuo aislado para incorporar un análisis contextual más amplio.

Otros estudios como los desarrollados por Montoya (2019) y Fleischer y Marín (2019), evidencian las brechas de movilidad que enfrentan las mujeres que se dedican al cuidado remunerado en ciudades colombianas como Bogotá y Medellín, donde representan un porcentaje elevado de la población. Estas brechas incluyen la necesidad de desplazarse diariamente entre los territorios periféricos de la ciudad donde viven y los barrios de mayor nivel socioeconómico donde trabajan, ubicados en zonas opuestas de la ciudad.

Al respecto, argumenta Montoya (2019), existe una incompatibilidad entre las rutas existentes de transporte público y las rutas reales que realizan las empleadas domésticas, lo que deriva en viajes más largos, demorados, costosos y con un alto número de transbordos entre sistemas o rutas de transporte público para desplazarse hacia su lugar de trabajo.

Muchos de quienes trabajan en la expansión de los sistemas de transporte planean para un “usuario promedio”, de acuerdo con encuestas origen-destino (J. M. Gómez y S. Velásquez, expertos de Ruta N, comunicación personal, 06.2017). Este tipo de planeación ignora las necesidades de más de 54.000 mujeres que atraviesan la ciudad para realizar trabajo doméstico (DANE, 2017). (Montoya, 2019, p. 90)

Esta construcción conceptual fue particularmente relevante para la investigación en curso, pues estableció la necesidad de reconocer de forma detallada el contexto social, cultural, económico e incluso histórico en el que se inscriben las mujeres que habitan el barrio Bello Oriente, de forma que se ampliara la comprensión de los elementos decisivos a partir de los cuales se han construido los patrones de movilidad en territorios de ladera.

2.1.4 Movilidad y género, una relación compleja e interactiva

La literatura reciente en la intersección de movilidad y género ha abordado la relación entre ambos conceptos desde un enfoque complejo, multilateral e interactivo, lo que ha abierto espacio a nuevos debates alrededor de los diferentes subtemas que se derivan de esa intersección. Al respecto, Jirón y Zunino Singh (2017) recogen y estructuran los principales avances en el documento “Dossier. Movilidad urbana y género: experiencias latinoamericanas”, en el cual se destacan algunas construcciones conceptuales sobre las cuales se enmarcará el desarrollo de la investigación “ser mujer y moverse en las laderas”.

La estructura de estos nuevos debates parte de la comprensión de que la movilidad constituye en sí misma una práctica y una relación social que se desarrolla desde la estructura de unas relaciones de poder entre hombres y mujeres, y que, en ese sentido, la movilidad no es solamente el reflejo de las estructuras sociales existentes, sino que es productora de esas diferencias. (Jirón, P. Zunino Singh, D. 2017, p. 2)

De allí justamente la importancia de complementar los enfoques de las investigaciones en género y movilidad, de forma que se continúe explorando el significado las prácticas y experiencias de las mujeres en los sistemas de transporte y espacio público, reconociendo y profundizando acerca de sus efectos en las relaciones entre hombres y mujeres en el escenario de la movilidad cotidiana.

Este planteamiento es cercano y podría constituir una derivación de los estudios asociados a la movilidad del cuidado que propone Sánchez de Madariaga (2009), en el que se identifica una fuerte correlación entre el desarrollo de actividades del cuidado no remunerado en la esfera privada, y la manifestación de prácticas de movilidad particulares en la esfera pública.

Esa conexión estrecha entre los roles asociados al género y las prácticas de movilidad no suceden en una sola dirección, al contrario, constituyen una relación interactiva que, como afirman Jirón y Zunino Singh (2017) parafraseando a Hanson (2010), han sido agrupadas en dos corrientes de investigación:

La primera busca responder cómo el género da forma a la movilidad, focalizándose en cómo las diferencias de género crean, refuerzan o cambian patrones de movilidad cotidiana. La segunda se focaliza en comprender de qué manera la movilidad da forma al género, preocupándose principalmente de cómo el proceso de movilidad/inmovilidad permite visibilizar las relaciones de poder cambiantes insertas en las relaciones de género. (p. 2)

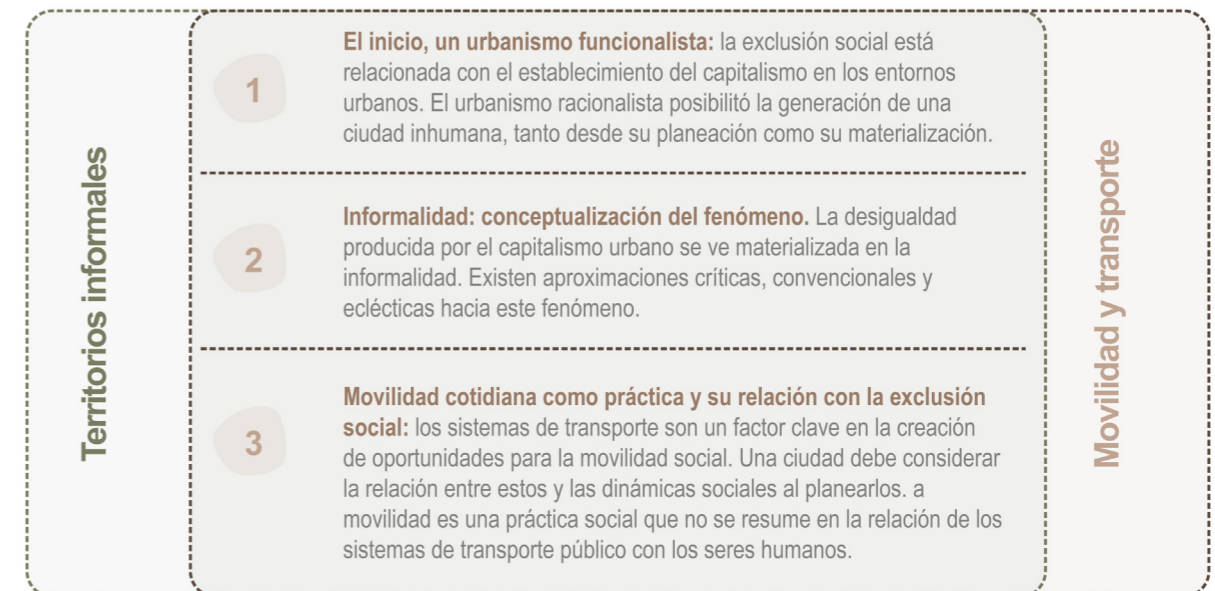
Desde la perspectiva metodológica, el análisis de la interrelación que existe entre movilidad y género sugiere una aproximación híbrida, tal como lo plantea la presente investigación, que permita construir en paralelo el escenario en el que se desarrollan las prácticas sociales (lectura cualitativa) y los atributos de movilidad particulares de las mujeres (lectura cuantitativa), de forma que sea posible analizar las relaciones existentes entre ambas variables.

2.2 Territorios informales y sistemas de movilidad y transporte

El siguiente apartado describe el abordaje teórico que tendrán en esta investigación conceptos como el de informalidad, pobreza y sus relaciones con las dinámicas de movilidad de las personas, principalmente en territorios urbanos. Para esto, se describe y contrasta la definición y explicación que distintos autores europeos y latinoamericanos hacen de las distintas acepciones, dimensiones e implicaciones políticas, económicas y sociales de estos conceptos.

Figura 8

Consolidación de los principales elementos del marco conceptual en movilidad y transporte y territorios informales
Fuente: elaboración propia.



2.2.1 El inicio, un urbanismo funcionalista

Como se explicó con anterioridad, en la actualidad el debate conceptual y práctico acerca de la equidad urbana es tan decisivo que la academia y las entidades multilaterales han llegado definir a las desigualdades como una problemática de escala planetaria, y por lo tanto central y transversal a la solución de todo tipo de asuntos, entre los que se encuentra, por supuesto, la pobreza.

Sin embargo, este acuerdo es muy reciente y está relacionado con el proceso de emergencia del

paradigma de desarrollo humano y sostenible en el seno de la ONU.

En contraste, el tipo de urbanismo que se desarrolló por décadas y el paradigma económico que lo acompañó fue otro. Se trató, en parte, de una forma de hacer ciudad originada en la época de posguerra en Europa, la cual junto con la relativa bonanza económica en América produjeron un éxodo masivo de migrantes desde el campo a las grandes ciudades. Esta fue, precisamente, la edad de oro del urbanismo de la Carta de Atenas (1933) la cual proponía estrategias

como la división funcional de la ciudad para lograr un ordenamiento urbano efectivo, que contribuyera a resolver el déficit de la vivienda y a la vez a resolver las cuestiones inherentes a la higiene pública (Molano, 2016)².

Este urbanismo, de carácter racionalista, funcionalista y utilitarista se tornó con el tiempo en el paradigma reinante a la hora de planificar y construir, en muchas ocasiones, los territorios urbanos. Según Frank Molano (2016) Arquitectos como Le Corbusier extendieron las famosas cuatro funciones urbanas por todo el mundo: trabajar, habitar, circular y recrear a través de su influencia en espacios como el Congreso Internacional de Arquitectura Moderna, CIAM. En España y América Latina sucedió algo parecido con la incidencia de los españoles Wiener y Sert en muchos planes urbanos como el de la ciudad de Bogotá.

Para pensadores como Henri Lefebvre, no obstante, estas formas de hacer ciudad tenían su origen y correspondían plenamente con el desarrollo moderno del capitalismo. En este sentido, en sus distintos trabajos como el Derecho a la ciudad (1968), el filósofo francés demostró a través de una investigación histórica que la ciudad era producto de la acumulación capitalista, una construcción del colectivo social, de la que sin embargo se benefician solo unos pocos pues son estos los que tienen un acceso efectivo a sus centralidades de poder,

² Investigadoras sobre el urbanismo con perspectiva de género como la arquitecta argentina Adriana Ciocchetto han señalado como la arquitectura y el urbanismo de esta época se basa en supuestos segregadores y funcionalistas en el que asuntos como el transporte se empezó a planificar para el uso del vehículo privado (Ciocchetto, 2012).

educativas o económicas, los demás —los proletarios— están obligados a constituir las barriadas marginadas de dichas oportunidades (Molano, 2016).

2.2.1.1 La creación de las condiciones de exclusión a nivel mundial

Con Lefebvre precisamente se inaugura una vertiente de estudios críticos en sociología y geografía urbana que han continuado autores como Edward Soja, David Harvey, Mike Davies y Saskia Sassen. Estos han puesto en el debate de las ciencias sociales la importancia de una conjunción y un análisis dialéctico de las variables espacio y tiempo. Igualmente, han centrado su mirada en una crítica del capitalismo, la globalización y sus efectos a nivel planetario.

Davies, por ejemplo, en su libro Planeta de Ciudades Miseria (2003) se centró en analizar cómo el desarrollo del capitalismo en su etapa posfordista ha producido una gran migración del campo a la ciudad en los países denominados como “en desarrollo”. Esta migración, sin embargo, no ha seguido el patrón clásico de las grandes ciudades europeas o norteamericanas en las que el crecimiento estuvo pautado por el proceso de industrialización. Por el contrario, en distintos territorios de África y América Latina este proceso estuvo deslindado del crecimiento industrial y su materialización estuvo relacionada más con los programas de ajuste y apertura solicitados por el

Fondo Monetario Internacional (FMI) a los países en crecimiento y que los convirtieron en grandes mercados de consumidores para las mercancías con mayor valor agregado hechas en los países centrales.

2.2.2 Informalidad: conceptualización del fenómeno

Dichos procesos estructurales se han trasladado a los entornos urbanos en diversas formas, una de estas tiene que ver con que ese creciente nivel de urbanización marcado por un alto grado de fragilidad, precariedad y marginalidad. Se trata, según Davis (2007), de áreas hiperdegradadas habitadas por personas en situación de migración campo-ciudad —en muchas ocasiones de forma forzada— las cuales generan anillos de miseria en las zonas periféricas de ciudades grandes y medianas alrededor del mundo.

No obstante, en este punto es necesaria una digresión conceptual que permita comprender a qué se refiere

cuando se habla de informalidad y asentamientos informales.

Para empezar, esta realidad ha estado presente a lo largo de la historia humana —como se dijo en los procesos de urbanización y modernización de Europa— y en principio, se denominaba como Slums, de manera peyorativa a los barrios que formaban los pobres de los sectores urbanos de sociedad inglesa del proceso de industrialización. Literalmente el significado remitía, de acuerdo con De Castro (2018) a una cuadra peligrosa o una persona que vivía en el “cuarto de atrás”, habitaciones reservadas a personas de muy bajos ingresos.

Con el paso del tiempo, este mismo esquema se fue reproduciendo a lo largo del mundo a través del surgimiento de barriadas ilegales o simplemente excluidas que recibían un nombre peyorativo como

Tabla 2
Análisis histórico del abordaje de los territorios informales
Fuente: elaboración propia.

1	2	3	4	5	6
Periodo de tratamiento de los Slums desde una perspectiva meramente moral y legalista	Abordaje modernizador en el desarrollo nacional y urbano	Se desarrollan experimentos con el mejoramiento barrial como el PRIMED en Medellín	Se desarrolla el programa Favela-Bairro en Brasil	Se publica el desafío de los asentamientos informales	Implementación de los planes urbanos integrales (PUI) en Medellín
Siglo XIX - XX	1950 - 1990	1980 - 1990	1980 - 1990	2003	2004 - 2020

bairros da lata, en Portugal, bidonvilles, en Francia, favelas, en Brasil, Elendsviertel, en Alemania y tugurios en Colombia, Estas denominaciones estaban además relacionadas con el ámbito más general de la informalidad, dado su carácter de estar fuera del sistema o bordeando con lo aparentemente ilegal. Por eso, este primer significado era ante todo un señalamiento contra algo amoral que debía ser combatido coercitivamente, es decir por la fuerza, porque se oponía a las normas del desarrollo urbano, pero sobretodo a la propiedad privada.

Esta aproximación fue mutando y con el establecimiento internacional de la doctrina de la modernización en el desarrollo, algunos autores como Hernando de Soto, propusieron un manejo de la informalidad del desarrollo urbano caracterizado por una hipótesis deficitaria. En esta, lo que necesitaban las economías nacionales era el impulso de sus mercados para alcanzar niveles de industrialización parecidos a los de las potencias centrales y con esto alcanzar su calidad de vida, el control sobre sus territorios y por ende un desarrollo institucional “moderno”. Se establecía así una visión que permaneció durante décadas instalada en práctica de las políticas públicas, en la que los estados debían combatir la urbanización ilegal mediante la fuerza y por lo tanto no invertir en el desarrollo físico –como la construcción de vías y equipamientos- en estos territorios para no incentivar su reproducción (Fernandes, 2002).

De acuerdo con el profesor de la Universidad de Columbia Alejandro De Castro Mazarro (2018), este consenso entre urbanistas y economistas solo se

rompió en el transcurso de las últimas décadas del siglo XX. En este lapso se produjo un nuevo acuerdo que incluía una aproximación más humanitaria y comunitaria del fenómeno que terminó siendo incluida en el famoso texto del programa de las Naciones Unidas para los asentamientos humanos (ONU Hábitat): *The Challenge of Slums* (2003). Este es central para comprender la aproximación de gobiernos nacionales y locales hacia los asentamientos informales en la actualidad.

En este sentido, lo primero es entender que de cara a la multiplicidad de significados que se daban alrededor del mundo, la ONU optó por desarrollar un concepto operativo que le permitiera medir y diseñar proyectos de intervención para mitigar y resolver el problema. Así, para ésta los Slums o asentamientos informales son aquellos que se caracterizan por “presentar una o más de las siguientes condiciones: hacinamiento crítico, estado precario de la vivienda (en relación con su estructura física y a su entorno), ausencia de algunos de los servicios públicos e ilegalidad de la tenencia” (ONU Hábitat, 2003).

En Latinoamérica, según un estudio de la Universidad Nacional (2009) coordinado por el investigador Carlos Torres, los numerosos autores de la región que han estudiado los procesos de acceso al suelo urbanizable y a la vivienda coinciden en señalar factores socioeconómicos como la pobreza y el desarrollo dependiente del “primer mundo”, como responsables de los procesos de informalidad. Sobre la pobreza, por ejemplo, señalan lo siguiente:

La pobreza es, entonces, el principal problema de las ciudades del tercer mundo, con lo cual se definen la forma de las ciudades y su estructura espacial. Ello se refleja en el actual proceso de urbanización y su continuo y rápido crecimiento, sin que se solucionen los problemas más esenciales (p. 46)

Lo anterior deja entrever que la respuesta latinoamericana es una crítica en contra de la posición mantenida hasta hace poco por los entes multilaterales como la ONU, que consideraban a la informalidad en la tenencia del suelo y la vivienda urbana como un fallo del mercado y de los gobiernos locales y nacionales.

2.2.2.1 Los programas de mejoramiento barrial

Además, esta misma publicación señala cómo en Colombia y en Latinoamérica han surgido, con el auspicio de estos mismos entes multilaterales, programas como el de mejoramiento integral de barrios, los cuales corresponden, entre otras cosas, con una madurez en la discusión académica y gubernamental sobre la informalidad.

Así, casos como los de los programas Favela Bairro, en Brasil o el Programa Integral de Mejoramiento de Áreas subnormales (PRIMED), en Medellín, demuestran una comprensión más amplia del fenómeno de los asentamientos informales, que no se reducía a considerarlos desde su transgresión al orden jurídico, llegando incluso a considerar que el problema iba más allá de la tenencia de la vivienda, situando su origen en un déficit relacionado con las características de hábitat. Por esto, se empezaron a incorporar equipos

interdisciplinarios con profesionales de las ciencias sociales además de los tradicionales ingenieros y arquitectos. En el caso de Medellín se dio continuidad a este tipo de medidas a través de los planes urbanos integrales, que como novedad fundamental incorporaron una dimensión de movilidad específica, en la cual se ponían en juego ejercicios de construcción del espacio público y de los sistemas de transporte como elementos cohesionadores del territorio (Urbam, 2010)

En conclusión, los debates acerca de la informalidad urbana han dejado entrever un recorrido desde los enfoques basados en la erradicación del problema, hasta los que en la actualidad procuran un manejo integral o incluso una anticipación a un fenómeno que es inherente al desarrollo urbano desigual del Sur Global.

En este sentido, está investigación hace suya la última noción, más crítica, comprensiva e integral en la que la informalidad no está vista solo como un desarrollo de la ilegalidad, sino que puede entenderse para los fines del desarrollo urbano como un tejido o capital social que debe tenerse en cuenta al intervenir territorios con origen informal, sobre todo teniendo en cuenta el papel activo de los pobladores de muchos de estos lugares en la formación de redes de participación, instituciones informales y en general valiosos activos físicos (como la construcción de equipamientos y vías) y simbólicos que deben ser potencializados.

2.2.1 Movilidad cotidiana como práctica y su relación con la exclusión social

En paralelo al desarrollo de las ciudades modernas, distintas disciplinas han contribuido a la invención y propagación de los sistemas de transporte. Con su desarrollo, la reflexión acerca de la noción de movilidad también ha venido mutando.

El caso de la planeación y la gestión del transporte es muy dicente al respecto. Las calles como estructuras básicas de estos sistemas estaban ideadas a la semejanza de vasos conductores entre zonas funcionales de los territorios. Estos grandes viaductos, puentes y otras infraestructuras estaban mediadas por una concepción ingenieril basada en su importante papel en términos de productividad y competitividad, de ahí que la planificación regional del transporte se preocupara por hacer más efectiva esta comunicación entre puntos a escala urbana que en reflexionar sobre la relación entre estas infraestructuras y el ser humano (Herce, M, 2009).

La arquitecta e investigadora de la Escuela Politécnica Federal de Lausana Yafiza Zorro (2015), señala como a partir de la estrategia de ensanche implementada para afrontar el gran crecimiento poblacional del siglo pasado en las ciudades, se fueron creando grandes áreas metropolitanas fragmentadas, con periferias cada vez más dispersas y desconectadas de las centralidades laborales, educativas y sociopolíticas. Para escenificar su teoría, pone como ejemplo el desarrollo disperso de la ciudad de Bogotá durante el siglo pasado en el que se configuró una gran área metropolitana con grandes periferias atravesadas por

sistemas de transporte que no contribuían a generar un efecto cohesionador, sino que por el contrario creaban inequidades desconectando el tejido urbano entre los centros urbanos y sus periferias.

Ahora, para el caso específico de los territorios periféricos y con condiciones de informalidad y exclusión, de acuerdo con Paola Jirón (2013) existe una literatura académica abundante que habla de la relación del concepto de accesibilidad con políticas públicas (SEU, 2003; Church et al., 2000), así como las dimensiones de la accesibilidad (Cass et al., 2005;) la sustentabilidad (Farringdon 2007), la planificación del transporte y sus impactos sociales (Jones & Lucas 2012; Lucas 2009, 2012) y el reconocimiento la diferenciación espacial y social (Preston & Raje 2007).

De acuerdo con esta misma autora los factores que mayor peso ejercen en la accesibilidad como determinante para la generación de exclusión/inclusión en los sistemas de transporte consisten en los ya convencionales aspectos socioeconómicos y culturales de los individuos como los ingresos, la edad, el género, la etnia, el ciclo de vida o la discapacidad. Pero también se incluyen los atributos de accesibilidad en el transporte público y las condiciones del espacio público y en general en la estructura urbana.

En este orden de ideas, desde su perspectiva, si se acepta a la accesibilidad como determinante de la inclusión en el transporte, el concepto de movilidad se vuelve más rico y complejo, pues no solo se le asigna un peso al sistema de transporte por sí mismo, sino a los estilos de vida de las personas.

Para esta autora, entonces, la movilidad es: “aquella práctica social de desplazamiento diario a través del tiempo-espacio urbano que permite el acceso a actividades, personas y lugares” (Jirón et al, 2010, p. 24). Por estas razones, una investigación basada en esta noción de movilidad debe partir de que:

Un análisis detenido de las prácticas de movilidad cotidiana revela que si bien el transporte puede ser un gran obstáculo para la accesibilidad es necesario generar una aproximación a otros tipos de barreras (...) que den cuenta de la multiplicidad de obstáculos que las personas enfrentan cotidianamente, comprendiendo los ritmos, rutinas y hábitos propios de la vida diaria que dan una “espesura” a la accesibilidad (Jirón y Mancilla, 2013, p. 54).

Así las cosas, esta investigación adopta esta perspectiva teórica pues abandona una visión reduccionista en la que la movilidad es vista como el desplazamiento de un punto A hacia un punto B y en ese sentido la redelimitación de la interrelación entre movilidad y exclusión socioeconómica le devuelve la posibilidad de agencia al individuo que lejos de ser un actor pasivo en este orden de cosas, es un actor con capacidades y estrategias para interactuar con los sistemas de transporte.

2.3 Movilidad, perspectiva de género e informalidad en territorios de ladera en América Latina

En este apartado se revisa la literatura que desde el ámbito latinoamericano y nacional ha abordado los fenómenos de la exclusión social, la informalidad y

las barreras geográficas como desencadenantes de las limitantes de movilidad de las mujeres, categorías centrales de esta investigación.

Cabe aclarar que para esta investigación se rastrearon en primer lugar los trabajos de investigación que vincularan directamente las categorías mencionadas. Sin embargo, el resultado permite deducir que se trata de un campo aún en construcción. Aun así, en este apartado se muestra una lectura articulada de los principales conceptos, aproximaciones metodológicas y resultados de las investigaciones que más se aproximan a los objetivos planteados en este proyecto en particular.

Así, lo primero que debe mencionarse sobre este campo de debate es que tanto desde el ámbito de los estudios sobre exclusión y pobreza, como desde la perspectiva de estudios que abordan las disparidades de género, el desarrollo de investigaciones en América Latina ha sido comparativamente bajo con respecto a la producción de los países de altos ingresos (Oviedo y Titheridge, 2015; Lecompte y Bocarejo, 2016).

2.3.1 Estudios similares a nivel latinoamericano

En el ámbito latinoamericano resaltan dos estudios por su abordaje de la intersección entre exclusión, segregación, informalidad y sistemas de transporte y movilidad. El primero es la investigación doctoral del español Pau Avellaneda (2008) en un territorio de origen informal y periférico de Lima, como lo es el barrio Juan Pablo II del municipio de San Juan de Lurigancho.

Su investigación reafirma el acumulado de estudios

que señalan que los ingresos económicos son un factor limitante con respecto al acceso al transporte y, en consecuencia, a las oportunidades educativas y económicas de los entornos urbanos. Lo hace a partir de una metodología cualitativa de observación y entrevistas en las cuales las personas señalaron cómo resuelven la desconexión funcional y la segregación de habitar en una zona periférica, llegando algunos incluso a tener que dormir en sus lugares de trabajo (Avellaneda, 2008; p. 31)

Además, un aspecto interesante de este trabajo es que aborda la interacción entre la oferta de transporte informal y las habitantes pobres de San Juan de Lurigancho desde la perspectiva del concepto de eficiencia social, encontrando que además de la importancia del transporte público, una red de automóviles y motocicletas que prestan el servicio de transporte de manera informal es fundamental para el acceso de estas personas a la ciudad.

Sin embargo, esta investigación no hace ningún énfasis en las condiciones diferenciales de las personas que habitan estos territorios informales, como la edad, el género o la pertenencia étnica, y que pueden estar influenciando la implementación de estas estrategias.

Otro trabajo con una perspectiva similar y que aborda el concepto de accesibilidad es el realizado por Maria Leonor Maia, Karen Lucas, Geraldo Marinho y otros (2016). Lo hacen para preguntarse por las necesidades de accesibilidad de los habitantes de dos barrios calificados como de bajos ingresos como lo son Coque y Santa Terezinha en la ciudad de Recife del estado

brasileño de Pernambuco. Para esto, desarrollaron una serie de grupos focales, en los que a través de instrumentos de recolección de información como mapas mentales contruidos desde los imaginarios de los habitantes de estos dos territorios, se reconstruyeron sus espacialidades con sus respectivas dificultades tanto económicas como socioculturales.

De este estudio cobra interés —en el contexto de esta investigación— que las barreras se concentren en asuntos como el estigma de la violencia que deben afrontar las personas que habitan lugares como el Alto de Santa Terezinha (AST), que en muchas ocasiones crean imaginarios que limitan el acceso a su barrio; la importancia de caminar para las personas que habitan estos territorios al ser un modo de desplazarse más económico, aunque menos cómodo y más dificultoso; y las lógicas de habitabilidad que conlleva vivir en un territorio urbano ubicado en un lugar geográficamente elevado con un desarrollado material informal que hace que la infraestructura pública como las calles y escaleras esté en precarias condiciones de construcción y mantenimiento.

En cuanto a la perspectiva de género, si bien los autores no asumen directamente un enfoque, sí abordaron mujeres de distintos perfiles socioeconómicos como amas de casa, empleadas y estudiantes.

Estos dos estudios, sumados a los de Paula Soto en México, y Paola Jirón en Chile, hablan de una producción latinoamericana muy reciente, cuyos autores adoptan conceptos de la investigación anglosajona e hispánica como accesibilidad, barreras

y estrategias para ahondar en las particularidades de los contextos urbanos con condiciones de informalidad y exclusión.

2.3.2 Estudios similares a nivel nacional

En el caso de Colombia se encontró que el campo de la investigación sobre informalidad, exclusión social y movilidad con perspectiva de género continúa siendo principalmente desarrollado por las universidades de Bogotá. Sin embargo, algunos estudios como el de Montoya (2019) han abierto una interesante senda de trabajo para el caso de Medellín, y el de Castro y Buchely (2016) para el caso de Cali.

Estas últimas investigadoras parten del marco conceptual de la geografía legal y lo que llaman análisis distributivo, para entender desde la etnografía la movilidad de las mujeres en barrios informales que son usuarias de los “moto ratones”—hombres que transportan personas y mercancías utilizando como medio de transporte sus motocicletas—. El resultado es un detallado mapeo de los lugares en los que se ubican estos moto ratones, las lógicas de organización y administración de esta actividad y las dinámicas de la relación que establecen con las mujeres, sus principales clientes, en las cuales se presenta muchas veces la sexualización y erotización de éstas (Castro y Buchely; p. 251).

Adicionalmente, demuestran que el espacio público es adverso para la seguridad de las mujeres por ser un espacio en el que las lógicas de desigualdad se territorializan, generando en ellas temores, miedos y sentimientos de desconfianza.

En síntesis, ponen un acento importante en demostrar cómo las desigualdades de género como la inequitativa distribución de roles y la visión hacia la mujer como un ser “débil”; y las espaciales, como la segregación funcional y la discriminación social hacia los habitantes de las periferias convergen y son originadas por un mismo factor: un estado ausente, basado en un sistema sexo-género patriarcal, que permite y estimula la distribución inequitativa de recursos, entre los que la localización en el espacio urbano es crucial, y por lo tanto, la movilidad en éste es fundamental.

Para estas el funcionamiento del sistema de transporte en Cali se configura en un dispositivo de exclusión social de la población de “moto ratones” y de las mujeres que son sus usuarias, pues contribuye a aumentar sus condiciones de marginación económica e informalidad.

Por último, el artículo de Daniel Oviedo y Helena Titheridge (2015), sobre la movilidad en la periferia de Bogotá, profundiza en las distintas formas de exclusión que deben afrontar las personas que la habitan y las estrategias de viaje que ejecutan las personas para resolverlas.

Entre otros hallazgos, resalta, por una parte, que frente a la exclusión geográfica que implica el trazado, las especificaciones viales y la relativamente baja cobertura de transporte público de lugares como Altos de Cazucá, las personas señalan que se consideran privilegiadas por habitar en un territorio con menores costos de vida. Además, otra estrategia de afrontamiento tiene que ver con planear sus desplazamientos en el barrio o en su

entorno más cercano.

Por otra parte, el artículo ejemplifica casos de exclusión basada en el tiempo, en el que algunas mujeres señalan cómo prefieren quedarse en casa para reducir el riesgo de robo, o se ven obligadas tanto por el rol que desempeñan en la familia, como por la falta de calidad de las rutas de transporte que acceden hasta Altos de Cazucá y la distancia que supone viajes largos para acceder a las posibilidades de las centralidades sociales, teniendo para el autor: (...) “implicaciones en relación con las oportunidades disponibles, ya que no consideran la búsqueda de empleo, educación u otras oportunidades” (p. 162).

2.3.3 Estudios similares que abordan los tres conceptos: movilidad, género y territorios informales

En Bogotá, Keren Marín y Friederike Fleischer (2019) de la Universidad de los Andes profundizaron en cómo la estratificación socioeconómica de la ciudad y sus condiciones de segregación configuran las formas en las que las mujeres que son empleadas domésticas producen ciudad, es decir, usan, experimentan e intervienen el espacio urbano.

Como hallazgos se demuestra la forma en la que la existencia de este tipo de labores moldea las ciudades colombianas, describiendo cómo el espacio estratificado corresponde con una determinada experiencia de las mujeres marcada por condiciones espaciales, sociales y económicas. Esto es la vivencia de una ciudad planeada para excluir, no para integrar, en la que sus ciudadanos no acceden con igualdad a

los bienes y servicios que ella ofrece debido a que la localización de los empleos, de los servicios y de los lugares de residencia no lo permite.

Resalta también de su trabajo la aplicación del concepto de motilidad a la experiencia de estas mujeres, por cuanto su potencial de movilidad se ve reducido por sus bajos ingresos y la baja accesibilidad de las zonas periféricas situadas al sur de la ciudad, con respecto a los centros financieros, administrativos y económicos; haciendo que para estas mujeres desplazarse sea un capital y un privilegio importante, y la inmovilidad sea la realidad en la que viven inmersas (Marín y Fleischer; p. 43)

Desde una perspectiva diferente, Montoya (2019) aborda las brechas de movilidad que enfrentan las trabajadoras domésticas en la ciudad de Medellín a través de recorridos extensos entre los barrios periféricos en los que viven y los barrios de mayores ingresos en los que trabajan. Esto representa una serie de dificultades para las mujeres como largos tiempos de viaje, la necesidad de realizar múltiples transbordos, un mayor costo del pasaje y discriminación racial y sexual.

Este estudio es clave y constituye un referente importante porque se ubica en la intersección de estos tres conceptos que persigue el proyecto de investigación “Ser mujer y moverse en las laderas”: movilidad, género y territorios informales. Sin embargo, Montoya aborda el estudio específico de las empleadas domésticas cuyos patrones de movilidad están inscritos en una dinámica particular que demanda la realización de viajes extensos de ida y regreso cada día, lo que

establece una diferencia importante.

A modo de conclusión, es posible afirmar que en Latinoamérica se continúan produciendo estudios que abordan el fenómeno de la exclusión social y la informalidad desde una perspectiva que no incluye una sensibilidad metodológica y teórica al género.

Sin embargo, han surgido cada vez más propuestas investigativas y prácticas desde los movimientos sociales, los gobiernos locales, nacionales, y la academia que abordan la intersección de género y exclusión socioeconómica y espacial desde un enfoque más integral, como el que proponen Falú, Soto y Jirón, entre otros.

En estas destaca el desarrollo y aplicación de técnicas de investigación cualitativas en combinación con los métodos más convencionales de corte cuantitativo. Estas estrategias de recolección y análisis ayudan a poner el foco en aspectos que la lectura clásica de la movilidad y los sistemas de transporte han obviado.

Asimismo, involucran lecturas desde perspectivas teóricas críticas que conectan las desigualdades sexuales con las económicas y culturales. Por eso hablan de asuntos como la segregación socioespacial y la desconexión funcional urbana desde las experiencias de movilidad de las mujeres.



03

Explorar el mapa
Marco contextual

3. Explorar el mapa: marco contextual

3.1 Los retos compartidos del sur global

Desde el punto de vista histórico, según Davies (2003) todos los países a lo largo del mundo han atravesado por un proceso intensivo de urbanización en algún momento de su desarrollo. Sin embargo, los países que se encuentran hacia el hemisferio norte comparten patrones de crecimiento económico que los hacen distintos a los países que se encuentran en el sur.

Por una parte, la modernización de su estructura productiva desembocó en una industrialización que permitió que, con el pasar de los años, absorbieran la población que migraba en búsqueda de oportunidades hacia la ciudad, se creara un fuerte sector obrero y con esto una clase media ávida de vivienda y un hábitat de calidad para sus familias.

En el caso de muchos territorios nacionales en el sur del planeta este fenómeno se estableció parcialmente, pues si bien se industrializó una parte de su estructura productiva y económica, y con esto se crearon grandes barrios de obreros con algún grado de calidad en su hábitat, rápidamente con las condiciones de competencia económica y deslocalización de la producción como consecuencia del modelo posfordista y el neoliberalismo político, estas industrias se marchitaron. Incluso, la permanencia de una vinculación con una vocación dependiente forjada desde la colonia pudo jugar en contra del desarrollo autónomo de estos países. De hecho, Davies señala que, a partir de ese periodo de tiempo, la marcha de población del campo a la ciudad continuó intensamente debido a la disminución de los precios internacionales

de los productos agrícolas, sin que hubiese medidas de políticas públicas claras y efectivas para afrontarla.

En la actualidad, y como efecto de este desarrollo económico desigual los países del sur global afrontan un proceso de urbanización con dificultades parecidas: ciudades fragmentadas, desiguales y con altas tasas de informalidad, en las que una élite es la que acumula capital y está más vinculada con la dinámica económica de la globalización, y el resto, la mayoría, afronta la fragilidad económica, política y cultural que supone este sistema de cosas desigual. Es muy dicente entonces que, de acuerdo con las cifras del Banco Mundial que muestra la figura 9, la mayoría de los países al sur del planeta tengan los mayores porcentajes de asentamientos informales (The World Bank Data, s. f).

Además, en ese escenario preocupa la situación de África, donde muchos países alcanzan a tener un porcentaje de informalidad cercano al 90%. Mientras tanto, en Asia y América Latina, si bien persisten cifras elevadas, cercanas al 30% en promedio, se han hecho avances en el combate a este flagelo. En Asia, por ejemplo, de acuerdo con ONU Hábitat, más de 100 millones de personas han mejorado las condiciones de sus viviendas (2015).

3.2 El contexto latinoamericano

Con más del 70% de sus ciudadanos viviendo en territorios urbanos, América Latina es una de las zonas más urbanizadas del planeta. En el ámbito Latinoamericano, la mayoría de los países con la excepción de ciertas zonas de su cono sur, afrontaron

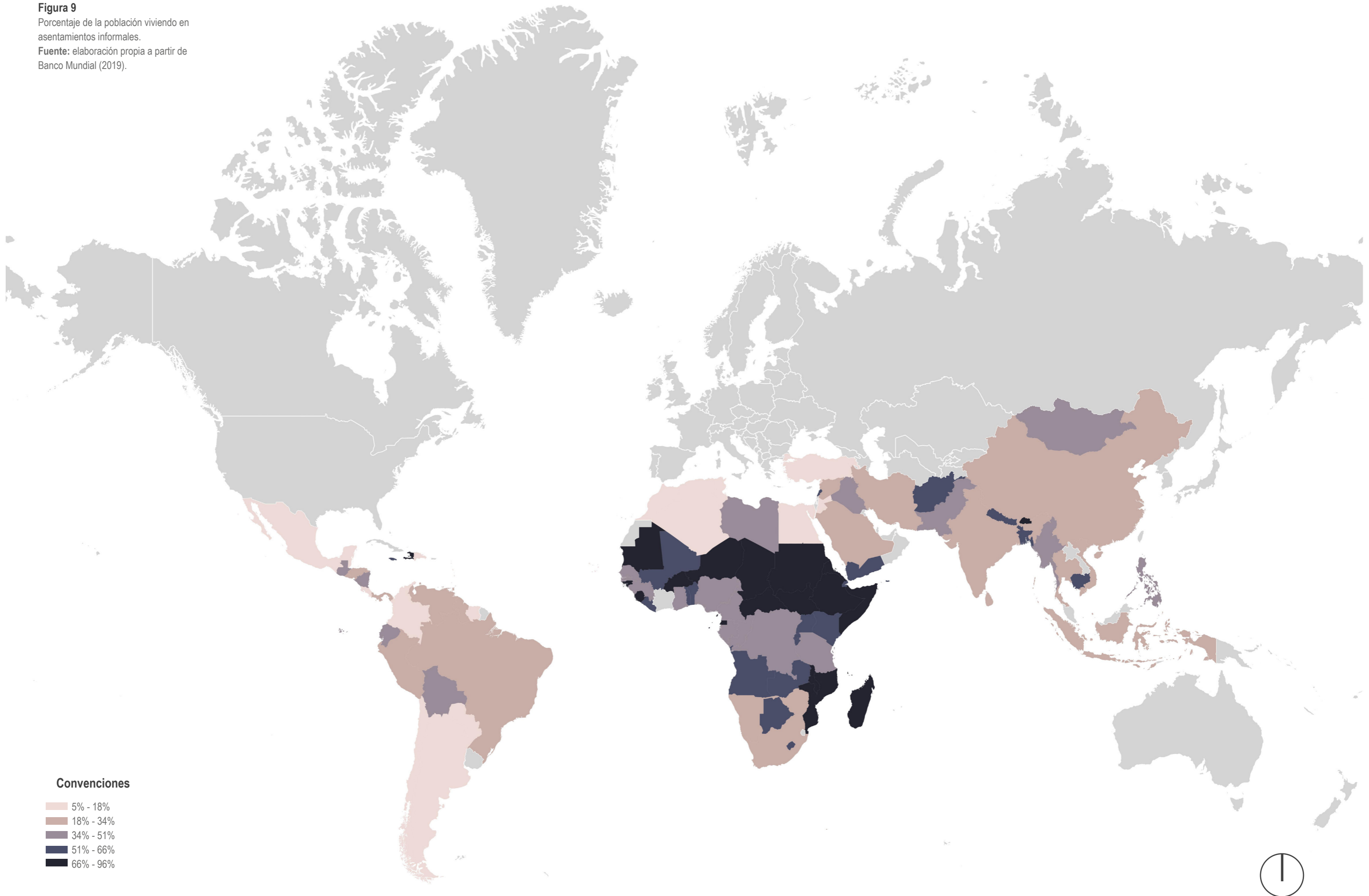
Fuente:
Fotografía propia



Figura 9

Porcentaje de la población viviendo en asentamientos informales.

Fuente: elaboración propia a partir de Banco Mundial (2019).



las dificultades de una migración de población del campo hacia las ciudades para las que su institucionalidad y su sistema económico no estaba preparados. Como resultado, la región ha sido el laboratorio de muchas medidas como los programas de mejoramiento barrial, que desde lo jurídico y desde la política pública han intentado resolver a distintos niveles institucionales y escalas territoriales esta problemática.

3.3 El contexto local: la ciudad y sus laderas periféricas

Como se enunció anteriormente, la ciudad de Medellín, el escenario geográfico y socioeconómico de esta investigación, tiene algunas características que la han hecho particular a lo largo de su desarrollo histórico. Este apartado, precisamente, muestra esos elementos partiendo del contexto geográfico y su proceso de ocupación, para llegar a describir cómo se establecieron sistemas de movilidad y transporte y con esto cuál es la situación actual de la movilidad de las mujeres desde los datos disponibles.

3.3.1 Un valle entre laderas, el reto de la pendiente

La ciudad de Medellín es un valle estrecho de 14 km de largo por 12km de ancho en su zona de mayor amplitud, que se extiende de sur a norte a lo largo del Río Medellín a una elevación media de 1.600 metros sobre el nivel del mar, rodeado por dos laderas de alta pendiente: la ladera oriental y la ladera occidental.

Esa condición de Valle estrecho configura unas condiciones geomorfológicas altamente variables. En la zona cercana al valle del río se presentan superficies planas con pendientes menores al 5% que se extienden

hacia el sur y occidente de la ciudad, cuya inclinación incrementa a medida que se acerca a ambas laderas, con una pendiente visiblemente mayor hacia el costado oriental del Río Medellín, donde supera el 20% de inclinación en gran parte de la ladera, principalmente en la zona norte. Estas zonificaciones basadas en la pendiente y otras condiciones geomorfológicas fueron documentadas en el libro “Rehabitar la montaña” (Urbam, 2013), en la cual se describe la composición del Valle de Aburrá en 4 unidades geomorfológicas: planicie aluvial, vertientes suaves, ladera y altiplano.

Las laderas se ven frecuentemente interrumpidas por los numerosos ríos y quebradas que componen el sistema hidrográfico de la ciudad, que en conjunto con el tipo de suelo configuran un territorio de alta amenaza por deslizamientos, inundaciones y avenidas torrenciales, que acumulan un registro importante de ocurrencias en los últimos años, con eventos como el deslizamiento de Villatina que causó la muerte de más de 500 personas (Urbam, 2012, p. 35).

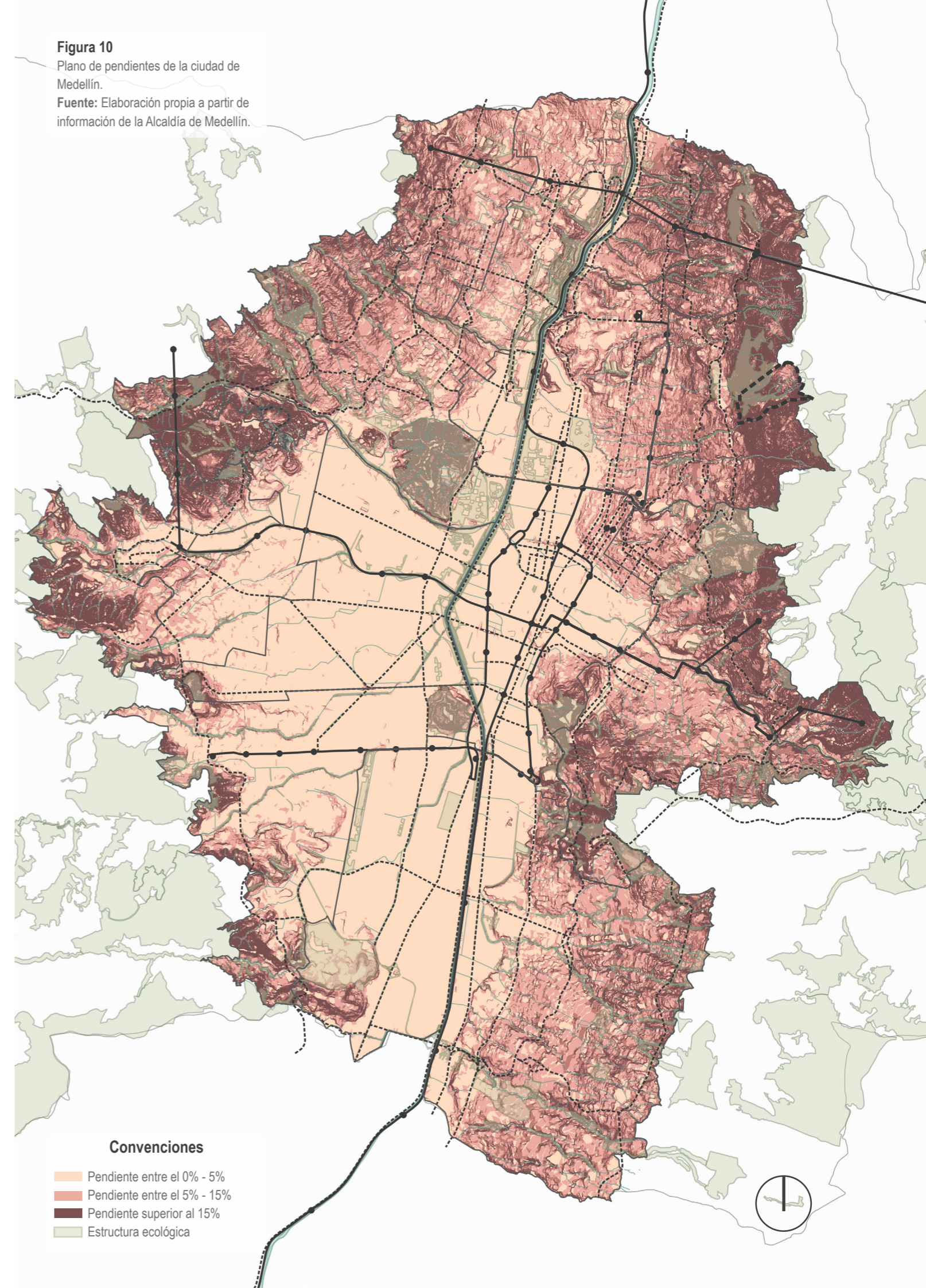
Desde el punto de vista urbano, las condiciones topográficas de la ciudad han sido un elemento estructurante del territorio a partir del cual se han consolidado tres vocaciones diferentes:

- **La franja cercana al corredor del río:** esta zona presenta condiciones de accesibilidad e infraestructura vehicular óptimas y permiten el ingreso y salida de vehículos de carga y transporte de grandes dimensiones, lo que le permitió consolidarse como un corredor logístico, industrial y de servicios que concentra gran parte de la actividad

Figura 10

Plano de pendientes de la ciudad de Medellín.

Fuente: Elaboración propia a partir de información de la Alcaldía de Medellín.



comercial e industrial de la ciudad, especialmente en las zonas más cercanas al centro de Medellín en la Comuna 10.

- **La franja de baja y media ladera:** esta zona agrupa los territorios ubicados principalmente hacia el costado occidental del Río Medellín y algunos barrios hacia el costado oriental, donde se concentran las zonas residenciales de media y alta densidad en convivencia con otros usos del suelo como oficinas, servicios y comercio. Algunas comunas como Belén, Guayabal, Laureles y la Candelaria están ubicadas en esta franja territorial.

- **La franja de alta ladera:** agrupa por lo menos a 97 de los 270 barrios de la ciudad de Medellín y presenta fuertes contrastes en términos de calidad habitacional entre los sectores norte y sur. Si bien en las zonas de alta ladera ubicadas al sur de Medellín se encuentran barrios como Altos del Poblado y la Loma de los Bernal que han sido desarrollados mediante construcciones de gran altura y solidez estructural, la mayoría de los territorios ubicados en zona de alta ladera han surgido de forma orgánica a través de modelos de autoconstrucción y ocupación informal de lotes de propiedad pública y privada.

Esta condición de ocupación del territorio ha sido particularmente fuerte en la ladera nororiental y occidental de la ciudad, como lo documenta Urbam (2012) en el libro *rehabitar la ladera*, cuyas estimaciones para el año 2011 indicaban una población de 277.000 personas viviendo en asentamientos precarios en la ciudad, la mayoría

de ellos ubicados en zonas de alta ladera

Las dinámicas urbanas descritas en el párrafo anterior son el reflejo de un modelo de ciudad desigual que concentra los servicios y las oportunidades en el sur de la ciudad y en el valle del río, lo que produce un incremento del valor del suelo y la expulsión progresiva de las personas de menores ingresos hacia las laderas de la parte norte de la ciudad, donde el costo de vida es inicialmente menor.

Estas brechas que se han generado entre los ámbitos Río y Ladera también se reflejan en términos de transporte público, cuyas líneas del transporte masivo se han concentrado en el valle de la ciudad ofreciendo una baja cobertura en los territorios ubicados en la media y alta ladera, lo que se traduce en una mayor inversión en movilidad y transporte para las personas con los menores ingresos, derivando finalmente en menores oportunidades personales y laborales.

3.3.2 Historia de la ocupación de las laderas

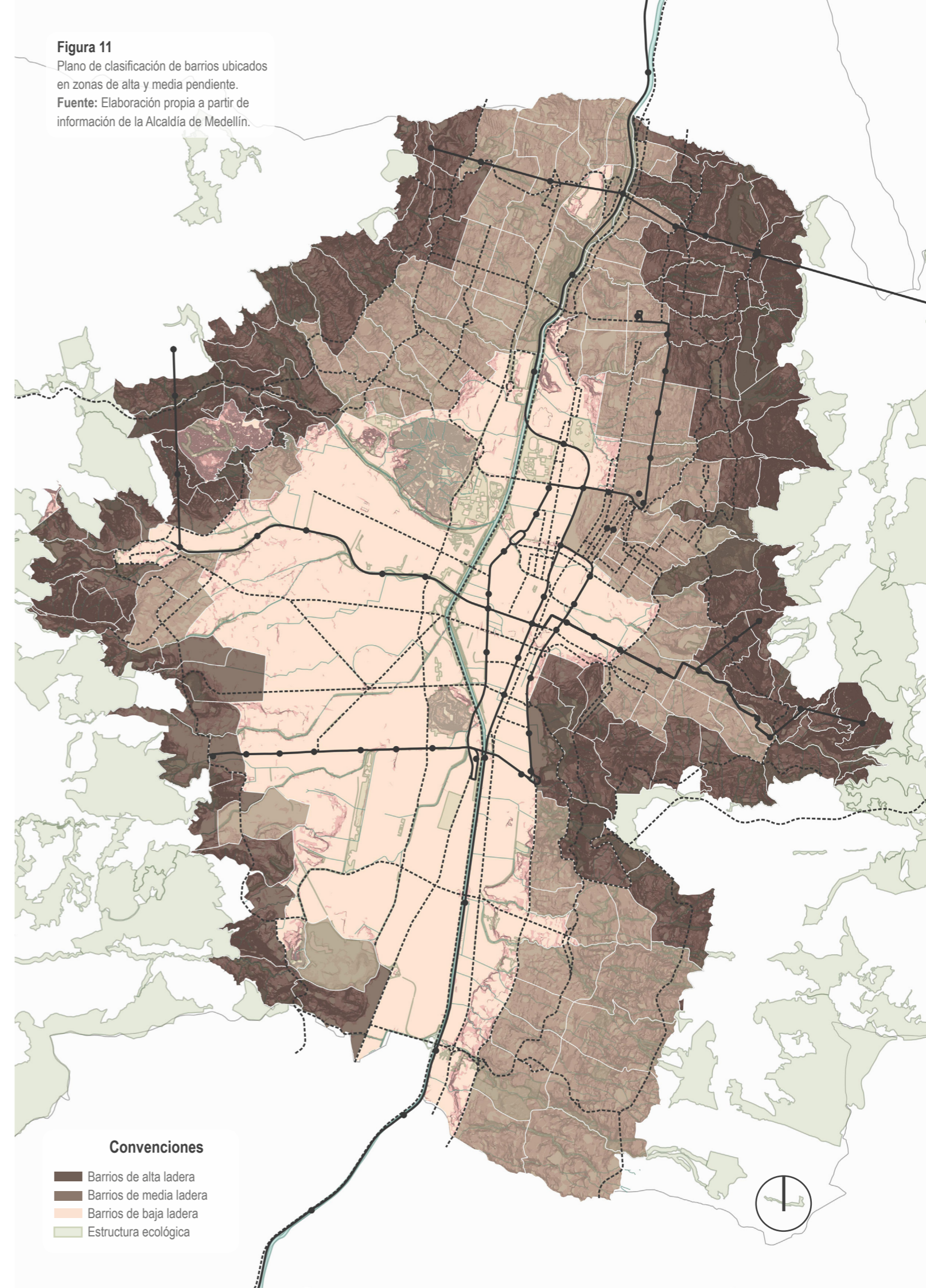
En Colombia, los fenómenos migratorios asociados a la urbanización se pueden ubicar temporalmente a partir de la década del veinte del siglo pasado. Durante el inicio de este periodo, el país vivió un florecimiento industrial notable del cual Medellín fue protagonista, considerándosele en cierto momento como la capital industrial del país.

No obstante, Medellín también fue el ejemplo del dramático desplazamiento forzado de pobladores rurales hacia las ciudades, que inició hacia la década del cincuenta y que con distintas intensidades se

Figura 11

Plano de clasificación de barrios ubicados en zonas de alta y media pendiente.

Fuente: Elaboración propia a partir de información de la Alcaldía de Medellín.



Convenciones

- Barrios de alta ladera
- Barrios de media ladera
- Barrios de baja ladera
- Estructura ecológica

mantuvo durante todo el siglo pasado. En Antioquia, en particular, los enfrentamientos entre las guerrillas, los paramilitares y las fuerzas armadas estatales, y el desarrollo de proyectos hidroeléctricos en la subregión Oriente, fueron los principales factores aceleradores de estos procesos migratorios.

En ese escenario, Medellín tuvo un gran salto poblacional entre las décadas del 50 y 60, duplicando su población (Urbam, 2010). Estas personas ocuparon de distintas formas la ciudad. La minoría logró vincularse a las industrias, sobre todo manufactureras, que había en esta y que fomentaban una forma de sindicalismo patronalista bajo el cual se crearon barrios como Belén y La América.

En estas empresas la mano de obra femenina fue decisiva pues eran la más explotadas mediante largas jornadas de trabajo. De entre estas obreras salieron algunas líderes sindicalistas reconocidas como pioneras en la lucha feminista de la ciudad y el país como María Cano. De acuerdo con Farnsworth-Alvear (2000), la participación de las mujeres en estos entornos reconfiguró en cierta medida los roles e imaginarios de género, a partir de una simbiosis propia del paternalismo económico ya mencionado, y la moral católica aplica a estos contextos industriales.

Sin embargo, la proporción mayoritaria tuvo que autogestionarse soluciones para garantizar condiciones de hábitat mínimas. Este desarrollo siguió las lógicas del urbanismo pirata y de invasión y dio surgimiento a barrios como El Popular, Santo Domingo, Granizal hacia el costado oriental, y Doce de Octubre y Picacho hacia el costado occidental (Urbam, 2010).

El estado fue lento en su respuesta a esta situación, pues la formación de una institución para atenderla solo se dio a finales del siglo pasado con la creación de la Corporación de Vivienda y Desarrollo Social –CORVIDE– en 1975. Lo hizo superado por las alarmantes condiciones de deterioro urbano y porque en los planes de expansión los casos de barrios con origen informal como el de Moravia eran evidentemente incómodos y una barrera para la planificación oficial³, que pretendían la ampliación de vías y la consolidación de un gran parque público en esta zona. Con lo cual, las primeras respuestas al fenómeno de urbanización informal fueron ante todo represivas, incluyendo desalojos violentos sin una medida de reparación o protección clara (Urbam, 2020).

De forma paralela, pero muy vinculada, la historia del sistema de transporte ha estado marcada por un esfuerzo urbanista racionalista que ha sacado de su foco la realidad de los sectores informales de la

³En su artículo "Intervención urbana en el antiguo Basurero Municipal de Medellín: una respuesta ineficaz al abandono estatal (1977-1986)", el historiador Gustavo Álzate señala los mecanismos a partir de los cuales el estado local intentó regularizar las zonas de asentamiento informal de la ciudad, a través del ejercicio de la violencia estatal, la renovación urbana sin consultar a la población de base y los intentos de cooptación de los liderazgos de los asentamientos informales. En el caso específico de Moravia por ejemplo se utilizaron todos estos mecanismos, todo con el fin de cumplir con el proyecto que el instituto de valoración de la época establecía para esta zona de la ciudad.

Fotografía

El cura Vicente Mejía en su trabajo de base en Moravia
Autora: Giovanna Pezzotti



ciudad que se fueron creando. En este sentido, las vías circunvalares y la gran avenida del río, pensadas por los planes de Wiener y Sert presentado en el año 1949, y el plano regulador desarrollado entre 1948 y 1952, proyectaban conectar los sectores obreros no marginales con las centralidades de trabajo ubicados en el valle del Río Medellín.

Este patrón, configurado por una planeación ingenieril de los sistemas de transporte, solo empezó a romperse con el transcurrir de algunos hechos transformadores que abrieron una estructura de oportunidad para el cambio político en la ciudad.

Desde las décadas del sesenta y el setenta del siglo pasado, hubo una fuerte confrontación entre grupos armados y de estos con las fuerzas de seguridad estatales, durante la cual se profundizó la segregación espacial de ciertos sectores de la ciudad que terminaron viendo al estado como un actor ilegítimo debido a décadas de abandono (CNMH, 2017). Allí se fueron forjando algunas lógicas territoriales particulares que se mantienen hasta el día de hoy con cierta fuerza, a partir de una mezcla entre el origen campesino de la mayoría de sus pobladores con sus formas de habitar dispersas, propias por ejemplo de las economías cafeteras y afrocolombianas, y los efectos de la violencia urbana que aprovecharon la poca accesibilidad de estos para volverlos un enclave de guerra.

Fue solo el hartazgo que producía este flagelo con sus numerosas muertes, de jóvenes en su mayoría, con el correspondiente desmembramiento de familias y comunidades, el que produjo un consenso colectivo

implícito que se empezó a expresar a través de mesas de paz, movimientos culturales y juveniles, la creación de instituciones como la Consejería Presidencial para Medellín y su Área Metropolitana, al frente de la cual se puso a una mujer muy recordada por su capacidad de gestión, María Emma Mejía.

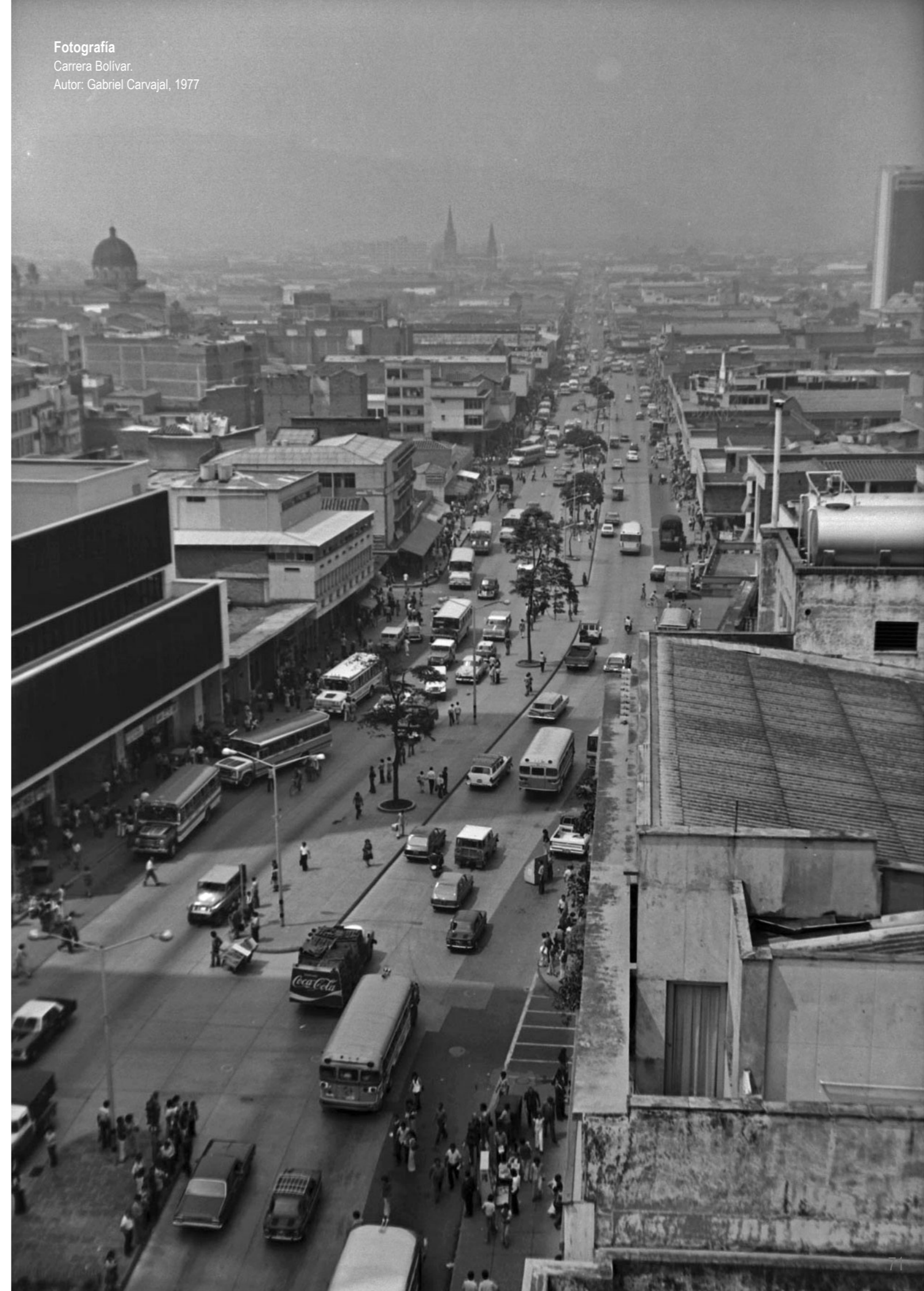
En esta importante coyuntura urbana, la institucionalidad inició varios intentos por enfrentar la informalidad en la vivienda, como el PRIMED y más adelante el plan parcial de Moravia. Con estos procesos culturales y programas urbanos, las administraciones de principio de este siglo tejieron un nuevo relato de ciudad, a partir de sinergias y una gobernanza particular de los territorios (Urbam, 2020).

Aun con algunos avances, en la actualidad persisten muchos problemas relacionados con la informalidad del hábitat y con la desconexión social, cultural y económica de ciertos sectores de la ciudad. Así, especialmente hacia el centro-occidente, el nororiente y noroccidente de la ciudad, siguen existiendo lugares en los cuales no hay una adecuada cobertura de servicios públicos y sus habitantes afrontan situaciones de inseguridad jurídica en la tenencia de sus viviendas, además de poco acceso a servicios sociales de calidad como vías, colegios, bibliotecas y centros de salud. Se trata de lugares con patrones de ocupación que hacen difícil su conectividad. Para estos, el Plan de Ordenamiento Territorial vigente, Acuerdo 48 de 2014 (Alcaldía de Medellín, 2014), ha concebido un macroproyecto que pretende su legalización y manejo de forma integral, sin embargo, estos no han sido implementados hasta el momento.

Fotografía

Carrera Bolívar.

Autor: Gabriel Carvajal, 1977



3.3.3 El transporte y la movilidad en Medellín: estructura y desarrollo histórico

A finales del siglo XIX era frecuente ver en la ciudad de Medellín vehículos de tracción animal para el transporte de grupos pequeños de personas, cuya operación satisfacía las necesidades básicas de transporte de algunos de sus habitantes sin constituir oficialmente un sistema organizado de transporte público. Sin embargo, a partir del año 1887 se inauguró en la ciudad el tranvía de Mulas, también conocido como “tranvía de sangre”, que constituiría el primer vehículo de transporte público oficial de la ciudad, cuya operación permitió conectar El Edén –al norte de la ciudad— y la Plazuela de la Veracruz –en el corazón de la creciente villa—.

Los vehículos de tracción animal fueron la única opción de transporte de la ciudad hasta principios del siglo XX, cuando se concretó la llegada a la ciudad (y al país) del primer vehículo a gasolina marca De Dion Bouton, con el cual se iniciaría un periodo de importaciones paulatinas de vehículos de uso particular procedentes de Europa.

En el año 1913 un industrial y urbanizador que había sido dirigente de la Sociedad de Mejoras Públicas llamado Ricardo Olano, inauguró la primera empresa de buses de la ciudad luego de importar 3 vehículos desde Alemania. Estos automotores cubrían tres rutas que llegaban a La América, Buenos Aires y Villanueva, pero cuya operación tendría que ser detenida poco tiempo después debido al mal estado de las vías y al deterioro del sistema de alcantarillado de la ciudad ocasionado por el peso de los vehículos. (Correa, J. 2006, p.9)

A finales de la década de 1910, y como consecuencia del rápido proceso de industrialización, urbanización y crecimiento que experimentaba la ciudad, se construyó la primera línea del tranvía eléctrico llamada La América, que cubría una extensión de 4,68 km y cuyo principal propósito era transportar a los obreros que vivían en la periferia de la ciudad y que debían transportarse a diario de ida y regreso a sus lugares de trabajo (Correa, J.2006, p.14). Como lo indica Correa, esta línea sería un detonante importante del crecimiento de la ciudad hacia el costado occidental del Río Medellín, sobre lo que actualmente es la comuna 12, la América. En los años siguientes se construirían un total de 6 líneas tranviarias que conectarían el centro de la ciudad con zonas de crecimiento y expansión: Belén, La América, Robledo, Aranjuez, Manrique y Buenos Aires.

En el año 1927 entraron en operación en la ciudad dos buses tipo Trolleys que conectarían el centro de la ciudad con el barrio Los Ángeles, el mismo nombre que recibiría la ruta a cubrir. Estos vehículos de operación eléctrica y mediana capacidad funcionaron inicialmente como un complemento a las líneas de tranvía que constituían el eje central del sistema de transporte de la ciudad, cubriendo rutas de menor demanda de pasajeros entre las residencias obreras y los centros de trabajo a las cuales era difícil acceder con un sistema de infraestructura rígida tipo tranvía.

Entre los años 1920 y 1930 comenzarían a aparecer en la ciudad camiones tipo escalera de la marca Graham Brothers que ofrecían el servicio de transporte público, los antecesores de las actuales rutas de buses. A diferencia del tranvía, estos vehículos podían cubrir

diferentes rutas según la demanda, lo que fortaleció progresivamente su operación y crecimiento (Romero, J. 2015), al mismo tiempo que debilitaba la operación más lenta y rígida del sistema de tranvías de la ciudad, que unos años más tarde sería desmontado por tramos.

En el año 1931 y bajo la seguridad de una flota de vehículos a gasolina cada vez más fuerte, nace en la ciudad el servicio de transporte público individual a cargo de la empresa Tax Imperial, fundada por Gonzalo Mejía, que tenía una flota de inicial de 20 carros marcha Chevrolet (Romero, J. 2015)

Para finales de los años 1960 y con el desmonte final del Tranvía Eléctrico, las rutas de buses se posicionaron como la estructura central del sistema de transporte público de la ciudad de Medellín, situación que se mantendría estable durante más de 25 años hasta que, en el año 1985, sucederían dos hitos importantes para el sistema de movilidad y transporte de la ciudad: se realizaría por primera vez la Ciclovía de Medellín llamada “Vías recreo deportivas abiertas”, y se iniciarían las obras de construcción de la Línea A del Metro de Medellín a cargo del Consorcio Hispano Alemán, bajo la gestión técnica, legal y financiera de la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada, Metro de Medellín, creada para ese fin en el año 1979.

Tras más de 10 años de construcción y diferentes dificultades técnicas y presupuestales, el Metro de Medellín inició la operación de su primera línea el día 30 de noviembre de 1995 entre las estaciones Poblado y Niquía. El año siguiente, 1996, iniciaría operación

comercial la Línea B y se ampliaría la cobertura de la Línea A hasta la estación Itagüí, al sur.

La construcción del Metro representó un cambio radical en la estructura del sistema de transporte público de la ciudad, que ahora tenía un sistema estructurado de forma jerárquica, lo que implicó que las tradicionales rutas de buses modificaran sus rutas y operaciones para articularse de manera efectiva y complementaria al sistema Metro.

En el año 2004, casi una década después y tras identificar los retos que implicaba expandir el sistema de transporte masivo en las complejas condiciones topográficas de la ciudad de Medellín, se inauguró la línea K, la primera línea de cables aéreos diseñada para prestar un servicio de transporte público masivo en el mundo. Su operación, evaluación y éxito fue decisivo para continuar la expansión del sistema Metro hacia algunas zonas de ladera de la ciudad, con lo que se procedió a construir 5 nuevas líneas del sistema llamado Metrocable entre los años 2008 y 2020.

Estas líneas de cables aéreos representaron una solución efectiva de transporte para las personas que habitaban los barrios densamente poblados construidos sobre las laderas de la ciudad de Medellín. Sin embargo, la limitada capacidad del sistema (aproximadamente 4.000 pasajeros hora sentido) y la alta demanda del servicio de transporte, desbordaron los límites operativos de los cables durante los primeros años de operación, lo que generó congestión en las estaciones de integración con la Línea A del sistema Metro. (Brand, P. Dávila, J. 2012 p.40)

Ese efecto de congestión en las estaciones del sistema Metro reveló una de las principales funciones de los cables aéreos: conectar las laderas de Medellín con el valle de la ciudad y la estructura principal del sistema de transporte masivo.

Una de las fortalezas del Sistema de Transporte Masivo de la ciudad de Medellín ha sido la diversidad de tecnologías aplicadas según las características del entorno y el nivel de demanda de pasajeros. En el año 2011 se sumó al sistema una línea de buses de tránsito rápido llamado Metroplús, que operaría entre la Universidad de Medellín al occidente de la ciudad, y el parque de Aranjuez en la zona nororiental. En ese mismo sentido, se inauguró en el año 2016 una nueva tecnología: el tranvía de Ayacucho, que operaría a lo largo de la tradicional Calle Ayacucho por donde había circulado el tranvía eléctrico 80 años atrás.

En paralelo al desarrollo del sistema de transporte público individual, masivo y colectivo de la ciudad, fue surgiendo de forma lenta y progresiva el sistema de movilidad activa, impulsado principalmente por la consolidación de las Vías Activas Saludables del INDER, la construcción de los primeros tramos de ciclorrutas en la ciudad, y la creación del sistema de Bicicletas Públicas del Área Metropolitana del Valle de Aburrá, Encicla, en el año 2011.

Este último, en particular, representa uno de los momentos más importantes en la integración efectiva de los modos activos como la bicicleta a la estructura del sistema de transporte público de Medellín, lo que detonó una mayor participación de este modo en la

distribución de viajes realizados en la ciudad a pesar de haber concentrado su operación sobre la margen occidental del río Medellín, donde las condiciones de pendiente del terreno eran más favorables

Uno de los elementos más destacables del sistema EnCicla es justamente la participación de una mujer, Lina López, en el proceso de diseño, planificación e implementación del sistema, abriendo camino a la participación de las mujeres en un sector históricamente dominado por hombres en las posiciones principales. Así lo demuestran las cifras: nunca una mujer ha sido nombrada Secretaria de Movilidad de la ciudad de Medellín, y solo 1 de los 9 gerentes que ha tenido la empresa de transporte masivo Metro ha sido mujer.

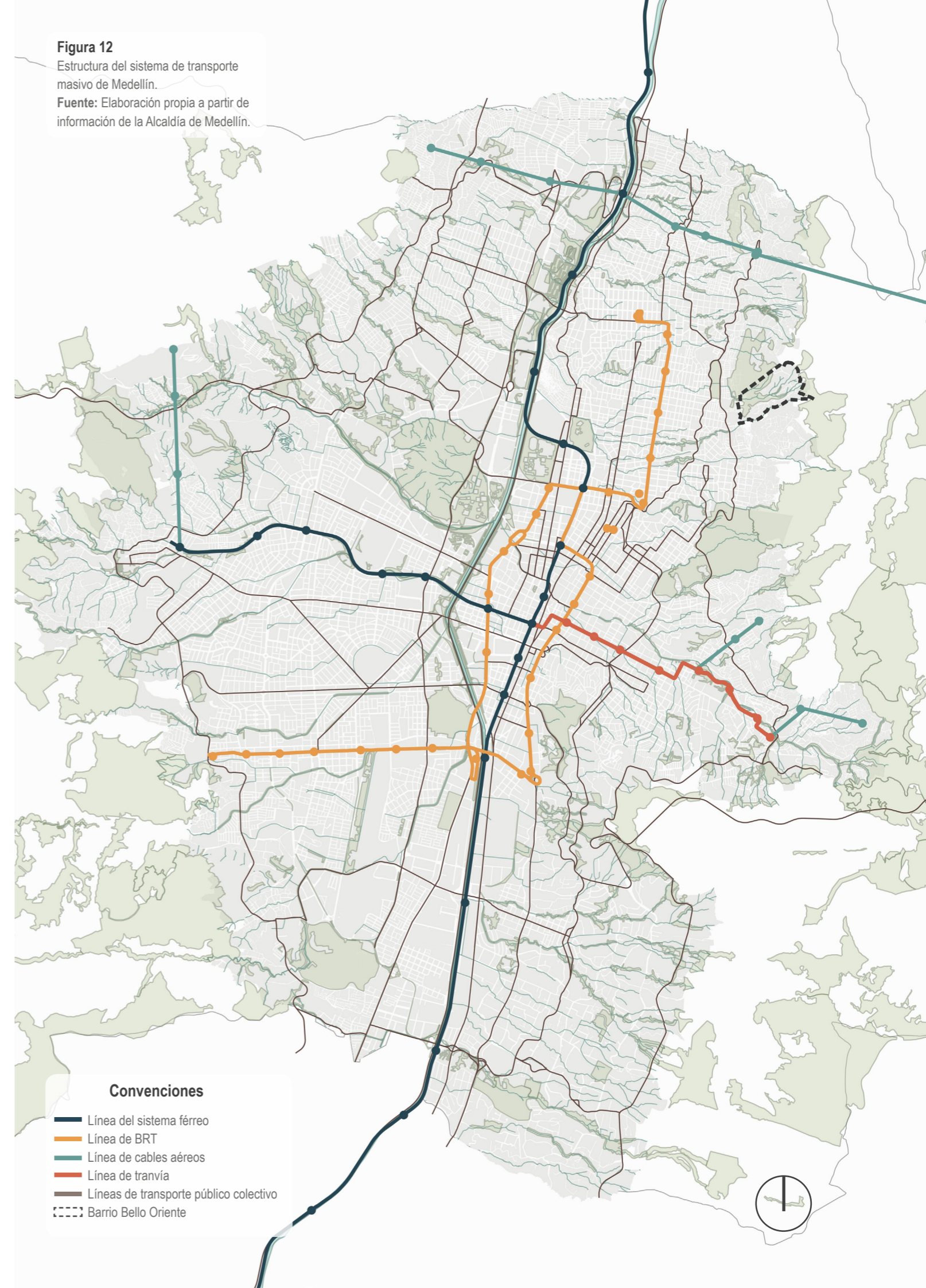
Lo anterior ocurriría justamente en el año 2015 con el nombramiento de Claudia Restrepo en la gerencia del Metro de Medellín, y el posicionamiento de Viviana Tobón en la subdirección de movilidad del Área Metropolitana del Valle de Aburrá en el año 2016. Ambos hitos claves para reforzar la participación de mujeres en el sector transporte y movilidad de la ciudad.

En general, el breve recorrido por la historia del sistema de transporte de Medellín confirma el amplio espectro de medios y tecnologías que ha tenido la ciudad, desde el tranvía de mulas hasta el tranvía de Ayacucho, pasando por los trolleys, las líneas de buses de tránsito rápido, el sistema de trenes, el ferrocarril y los cables aéreos, finalizando con el auge de los modos activos. Todos gravitando alrededor de Metro como columna vertebral del sistema de transporte de la ciudad desde su entrada en operación.

Figura 12

Estructura del sistema de transporte masivo de Medellín.

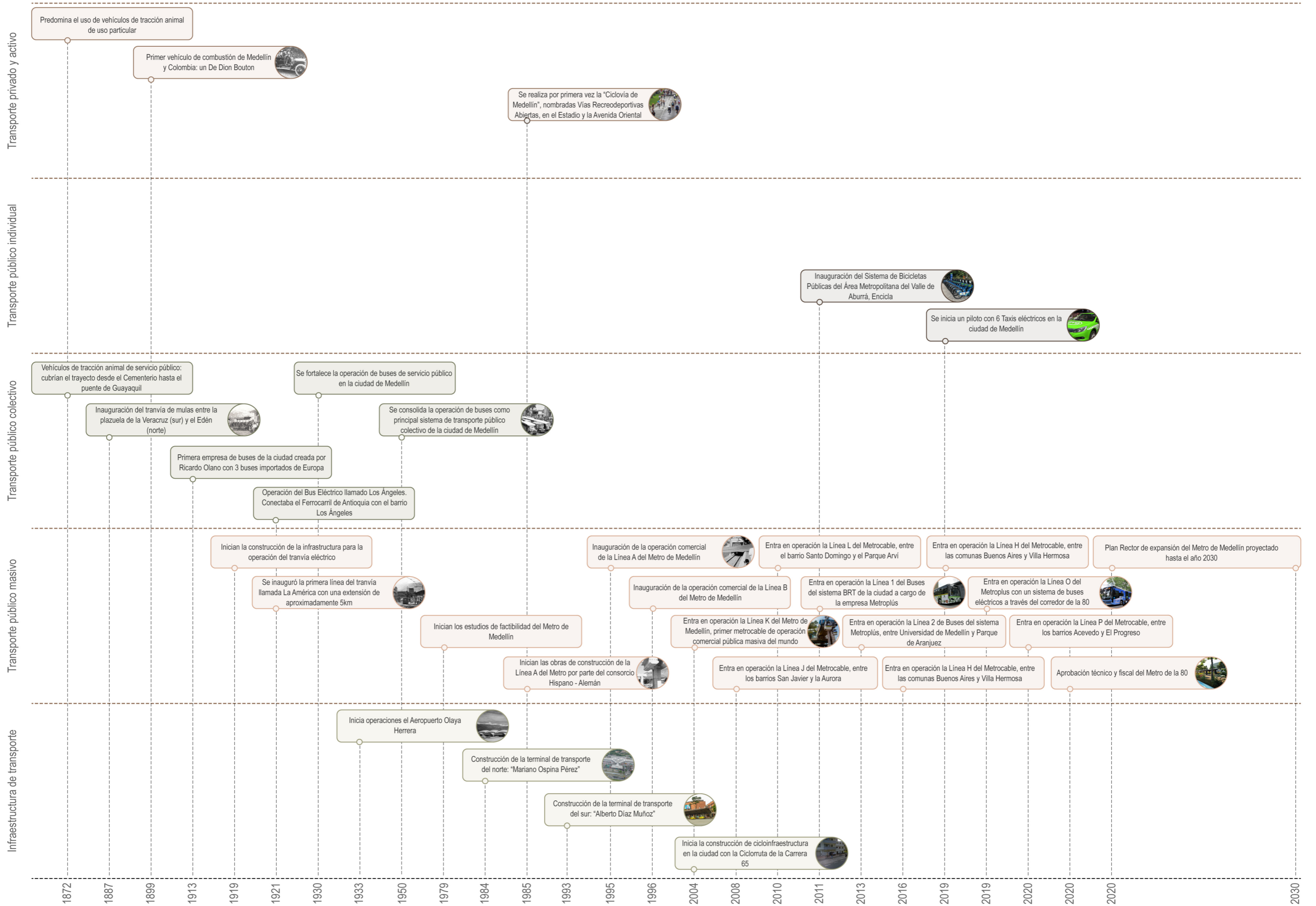
Fuente: Elaboración propia a partir de información de la Alcaldía de Medellín.



Convenciones

- Línea del sistema férreo
- Línea de BRT
- Línea de cables aéreos
- Línea de tranvía
- Líneas de transporte público colectivo
- - - Barrio Bello Oriente





3.3.4 Relación entre movilidad y género en Medellín

La invisibilización de las necesidades de movilidad de las mujeres ha disminuido a medida que se avanza en el proceso de identificación y caracterización de sus patrones de movilidad, produciéndose en las últimas décadas una serie de estudios que reflejan un interés cada vez mayor por hacer frente a esta problemática. Según varios de estos estudios las mujeres alrededor del mundo comparten dinámicas de movilidad similares, incluidas las latinoamericanas, como lo afirma Domínguez et al. (2020) en la recopilación bibliográfica que realiza.

Se ha demostrado que los patrones de movilidad de las mujeres están atravesados por su papel como cuidadoras de otras personas como hijos y adultos mayores, en el marco de tareas relacionadas con el mantenimiento del hogar. En el caso de Colombia, las mujeres dedican proporcionalmente más horas del día a este tipo de tareas, alcanzando a representar hasta el 20% del total de su tiempo frente al 8% de los hombres (DANE, 2013, citado en Medellín Cómo Vamos, 2019). Como resultado de este tipo de entendimiento, investigadoras como la española Inés Sánchez de Madariaga (2009, 2013 y 2016) acuñó el concepto de “Movilidad de Cuidado” a través del cual explica cómo las mujeres tienen un patrón de movilidad distinto al de los hombres, pues realizan un encadenamiento de viajes cortos en los cuales mezclan tareas de cuidado como llevar a sus hijos a la escuela, luego hacer compras de productos para el hogar, para finalmente volver a su vivienda.

En un sentido similar, los estudios sobre seguridad de

las mujeres han empezado a encontrar una relación entre los patrones de comportamiento de éstas y los atributos físicos del espacio público y el sistema de transporte, como la accesibilidad, iluminación y amplitud (Alcaldía de Medellín, 2008).

Una última fuente de conocimiento sobre los atributos de movilidad de las mujeres ha provenido de estudios sobre su psicología social, encontrando, por ejemplo, que, como producto de un sistema cultural desigual éstas no afrontan ni tramitan el riesgo de la misma manera que los hombres, siendo en la mayoría de los casos adversas a este, lo que terminaría por incidir parcialmente sobre la elección de uno u otro modo de transporte (BID, 2020).

En síntesis, además de constatar que la movilidad de las personas se ve influida por el género, estos estudios estarían señalando el impacto positivo que tendrían, tanto en el crecimiento económico como en el bienestar de las mujeres, una inclusión de la perspectiva de género en los procesos de planificación de movilidad y transporte. No obstante, persiste en la literatura un efecto generalizador que no considera otros condicionamientos geográficos y económicos que complejizan la experiencia en los viajes de las mujeres, lo que evidencia la necesidad de preguntarse: ¿Qué sucede con la movilidad de las mujeres que habitan laderas con condiciones de informalidad en ciudades como Medellín?

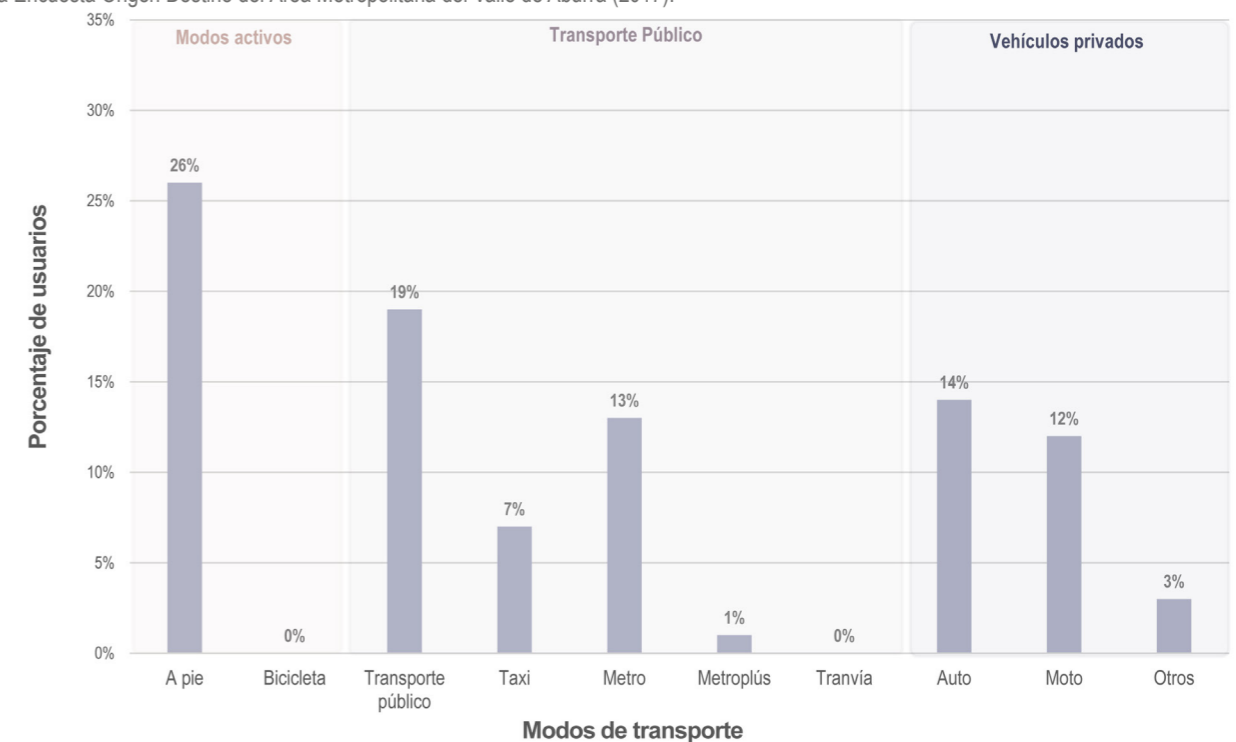
La ciudad de Medellín tiene un sistema de transporte público diverso que se ha adaptado a las condiciones topográficas y urbanas de la ciudad. El sistema principal,

estructurado alrededor de las dos líneas férreas del Metro de Medellín, está conformado por un tranvía, seis cables aéreos, dos líneas de buses de rápido tránsito, y una línea de buses eléctricos, los cuales concentran el 14% de los viajes de hombres y el 14% de los viajes de mujeres (AMVA, 2017). Estos sistemas principales se conectan al resto de la ciudad a través del sistema alimentador o complementario, conformado por más de 300 rutas de transporte público colectivo, transporte público individual y un sistema de bicicletas públicas, cuya participación en los viajes realizados en la ciudad de Medellín es mayor: 23% de los viajes de hombres y 29% de los viajes de mujeres (AMVA, 2017).

Sin embargo, y a pesar de la oferta de sistemas de transporte público masivo, colectivo e individual, desde hace unos años se ha presentado un fenómeno de migración acelerado de un sector de la sociedad hacia los vehículos particulares, especialmente la motocicleta. Como consecuencia de esto, se ha configurado un reparto modal heterogéneo distribuido en diferentes modos como la caminata (27%), el transporte público colectivo (19%), el metro (14%), el automóvil privado (13%) y la motocicleta (12%), como lo evidencia la figura 14.

Figura 14

Reparto modal en la ciudad de Medellín. Fuente: Elaboración propia a partir de información de la Encuesta Origen Destino del Área Metropolitana del Valle de Aburrá (2017).



En general, esa heterogeneidad que existe en el sistema de movilidad de Medellín es atribuible a diversos factores que inciden en el proceso de decisión de las personas alrededor de los modos de transporte que utilizan para sus desplazamientos cotidianos: desde la disponibilidad de sistemas de transporte cercanos al lugar de residencia, hasta factores como el tiempo, el confort, la seguridad y los ingresos económicos. Este último, en particular, tiene una alta incidencia, como lo muestra la figura 15, en el que se evidencia la correlación que existe entre los modos de transporte utilizados y el estrato socioeconómico.

Es claro entonces que las personas de mayores ingresos que residen en zonas de estrato 4, 5 y 6, utilizan más frecuentemente el automóvil privado, mientras que las personas que residen en zonas de estratos 1, 2 y 3 se desplazan principalmente en transporte público colectivo, metro, a pie y en moto.

Este análisis es fundamental si se considera que geográficamente la ciudad de Medellín presenta altos niveles de segregación espacial en el que los terrenos más costosos y mejor dotados de infraestructura pública se han concentrado en el centro y sur del valle, donde

habitan las personas con mayores ingresos. Esto ha impulsado un fenómeno de desplazamiento progresivo de los estratos 1, 2 y 3 hacia las laderas periféricas de la ciudad.

Ese fenómeno ha resultado en una menor accesibilidad de las personas que habitan territorios informales de ladera a los servicios de movilidad y transporte, y finalmente, a los espacios de encuentro y participación que se concentran en el centro de la ciudad, lo que disminuye sus oportunidades de desarrollo personal.

La desconexión espacial que existe entre la oferta de sistemas de movilidad y transporte, y los principales usuarios pertenecientes a los estratos 1, 2 y 3 concentrados principalmente en los territorios de ladera de la ciudad, se evidencia en el figura 16, que superpone las principales áreas de cobertura del sistema de transporte masivo y los barrios ubicados en zonas de alta ladera.

Figura 15
 Reparto modal según estrato socioeconómico. Fuente: Elaboración propia a partir de información de la Encuesta Origen Destino del Área Metropolitana del Valle de Aburrá (2017)

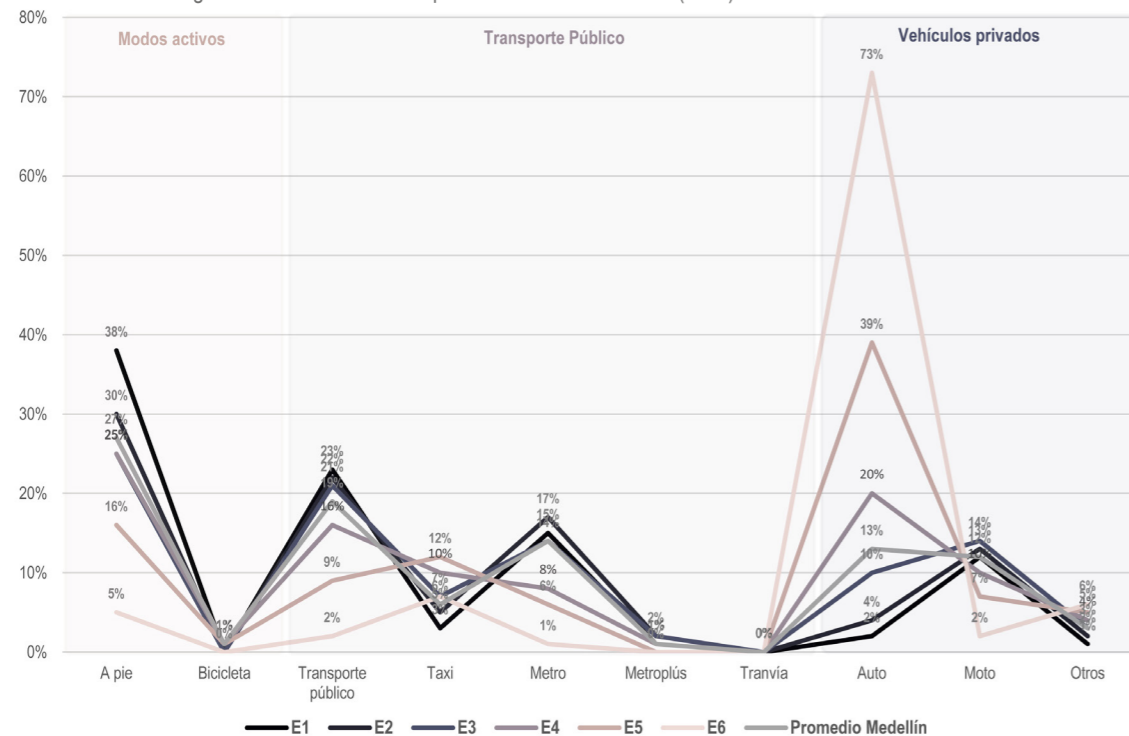
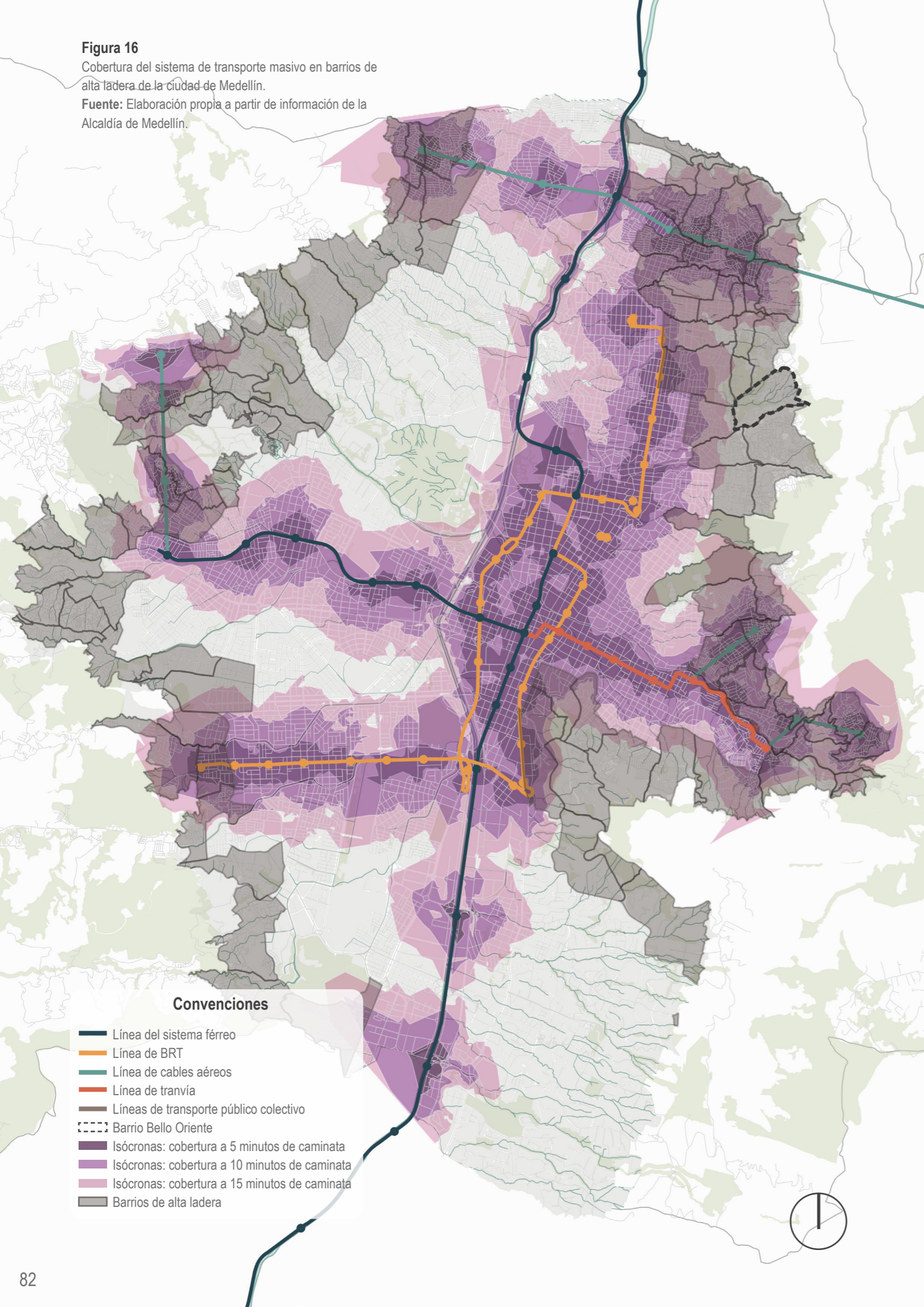


Figura 16
Cobertura del sistema de transporte masivo en barrios de alta ladera de la ciudad de Medellín.
Fuente: Elaboración propia a partir de información de la Alcaldía de Medellín.



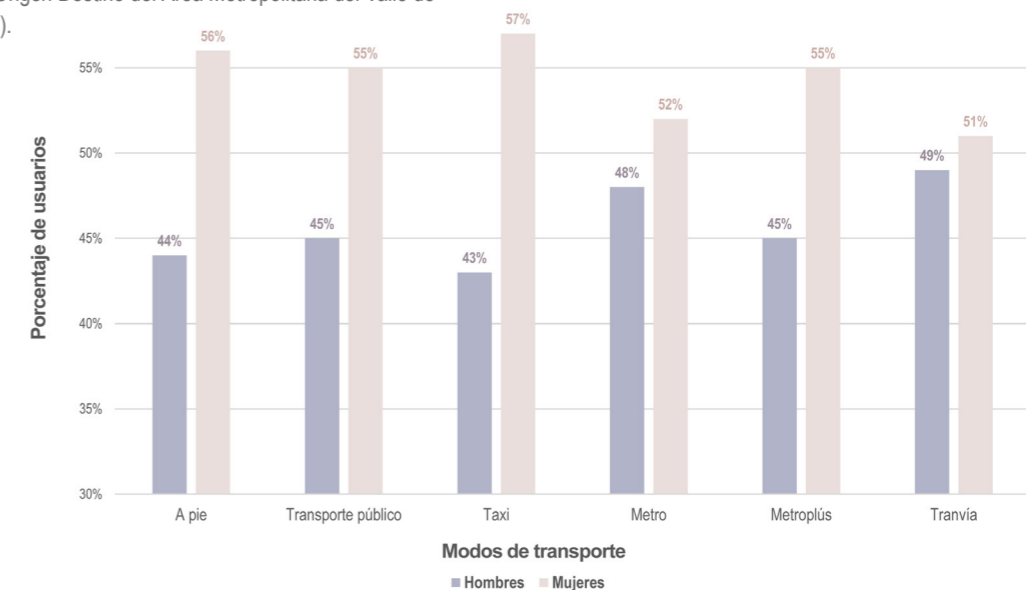
3.3.5 Patrones de movilidad de las mujeres en la ciudad de Medellín

Los patrones de movilidad de las mujeres en la ciudad de Medellín presentan características similares a las identificadas por Méndez (2019) y Soto (2017) en diferentes ciudades de México, y a las descritas por Sánchez de Madariaga (2016) en Madrid y otras ciudades españolas, en el que establecen que las principales diferencias entre los patrones de movilidad de hombres y mujeres está relacionado con 4 elementos: los modos de viaje, los motivos, las distancias recorridas, y un comportamiento complejo denominado “encadenamiento de viajes”, relacionado directamente con lo que Sánchez de Madariaga (2009, 2013 y 2016) denomina “movilidad del cuidado”.

En ese sentido, la información procesada de la Encuesta Origen Destino elaborada por el Área Metropolitana del Valle de Aburrá (2017), evidencia que las mujeres superan a los hombres en cantidad de viajes realizados en modos de transporte público (ver figura 17), con una diferencia promedio de 10 puntos porcentuales en los desplazamientos a pie, transporte público colectivo, taxi, metro, Metroplús y tranvía

Así mismo, se presentan grandes diferencias en los motivos de viaje entre hombres y mujeres. Si bien la mayoría de los motivos de viaje de la ciudad de Medellín son “de regreso a casa” con el 46% del total, es importante señalar que mientras el 37% de los hombres se desplaza por motivos de trabajo o estudio, en mujeres estos valores alcanzan apenas el

Figura 17
Porcentaje de usuarios de los modos de transporte público por género. Fuente: Elaboración propia a partir de información de la Encuesta Origen Destino del Área Metropolitana del Valle de Aburrá (2017).

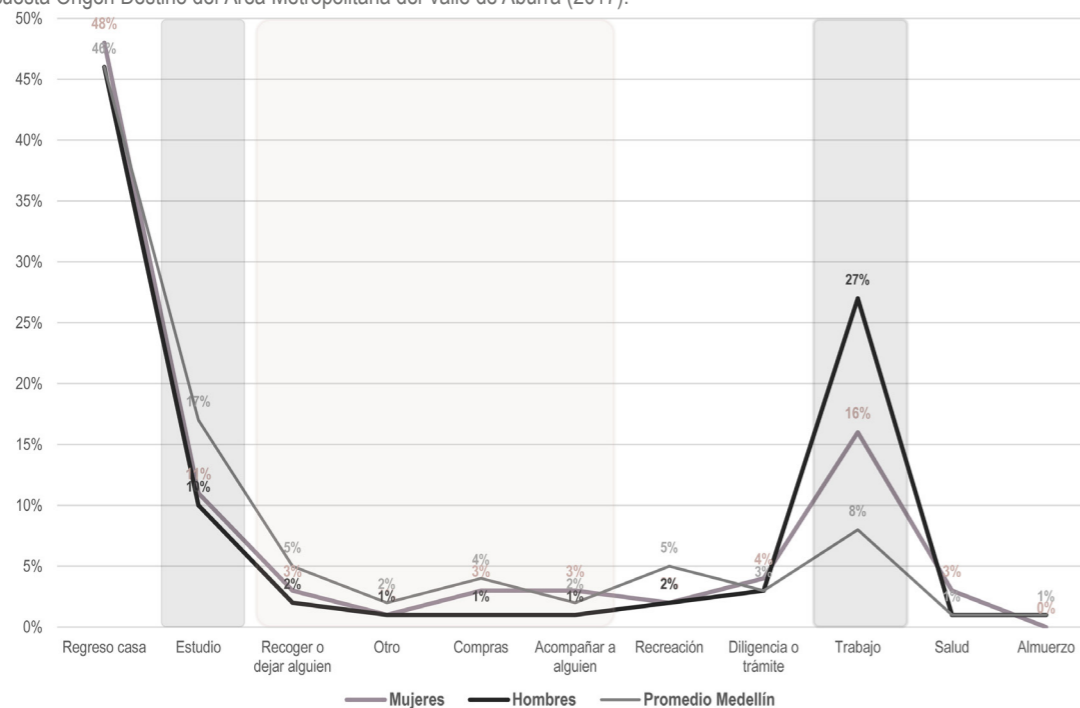


27%. En comparación, “recoger a alguien”, “compras” y “acompañar a alguien” suma el 9% del total de motivos de viajes de las mujeres, mientras que en hombres asciende apenas al 4%, lo que permite evidenciar que la “movilidad del cuidado” a la que hace referencia Sánchez de Madariaga (2009, 2013, 2016), efectivamente incide sobre los desplazamientos de las mujeres en la ciudad de Medellín, como lo evidencia la figura 18.

Sin embargo, es importante señalar que la metodología de encuesta origen destino a través de la cual se

caracterizan los viajes de las personas en la ciudad de Medellín y su Área Metropolitana, no contiene los instrumentos ni el nivel de detalle necesario para superar el posible subregistro de viajes de cuidado que realizan las mujeres en la ciudad. Esto considerando que un porcentaje significativo de los viajes de cuidado están vinculados a otros motivos de viajes como “estudio”, “regreso a casa” o “trabajo”, y se realizan de forma encadenada, es decir, luego de realizar el motivo de viaje principal, por lo cual no se reportan correctamente en las matrices origen destino, como lo identificó Sánchez de Madariaga (2020) en encuestas similares realizadas en la ciudad de Madrid.

Figura 18
Motivos de viajes de hombres y mujeres. **Fuente:** Elaboración propia a partir de información de la Encuesta Origen Destino del Área Metropolitana del Valle de Aburrá (2017).



3.4 El Barrio Bello Oriente

En el caso del barrio Bello Oriente se ven representados fielmente todas las dinámicas, problemáticas y oportunidades anteriormente descritas.

Por una parte, sus habitantes comparten un origen campesino marcado —en muchas ocasiones— por el desplazamiento forzado que ha dado como resultado un patrón de ocupación disperso alejado de la retícula o continuidad urbana convencional. Pero también Bello Oriente se ha reconfigurado a partir de la migración de pobres urbanos, víctimas de la violencia urbana, y en los últimos años —de acuerdo con los recorridos realizados y la información de las entrevistas— de la migración de ciudadanos venezolanos, en su mayoría mujeres y niños, lo que ha tendido a acrecentar los problemas ya complejos de embarazo adolescente y madre solterismo de la población.

Este acápite busca mostrar algunas características socioeconómicas y culturales de este territorio para entender el escenario de la movilidad con enfoque de género. Dado que la producción académica y gubernamental de información socioeconómica es escasa y no se encuentra desagregada a nivel barrial, se acudió principalmente a fuentes primarias como testimonios e información secundaria como artículos de prensa y divulgación. Adicionalmente, se presentan algunas cifras de la comuna 3 Manrique para enmarcar territorialmente esta descripción.

Bello Oriente es el asentamiento informal localizado en la parte más alta de Medellín que, por lo observado durante los recorridos en campo, sigue en pleno

proceso de expansión debido, entre otras cosas, a que no existe un sistema de control efectivo de la actividad constructiva informal. Además, el mercado inmobiliario de la “ciudad formal” no tiene cómo acoger las necesidades de migrantes internos y externos, lo que hace crecer aún más la presión sobre estos territorios.

Según información de la fundación Bertha Martínez de Jaramillo, el barrio es habitado por 5 192 personas, de las cuales 2 653 son mujeres y 2 539 hombres. Esto supone el 3,2% del total de los 162 990 habitantes de la comuna 3, Manrique.

Los inicios del proceso de ocupación del barrio se ubican en la década de 1970 del siglo pasado. De acuerdo con Ortiz (2013) la mayor parte de estos primeros pobladores fueron desplazados que vinieron de zonas como Urabá y el Oriente Antioqueño. El barrio se fue construyendo sin una previsión clara frente al trazado de las vías y sin apoyo estatal. Según los testimonios, en esos primeros momentos hubo incluso cultivos de café y otras prácticas productivas agropecuarias. Además, como sucedió por ejemplo en el caso de Moravia, algunas mujeres como Bernarda Celis lideraron la progresiva consolidación del barrio a partir de la gestión de ayudas alimentarias, la realización de convites para financiar la construcción de obras y en general apoyando la creación de una red de solidaridad para establecer un territorio cohesionado (Usma, Yepes, Burgos, Valladares & Secretaría de Desarrollo Comunitario, 1989:16). Vale la pena mencionar en este aspecto organizativo el surgimiento de organizaciones de base como la Asociación de Mujeres del Paraíso (ASOMUPAR) y la Asociación de Mujeres Cabeza de

Familia (ASOMUCO) que han desarrollado procesos en alianza con organizaciones municipales como la Organización Mujeres que Crean y son parte de la Red de Organizaciones Sociales y Comunitarias de Bello Oriente, que implementó un importante proceso de resistencia y demanda ante Empresas Públicas de Medellín, EPM, a inicios de la década del 2000 para la mejora de las condiciones de cobertura de servicios públicos, especialmente el acceso a agua potable (Universidad de Antioquia, 2018).

En este orden de ideas, en los cerca de 50 años que han pasado desde ese entonces los pobladores no solo han construido sus viviendas ellos mismos, sino que han gestionado, organizándose para tal fin, soluciones a problemas como la cobertura de servicios públicos, como el agua y la energía eléctrica; y sociales, como la educación, la salud, la seguridad y la cultura, alcanzando muchos logros, pero con un estado de precariedad aún evidente.

Hoy no solamente muchas familias tienen una inseguridad jurídica por la tenencia y propiedad de su vivienda, sino que una parte considerable de las viviendas reciben agua producto del rebose del sistema de conducción de agua de Empresas Públicas de Medellín. También siguen existiendo muchas organizaciones no gubernamentales asentadas en el territorio que ayudan a solucionar muchas necesidades básicas insatisfechas. De acuerdo con los testimonios de algunos líderes estas organizaciones han apoyado a la comunidad históricamente, tanto en sus demandas como en sus necesidades, las cuales abarcan desde temas como atención a la primera infancia, hasta la

distribución de alimentos. Entre estas se cuentan las fundaciones Caminos (deporte, cultura, educación), la fundación Palomar (alimentación, vivienda), la fundación WAIMA (alimentación) y la fundación Bertha Martínez de Jaramillo (vivienda).

En lo económico, Bello Oriente no contiene industrias o empresas de servicios de alguna importancia. Se trata de un barrio en gran parte residencial con una zona comercial que se reduce a la venta de artículos de primera necesidad. Por esta razón, cuando se trata de adquirir productos o servicios públicos y privados de alguna complejidad, los pobladores se desplazan hasta Santo Domingo o hacia el centro de la ciudad.

En cuanto a la dinámica de ocupación económica, de acuerdo con las entrevistas y la encuesta realizada en el territorio, la mayor parte de la población debe desplazarse hacia otras zonas de la ciudad con el fin de trabajar, en gran parte en actividades calificadas por la economía ortodoxa como informales como vender productos en el espacio público, o vincularse a actividades como los oficios varios o la construcción sin un contrato legal. Como se explicará más adelante, si bien las mujeres adultas realizan estas actividades productivas, muchas de ellas también se dedican esencialmente a cuidar de sus hijos, su vivienda y su comunidad. En este último aspecto participan de las distintas iniciativas de ayuda a víctimas del conflicto armado y el apoyo productivo a mujeres como la señora Elvia Sánchez, que ha impulsado proyectos de emprendimiento o la fundación Palomar que es dirigida por otra mujer, Yuli Molina.

De forma general, el barrio está conectado de forma ineficiente con el resto de la ciudad. Por una parte, las condiciones geográficas de inclinación hacen difícil el acceso que debe hacerse a través de una vía con especificaciones precarias, y por otro, las redes del sistema de transporte público colectivo, que son públicas, según los testimonios de las mujeres entrevistadas, no tienen una frecuencia adecuada que cubra las necesidades del barrio y su costo es elevado para la población.

3.4.1 ¿Por qué Bello Oriente?

El proceso de selección del Barrio Bello Oriente como caso de estudio de esta investigación estuvo sustentado en fundamentos metodológicos y técnicos.

Por un lado, el Centro de Estudios Urbanos y Ambientales de la Universidad EAFIT, Urbam, se encontraba implementando un proyecto piloto llamado Inform@Risk con la comunidad del barrio Bello Oriente, lo que implicaba unos antecedentes de participación y relacionamiento bilateral entre la universidad y la comunidad del barrio.

En el marco de las restricciones metodológicas y de movilidad derivadas de la pandemia, resultó muy estratégico partir de una relación de confianza entre los investigadores y las mujeres que hicieron parte de las diferentes etapas de la investigación, lo que permitió el desarrollo ágil y eficiente de las instancias de participación como las entrevistas de estilo de vida, el taller de itinerarios y las encuestas de movilidad.

Ahora, desde el punto de vista estratégico y proyectual,

el barrio Bello Oriente reúne todos los atributos comunes a los barrios de ladera de la ciudad de Medellín clasificados en tres categorías: sociales, físicos y geográficos.

Sociales: desde un enfoque socioeconómico y basados en el sistema de clasificación por estratos que opera en el país, los barrios de media y alta ladera de la ciudad, a excepción del Poblado y algunas zonas de Belén, se encuentran clasificados dentro de los estratos 1 y 2.

Esto significa que las viviendas existentes y el entorno en el que se inscriben presentan niveles de calidad deficitarios, lo que connota una menor capacidad económica de sus habitantes según la CEPAL (2006).

Físicos: el entorno construido de los barrios de ladera de la ciudad, incluido Bello Oriente, se caracteriza por una alta ocupación del suelo en agrupaciones orgánicas de edificaciones que se adaptan a la topografía del terreno. Esta forma urbana es producto del desarrollo espontáneo y progresivo de los territorios informales.

En los intermedios de esa estructura urbana orgánica y discontinua se desarrolla un sistema de vías principales muy limitado que se extiende de forma perpendicular a la dirección de la pendiente. Este sistema se caracteriza por tener secciones viales reducidas que carecen de elementos estructurales como andenes y antejardines.

Geográficos: los barrios de ladera conforman el cinturón más externo del perímetro urbano de la ciudad de Medellín, lo que implica las mayores distancias del centro de la ciudad y el eje del Río Medellín donde se

concentra la oferta de bienes y servicios. Además y como se explicó anteriormente, esta ubicación periférica también coincide con una menor oferta de sistemas de transporte considerando que, por ejemplo, el sistema de bicicletas públicas Encicla y el transporte masivo se han concentrado en el valle de la ciudad, con excepción de los cables aéreos en algunos barrios de ladera.

Luego, con base en la caracterización anterior de los territorios de ladera de la ciudad de Medellín, es posible afirmar que el barrio Bello Oriente efectivamente es un barrio de ladera típico de la ciudad y que reúne todos los atributos descritos.

Esto es clave para la investigación considerando que las propuestas elaboradas en el capítulo 5. *Llegar a nuestro destino: lineamientos estratégicos y proyectos prioritarios*, están sustentadas precisamente en la posibilidad de extrapolarlas -con posibles ajustes y adaptaciones menores- a los diferentes barrios de ladera de la ciudad.

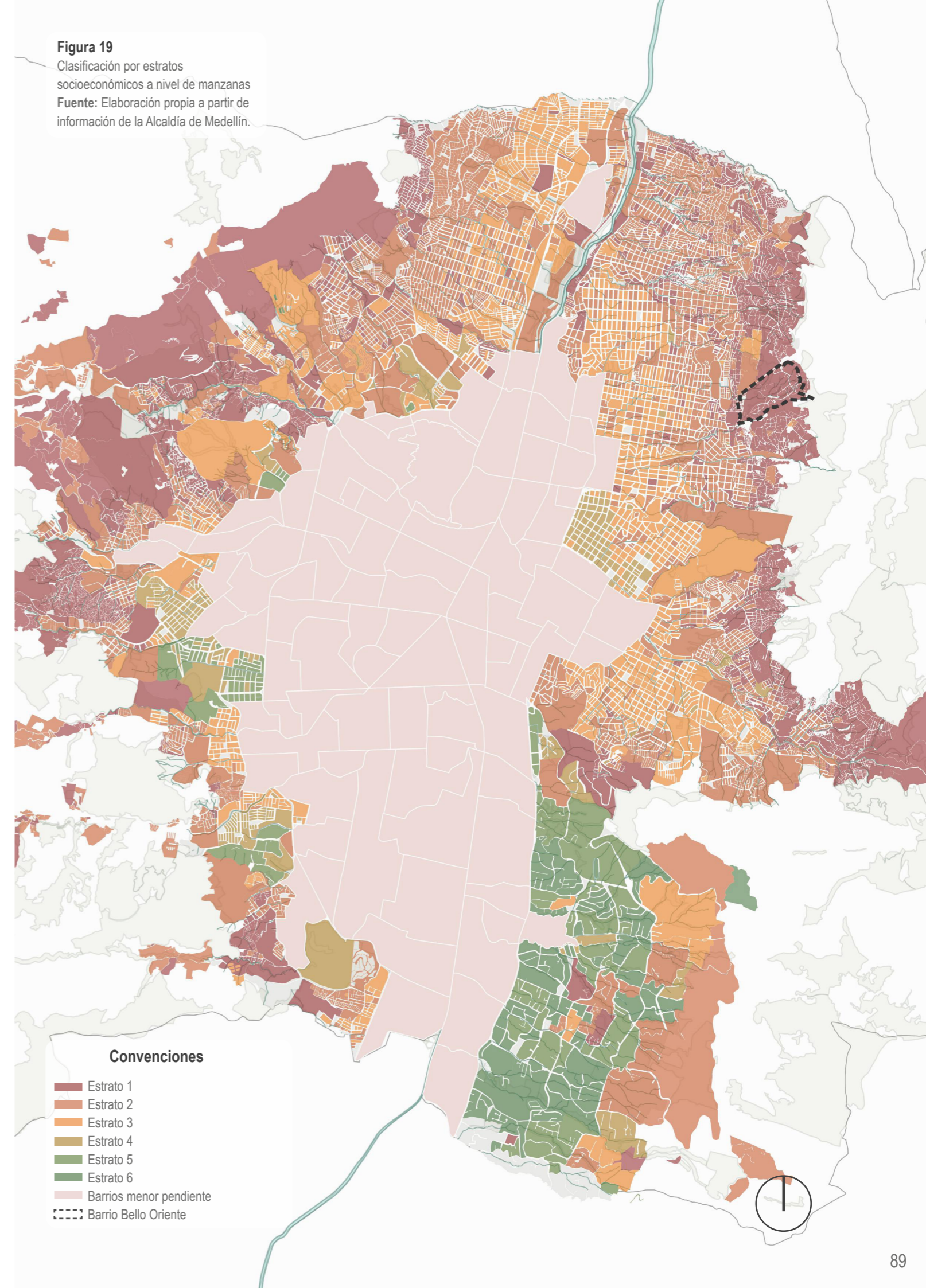
En términos generales, eso significa que si bien las propuestas se diseñaron con base en los análisis específicos de los factores de decisión y patrones de movilidad de las mujeres que habitan el barrio Bello Oriente, éstas se inscriben en contextos sociales, físicos y geográficos muy similares.

Lo anterior significa que posiblemente exista un nivel de replicabilidad alto de las propuestas derivadas de esta tesis de investigación en territorios de ladera, siempre y cuando se verifique la consistencia de los patrones

de movilidad de las mujeres en los demás barrios mediante instrumentos de recolección de información similares a los utilizados en este proyecto.

Figura 19

Clasificación por estratos socioeconómicos a nivel de manzanas
Fuente: Elaboración propia a partir de información de la Alcaldía de Medellín.





ta
servicio 529 4155
DOMICILIO
GRATIS

4

Reflexionar sobre lo andado
Análisis de resultados

4. Reflexionar sobre lo andado: análisis de los resultados

Este apartado describe los resultados de la investigación a partir de revisión crítica de literatura sobre movilidad de género e informalidad disponible, pero también las principales características del escenario geográfico, la estructura económica e histórica y las condiciones del sistema de movilidad y transporte, poniendo un énfasis especial en las mujeres.

Esta narración se realiza en dos momentos. En el primero, se describen los factores de decisión evidenciados por las mujeres, a partir de su configuración mediante estilos de vida, barreras y estrategias; pero también los patrones de decisión mediante la descripción de los motivos, modos, las distancias, etapas y el encadenamiento de viajes que realizan las mujeres en el despliegue de su práctica de movilidad. En el segundo, se realiza un esfuerzo por contrastar la información teórica, contextual y los resultados la investigación con el fin de ofrecer algunas reflexiones estratégicas acerca de la movilidad de las mujeres que habitan territorios informales de ladera.

4.1 Las decisiones que trazan el camino: los factores de decisión y el estilo de vida en las prácticas de movilidad

Este acápite se centra en describir los principales factores que se convierten en decisivos o detonantes para el proceso por el cual las mujeres comprenden su situación personal y social y toman cursos de acción frente a sus desplazamientos cotidianos por el territorio. Dicho análisis está fundamentalmente basado en las percepciones, emociones y relatos expresados por las

mujeres participantes en las entrevistas y en el taller de itinerarios.

En este sentido, en un primer momento se definen conceptualmente las categorías “factores de decisión” y “estilos de vida” para que el lector comprenda cuál es el campo analítico con el que se interpretó la información recolectada en campo, para luego describir los resultados en términos de la influencia de las historias y estilos de vida con sus respectivas barreras en la movilidad de las mujeres que habitan el territorio de ladera abordado.

4.1.1 ¿Cuáles son los factores que definen las decisiones de movilidad de las mujeres que habitan Bello Oriente?

Como ya se explicó, la literatura acerca de la movilidad en mujeres ha concluido que esta tiene un carácter de práctica sociocultural, por lo que cuando se habla de decisiones en este apartado no se hace referencia meramente al ámbito de lo psicológico, sino también a cómo las biografías de las mujeres con sus respectivas decisiones personales, se van aglutinando y conectando con otros factores estructurales que se convierten en procesos decididamente colectivos.

Por estas razones, en principio se denominará factores de decisión a las ocupaciones, pertenencia a grupos sociales, niveles educativos y grupos etarios que, en sus distintas escalas, le permiten a los seres humanos, a partir de procesos de socialización como la repetición y la formación, informarse de manera consciente y/o inconsciente del mundo que lo rodea y, para el caso,

de la movilidad, hacerse una idea de por qué, cómo, cuándo y hacia dónde desplazarse.

Esta perspectiva implicó una apuesta por aprehender la información experiencial de las biografías sociales y personales, tanto de las mujeres de Bello Oriente como de los grupos a los que pertenecen. Es preciso advertir, sin embargo, que desde la perspectiva cualitativa, lo social es inconmensurable e irreductible, por lo cual esta descripción se trata de una reconstrucción ideal, una síntesis que pretende articular estas biografías desde un marco teórico y ético para que puedan ser visualizadas y analizadas, pero no revisten un carácter exhaustivo ni explicativo propio de investigaciones con un alcance diferente.

Vale la pena anotar también, que si bien el cuestionamiento por los factores de decisión fue el punto de partida de esta investigación, se encontró una fuerte dependencia de otros fenómenos individuales y sociales que deben ser analizados para explicar efectivamente la toma de decisiones de las mujeres en el contexto de su movilidad.

Justamente en el desarrollo de la investigación se dieron dos escenarios explicativos: el inicial, del que se partió al principio de la investigación en el que se diseñó un sistema de categorización para aproximarse a la información producto de las entrevistas implementadas con las mujeres participantes, caracterizado por tener una visión vertical en el que los investigadores intentaron “capturar” los factores de decisión. Y, por su parte, un segundo escenario, el de llegada, en el que se puede observar que los investigadores entendieron

que el fenómeno de la experiencia de movilidad en las mujeres era más dinámico y que se presenta a continuación.

En este sentido, en este apartado se presenta de manera inductiva una descripción de los estilos de vida, resaltando los perfiles que adoptan las mujeres según su edad y ocupación, por ejemplo, para luego entender las barreras que se presentan en su movilidad por el barrio, la comuna y la ciudad, y finalmente comprender cuáles son los factores detonantes que terminan creando las condiciones para que las mujeres tomen un curso de acción en el desarrollo cotidiano de sus prácticas de movilidad.

4.1.1.1 Historias de vida

La historia de los barrios de ladera en Medellín está permeada por duras historias de exclusión que parten de unos orígenes marcados por el desplazamiento forzado, la indiferencia simbólica y la segregación cultural y económica que estos pobladores empiezan a percibir una vez están establecidos en el entorno urbano.

Los relatos de las entrevistadas son muy dicentes al respecto. Las mujeres adultas mayores señalaron como habían llegado -en promedio hace 15 años- desde lugares como Urabá y el Oriente del departamento, desplazadas por las confrontaciones entre los actores armados en conflicto (ver anexo 2. Resumen de las entrevistas realizadas). El caso de Marleny, que llegó desplazada desde un corregimiento del municipio de Mutatá, Antioquia, es un ejemplo del desarraigo del que

debieron partir, en muchas ocasiones, las historias de las mujeres entrevistadas:

Sí, yo vine desplaza de por allá de Urabá. El pueblo de nosotros era Pavarandó, Mutatá, Pavarandó. (...) No, a mí me tocó salir huyendo nada más con el hijo chiquito, el que tenía 4 años que ahora tiene 27 años. Tenía 4 añitos. Él va a ajustar 28 años. Yo apenas me vine con él, duré por ahí arrimada donde una cuñada 3 meses, encerrada por allá en Envigado.

Así mismo, señalaron que tuvieron que padecer situaciones parecidas en el barrio durante la época de violencia que vivió la ciudad. En este escenario de precariedad debieron buscar un lugar para ocupar y empezar a construir su vivienda, a la vez que colaboraban con la construcción de vías y demás espacios colectivos del Barrio. Xiomara, otra de las entrevistadas, nos habló un poco acerca de éste proceso de autoconstrucción:

Ehhh no, yo viví con el papá de mi hijo, estábamos los dos juntos. Él...lo bueno, gracias a Dios, que lo digo así, gracias a Dios, pues, porque yo he sido mujer ¿cómo se dice? más centrada, más así, le decía al papá de mi hijo que debíamos construir, dejarle algo al niño, porque uno no sabe en qué momento pueda fallecer, entonces hay que dejarle algo al niño (...) Entonces nos dieron un terreno, construimos (pues, él construyó) y lo mataron cuando mi niño tenía dos añitos, en julio mi hijo cumplió los dos años y en octubre lo mataron

Fragmentos de relatos y experiencias

Mujeres que recorren las laderas

(...) Del Centro al morro (Bello Oriente) sí es una hora que uno se mete subiendo porque esos atranques tan horribles. Muy estrecha la carretera, se atraviesa ese carro de la basura, no, es muy horrible. Si es de tarde más peor (sic), si uno se va por ahí a las 6:00pm llega por ahí a las 9:00pm a la casa, así llegan esos pobres trabajadores.

(...) Sí, ya no soy capaz, ya me da brega hasta caminar, yo voy a una parte a donde el carro no me deje muy lejos. Porque yo ya pa' caminar de pa' arriba un poquito, pero de pa' abajo, quedo con dolor. De pa' abajo es duro caminar.

(...) No utilizo metro para ir a San Javier por las escalas del Metro, sube y baje, bájese de aquí en Metrocable, súbese al Metro, vuelva y bájese del Metrocable, súbese otra vez al Metro de San Javier, entonces es muy maluco, mucho trajín pa' uno que le duelen arto las rodillas, y estar haciendo filas, subir esas escalas tan horribles en San Antonio cuando esa cosa está parada. Es por la caminata, por las escalas que casi no me gusta usarlo, pero yo sí lo he usado mucho, pero ahora con la situación que llevo con esta rodilla cada día peor, ya casi no lo uso por eso. Tiene que ser que tenga que ir obligatorio en el Metro .

Marleny

Adulta mayor (67 años)

4.1.1.2 Estilos de vida

De acuerdo con el sociólogo Zygmunt Bauman (2007), el concepto de estilo de vida está vinculado al momento socioeconómico e histórico por el que atraviesan las sociedades. En el pasado con la existencia del estado de bienestar, el sistema fordista de producción, el acceso a servicios sociales como la educación, la salud y la vivienda, se podía hablar de un estilo de vida más homogéneo para la gran parte de la población beneficiada por este sistema de cosas.

En la actualidad, afirma Bauman (2007), con la emergencia del capitalismo posfordista, el acceso a un empleo de calidad, que fue el mayor factor de estabilidad en el antiguo sistema, es cada vez más complejo, lo que hace que las personas vivan en la precariedad, sin la seguridad de que tendrán acceso a oportunidades educativas o si podrán acceder a una vivienda digna, lo que habla de un escenario actual con estilos de vida fragmentarios, no homogéneos, haciendo que establecer los elementos puntuales de un estilo de vida sea una ambición teórica inalcanzable.

Según Coreil, J., Levin, J. S., & Jaco, G. (1992) y Guerrero, L. R., & León, A. R. (2010), el concepto de estilo de vida ha estado vinculado con las nociones de status (Max Weber⁴) y Habitus (Pierre Bourdieu) en las cuales está relacionado con la posición de clase, y, por lo tanto, con los gustos —los cuales según Bourdieu evidencia la posición de clase de una persona— el

⁴En su extensa obra este sociólogo alemán enriqueció este concepto con el desarrollo de las nociones de estatus que está relacionada con el posicionamiento diferencial del individuo y su familia en la estructura social de acuerdo con su prestigio, pero también sus ingresos económicos.

Fragmentos de relatos y experiencias

Mujeres que recorren las laderas

(...) Porque ahí me tenían trabajando por allá por el Poblado, entonces a mí me tocaba coger el bus de aquí allá a San Antonio, y de San Antonio para el Poblado. Me tocaba caminar un trayecto largo porque el bus no pasaba, pasaba era por una "ye", me dejaba ahí en la "ye" y me tocaba subir siempre como 3 cuadras a pie. Yo salía de acá de la casa faltando 5 para las 4:00am porque entraba a las 6:00am.

(...) Vea, uno se monta en un bus de acá y dependiendo del chofer que a uno le toque, a veces se duerme uno en la buseta y despierta todavía en la buseta. Eso aquí es muy maluco, porque un bus debe demorarse por ahí entre 40 o 45 minutos bajando, y uno se demora más, y ya un trancón ahí en Santo Domingo o ahí después de la casa de justicia para abajo, cuando está el carro de la basura ahí lo dejan a uno hasta que el carro le quiera dar paso. Y eso que para acá hay dos rutas, está Cootransmon y está Coopetransa, y esas dos rutas legalmente, eso está malo, eso es malo para uno trasladarse en él. Porque imagínese, vea, una vez venía yo en la buseta del centro para acá, y una señora de la tercerda edad ya, ya muy viejita, ellos deben de esperar a que la señora se siente o así. Y este señor arrancó y no esperó que la señora se sentara y casi se cae, y luego cuando la señora se fue a bajar la misma cosa. No esperó que ella terminara de bajarse cuando él arrancó.

Marta

Adulta (42 años)

acceso a un empleo, a la vivienda, a un hábitat, y en general a medios de vida, los cuales influyen en la definición de un proyecto de vida personal y familiar. Este se manifiesta en los individuos a través de tendencias como hábitos, aspiraciones, imaginarios, percepciones y prácticas sociales (Guerrero, L. R., & León, A. R., 2010).

De esta manera, a partir de los hallazgos, se puede afirmar que la cotidianidad de las mujeres está vinculada, aún en el caso de una parte de las jóvenes, con alguna actividad relacionada al cuidado de su familia o de la comunidad. En Durley, una mujer joven de 22 años se evidenciaba como debe distribuir su tiempo para cumplir con su trabajo y a la vez con las labores de cuidado:

Normalmente estoy con las niñas acá en la casa, yo trabajo por días. Entonces cuando me toca salir busco quién me cuide las niñas (...) En el trabajo debo estar a las 8:00 am, entonces me levanto a las 5:30 ó 06:00 de la mañana a organizarme y organizar los niños, ellos vuelven y se acuestan a dormir. Me voy para donde mi abuela, le doy las llaves de la casa, posteriormente me voy a esperar el bus que dura por ahí unos quince minutos en pasar, cojo el bus y ya me voy hasta el centro para trabajar.

Además, cuando narraban sus actividades diarias muchas señalaban que debían ocupar parte de su tiempo ayudando en los oficios del hogar –a menudo a otras mujeres –o acompañar a otra persona en la realización de algún trámite.

Sí, al colegio lo llevamos, todo depende del horario porque mi mamá guarda la moto en la casa de mi otra hermana, porque no lo mandábamos solo, a mí personalmente me da miedo y todos en mi casa, como se dice vulgarmente, lo cuidamos mucho (Xiomara, mujer joven).

Específicamente, en el caso de las adultas mayores, todas tienen ocupaciones y hábitos relacionados con el cuidado de otros. Son las que se encargan de sus nietos cuando sus hijas adultas deben trabajar y “despachan” a sus maridos e hijos cuando estos deben trabajar. En pocas ocasiones se mencionó en las entrevistas que el cuidado de los hijos, por ejemplo, haya sido encargado a un miembro varón del hogar:

Acá en la casa yo trabajo mucho, pero no tengo salario. Fuera de la casa no trabajo, lo que trabajo es acá en la casa (...) Yo estoy en pie desde las 3:20 de la mañana. A veces me pego un sueñito. Despacho el hijo mayor y si tengo que lavar me quedo lavando. Si voy a salir arreglo la salida. Tengo una huerta que me prestaron el terreno. A veces salgo al centro a hacer una vuelta. Si tengo algún compromiso que tengo que salir, salgo.

Por su parte, en el caso de las mujeres jóvenes, si bien desarrollan labores de cuidado en su cotidianidad, presentan hábitos y aspiraciones más deslindados del rol de cuidadoras de sus madres y abuelas, y señalan tener proyectos de vida vinculados con la educación superior. Así, en el desarrollo de las entrevistas señalaron con más frecuencia desplazarse para visitar amigos o frecuentar espacios públicos, por ejemplo.

Esto último tiene que ver quizás con una mayor consolidación económica de las familias y una menor relación con la historia y los efectos de desplazamiento forzado.

En todos los casos, tanto para las mujeres jóvenes, como para las adultas y las adultas mayores, su aporte como cuidadoras es naturalizado como parte de su rol social y familiar, configurando, como lo menciona la literatura, posibilidades distintas a las de los varones, entre otras, por ejemplo, menos tiempo para ocuparse en actividades de ocio o de educación. Esto se evidenció tanto en las entrevistas como en el taller de itinerarios, en el que una participante, por ejemplo, señaló que era normal que el hombre descansara después de una jornada de trabajo y que la mujer mientras tanto “atendiera” sus necesidades.

4.1.1.3 Barreras

De acuerdo con Paola Jirón y Pablo Mansilla (2013) el concepto de barrera en el contexto de la investigación sobre movilidad con enfoque de género hace alusión a las limitantes o condicionantes en el libre desplazamiento de las mujeres por un territorio determinado.

Del análisis de los talleres de itinerarios y las entrevistas de estilo de vida se deducen diversos factores que hacen más difícil, compleja y negativa la experiencia femenina de moverse cotidianamente por el espacio urbano, teniendo en cuenta que además de la condición de mujeres, también tienen que afrontar, al menos, la de habitantes de un barrio en una zona periférica de alta ladera. Partiendo de ese insumo

fundamental, se pueden clasificar en dos los tipos de barreras identificadas: las socioculturales e individuales y las físicas y de la infraestructura de espacio público y transporte (Ver tabla 3).

Entre las primeras sobresale, por su peso en los relatos, la percepción de inseguridad que deben afrontar las mujeres por la disputa que existe en las vías del barrio entre los distintos actores viales: automóviles, motocicletas y los peatones, los cuales conflictúan en el espacio de la vía sin ningún orden aparente. Es el caso de Durley, de 22 años y madre cabeza de familia, a quien se le preguntó por el estado de la infraestructura, señaló:

No, ceras (sic) no hay. Las de las casas (...) hay veces (sic) como que me van a pisar pero no, normalmente camino por la orilla de la calle.

A mí parece (que los conductores de los buses) no son muy cuidadosos, porque transitan niños y adultos, no se orillan tanto. Solamente se orillan cuando deben pasar dos buses al mismo tiempo, cuando pasa el carro de la basura o pasan volquetas.

En este contexto, las mujeres temen por su seguridad y por la de sus hijos y demás acompañantes. En muchas ocasiones esto las inhibe de desplazarse, más aún cuando son adultas mayores. De hecho, se puede afirmar que esto hace que cambie su patrón de movilidad, situación que se ve evidenciada cuando declaran que han dejado de hacer cosas que antes hacían cuando “eran jóvenes”. Es decir que no

Tabla 3
Descripción de los tipos de barreras que deben afrontar las mujeres que habitan territorios informales de ladera⁴. **Fuente:** elaboración propia.

Tipo	Nombre	Descripción
Socioculturales y emocionales	Violencia	Casos de violencia física y emocional en el transporte público colectivo y masivo, principalmente, pero también en lugares del centro de la ciudad y en menor medida en algunos lugares del barrio.
	Inseguridad	Percepción de riesgo por los conflictos entre actores viales que se presentan en las vías del barrio.
	Conflicto con actividades de cuidado	Con recurrencia las mujeres que son madres cabeza de familia deben planificar su tiempo para cumplir con su rol como cuidadoras y a la vez afrontar sus responsabilidades laborales
	Malas condiciones de servicio en el transporte público colectivo	Evidenciado en la falta de atención de los conductores y sus ayudantes frente a las necesidades diferenciales de población como adultas mayores, mujeres en embarazo o personas con movilidad corporal reducida.
Físicas y de la infraestructura de espacio público y transporte	Precario trazado de las vías del barrio	Disposición inadecuada de las vías por la historia de autogestión y autoconstrucción del barrio lo que produce problemas como vías con anchos inadecuados desconexión entre las viviendas y las vías, etc.
		Escaleras y andenes inexistentes, pequeños o en malas condiciones de mantenimiento
	Falta de accesibilidad en los atributos del transporte masivo	Inexistencia de elementos de accesibilidad para personas con movilidad reducida.

⁴La tabla es una síntesis de las barreras de movilidad de las mujeres de Bello Oriente. Las definiciones fueron establecidas por los investigadores a partir de la sistematización de información primaria recolectada.

se perciben como capaces de afrontar este tipo de situaciones en el espacio público.

De forma similar, se evidenció en el discurso de las habitantes de Bello Oriente cuando hacen alusión al miedo, la incomodidad y la desconfianza que sienten cuando están en el espacio público – especialmente fuera del barrio— y en los buses de transporte público:

Sí, yo soy muy amiguera y una vez íbamos con unos amigos a comer salchipapas y pasamos a La Cruz y este muchacho nos vio pasar y cuando yo tuve que pasar sola y siempre que yo pasaba él me decía cosas, pero yo no le respondía ni nada y ese día me dijo “con todos menos conmigo, usted no es la más chimba del barrio y se lo voy a demostrar” (Fabiana, joven).

(...) pues a veces la gente se pone a picar las motos y así. Pues personalmente sí me da miedo porque se les puede descontrolar la moto y causar un accidente, y a veces les dicen cosas a las mujeres pero tan peligroso como en la cañada, no. (Fabiana, joven).

En el caso del tren metropolitano, los sentimientos negativos están más relacionados con los pocos componentes de accesibilidad para personas con movilidad reducida que presentan algunas estaciones. De hecho, algunas adultas mayores señalaron no elegir el metro por esta razón. Las dos barreras anteriormente mencionadas se vuelven más complejas cuando el factor financiero se incluye en la ecuación. En este caso las adultas mayores entrevistadas, Angela y

Fragmentos de relatos y experiencias
Mujeres que recorren las laderas

(...) Yo me iba de mi casa en el bus ¿cierto? pero me podía ir en el Metrocable, pero como yo a esa hora, eh, salía yo de aquí ¿cómo se dice? a las 5:00 am ¿cierto? porque yo entraba a las 6:00 de la mañana y es en Envigado, a mí me tocaba salir a las 4:30am y a veces llegaba de lo más de raspada. Entonces me iba de aquí hasta Hospital y de Hospital cogía el Metro. Ehhh mero Viaje, ya de ahí del metro me bajaba en Envigado y a veces cuando llovía cogía ese ¿cómo es que se dice? que va hasta el Parque de Envigado. Ese bus.

(...) A veces del cansancio, cuando ya venía para la casa para no bajarme hasta el Metro y para no gastar tanto, porque si no quedaba arruinada, cogía el bus que pasaba para el centro y de ahí el bus que iba para la casa.

(...) Hay momentos que sí me daba miedo y le pedía a mi mamá que, por ejemplo una parte del Centro (la Av. Oriental) que cuando el Metro se paró por un corto, a mí me tocó que yo decía “qué miedo meterme por ahí”. Me tocó decirle a mi mamá que si se madrugaba conmigo del miedo, porque me daba miedo meterme por ahí, entonces le decía a mi mamá y ella madrugaba conmigo. Me dejaba en el bus y se devolvía para el trabajo de ella”.

Xiomara
Adulta (33 años)

Marleny, señalaron que el costo de los viajes condiciona fuertemente su experiencia de viaje, convirtiéndose en una fuerte condicionante de otras posibilidades para ellas y sus familias. Un ejemplo es el costo que tiene el metro, que a pesar de ser para ellas el modo de transporte que aspiran a utilizar, no se lo pueden permitir porque desfinanciarían los recursos con los que cuenta la familia para sustentarse:

(Sobre por qué no utiliza el metro para ir a San Javier) Ah, por el pasaje, porque tengo que pagar \$2.500 o \$2.400, ¿en cuánto es que está el pasaje? A Santo Domingo, y de ahí volver a pagar el Metro, de ahí subir las escalas del metro, volverlas a bajar, llegar aquí a San Javier, bajarme del metro, coger otro colectivo para acá. En cambio en el bus me vengo directo en el bus a la Alpujarra, en la Alpujarra me bajo y no es sino cruzar la calle al Parque de las Luces, y cojo el de acá.

(Marleny, 67 años)

Me toca ir al Centro o a Santo Domingo o allá abajo en la Avanzada para ir son por ahí unas 20 cuadras más o menos. Uno hay veces (sic) tiene los pasajes pero hay veces (sic) uno paga dos mil y pico, mejor bajo a pie.

(Angela, 66 años)

En cuanto a la segunda tipología de barreras, entre estas, la falta de conexión funcional del barrio con el resto de la ciudad es evidente en las narraciones de las mujeres para las cuales el barrio tiene “la peor ruta de buses” o es un barrio que por tener un origen “informal” se encuentra abandonado por la institucionalidad del

Fragmentos de relatos y experiencias

Mujeres que recorren las laderas

(...) Yo digo que cierta parte, por ejemplo donde pasan los buses si están bien las vías, pero por ejemplo para los lados de arriba, ¡noooo!, eso es un pantano ¿sí me entienden? no hay vía en sí. es como pasar una trocha. Pero en sí la vía para pasar en bus sí está en buen estado.

(...) Por ejemplo en el Centro voy a la ortodoncia, es a lo único que bajo al centro. Voy en bus. (sobre el Metro) Solo lo utilizo cuando voy para una parte muy, muy lejos, pero el bus me deja prácticamente en la ortodoncia.

(...) Yo venía de Amagá con mi tía y veníamos ya en el Metro y estaba muy lleno, entonces yo me corrí para que el señor entrara y me quedé pegada de mi tía y el señor tenía suficiente espacio para no rozarme ni nada, entonces el señor se acercaba cada vez más y comenzó a rozarme el pene en la cola y se le comenzó a erectar y ahí fue que yo le dije a mi tía y ella que es así toda escandalosa le armó un escándalo y lo sacaron.

Fabiana
Adolescente (17 años)

Figura 20

Barreras físicas y de infraestructura en el Barrio Bello Oriente

Fuente: elaboración propia.



Vías y caminos

- La mayoría de caminos son en tierra
- Presentan superficies discontinuas
- Erosión hídrica del terreno
- Redes expuestas y a desnivel



Escaleras

- Se intervienen de forma prioritaria
- Un porcentaje elevado son en concreto
- Construidas empíricamente
- Carecen de elementos de seguridad como pasamanos y dimensiones adecuadas
- Ancho es mínimo necesario



Pasos sobre quebradas

- Son frecuentes en el barrio Bello Oriente
- Estructura y construcción precaria
- Construidos en madera, un material provisional
- Sin pasamanos ni elementos de seguridad

gobierno local. Sin duda, existe un sentimiento de exclusión porque han sido los habitantes del barrio los que han debido procurarse soluciones para sus necesidades de movilidad planificando el trazado de las vías y el espacio público. Estas, sin embargo, siguen siendo insuficientes por el material del que están hechas, la poca continuidad que existe entre pavimento y tierra, y los escasos andenes existentes (ver figura 20). Una de las mujeres expresa ese sentimiento utilizando la palabra pecado para definir al barrio:

Yo le digo una cosa, lo que pasa es que Bello Oriente es un barrio que no es legalizado, y no tiene ni una fábrica, ni una empresa (...) no tiene mejoramiento de vivienda por parte de la Alcaldía, nosotros hacemos las viviendas como hemos podido, la empresa que llega es esta de la parabólica, Claro, DIRECTV y EPM. Empresas no hay en Bello Oriente, porque en Bello Oriente el pecado es que no es legal.

(Elvia, 50 años, habita Bello Oriente hace 18 años).

4.1.1.4 Estrategias

En escenarios de informalidad económica y del hábitat, las soluciones a las problemáticas ya mencionadas se vuelven un ejercicio del día a día, razón por la cual se ha llamado a esta práctica “vivir del rebusque”. Aunque se reconoce que la precariedad no puede ser confundida con algo valioso o útil, algunas acciones que toman las mujeres deben ser visibilizadas porque son necesarias para construir mejores respuestas desde los gobiernos locales a sus necesidades.

Son respuestas “desde abajo” como las que ya han abordado autores del contexto latinoamericano como Avellaneda (2008) y Oviedo y Titheridge (2015), y que están dirigidas a solucionar la exclusión geográfica y socioeconómica de la que son víctimas, en muchas ocasiones, las personas que habitan zonas periféricas de las ciudades del Sur Global.

Como estrategias para solventar estos inhibidores de su movilidad están, según lo observado, en primer lugar, una práctica de planeación rigurosa de la movilidad tanto en términos financieros como de motivos para realizar los desplazamientos. Es el caso de Bella, una empleada de un almacén de ropa del centro, que ya tiene incorporada este tipo de estrategia de afrontamiento en su cotidianidad:

“Es por el asunto de los pasajes, uno le toca coger Metro aparte de eso toca caminar (...) Me tocaría pagar más pasaje, por eso prefiero esperar y ahorrar, porque eso me sirve para nuestras necesidades o cualquier emergencia”

O de Xiomara, desempleada por el contexto de pandemia, pero que normalmente debe trabajar en Envigado:

“A veces porque he ahorrado, cuando estaba trabajando, he sido muy buena ahorradora, entonces de una digo, esto es pa’ esto (sic) entonces puedo sacar esta platica, no voy a comprarme para mí nada y no voy a mecatear y así poder sacar el niño (sic) o también de algunas fundaciones lo han llevado desde aquí y lo han llevado conmigo,

entonces él aprovecha para ver otras cosas”.

Otra estrategia está en una red de apoyo familiar y social que brinda soporte a las mujeres tanto en el caso del cuidado de los hijos, para que estas tengan mayor autonomía y puedan desarrollar sus actividades educativas y económicas, como con el desplazamiento hacia destinos al interior del barrio o hacia barrios cercanos. Por ejemplo, el acompañamiento de amigos o familiares en desplazamientos a pie, o los casos en que las personas mayores son transportadas en motocicletas pues estas le permiten encarar las dificultades del terreno con mayor eficiencia.

4.1.1.5 Factores de decisión: un modelo conceptual

Cuando se busca captar las dinámicas de movilidad de las mujeres con el fin de explicarlas emerge como un obstáculo analítico la complejidad, multidimensionalidad e interseccionalidad que adquiere este fenómeno.

Para el caso de esta investigación, y a pesar de lo mencionado, el ejercicio de triangulación teoría, información conceptual y empírica (recolectada en campo) permitió la construcción de un modelo conceptual, que busca interpretar las prácticas de movilidad de las mujeres que habitan la ladera de Bello Oriente, sin simplificar su realidad social.

Dicho modelo está basado en varias ideas: la primera tiene que ver con los tipos ideales dialécticos propios de la sociología comprensiva weberiana, en la cual la interpretación de fenómenos como la ética protestante sirven para explicar procesos tan amplios como el triunfo y desarrollo del capitalismo en Europa occidental. La

segunda es una metáfora en la que la representación del espectro visible de luz para los seres humanos sirve para explicar las partes y relaciones del modelo de factores de decisión.

Así, la figura 21 representa un espectro, en el cual existen dos perfiles en los extremos, las mujeres cuidadoras y las autónomas, los cuales -sin ser necesariamente un rango- permiten entender la dinámica entre las capacidades personales de las mujeres, su tiempo, los recursos financieros con los que cuentan y cómo estos elementos permiten o no enfrentar las barreras a las que todas las mujeres de un territorio deben enfrentarse.

Ahora, tal como la especie humana ve solo una parte de la luz por nuestro condicionamiento biológico, la literatura sobre género y la evidencia empírica recolectada en campo y citada anteriormente, permite afirmar que las mujeres que habitan territorios de ladera, además de afrontar las restricciones del trabajo de cuidado no remunerado como la pobreza de tiempo y la dependencia financiera, deben enfrentarse a la hora de decidir a por qué, hacia dónde, cómo, y en qué desplazarse según limitantes propias de su ubicación en este espectro como barreras de exclusión socioeconómica, fisiológicas, de exclusión geográfica, y las barreras físicas de los sistemas de transporte.

Para ejemplificar el funcionamiento de este modelo se describen comparativamente los casos de Darcy de 16 años y Durley, de 22 años, dos mujeres jóvenes habitantes de Bello Oriente. Al enfrentar, por ejemplo, las barreras socioeconómicas, el hecho de que Durley

tenga dos hijos, hace que la decisión de moverse por motivos de ocio o descanso sea más difícil. No así para Darcy que cuenta con el apoyo de su familia y además ha desarrollado un trabajo con una fundación que se ubica en el barrio Prado Centro, hasta donde se desplaza varias veces a la semana. La capacidad de Darcy de crear redes, su relativa menor pobreza de tiempo y el apoyo financiero de la fundación hace que sea más fácil para ella decidir desplazarse con autonomía.

Los casos de Elvia, de 50 años, y Marleny de 67 años, por ejemplo, muestran que la edad con las limitaciones fisiológicas asociadas y la realización de labores de cuidado son barreras importantes pero relativas cuando las mujeres cuentan con capacidades y estrategias para superarlas al momento de decidir sobre sus desplazamientos. Por ejemplo, si bien Marleny cuenta con limitantes fisiológicos como su enfermedad osteomuscular, no tiene que dedicarse a labores de cuidado y preparación de alimentos para sus hijos y su esposo como sucede en el caso de Elvia, lo que representa una mayor disponibilidad temporal.

En el caso de Marleny, los viajes a San Javier para visitar a su cuñada, amigas e hijo suceden con frecuencia y son posibilitados por el apoyo financiero de este último. En ese sentido, el principal factor de decisión sobre el uso del transporte público colectivo es la cercanía de las rutas a su casa, lo que le permiten a Marleny acceder con relativa facilidad. Esto incluso a pesar de la mayor duración de los trayectos que no representan un problema específico para Marleny.

Finalmente, considerando este modelo explicativo de factores de decisión, las historias y estilos de vida de Angela y Xiomara y las formas en la que toman decisiones de movilidad, hablan de una planeación rigurosa de los desplazamientos que en alguna medida limita su autonomía.

En el caso de Xiomara que es madre cabeza de familia, cualquier desplazamiento por razones de ocio debe considerar la compañía de su hijo en términos de costo y dificultad. Por su parte, Angela señaló que la planeación de sus viajes tiene que ver con la falta de recursos económicos. De hecho, ella dijo movilizarse en la mayoría de ocasiones, bien sea para hacer trámites relacionados con los subsidios que recibe del estado o para asistir al comedor comunal de una de las fundaciones que tienen asiento en el territorio. En ambos casos su condición de adulta mayor (66 años), limita su capacidad para ir caminando hasta estos dos lugares.

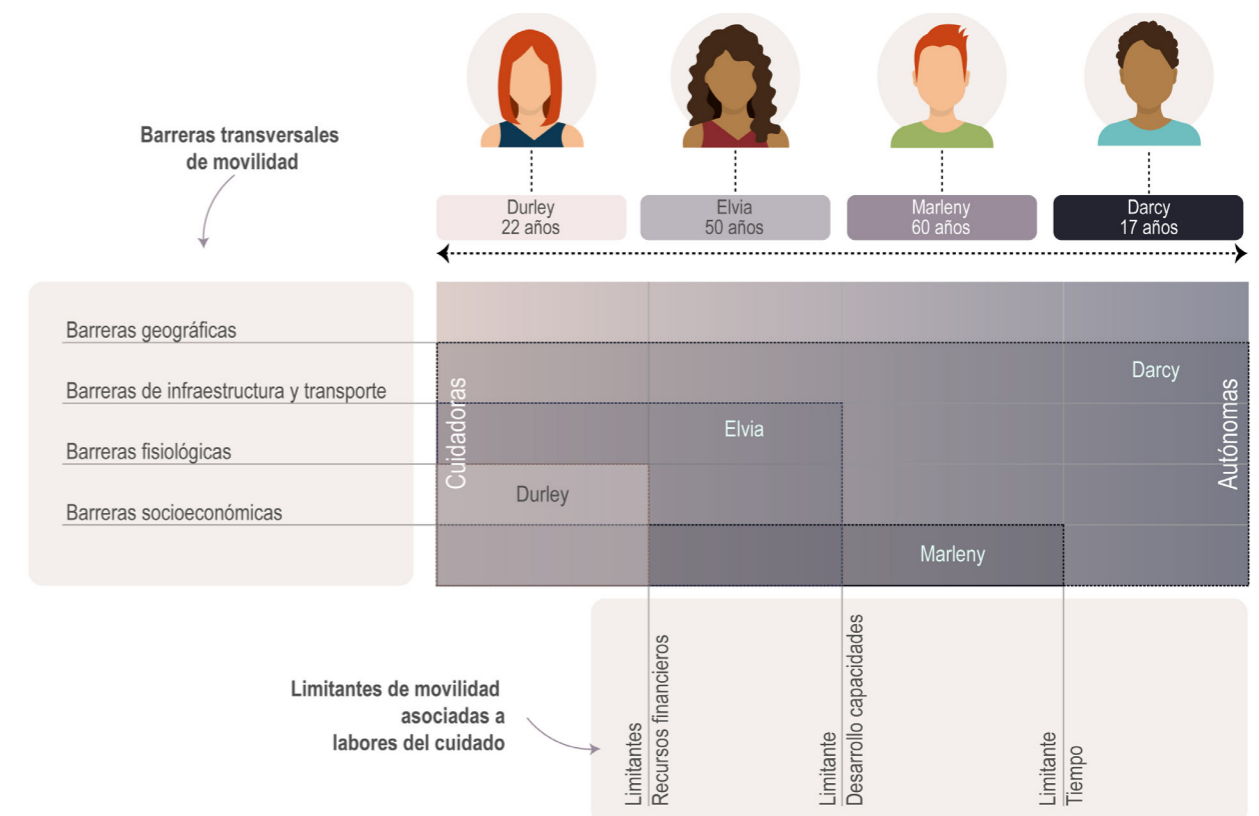
Como se puede advertir, las dos categorías o perfiles del espectro, cuidadoras y autónomas, no son una determinación probabilística pues no se busca la predicción del comportamiento, sino que son formas de entender los estímulos que inciden sobre las decisiones de movilidad de las mujeres que viven en el barrio Bello Oriente.

Por esta variabilidad conviene ser enfáticos en que la posición de una mujer en este espectro es meramente circunstancial y temporal, y cambiará en la medida en que cambien las capacidades personales, la edad, los recursos financieros y el tiempo de las mujeres, o

Figura 21

Espectro de decisiones de movilidad de las mujeres que habitan territorios informales de ladera.

Fuente: elaboración propia.



cuando se transformen las barreras de los territorios informales que enlista la figura ya mencionada.

En contraste, si al principio de este capítulo se mencionó que los factores de decisión estaban relacionados con ocupaciones, pertenencia a grupos, tipo de familia, entre otros, este modelo conceptual, de una forma dinámica, ayuda a entender la incidencia que tiene cada factor como las barreras y los limitantes en relación con el perfil de las mujeres.

Del mismo modo que se aplicó este análisis para Bello Oriente podría hacerse para otro territorio, aplicando eso sí una investigación que, como esta, identifique las barreras y las limitantes, y permita así ubicar a las mujeres de ese territorio específico en el espectro de decisiones de movilidad diseñado.

Fragmentos de relatos y experiencias

Mujeres que recorren las laderas

(...) A mí me gusta más el Metro porque usted llega rápido, a veces cuando es hora pico está muy lleno pero normalmente no, no es tan incómodo, en cambio usted se monta a un bus y sí son más incómodos, usted se estresa mucho, pues para mí son muy incómodos aunque sí los utilizo mucho.

(...) Sino que el taxi es muy costoso y es muy difícil que suban, pues los taxistas no suben a Bello Oriente. Bueno, hubieron (sic) 2 ocasiones que utilicé Uber, pero eso no pasa casi.

(...) Bueno, en los buses a mí me parece muy incómodo cuando se suben mujeres con niños de brazos o en embarazo y nadie les da el puesto, y yo estoy de pie, pues normalmente yo le cedo el puesto a una persona así o que ya sea mayor y que me nazca dárselo, o a una persona normal adulta, o cuando yo voy de pie y nadie les da el puesto, a mí eso me molesta.

Darcy
Adolescente (16 años)



4.2 Reconstruir los caminos recorridos: patrones de movilidad

Los patrones de movilidad son el conjunto de atributos que comparte una población determinada con relación a la forma en que se desplazan en el territorio. Así, por ejemplo, los hombres, mujeres, o adultos mayores que habitan una misma zona, pueden tener modos de desplazamiento similares, utilizar los mismos sistemas de transporte, recorrer distancias parecidas, o compartir motivos de viaje.

En ese sentido, es importante reconocer y caracterizar los patrones de viaje específicos de las mujeres que habitan territorios informales de ladera de la ciudad de Medellín, de forma que sea posible establecer con precisión cómo las condiciones de informalidad urbana, el territorio de ladera, y las características socioeconómicas, influyen en las formas en que efectivamente se desplazan por el territorio.

4.2.1 ¿Qué patrones adopta la movilidad de las mujeres en las laderas de Medellín?

Uno de los elementos transversales a la investigación está relacionado con el concepto de interseccionalidad aplicado al género, es decir, reconocer que dentro del grupo poblacional amplio que congrega a todas las personas que se identifican como mujeres, existen también diferencias asociadas a otros elementos como el color de piel, la edad y la clase social que exacerbaban o atenúan las brechas de acceso a sistemas de transporte público e infraestructura de movilidad (Cho, S. Crenshaw, K. McCall, L. 2013).

Bajo ese marco conceptual específico se realizó un

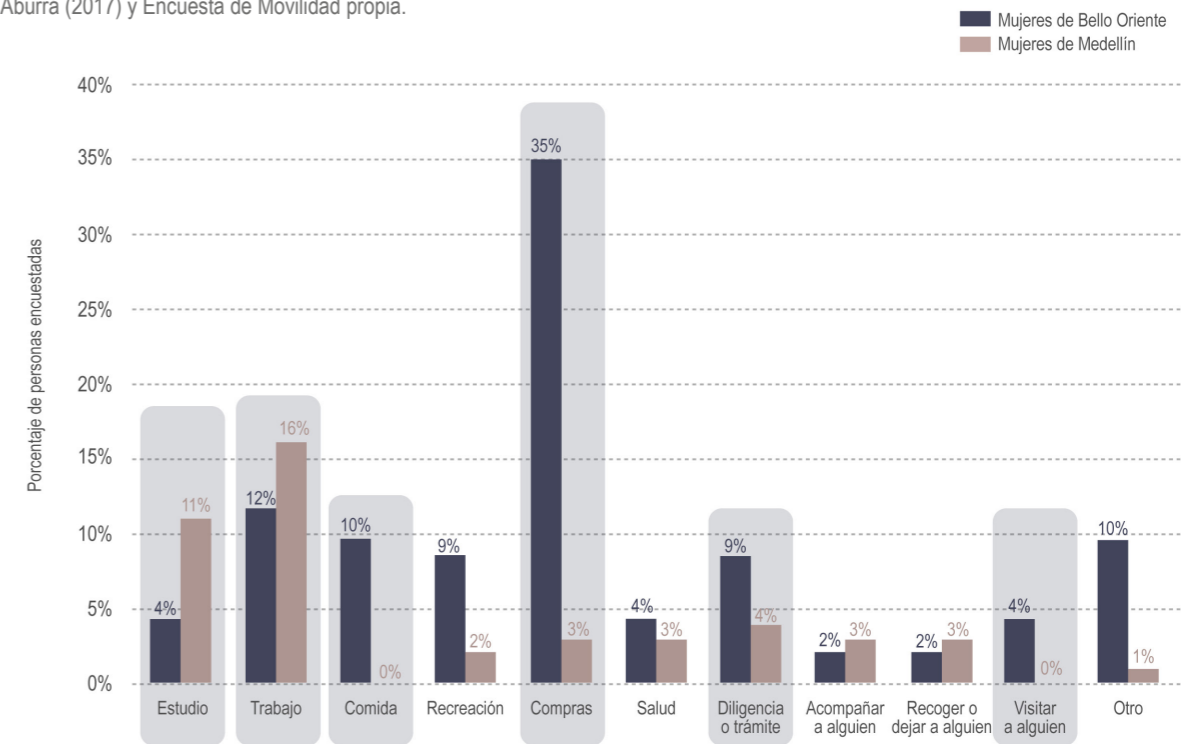
análisis diferenciado por rangos etarios de las diferentes variables que caracterizan los patrones de movilidad de las mujeres, esto sustentado en los testimonios e historias analizadas en la etapa de entrevistas de historias de vida, en el que se identificó un espectro amplio de comportamientos, brechas y oportunidades que se ampliaba o reducía en función de la edad de las mujeres.

4.2.1.1 Motivos de viaje

La encuesta de movilidad se aplicó a 27 mujeres que reportaron un total de 94 viajes diferentes, con una participación balanceada del espectro completo de motivos de viaje, incluyendo aquellos asociados a actividades de cuidado como “diligencia o trámite”, “acompañar a alguien” y “recoger a alguien”. Resaltan por el alto porcentaje de participación los viajes por motivo de “compras” con el 35% del total, y los viajes para obtener “comida” con el 10%, ambos derivados de actividades de abastecimiento del hogar que se realizan con alta frecuencia en barrios de ladera

Figura 22

Clasificación de los viajes por motivo. Comparativo en mujeres de Bello Oriente y mujeres de Medellín. **Fuente:** Elaboración propia a partir de información de la Encuesta Origen Destino del Área Metropolitana del Valle de Aburrá (2017) y Encuesta de Movilidad propia.



El análisis comparativo respecto a los motivos de viajes del resto de mujeres de la ciudad de Medellín permitió identificar 5 diferencias principales:

- Los viajes de estudio y trabajo son considerablemente menores en Bello Oriente que en el resto de la ciudad de Medellín, especialmente los de estudio, con un 4% del total de viajes respecto al 11% en el resto de la ciudad.

- Si bien el Área Metropolitana del Valle de Aburrá cuantifica los viajes de almuerzo o comida como un motivo de viaje representativo en la ciudad de Medellín, este motivo de viaje también existe en el barrio Bello Oriente, pero asociado a una necesidad diferente. Como lo evidencian las encuestas, al menos el 10% de los viajes reportados se realizaron con motivo de adquirir “comida”, la mayoría de estos relacionados con el desplazamiento hacia las fundaciones y organizaciones presentes en el barrio como Waima,

Funsolcom, Pan y Solidaridad y Saciarse, en las que se ofrecen almuerzos y comidas de forma gratuita a las personas más vulnerables del barrio.

- El motivo de viaje más frecuente de la encuesta origen destino fue “compras”. Las entrevistas de estilo de vida realizadas a 11 mujeres evidenciaron que la principal causa del elevado número de viajes por este motivo se debe a la poca disponibilidad presupuestal de las mujeres de Bello Oriente, lo que obliga la compra de pequeñas cantidades de alimento, insumos y otros enseres con una frecuencia mucho más alta, cada 2 o 3 días, a medida que se obtiene dinero de actividades laborales, apoyos de familiares, o subsidios.

- El porcentaje de viajes realizados por motivo “diligencia o trámite” fue del 9%, más del doble respecto al promedio de mujeres en la ciudad de Medellín. Esto se debe principalmente a la tramitación de subsidios y otras formas de ayudas económicas con alta frecuencia, más el pago de servicios básicos domiciliarios y otras responsabilidades de tipo económico.

- La encuesta Origen Destino evidencia que una dinámica muy particular del barrio Bello Oriente son las visitas a vecinos y familiares, con un total del 4% de los viajes, un indicador de los fuertes vínculos que se establecen entre las mujeres de la comunidad, y de la tendencia de algunos núcleos familiares de vivir a pocas calles de distancia entre ellos.

Uno de los hallazgos más relevantes de este capítulo está relacionado con la prevalencia de 3 motivos de viaje: comida, compras y diligencias, que sumados

representan el 54% del total de viajes realizados por mujeres de Bello Oriente. Estas actividades se enmarcan en la descripción de actividades de cuidado que propone Sánchez de Madariaga (2020) desde tres criterios: están orientadas al abastecimiento del hogar, están vinculadas con el cuidado de personas, y ninguna de las tres es remunerada.

Sin embargo, el análisis más profundo de estos tres motivos de viaje revela elementos comunes. Los análisis cualitativos derivados de las entrevistas demostraron que estos 3 motivos de viajes están fuertemente vinculados con la adquisición de comida gratuita en fundaciones, con la tramitación de apoyos y subsidios económicos, y con la compra frecuente de pequeñas porciones de comida para satisfacer necesidades básicas de alimentación, todas asociadas a las difíciles condiciones sociales y económicas que deben afrontar las personas que habitan territorios de ladera, especialmente las mujeres en quienes recae con más frecuencia la responsabilidad de realizar estas actividades.

Estas actividades ocupan un porcentaje importante del uso del tiempo de las mujeres que habitan estos territorios y están todas asociadas con un mismo propósito: la mitigación de los efectos de la pobreza y la escasez de recursos a través de actividades que demandan desplazarse por el territorio, por lo que se propone su comprensión y análisis a partir del concepto de “movilidad de la escasez”.

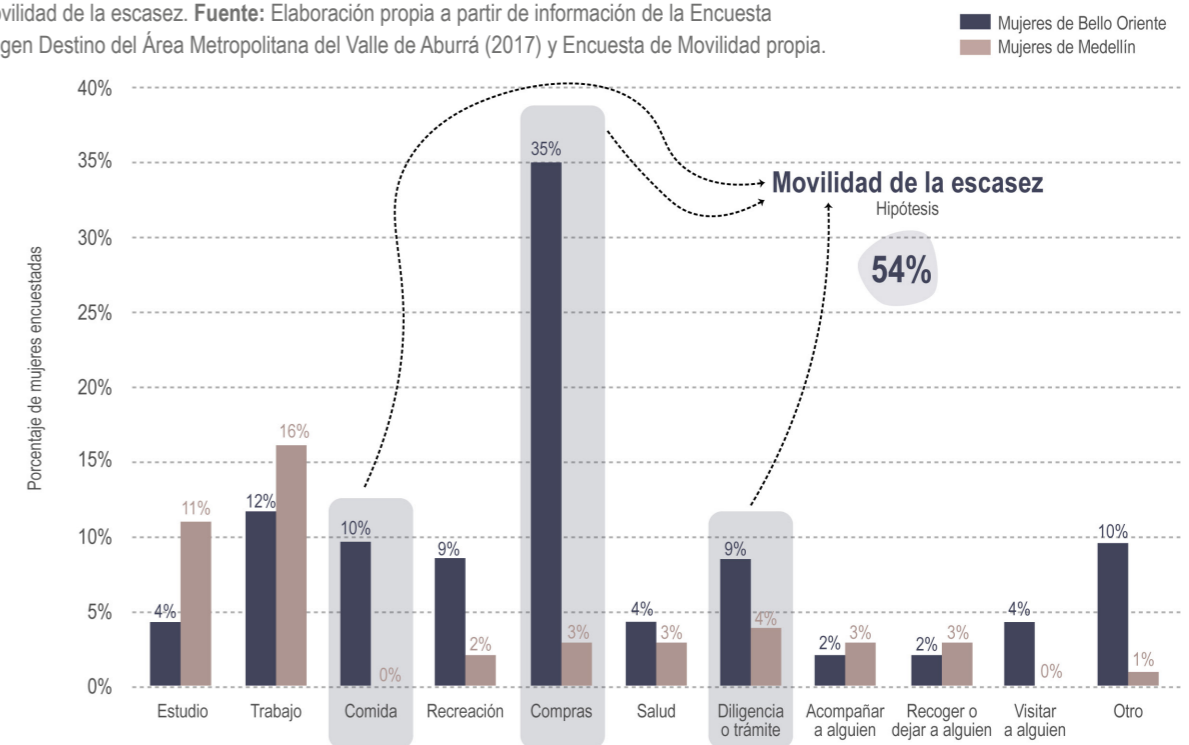
Es importante comprender este concepto dentro del contexto de esta investigación como una categoría

sombrilla paralela al concepto de movilidad del cuidado, cuya incorporación en el espectro conceptual se aproxima más a las condiciones particulares en las

que interactúan las mujeres de los territorios informales de ladera de la ciudad de Medellín.

Figura 23

Clasificación de los viajes por motivo. Agrupación de motivos de viaje bajo el concepto de movilidad de la escasez. **Fuente:** Elaboración propia a partir de información de la Encuesta Origen Destino del Área Metropolitana del Valle de Aburrá (2017) y Encuesta de Movilidad propia.



4.2.1.2 Modos de viaje y criterios de elección

Una de las características principales de los territorios de ladera es la restringida oferta de sistemas de transporte público individual, colectivo y masivo. El caso de Bello Oriente no es diferente, pues solo ingresan al barrio 2 rutas de buses, una de ellas integrada al sistema metro que conecta el barrio con la estación del Metrocable de Santo Domingo, y la presencia de algunos taxis que se

acopian sobre la única vía pavimentada del barrio.

El escenario general de escasez de opciones de transporte coincide con los resultados de la encuesta de movilidad que indica que el 76% del total de viajes se realizan a pie, y el 24% restante en bus. Ninguna de las personas encuestadas reportó haber utilizado la ruta de bus integrada al sistema metro, lo que coincide con

los argumentos recogidos en las entrevistas de estilo de vida en las cuales se reporta como barrera para la utilización del sistema metro el sobrecosto generado por la integración del bus y el Metrocable, a pesar de reconocer como positivos los atributos de velocidad y directividad del sistema Metro.

Marleny Garcés, una de las mujeres entrevistadas que afirmó no utilizar el sistema metro para sus desplazamientos, señaló lo siguiente cuando se le preguntaron las razones por las cuales no lo utilizaba:

Ah, por el pasaje, porque tengo que pagar 2.500 o 2.400, ¿en cuánto es que está el pasaje? A Santo Domingo, y de ahí volver a pagar el Metro, de ahí subir las escalas del metro, volverlas a bajar, llegar aquí a San Javier, bajarme del metro, coger otro colectivo para acá. En cambio en el bus me vengo directo a la Alpujarra, en la Alpujarra me bajo y no es sino cruzar la calle al parque de las luces, y cojo el de acá.

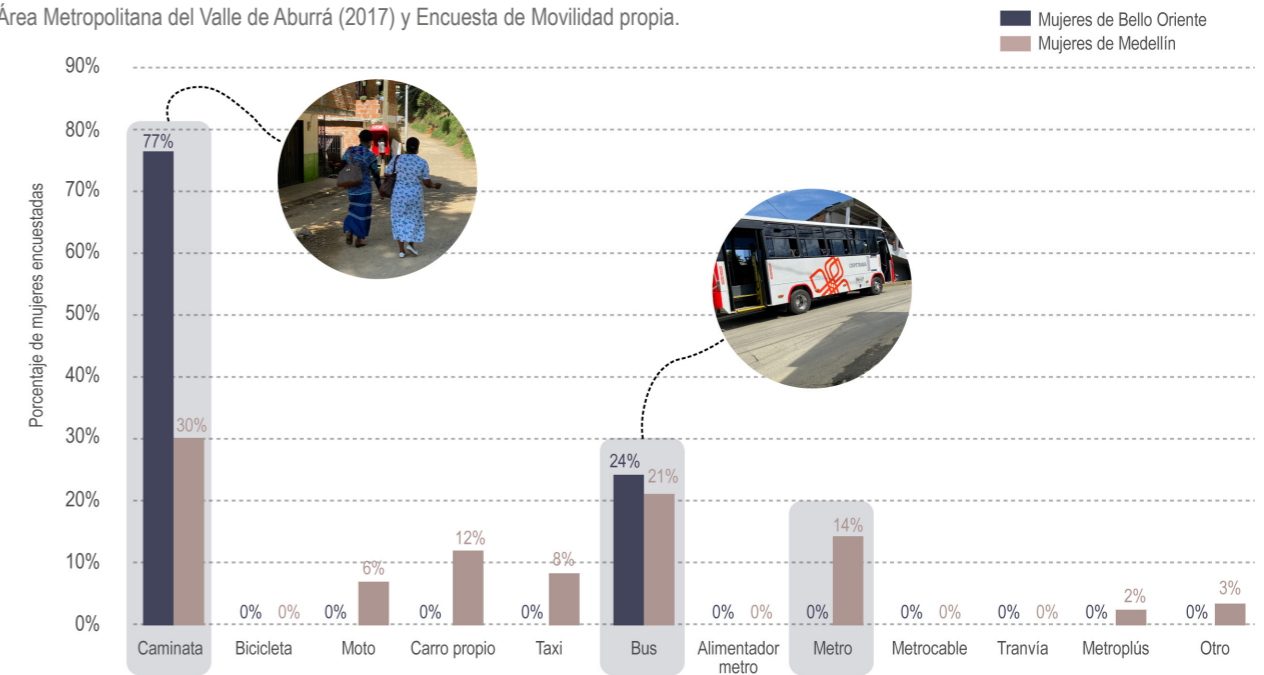
Estos hallazgos son consistentes con otros estudios realizados en Latinoamérica. Por ejemplo, Domínguez et al. (2020) resalta que mujeres entrevistadas en Río de Janeiro, Buenos Aires y Lima aseguraron que la caminata es el modo preferido por las mujeres para realizar viajes cortos en zonas donde la oferta de transporte público es baja. Algunas de las razones más comunes son los largos tiempos de espera del transporte público y la posibilidad de evitar gastos en transporte.

El mismo estudio coincide en la preferencia de las

mujeres por el uso del sistema de transporte público colectivo para la realización de viajes de corta y media distancia. Afirma Domínguez et al. (2020) que las principales razones son la frecuencia de rutas y paradas, lo que contrasta con las características de los viajes realizados por mujeres en Bello Oriente cuyos criterios de elección son diferentes.

Figura 24

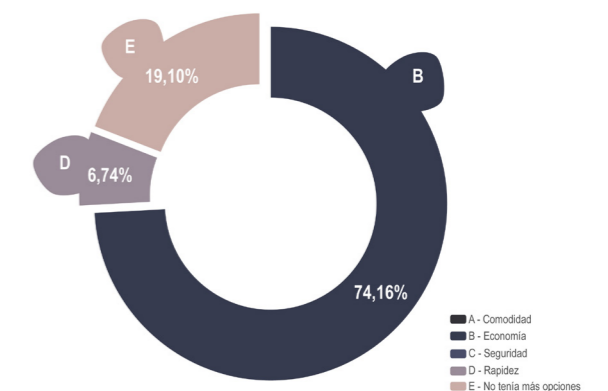
Clasificación de los viajes por modo. Comparativo Medellín y barrio Bello Oriente.
Fuente: Elaboración propia a partir de información de la Encuesta Origen Destino del Área Metropolitana del Valle de Aburrá (2017) y Encuesta de Movilidad propia.



En cuanto a los criterios de elección de los modos de viaje y la explicación del predominio de la caminata y el bus directo sobre los demás modos y sistemas de transporte, los resultados indican que en el 75% de los viajes la razón de elección está sustentada en un criterio económico, es decir, en el menor valor de ese modo de transporte. En segundo lugar, se encuentra la falta de opciones, con el 19%, y finalmente la rapidez con el 7%. En ninguno de los casos se reportó la comodidad o la seguridad como un criterio de elección de los modos de transporte.

Figura 25

Factor de elección de los modos de transporte
Fuente: Encuesta de Movilidad propia.



4.2.1.3 Distancia de los viajes recorridos

Una de las principales características de los viajes que realizan las mujeres en Bello Oriente es la distancia de los viajes realizados. El 42,6% de los viajes que realizan se destinan en el mismo barrio y el 23,4% en un barrio cercano, lo que equivale al 67% del total. Solo el 34% de los viajes se destinan en un lugar lejos del barrio. Esto refleja la importancia de la escala barrial como lugar donde se satisface un porcentaje importante de las necesidades cotidianas de las mujeres en términos de movilidad, sin embargo, estos datos varían sensiblemente entre mujeres de diferentes

grupos etarios.

Para comprender justamente esas diferencias, se realizó el análisis de distancia de viajes desagregada por grupo etario, en la que resaltan los siguientes hallazgos:

- Las adultas mayores priorizaron los viajes en el mismo barrio o en barrios cercanos y evitan realizar trayectos de largas distancias. Las entrevistas de estilo de vida permitieron recoger fragmentos entre los que se explican los principales motivos de este patrón de movilidad. Los más recurrentes están asociados

a menores ingresos económicos de la población de adultas mayores que es económicamente inactiva o dependiente de otras personas, y otros asociados a limitaciones físicas para realizar trasbordos entre estaciones y sistemas.

- Para las mujeres adultas y jóvenes es muy frecuente realizar viajes con destino en lugares lejos del barrio de origen (Bello Oriente), la mayoría asociados a actividades laborales que se desarrollan principalmente hacia el sur de la ciudad en municipios vecinos como Envigado e Itagüí, y en el centro de Medellín.

Figura 26

Distancia de los viajes recorridos
Fuente: Encuesta de Movilidad propia.

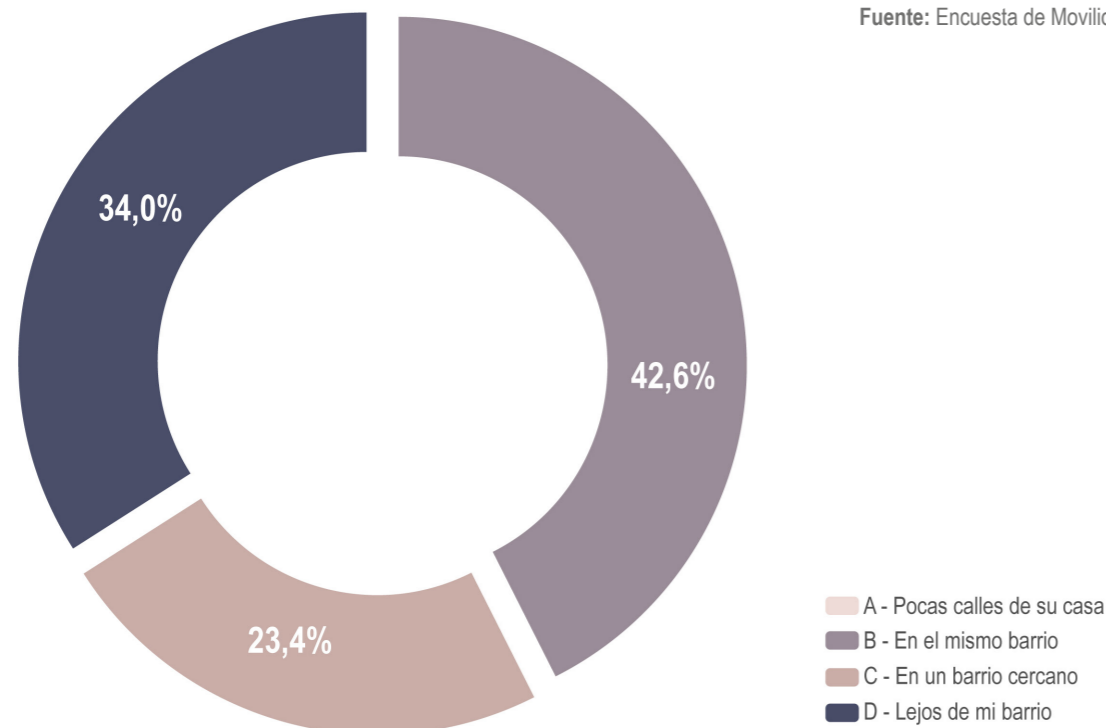
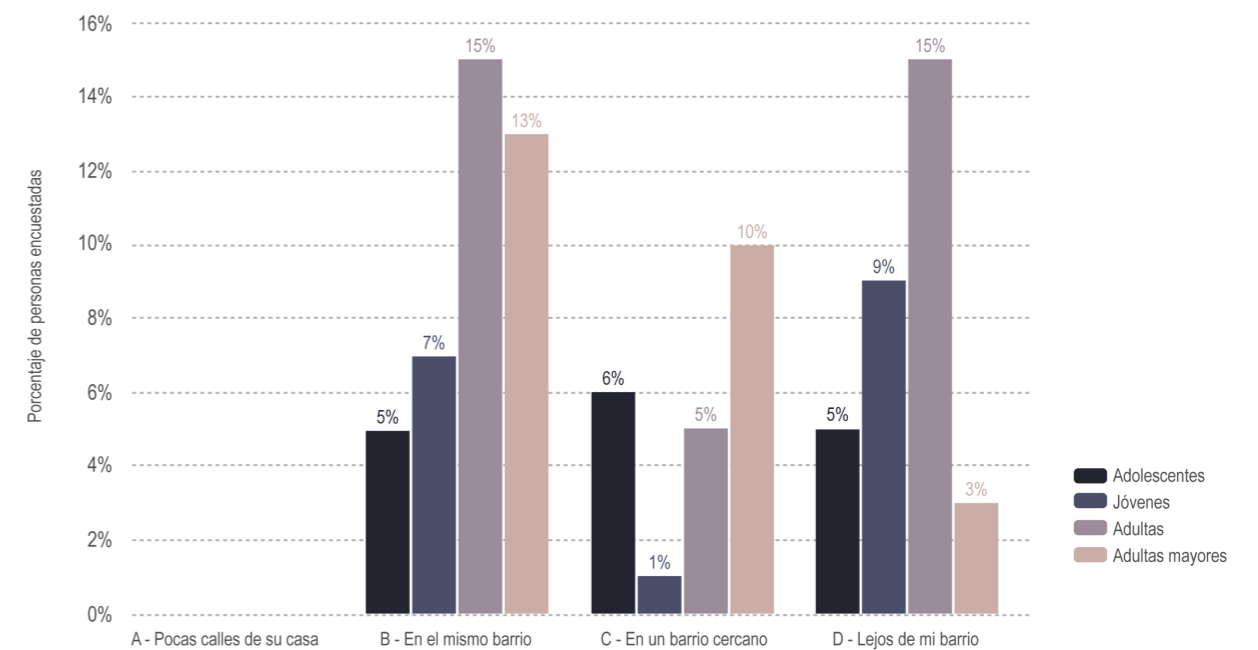


Figura 27

Distancia de los viajes recorridos por grupo etario
Fuente: Encuesta de Movilidad propia.



4.2.1.4 Etapas de viajes y duración

Un atributo común de los viajes que realizan las mujeres que habitan territorios de ladera es la necesidad de desplazarse en múltiples etapas para llegar a su destino, es decir, transfiriéndose de un modo a otro. Los resultados de las encuestas indican que el 38% de los viajes se realizaron en 1 etapa, el 21% en 2 etapas, el 30% en 3 etapas, y el 11% en 4 etapas, lo que indica que por lo menos el 62% de los viajes realizados requieren utilizar más de un modo de transporte.

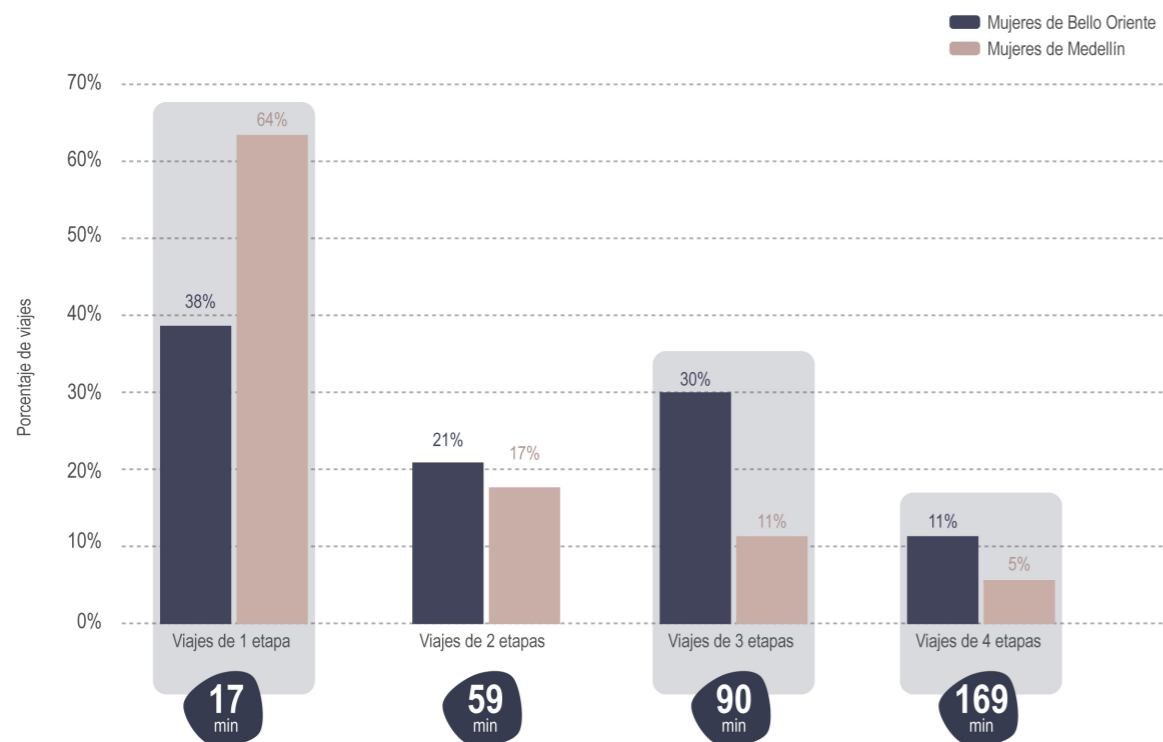
El número de etapas necesarias para desplazarse de un lugar a otro es un fuerte indicador de la poca

directividad que ofrecen los servicios de transporte público en los territorios de ladera, que normalmente demandan la utilización de varios modos diferentes para realizar el viaje desde el origen hasta el destino, lo que se asocia además a un mayor tiempo de viaje debido a los tiempos de espera entre modos, a los desplazamientos entre trasbordos, y a un mayor costo general del viaje.

Este problema en particular ha sido abordado por otros estudios realizados en Medellín con grupos

Figura 28

Distribución de viajes por número de etapas y duración promedio
Fuente: Encuesta de Movilidad propia.



poblacionales específicos. Montoya (2019), por ejemplo, utilizó información de aplicativos móviles y entrevistas para estimar los tiempos de viaje de las empleadas domésticas. Los resultados indican que estos desplazamientos toman entre 2,5 y 3,5 horas, debido entre otras cosas, a que la infraestructura de transporte público y movilidad en territorios de mayor nivel socioeconómico como los que frecuentan las empleadas domésticas es deficitaria.

Ahora, el análisis cruzado de modos de viaje y cantidad de etapas de mujeres que viven en el barrio Bello Oriente permite concluir que la mayoría de los viajes que se realizan en 1 etapa son viajes que se destinan al interior del barrio, esto teniendo en cuenta que el primer modo utilizado en 91 de los 94 viajes documentados fue la caminata con una duración de viaje promedio de 17,1 minutos.

Tan solo en 3 viajes registrados en la encuesta el primer modo de transporte utilizado fue el bus, lo que indica que la persona encuestada habita cerca de la vía por donde circula la ruta de transporte público colectivo y no debieron reportar un primer trayecto caminando.

Para viajes de 2 etapas el tiempo promedio fue de 59,1 minutos, para viajes de 3 etapas fue de 90,4 minutos, y para viajes de 4 etapas fue de 169,9 minutos, es decir, casi 3 horas de viaje. Las largas duraciones de los viajes son consecuencia del tiempo que dura el recorrido en bus, el modo de transporte más utilizado por los habitantes del barrio Bello Oriente (24% de los viajes), debido a una serie de condiciones de infraestructura y operación de las vías que impactan fuertemente los

tiempos de viaje.

Los motivos de retraso en los tiempos de viaje del transporte público colectivo más recurrente en las entrevistas realizadas a las mujeres del barrio fue el conflicto que se presenta con el carro de basura, cuya velocidad de circulación es baja y ocupa la totalidad de la calzada de la vía de ingreso y salida del barrio, retrasando la circulación de los vehículos de transporte público.

Otros conflictos recogidos a través de las entrevistas de estilo de vida que afectaron la velocidad de circulación de las rutas de transporte público fueron el parqueo en vía, los incidentes con mascotas y otros vehículos, y la congestión que se presenta en la única vía de acceso cerca a la estación del Metrocable de Santo Domingo.

4.2.1.5 Percepción de factores negativos que impactan la movilidad cotidiana

Los patrones de movilidad de las mujeres en territorios de ladera están condicionados por la percepción de seguridad e inseguridad que tienen de los principales elementos de riesgo en términos de infraestructura de espacio público y de seguridad y convivencia. Estudios como el realizado por Domínguez et al. (2020) en diversas ciudades latinoamericanas lo confirman. En él se señala, por ejemplo, que la caminata y los periodos de espera en las paradas de buses son las actividades percibidas como más riesgosas por las mujeres, lo que termina restringiendo las áreas de viaje, los costos, la interacción social y las opciones laborales.

Según las consideraciones anteriores, y con el objetivo de identificar el impacto negativo que tiene la percepción

de riesgo en los patrones de movilidad de las mujeres, se seleccionaron 5 factores individuales recurrentes en estudios de género y movilidad, y se preguntó por el impacto que estos tienen sobre sus desplazamientos en un rango de 1 a 5 (1 bajo impacto negativo y 5 alto impacto negativo).

Los factores seleccionados fueron: mal estado de los andenes, acoso callejero, pendiente de vías y andenes, riesgo de atropello de un vehículo, e inseguridad por hurtos o delitos.

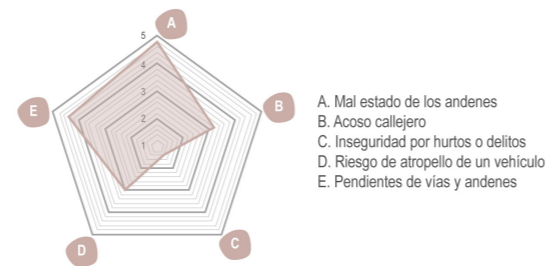
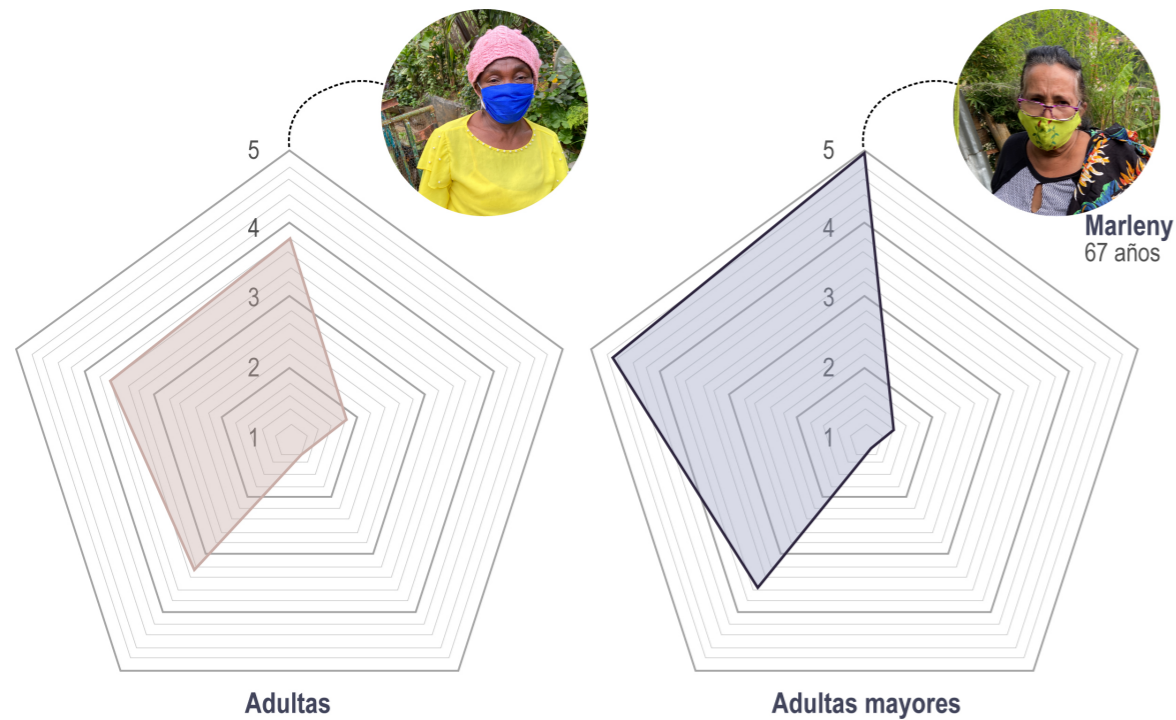


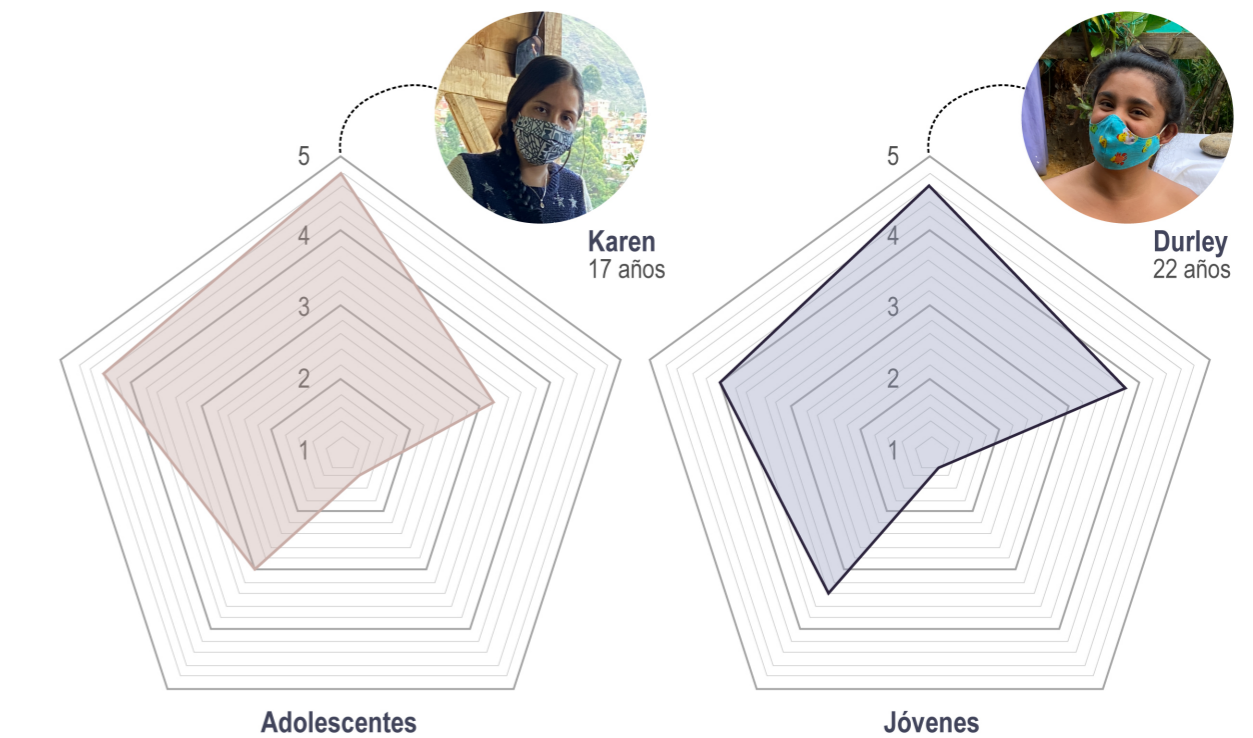
Figura 29
Percepción de factores negativos para los desplazamientos a pie al interior del barrio. Adulta y adultas mayores
Fuente: Encuesta de Movilidad propia.



Los resultados permiten concluir que la percepción de impacto negativo presenta variaciones puntuales entre mujeres de diferentes edades con algunos elementos comunes: la percepción de inseguridad por hurtos o delitos es baja en todas las edades, el riesgo de atropello de un vehículo es medio, y la mayoría de las mujeres coinciden en que los dos factores de mayor impacto negativo son el mal estado de los andenes y las pendientes viales.

Por otro lado, la percepción del acoso callejero como un elemento negativo que afecte los desplazamientos al interior del barrio es variable a través de los diferentes grupos etarios, con mayor incidencia sobre las mujeres jóvenes y adolescentes, y considerablemente menor sobre las mujeres adultas y adultas mayores. Esto es consecuente con los resultados de Domínguez et al. (2002), quien afirma que el acoso callejero presenta poca incidencia sobre las adultas mayores, pero es especialmente problemático entre mujeres más jóvenes (p.34).

Figura 30
Percepción de factores negativos para los desplazamientos a pie al interior del barrio. Adolescentes y jóvenes
Fuente: Encuesta de Movilidad propia.



Uno de los elementos más notorios de este análisis es la evaluación de impacto negativo que las mujeres adultas mayores hacen de las pendientes y el mal estado de vías y andenes, para quienes estos dos factores representan los mayores límites de accesibilidad a los diferentes espacios y servicios que ofrece el entorno, lo que es especialmente importante si se considera que la mayoría de los viajes que realizan las adultas mayores son al interior del barrio y se realizan principalmente caminando, lo que coincide parcialmente con los hallazgos de autores como Maia y Lucas, et al (2016) los cuales encontraron dificultades similares en el barrio Alto de Santa Terezinha (AST) en la ciudad de Recife del estado de Pernambuco en Brasil.

Pero también es consistente con las conclusiones que recoge Levy (2013) a través de estudios realizados en diferentes ciudades del sur global, en los que se demuestra que las mujeres que habitan territorios de bajos ingresos donde la oferta de transporte público es escasa y costosa en relación con sus ingresos, acuden a la caminata como estrategia para acceder a bienes y servicios básicos. Afirma Levy, que esta decisión suele estar acompañada de riesgos derivados del mal estado de los andenes y de tener que compartir espacio con los vehículos en la vía donde la infraestructura es deficiente.

Las dos condiciones coexisten en el barrio Bello Oriente y en un porcentaje elevado de los barrios de ladera de la ciudad de Medellín, lo que evidencia la importancia de la infraestructura de espacio público y movilidad como garante del acceso de las mujeres a unas condiciones de movilidad y desarrollo personal adecuadas.

Finalmente, el caso de las mujeres adultas es particular, pues tienen la menor percepción de impacto negativo de los 5 elementos evaluados, lo que indica que son el subgrupo poblacional que menos restricciones perciben sobre los desplazamientos.

4.2.1.6 Análisis espacial de destinos: la importancia del barrio

Para complementar el análisis cuantitativo anterior, se realizó el análisis territorial de los viajes identificados en las encuestas a partir del análisis de los orígenes y destinos. Estos análisis se realizaron de acuerdo con dos clasificaciones: análisis por grupo etario y análisis por motivo de viaje.

El análisis espacial de los orígenes y destinos por grupo etario evidencia diferencias notorias entre los subgrupos poblacionales. Las mujeres adolescentes, probablemente por su mayor dependencia económica, y las adultas mayores, por tener un comportamiento más hacia el perfil de decisión de cuidadoras, realizan mayores desplazamientos al interior del barrio y hacia barrios cercanos de la comuna 3, Manrique. En cambio, en las adultas y las mujeres más jóvenes, en consecuencia con la tesis de que adoptan acciones hacia el espectro de decisión de la "autonomía", se comprobó que viajan con más asiduidad por fuera de su comuna, con algunos registros incluso por fuera de la ciudad.

Los sitios de mayor atracción de viajes originados al interior del barrio Bello Oriente son El centro de la ciudad de Medellín, el barrio Santo Domingo, el barrio Prado, la Plaza Minorista, la Central Mayorista y el



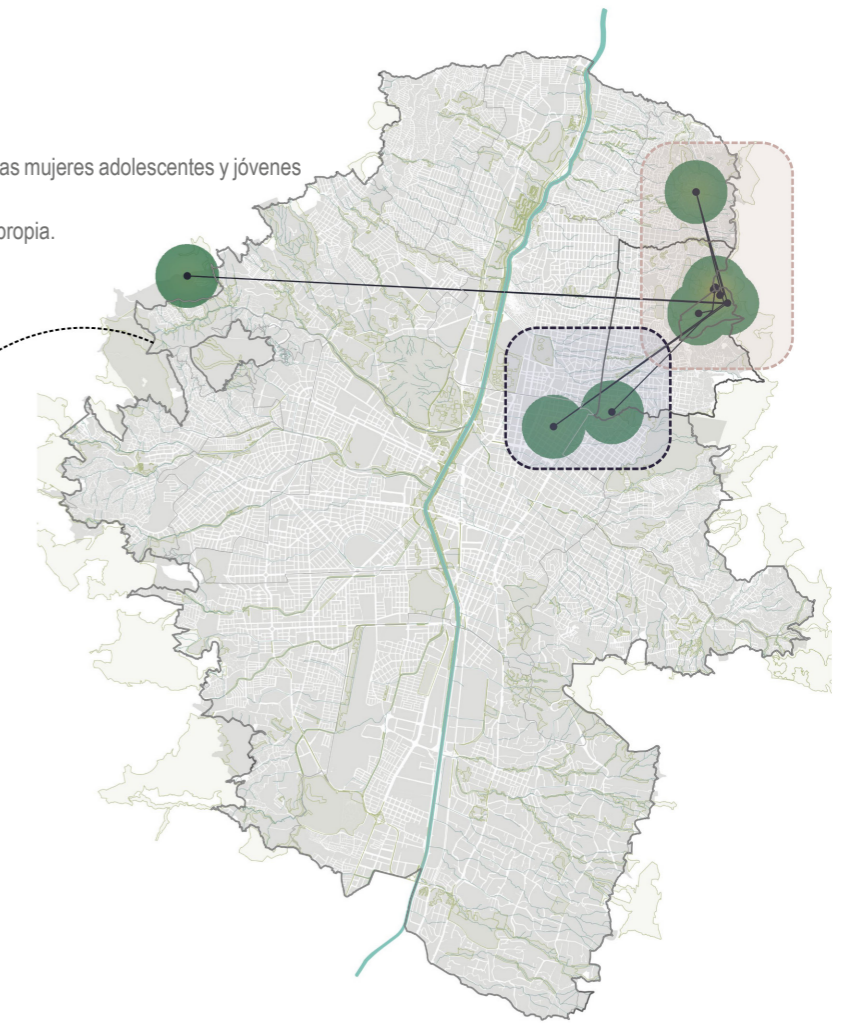
Figura 31
Rango espacial de movilidad de las mujeres adolescentes y jóvenes encuestadas
Fuente: Encuesta de Movilidad propia.



Adolescentes

Convenciones

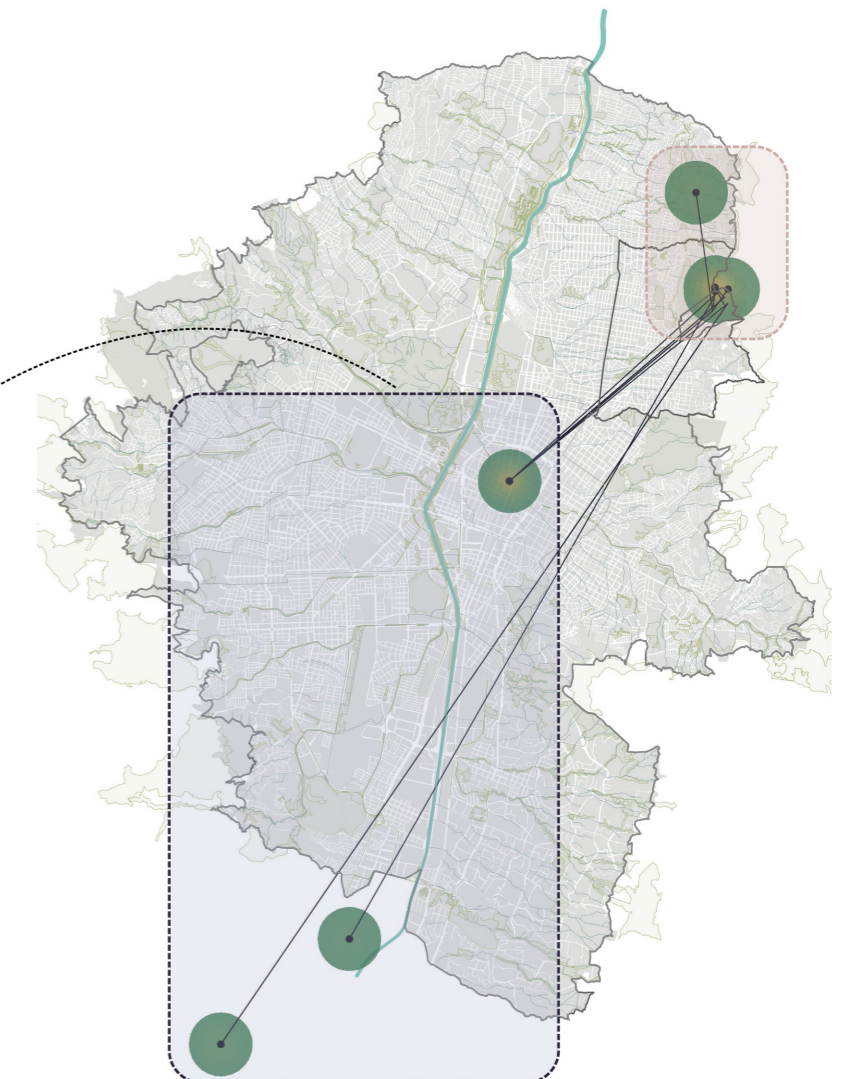
- Lugares de destino bajo
- Lugares de destino medio
- Lugares de destino alto
- Rango espacial externo al barrio
- Rango espacial al interior del barrio



Jóvenes

Convenciones

- Lugares de destino bajo
- Lugares de destino medio
- Lugares de destino alto
- Rango espacial externo al barrio
- Rango espacial al interior del barrio



municipio de Itagüí, la mayoría de éstos relacionados con actividades laborales y de realización de trámites.

En términos generales, la relación que existe entre los orígenes en territorios informales de ladera y los destinos ubicados principalmente hacia el centro y el sur, es parcialmente consecuente con los hallazgos realizados por Montoya (2019 y 2020) a través del análisis de los patrones de movilidad de las trabajadoras domésticas. La diferencia en este caso puntual consiste en la relevancia que el centro de la ciudad desempeña como lugar de destino de actividades laborales diferentes al empleo doméstico, las cuales tienen a concentrarse en comunas como El Poblado, Laureles y Belén.

Este hallazgo marca una diferencia importante en la comprensión espacial de las dinámicas de movilidad de las mujeres que habitan territorios informales de ladera, y permite comprender la importancia que el centro y sur de la ciudad tienen en sus desplazamientos de tipo principalmente laboral.

Una encuesta de movilidad más amplia podría confirmar esta tendencia, y evidenciar la necesidad de diseñar posibles rutas directas de transporte público entre los territorios de ladera al norte y las zonas del centro y sur de la ciudad, tal como lo planteó Montoya a partir del estudio de los patrones de movilidad de las empleadas domésticas en la ciudad de Medellín realizado en el año 2019.



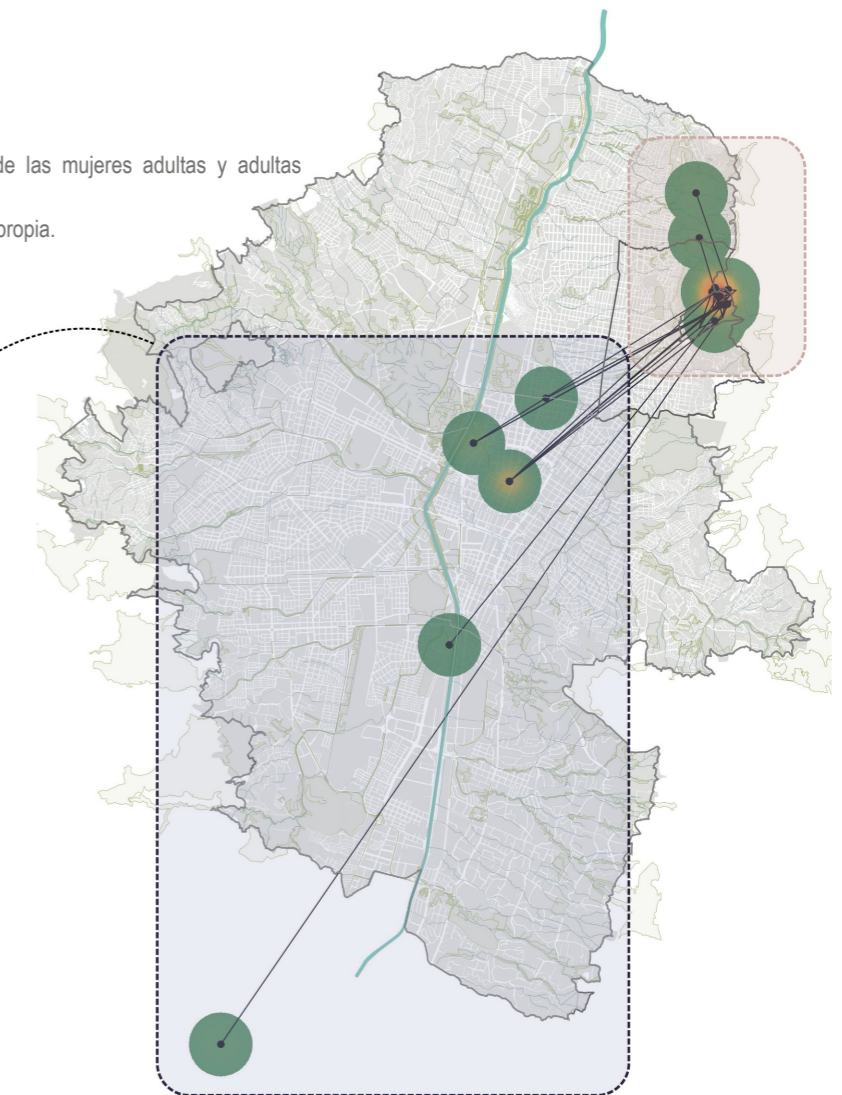
Figura 32
Rango espacial de movilidad de las mujeres adultas y adultas mayores encuestadas
Fuente: Encuesta de Movilidad propia.



Adultas

Convenciones

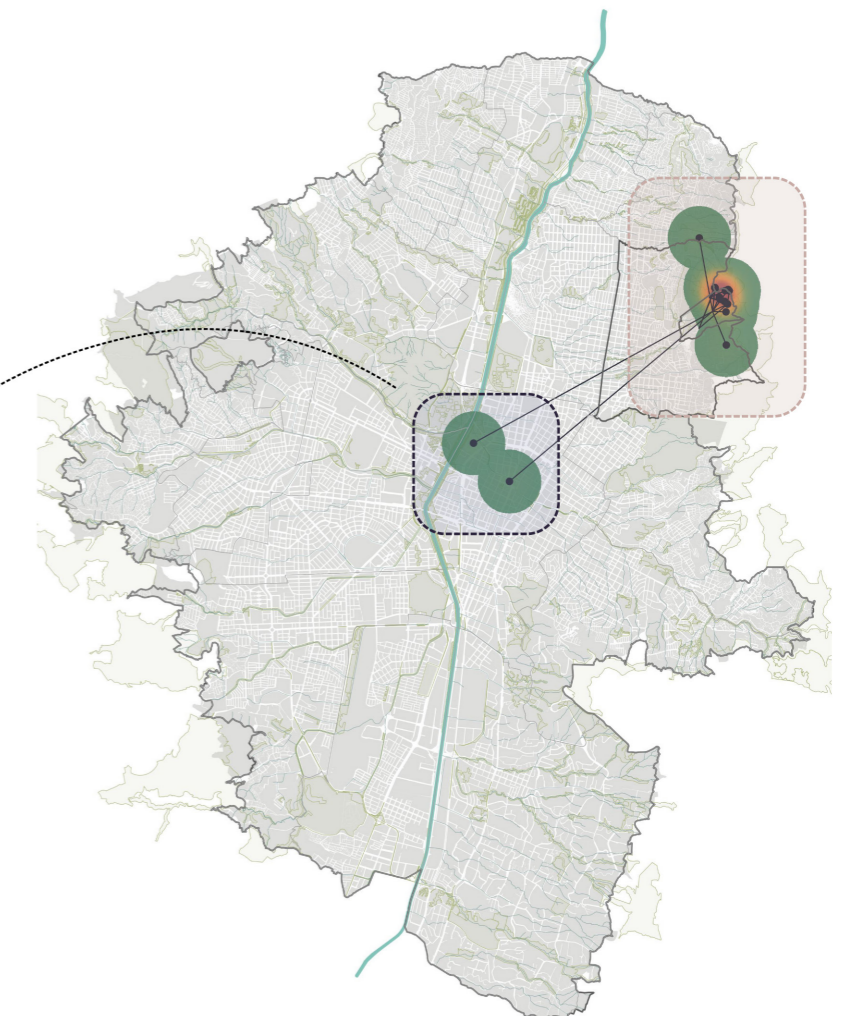
- Lugares de destino bajo
- Lugares de destino medio
- Lugares de destino alto
- Rango espacial externo al barrio
- Rango espacial al interior del barrio



Adultas mayores

Convenciones

- Lugares de destino bajo
- Lugares de destino medio
- Lugares de destino alto
- Rango espacial externo al barrio
- Rango espacial al interior del barrio



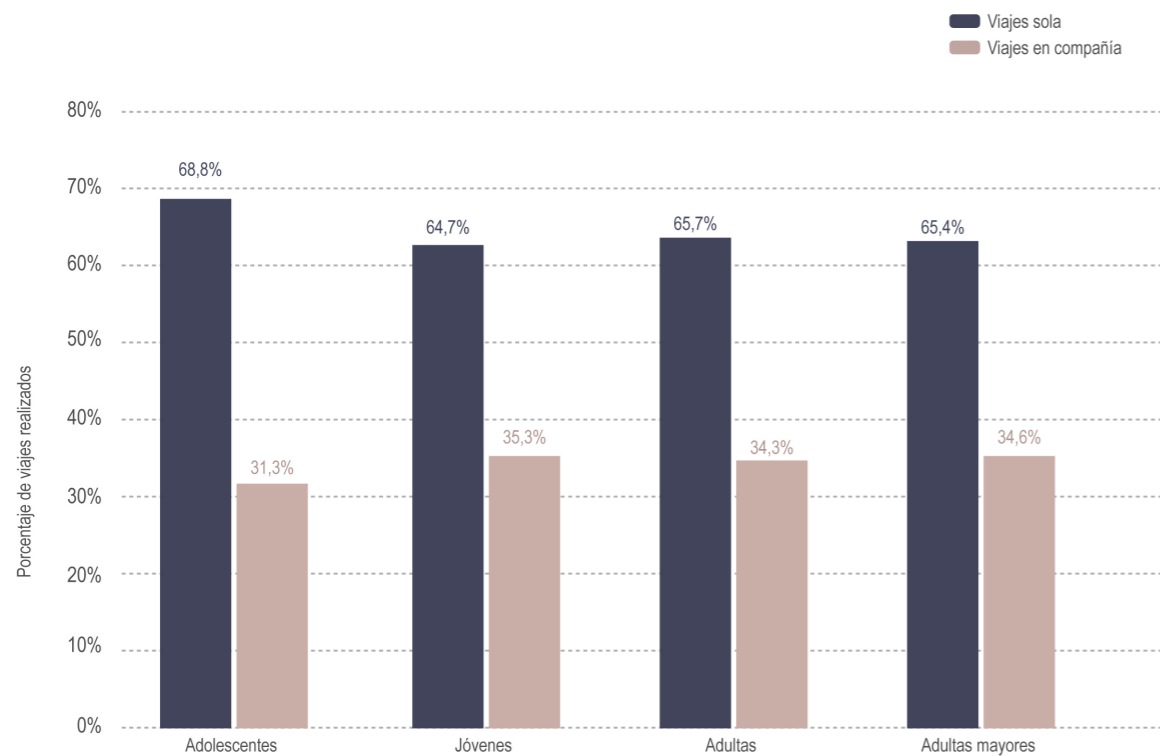
4.2.1.7 Compañía y encadenamiento de viajes

Uno de los elementos fundamentales de la movilidad asociada a actividades del cuidado es la realización de viajes de compañía con otras personas. Así lo identificó Sánchez de Madariaga (2020) en estudios de movilidad realizados a grupos poblacionales específicos en la ciudad de Madrid, en el que demostró que mientras los hombres solo realizaban un 1,35% de los viajes en compañía de otras personas, para las mujeres este valor ascendía al 20%. Esto constituye evidencia

sólida de la mayor vocación de cuidado que asumen las mujeres y su reflejo en los patrones de movilidad.

En ese sentido, entre el 31% y el 35% de los viajes que realizan las mujeres de diferentes edades en el barrio Bello Oriente los realizan acompañados de otras personas, es decir, 1 de cada 3 viajes. La mayor proporción de viajes de compañía se encuentran en personas jóvenes y adultas, relacionados principalmente con el acompañamiento de niños al colegio y de adultos mayores a consultas médicas, como se corroboró a través de las entrevistas realizadas.

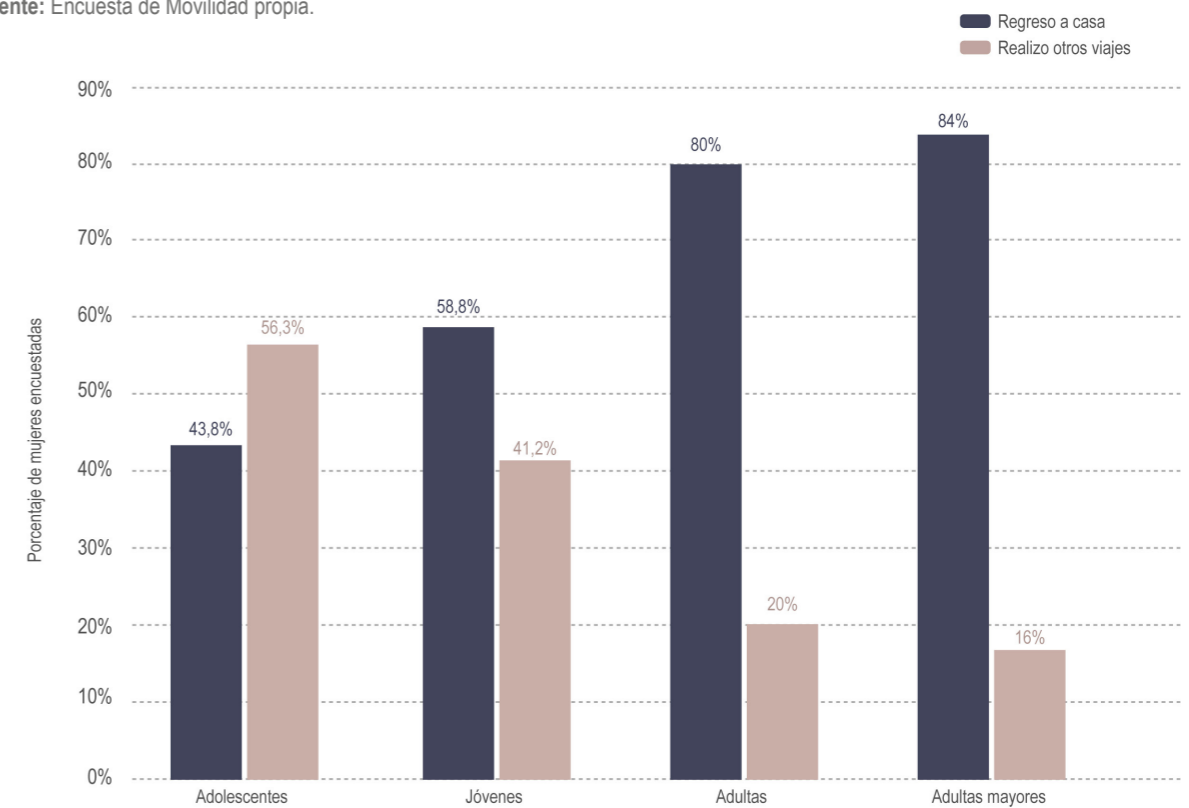
Figura 33
Distribución de viajes de compañía por rango etario.
Fuente: Encuesta de Movilidad propia.



Sobre el encadenamiento de viajes que se refiere a la decisión de asistir a diferentes destinos antes de regresar al lugar de residencia u origen del viaje, se decidió incluirla en la encuesta de movilidad a modo de pregunta complementaria para cada uno de los viajes, de forma que las mujeres participantes indicaran si luego de realizar cada viaje específico normalmente regresaban a casa o realizaban otro viaje adicional.

Los resultados varían notoriamente por subgrupo etario: mientras que en el 80% de los viajes realizados por adultas y en el 84% de los viajes realizados por adultas mayores se regresaba al lugar de origen, es decir, no se encadenaban múltiples viajes, este porcentaje se redujo en los subgrupos de menor edad, alcanzando el 43% en las adolescentes y el 58% en las jóvenes.

Figura 34
Porcentaje de encadenamiento de viajes por rangos etarios.
Fuente: Encuesta de Movilidad propia.



Uno de los factores claves asociados al bajo encadenamiento de viajes de las mujeres adultas y adultas mayores está relacionado con una mayor conciencia del costo del viaje, como se identificó a través de diferentes entrevistas de estilo de vida en las que se evidenciaba una rigurosa planificación de los viajes desde el costo asociado a cada modo de transporte.

Ese tipo de comportamientos son coherentes con el concepto de “movilidad de la escasez” planteado en este documento, a través del cual se realiza una lectura transversal de las decisiones de movilidad bajo los principios de eficiencia, optimización de recursos, y priorización de desplazamientos orientados a la mitigación de los efectos de la pobreza y la escasez de recursos por parte de las mujeres que habitan territorios informales de ladera.

4.2.1.8 Transporte informal

Si bien en la encuesta de movilidad realizada en el barrio Bello Oriente no se indagó específicamente por el uso de sistemas de transporte informal, tanto en las entrevistas de estilo de vida como en el taller de itinerarios se mencionaron algunas estrategias de movilidad que podrían incluirse en esta categoría.

El modo más frecuente identificado es el transporte en motocicleta. Entre los relatos de las mujeres se identificaron dos modalidades: una solidaria y gratuita que se realizaba principalmente entre familiares y amigos, y una paga que se inscribe dentro de la categoría de transporte informal. Al respecto, Darcy, una de las adolescentes entrevistadas, afirmó:

Y de ahí cojo el metro con ellos, pero cuando voy sola, pues no, casi siempre yo trato de salir acompañada, siempre, entonces a veces nos toca ir en bus, y luego coger el metro y otras caminando, eso varía mucho, o a veces en moto o así.

En el taller de itinerarios, por ejemplo, una de las mujeres indicó que este modo de transporte era más costoso que el transporte público formal, y que acudían a él solo ante situaciones de emergencia. En su relato, indicó que el costo promedio de un viaje entre Bello Oriente y el centro de la ciudad podía costar alrededor de \$10.000, casi 4 veces más que la tarifa de un bus de transporte público colectivo formal.

Lo anterior explica porque el transporte informal en motocicleta no ocupa un lugar relevante y cotidiano en las prácticas de movilidad de las mujeres del barrio Bello Oriente. Sin embargo, esta misma práctica sin ánimo de lucro, es decir, de forma solidaria entre familiares, es una estrategia fundamental para algunas mujeres, principalmente adultas mayores, como lo relata Marleny.

Es que yo no bajo porque pienso la bajada. Horrible porque son puras escalas. Es de pa' abajo, entonces yo por allá no bajo al super mercado. Estos días fui que me invitaron (sic), pero fui con el cuñado de Elvia porque él vino y me llevó en la moto.

En general, no se identificó una estructura operativa compleja alrededor del transporte en motocicleta como acopios o relatos recurrentes, y no se identificaron otros modos de transporte informal en el barrio.

Fuente
Fotografía propia



4.3 Aprendizajes del camino: conclusiones

Este apartado busca poner en conversación los resultados de los instrumentos cualitativos y cuantitativos. De esta forma se logrará una lectura complementaria en la cual no solo se involucre los datos generalizables, sino que se incluyan también las experiencias, los valores, las prácticas, como elementos para comprender con mayor profundidad la movilidad de determinada población.

4.3.1 Movilidad de la escasez

Uno de los principales hallazgos de la investigación fue identificar los vínculos que existen entre tres elementos comunes a las mujeres que habitan territorios informales de ladera en la ciudad de Medellín: las precarias condiciones socioeconómicas en las que habitan, las estrategias de movilidad desarrolladas producto de las historias de desplazamiento forzado por las que han atravesado históricamente, y sus efectos sobre los patrones de movilidad cotidiana que desarrollan. A la intersección entre esos elementos la hemos denominado “movilidad de la escasez”.

Durante el desarrollo de las entrevistas de estilo de vida que se realizaron a las mujeres del barrio Bello Oriente se identificaron numerosas historias de victimización y desplazamiento armado rural. Estas configuraron el principal motivo por el cual llegaron a la ciudad de Medellín a través de diferentes momentos históricos, la mayoría durante las décadas de 1990 y el 2000.

Varias de esas historias narraban las experiencias de pobreza extrema que debieron afrontar durante los primeros años de su asentamiento en las laderas de

la ciudad, y el desarrollo de estrategias de movilidad que les permitieron satisfacer las necesidades básicas diarias de alimentación y refugio. La caminata, en particular, era la única alternativa de transporte a la que podían acceder sin incurrir en gastos, lo que implicaba que la mayoría de las historias de la época se caracterizaban por los largos desplazamientos que realizaban a pie hasta las centrales de abasto para pedir alimento, o hasta municipios cercanos para realizar actividades laborales y de mendicidad.

Las condiciones actuales no son tan diferentes. La encuesta de movilidad que se realizó en el barrio Bello Oriente permitió corroborar que aún permanecen vigentes muchas de esas prácticas de antaño relacionadas con condiciones socioeconómicas precarias, y que éstas impactan sensiblemente las prácticas de movilidad cotidiana. Por ejemplo, el análisis de los motivos de viaje que realizan las mujeres evidenció un porcentaje alto en tres categorías: la realización de compras (35%), los viajes por comida (10%), y los trámites o diligencias (8,5%), que en total representan más del 50% del total de viajes realizados.

El análisis a profundidad de las entrevistas de estilo de vida permitió corroborar que efectivamente los tres motivos de viaje están directamente vinculados con actividades a través de las cuales se satisfacen necesidades básicas, principalmente la alimentación. En ese orden de ideas, la alta participación de viajes para realizar compras es una consecuencia directa de la baja disponibilidad presupuestal, lo que les impide a las mujeres comprar cantidades significativas de alimento para evitar el alto número de desplazamientos

a las tiendas y supermercados. Al contrario, la compra de pequeñas porciones con alta frecuencia constituye una práctica común, lo que representa un reto para las adultas mayores y mujeres con condiciones de discapacidad y movilidad reducida, para quienes desplazarse hasta la tienda más cercana representa retos significativos.

De igual forma, se identificó que el alto número de viajes por comida se debe al desplazamiento periódico hacia las fundaciones presentes en el barrio que operan como comedores comunitarios, entre los que se destacan Saciar, Funsolcom y Pan y Solidaridad. Estos comedores ofrecen almuerzo y alimento gratuito a las personas más vulnerables del barrio, lo que explica el alto porcentaje de este tipo de viajes.

Sobre los desplazamientos por trámites y diligencias, la entrevista de estilo de vida evidenció que la mayoría son justamente para reclamar apoyos económicos de diferentes entes estatales, con los cuales se satisfacen justamente las necesidades de alimentación, vivienda y servicios básicos domiciliarios.

El análisis de los motivos de viaje que configuran la movilidad de escasez no es ajeno al género. Al contrario, los tres motivos de viaje analizados previamente constituyen actividades relacionadas con las lógicas de la movilidad del cuidado: la realización de compras, la adquisición de comida, y los trámites y diligencias (Sánchez de Madariaga, 2013). Estas actividades se reservan con más frecuencia para las mujeres que para los hombres, quienes entienden satisfechas sus responsabilidades en el hogar con la

provisión de recursos de forma periódica.

La comprensión y el análisis cruzado de los resultados de las entrevistas de estilo de vida y las encuestas de movilidad, corroboran las afirmaciones halladas en la literatura de referencia que establecen que las mujeres son más susceptibles a la pobreza y a tener mayores dificultades para acceder a oportunidades educativas y laborales que los hombres, entre otras cosas, debido a la alta carga de responsabilidades de cuidado y escasez que se le atribuyen en el contexto de los territorios de ladera.

En ese sentido, las anécdotas y relatos obtenidos en las entrevistas de estilo de vida demostraron que las mujeres son económicamente dependientes de otras personas —en la mayoría de los casos hombres— especialmente aquellas que se encuentran en edades no productivas como las adolescentes y adultas mayores, lo que tiene un efecto sensible sobre las decisiones de movilidad y limita notablemente el rango espacial en el cual realizan sus prácticas de movilidad cotidiana.

Es justamente en el contexto de movilidad limitado de las mujeres que habitan territorios de ladera que la caminata constituye una estrategia fundamental de autonomía. Esta permite superar las barreras de inmovilidad que impone el contexto y la asimetría de género, visibles principalmente en términos de una menor capacidad económica que los hombres y una menor disponibilidad temporal (también denominada pobreza de tiempo por Vickery en 1997), ambas derivadas de las funciones de cuidado que ejercen, lo

que pone en riesgo su desarrollo personal a través de la realización de actividades que permitan la expansión de sus capacidades.

Caminar el territorio, en términos prácticos, les permite a las mujeres vencer la inmovilidad que representa no tener el dinero para tomar un bus o acceder al sistema de transporte masivo. Esta sensación está presente en los relatos de desplazamientos hasta la estación Santo Domingo, hacia otros barrios o incluso al centro.

Esto demuestra que la movilidad como práctica social está mediada por unos aprendizajes históricos de los individuos y de todo el colectivo de pobladores que habitan las laderas. La precariedad en los ingresos de los hogares y en los servicios sociales y públicos con los que cuentan estos territorios les ha hecho diseñar estrategias reactivas para enfrentar estas condiciones.

4.3.2 El cuidado: una importante característica a considerar

Las historias y estilos de vida de las mujeres entrevistadas para esta investigación, entre las cuales había varias mujeres cabeza de familia confirman algunos supuestos que están en la base del concepto de movilidad de cuidado.

En primer lugar, una revisión a las rutinas y hábitos diarios de estas refleja cómo deben levantarse más temprano para preparar los alimentos para sus esposos, organizar y asear la vivienda y al mismo tiempo encargarse de llevar a sus hijos a los centros educativos, lo que sin duda repercute en otra rutina diferente a la de los hombres o a la de una mujer soltera.

Estas labores ocupan gran parte del tiempo que las mujeres necesitarían para dedicar a prepararse mejor para acceder a oportunidades laborales y educativas. En ese sentido, el hecho de que las labores de la economía “reproductiva”, como la limpieza de la vivienda y el cuidado de los miembros del hogar, estén desigualmente recompensadas frente a las de las “productiva”, es un obstáculo para que las mujeres puedan acceder a estas oportunidades, pues para estas es más difícil asumir roles que no están socialmente aceptados para las mujeres. En ese sentido una de las entrevistadas señaló como su esposo le había solicitado que explicara por qué había vuelto tarde —en un horario nocturno— luego de una capacitación para que la que tuvo desplazarse al otro costado de la ciudad.

Precisamente, la teoría que se ha venido produciendo sobre el género señala que estas labores de cuidado han sido invisibilizadas. De hecho, solo hasta hace poco la encuesta de calidad de vida de la organización Medellín Cómo Vamos ha empezado a cuantificar el tiempo que las mujeres ocupan en labores de cuidado, el cual es valioso, no solo para la buena marcha de las familias, sino también de economía urbana en general.

En el plano nacional, el país cuenta con la ley 1413 de 2010, la cual se encarga desde hace una década de medir el aporte de la economía del cuidado como un sector más de la producción económica nacional. Específicamente para el caso de la movilidad de cuidado, la encuesta aplicada mostró como entre el 31% y el 35% de los viajes que realizan las mujeres —principalmente adultas y jóvenes— en el barrio Bello Oriente los realizan acompañados de otras personas.

Estos están relacionados principalmente con el acompañamiento de niños al colegio y de adultos mayores a consultas médicas, como se corroboró a través de las entrevistas realizadas.

Finalmente, vale la pena mencionar que la visibilización de estas asimetrías permite la identificación de estructuras de oportunidad para poner en marcha acciones para la redistribución de las cargas relacionadas con el cuidado.

4.3.3 La calle: camino, recreo y conflicto

Los procesos de ocupación y autoconstrucción de los territorios de ladera de escasos recursos de la ciudad de Medellín se han caracterizado históricamente, entre otras cosas, por el intensivo aprovechamiento del suelo para la construcción de refugios temporales que evolucionan progresivamente hasta transformarse en viviendas. Una de las implicaciones de ese proceso es la poca reserva de espacios para el desarrollo de infraestructura y espacio público, y la conformación de secciones viales estrechas para el futuro tránsito de vehículos y personas.

Esta situación, que también se presentó en zonas puntuales de los territorios de ladera de mayores ingresos como el Poblado y Los Bernal, ha sido corregida a través de diferentes proyectos de ampliación vial y generación de espacio público financiados por el sector privado. Sin embargo, en los barrios periféricos de menores ingresos no ha sucedido al mismo ritmo ni con el mismo alcance, a excepción de algunos proyectos específicos financiados por el estado como los PUI, Proyectos Urbanos Integrales, cuya cobertura

e impacto se concentró en algunos pocos barrios.

Con el paso del tiempo, los refugios temporales evolucionan hacia materiales permanentes, incrementa la cantidad de personas, y avanza el proceso de consolidación de los asentamientos, dejando a su paso vías especialmente estrechas y pocos espacios destinados a la recreación y deporte de los habitantes.

Esa escasez espacial promueve una serie de dinámicas particulares de los territorios informales, en el que la calle representa no solo el espacio destinado al tránsito de vehículos, sino el único espacio libre en el que se desarrollan diversas prácticas sociales relacionadas con la recreación, la interacción social, el deporte, el cuidado y la cultura.

Estas prácticas que son socialmente valiosas tienen una doble lectura: por un lado, demuestran la resiliencia y creatividad para optimizar el escaso espacio público disponible en los territorios de ladera, pero también constituyen un indicador de las condiciones de precariedad y déficit de calidad del hábitat urbano en el que se enmarcan.

Una de las principales consecuencias de la transformación de las calles en espacios lúdicos y sociales, es la afectación negativa que estas actividades tienen sobre los sistemas de transporte público. Durante las entrevistas realizadas a mujeres del barrio Bello Oriente, fue recurrente el señalamiento de los conflictos de interacción entre diferentes usuarios y actividades sobre las vías, que desencadenan por un lado percepción de inseguridad al caminar por estas vías, más aún cuando se va en compañía de menores,

y por otro lado, un efecto negativo sobre el frágil sistema de transporte de los barrios de ladera, lo que finalmente se transforma en incrementos sensibles de los tiempos de viajes en rutas de transporte público.

Esta situación afecta particularmente a las mujeres cuya principal opción de transporte para desplazamientos fuera del barrio son las rutas de bus, a diferencia de los hombres que cuentan con alternativas diferentes como las motocicletas, que según la EOD del año 2017 son el medio por el cual se realizan el 12% de los viajes en Medellín, de los cuales el 72% de los usuarios son hombres y el 28% mujeres.

Figura 35

Esquema de operación y actividades diversas que ocurren en las calles de Bello Oriente.

Fuente: elaboración propia.



A propósito, la encuesta origen destino aplicada en Bello Oriente demostró la extensa duración de los viajes realizados a destinos fuera del barrio, con tiempos que varían entre los 59 y los 169 minutos para viajes de más de una etapa, que representan el 62% del total de viajes. Esto fue identificado como desfavorable por muchas de las mujeres entrevistadas, y particularmente importante en los viajes de regreso a casa, considerando que estos tiempos implican no solo un mayor desgaste físico, sino también una mayor percepción de riesgo derivada de los recorridos que finalizan en altas horas de la noche. Esta misma situación es compartida por mujeres que habitan zonas informales de Cali (Castro y Buchely, 2016) y coincide con los hallazgos realizados por Montoya (2019) en empleadas domésticas sindicalizadas en Medellín.

4.3.1 Redes de apoyo

El precario estado de la infraestructura de transporte y movilidad, y la desfavorable situación socioeconómica de los habitantes del barrio Bello Oriente ha contribuido, como ya se mencionó, a la generación de acciones colectivas e individuales en reacción a estas desigualdades. Estas también están relacionadas con el origen común del barrio en procesos de autoconstrucción en los que se involucró la organización solidaria y comunitaria. En lo que a los factores de decisión y patrones de movilidad respecta, son comunes al menos tres estrategias de afrontamiento.

Como se explicó en el marco contextual y en el capítulo sobre los factores de decisión de las mujeres que habitan Bello Oriente, los habitantes de los barrios de

alta y media ladera de la ciudad de Medellín, incluido Bello Oriente, deben enfrentarse todos los días al reto que supone para sus prácticas de movilidad cotidiana el precario estado de la infraestructura de transporte, espacio público, y los límites asociados a la desfavorable situación en la que habitan.

El histórico abandono del Estado y la necesidad de solucionar los retos comunes, han propiciado las condiciones adecuadas para la generación de acciones colectivas orientadas a la mitigación de estas brechas de movilidad, consolidando un conjunto de prácticas cotidianas de alto valor social que han fortalecido el tejido de las comunidades de ladera.

Una de las prácticas más frecuentes es el transporte solidario, que se refiere al uso compartido de los vehículos disponibles en la comunidad, principalmente motocicletas, entre vecinos, familiares y amigos. Esta práctica está regida por un conjunto de normas y acuerdos sociales a través de los cuales se optimiza el uso de un bien escaso como las motos para beneficio de las personas con mayores restricciones de movilidad.

Ese es el caso doña Marleny, una adulta mayor de 67 años que participó en las entrevistas de estilo de vida realizadas, para quien resulta indispensable la estrategia de movilidad solidaria como solución a la pérdida progresiva de movilidad que ha tenido producto de una enfermedad ósea.

De igual forma se ha creado una estructura compleja de intercambio de favores entre grupos cercanos de mujeres para superar algunas de las brechas de movilidad a

la que se enfrentan en los territorios de ladera. Las solicitudes más frecuentes están relacionadas con los viajes de compañía por razones de seguridad o apoyo emocional, pero abarcan un espectro más amplio que incluye el cuidado de menores y adultos mayores para la realización de viajes programados, el intercambio de habilidades y saberes, y asuntos operativos más cercanos a la movilidad cotidiana como la compra de alimentos para evitar el desplazamiento de algunas mujeres con restricciones de movilidad.

Finalmente, existen elementos de una red de apoyo desde la participación histórica que varias organizaciones no gubernamentales han tenido en diferentes momentos del barrio: desde los procesos de autoconstrucción iniciales, hasta la actualidad a través de la solución de distintas necesidades como la alimentación de las personas en comedores comunitarios.

Fuente
Fotografía propia





Llegar a nuestro destino
Lineamientos estratégicos y proyectos prioritarios

5. Llegar a nuestro destino: lineamientos estratégicos y proyectos prioritarios

Las brechas de movilidad y transporte que existen para las mujeres que habitan territorios de ladera de la ciudad de Medellín no han aparecido de forma aleatoria ni circunstancial. Al contrario, son el acumulado histórico de un ejercicio de planificación de los sistemas de movilidad y transporte basado en un enfoque aparentemente neutral al género, que durante décadas ha invisibilizado los patrones de movilidad y factores de decisión particulares de las mujeres en la ciudad.

En ese sentido, es importante comprender que los problemas de movilidad y transporte que hoy se presentan en barrios como Bello Oriente tienen un origen histórico, y están asociados a errores estructurales en los procesos y metodologías a través de los cuales se desarrolla el ejercicio de planificación de la ciudad.

Así, las propuestas que se desarrollaron en este proyecto de investigación se enmarcaron en una estructura operativa y temporal híbrida, agrupadas en dos categorías.

- Las primeras son las propuestas de lineamientos estratégicos. Estas son de carácter estructural y deben ser implementadas de forma progresiva en una ventana espacio temporal de mediano y largo plazo.
- Las segundas son las propuestas de carácter prioritario, cuya implementación fue definida como técnica, social y económicamente viable, y se centra en aportar elementos para la solución de los problemas materiales de mayor impacto sobre la movilidad y transporte de las mujeres en ladera.

Figura 36
Esquema de síntesis lineamientos estratégicos.
Fuente: elaboración propia.



5.1 Lineamientos estratégicos

5.1.1 Información desagregada para enfoques diferenciales en movilidad y transporte

La concepción neutral al género que históricamente ha existido sobre los sistemas de transporte y movilidad se ha reflejado en todas las etapas de desarrollo: desde los procesos de planificación e instrumentos de recolección de información, hasta la ejecución y operación de los sistemas.

Sin embargo, existe un consenso entre diferentes autoras como Sánchez de Madariaga (2013), Jirón (2017), Gutiérrez y Reyes (2018), sobre los efectos en cadena que tienen los instrumentos de recolección de información en la toma de decisiones de movilidad y transporte, especialmente cuando su concepción neutral impide la recolección de datos desagregados por género.

Esta omisión implica que, por un lado, las diferencias de movilidad entre hombres y mujeres permanezcan invisibles y por fuera de la agenda de debate público, al tiempo que impide el desarrollo de proyectos de movilidad con enfoques diferenciales y acciones afirmativas que permitan balancear las condiciones de accesibilidad de hombres y mujeres.

En transporte y movilidad urbana, no obstante, la planificación y las encuestas se enfocan generalmente en el patrón de movilidad de un ciudadano supuestamente estándar y, como afirman Lazo y Contreras (2009), resultan muchas veces ignorando amplios grupos sociales, como las mujeres, los niños, las personas mayores o los

pobres. (Gutiérrez, A. Reyes, M. 2018, p. 3)

En el caso concreto de la ciudad de Medellín y su área metropolitana, todos los planes maestros y estratégicos de movilidad se realizan con base en la información obtenida a través de un único instrumento de recolección de información: la Encuesta Origen Destino (EOD) del Área Metropolitana del Valle de Aburrá, reglamentada por el artículo 27 del decreto 1558 de 1998 del Ministerio de Transporte.

La importancia de este instrumento ha sido registrada en diferentes documentos. La introducción del informe final de la EOD 2012 (AMVA, 2012), por ejemplo, afirma que “la encuesta del 2005 (EOD 2005) se convirtió en el insumo básico del Plan Maestro de Movilidad 2007-2020, de los procesos de reestructuración del transporte, del Metroplús, del Plan Maestro del Metro 2006-2020, y muchos otros estudios de movilidad adelantados por distintas entidades hasta 2011” (p.9).

En esa misma línea, Eugenio Prieto, director del Área Metropolitana del Valle de Aburrá entre los años 2016 y 2019, afirmó que “la encuesta de Movilidad Origen y Destino 2017 va a ser muy útil para el Plan Maestro de Movilidad del Valle de Aburrá y para el Plan Estratégico Metropolitano de Ordenamiento Territorial”. (OPPCM, 2018, p. 38). Estas afirmaciones evidencian la relevancia que la EOD tiene dentro de los diferentes procesos de planificación de los sistemas de transporte y movilidad en la ciudad de Medellín y su área metropolitana.

Esta encuesta, que se realiza de forma periódica desde el año 2005, cuenta a la fecha con tres versiones: la EOD 2005, la EOD 2012 y la EOD 2017. Su objetivo según el documento técnico de la última EOD, es “obtener la matriz Origen-Destino (Matriz OD), la cual es el insumo fundamental para calibrar el modelo de transporte que representa la movilidad en el Área Metropolitana del Valle de Aburrá”.

Para lograrlo, la EOD se desarrolla a través de 6 ejercicios diferentes de recolección de información: encuestas de interceptación, estudios de frecuencia y ocupación visual, aforos vehiculares, velocidades, y levantamiento de infraestructura vial, todos complementarios al método más robusto del instrumento: las encuestas domiciliarias.

Ahora, desde el enfoque de este proyecto de investigación y tal y como se argumentó al inicio de este subcapítulo, es fundamental que la Encuesta Origen Destino presente niveles de información suficientemente desagregados para abordar de forma diferencial las estrategias de movilidad y transporte que se desarrollan en la ciudad de Medellín. Esto permitiría, entre otras cosas, focalizar acciones puntuales para mejorar las condiciones de movilidad de las mujeres que habitan territorios informales de ladera de la ciudad.

Sin embargo, la EOD tal y como está diseñada actualmente no lo permite. Es decir, si bien el instrumento ofrece información desagregada por género masculino y femenino, presenta fallas puntuales en su desarrollo metodológico que impiden la caracterización real de los patrones de movilidad de las mujeres que habitan

territorios informales de ladera, específicamente en tres apartados.

El primero es el margen de análisis temporal de la Encuesta Origen Destino que se limita al registro de los viajes realizados en las últimas 24 horas, como lo afirma el marco teórico y metodológico de la Encuesta de Movilidad Origen y Destino 2017: “Módulo III, viajes realizados durante el día y la noche anterior (últimas 24 horas)” (AMVA, 2019, p. 31).

Ese análisis temporal limitado impide la caracterización efectiva de los patrones de movilidad de las mujeres que habitan territorios informales de ladera, considerando que, tal y como se describió en los capítulos 4.1 y 4.2 de este documento, los viajes realizados por mujeres en las últimas 24 horas no son representativos de la diversidad que caracteriza los desplazamientos de este grupo poblacional específico, para quienes las actividades derivadas de la economía del cuidado requieren la realización de múltiples viajes espontáneos que no se repiten en una base diaria, sino que tienen una frecuencia variable y que suelen quedar por fuera de esta ventana de análisis.

Esa limitación asume que las mujeres realizan viajes periódicos al igual que los hombres, y está basada justamente en sesgos asociados a la concepción neutral del transporte.

El segundo punto se refiere a la cantidad total de viajes realizados por persona. Al respecto, el Manual de aplicación de la Encuesta Origen Destino 2017 establece que “se debe preguntar a cada miembro del

hogar por todos los viajes que realizó en el periodo de 24 horas. Cada viaje se debe registrar en una fila diferente. El formato permite registrar hasta 6 viajes por persona” (EPYPSA, AMVA, 2017, p21). Este límite, al igual que el apartado anterior, impide recoger el amplio espectro de viajes que realizan las mujeres que habitan territorios de ladera en el desarrollo de actividades de cuidado, y aquellas asociadas a la movilidad de la escasez.

El tercero se refiere a los días seleccionados para la aplicación de la encuesta domiciliaria. La metodología establece que “se requiere conocer la información de días laborales o hábiles” (EPYPSA, AMVA, 2017, p. 21), y por esa razón la encuesta se realiza de martes a sábado. Ese sesgo asume que la movilidad de las personas está principalmente asociada a actividades laborales convencionales que se realizan en una base diaria y durante días hábiles.

De hecho, esa directriz metodológica es extraída directamente del “Manual para estudios de origen y destino de transporte de pasajeros y mixto en áreas municipales y distritales metropolitanas” elaborado por el Ministerio de Transporte (1998), en el cual se establece lo siguiente:

Dado que en las entrevistas domiciliarias se recopila información sobre los viajes efectuados el día anterior, se recomienda que éstas se realicen los días miércoles, jueves y viernes. En general, los días martes a jueves son considerados como típicos para efectos de la planeación del transporte; es común que los lunes ocurran ausencias en centros

de trabajo y de estudios, mientras que los viernes suelen registrarse más viajes que en cualquier otro día hábil.

Las semanas que se seleccionen para la ejecución de las entrevistas domiciliarias deberán corresponder a períodos normales de trabajo y no a temporadas de vacaciones escolares y/o de trabajo. Se recalca la necesidad de recopilar información representativa de un día típico, desde el punto de vista de la generación de viajes. (p. 12)

Esa idea es inconveniente y falla en el diagnóstico de las dinámicas de movilidad de las mujeres que habitan territorios informales de ladera por dos razones: la primera es debido a que los motivos de viaje de las mujeres no están principalmente asociados a viajes laborales sino a actividades de cuidado y escasez, y en ese sentido, el concepto de día hábil no es determinante en el análisis de los viajes realizados. Y la segunda, es que las dinámicas de informalidad laboral que predominan en los territorios informales de ladera tampoco se inscriben en las lógicas de día hábil y día de descanso, por lo que esta decisión metodológica no es coherente con las dinámicas funcionales de los territorios informales.

Ahora, considerando que este proyecto de investigación propone un abordaje pragmático de las propuestas cuyo principal objetivo es la incidencia real sobre los procesos de planificación de los sistemas de transporte y movilidad de la ciudad de Medellín, se considera especialmente estratégico aportar al enriquecimiento de las Encuestas Origen Destino como instrumento clave de recolección de información.

Esto considerando que las EOD están debidamente reglamentadas por el Ministerio de Transporte, y que tienen un alto nivel de aceptación en todas las entidades públicas y privadas que participan en el desarrollo de proyectos de movilidad y transporte en la ciudad.

En ese orden de ideas, se presentan a continuación una serie de modificaciones y complementos metodológicos cuyo principal objetivo es enriquecer la Encuesta Origen Destino a desarrollarse en el año 2022, de forma que presente un abordaje con enfoque de género y enfoque territorial que reconozca las particularidades de las mujeres que habitan territorios informales de ladera de la ciudad de Medellín y su área metropolitana.

5.1.1.1 Ajustes metodológicos

Es necesario que la estructura de preguntas de la Encuesta Origen Destino se modifique en los 3 apartados mencionados anteriormente. Así, para el margen de análisis de los viajes que actualmente está limitado a los realizados en las últimas 24 horas, se debe modificar la pregunta cuando la persona encuestada se identifique como mujer, de forma que se indague por el conjunto de viajes realizados por lo menos en los últimos 3 días, lo que permitirá una mayor comprensión

de los viajes no periódicos que realizan las mujeres en el desarrollo de actividades del cuidado y la escasez.

Sobre el formato de encuesta que permite registrar máximo 6 viajes para las personas encuestadas, es necesario que se amplíen las opciones de respuesta a la cantidad total reportada por cada persona, de forma que recoja los viajes diversos que realizan las mujeres. Así, por ejemplo, lo sugiere Sánchez de Madariaga (2020) refiriéndose a los ajustes que requieren los instrumentos de recolección de información: “Un segundo criterio incluía contar todos los viajes, independientemente de los medios de transporte, la duración y el propósito de cada viaje” (p. 5)

5.1.1.2 Inclusión de viajes menores a 2 km y 15 minutos

Si bien la encuesta origen destino del Área Metropolitana del Valle de Aburrá incluye en sus procesos metodológicos los viajes que se realizan caminando con una duración superior a los 5 minutos, los porcentajes finales de reparto modal que se presentan a modo de resultado omiten este conjunto de viajes. De hecho, el tablero oficial que presenta la página web del Área Metropolitana del Valle de Aburrá tiene la opción de incluirlos o no en los resultados.

Esto evidencia un sesgo sobre la relevancia de esta categoría de viajes que son realizados principalmente por mujeres en entornos barriales, y que evidencia la importancia de la infraestructura de espacio público y movilidad humana en los patrones de movilidad cotidiana de este grupo poblacional.

Es necesario que la EOD 2022 incluya la totalidad de los viajes realizados y reportados en las encuestas, incluyendo los viajes a pie de corta duración.

5.1.1.3 Clasificar los viajes de compañía

Es importante que la EOD profundice en la caracterización de las dinámicas de movilidad de las mujeres asociadas a actividades de cuidado y escasez. En ese sentido, es estratégico que se incluya una pregunta adicional en el módulo 3 de la encuesta que permite establecer si cada uno de los viajes descritos se realizó en compañía de otra persona.

Esto permitirá caracterizar mejor las formas en que las mujeres utilizan los sistemas de transporte público masivo y colectivo de acuerdo con el motivo de cada viaje, reconocer necesidades específicas y diseñar programas y proyectos diferenciales orientados a mejorar las condiciones de accesibilidad y la experiencia de viaje.

5.1.1.4 Ampliar las categorías de motivos de viaje

Uno de los principales retos que enfrentan todas las herramientas de recolección de información tipo Encuesta Origen Destino en términos de enfoque de género está relacionado con la amplitud de los motivos de viajes que realizan las mujeres.

En ese sentido, una de las recomendaciones metodológicas que propone Sánchez de Madariaga (2020) consiste precisamente en estructurar un listado de motivos de viaje suficientemente amplio y complejo que permita entender el motivo real de cada uno de los viajes realizados por las personas encuestadas:

Se ha preguntado el propósito de cada viaje con suficiente detalle, de modo que los viajes relacionados con las actividades de cuidado pudieran distinguirse claramente de los viajes resultantes del trabajo remunerado, el ocio, las visitas de familiares y amigos, los viajes personales y el estudio (p. 6).

Esto representa un reto desde el punto de vista metodológico para el proceso de estructuración del instrumento. Además, es posible que incrementalmente la duración de cada una de las encuestas realizadas, lo que derivará en un mayor costo de ejecución del instrumento. Esto, sin embargo, debe revisarse en perspectiva considerando que la EOD es el instrumento rector de la planificación de los sistemas de movilidad y transporte de la ciudad de Medellín y el Área Metropolitana.

5.1.1.5 Incluir una evaluación de calidad y barreras de accesibilidad a los sistemas de transporte y movilidad

Sin lugar a duda el principal déficit de la Encuesta Origen Destino del Área Metropolitana del Valle de Aburrá ha sido la ausencia de preguntas que permitan caracterizar las principales barreras de movilidad de las mujeres en términos de acceso y uso de los sistemas de transporte público masivo y colectivo, y la calidad del servicio que ofrecen los diferentes sistemas existentes en la ciudad.

En ese sentido y en coherencia con el rol que desempeña el instrumento como eje de los procesos de planificación de transporte en la ciudad, es de

vital importancia que la encuesta incluya un grupo de preguntas más en el módulo 4 “preguntas adicionales”.

Se proponen como potenciales preguntas a incluir las siguientes:

- **Seguridad:** la percepción de seguridad asociada a cada modo de transporte.
- **Satisfacción:** el nivel de satisfacción de cada uno de los modos utilizados.
- **Acoso:** La experimentación de situaciones de acoso por modo de transporte y frecuencia.
- **Barreras:** La evaluación de diferentes barreras para el acceso a opciones de movilidad y transporte. Ejemplos: costo, cobertura, oferta e inseguridad.

5.1.2 Participación

En términos ideales, la participación hace referencia a todo un proceso de incidencia ciudadana, desde las diferencias socioculturales, en los procesos de toma de decisión y en la acción gubernamental. En el ámbito de las disparidades de género, la participación es esencial para lograr la igualdad por medio de la representación política, que como se sabe es una de las brechas más grandes entre hombres y mujeres.

No obstante, en Colombia esta participación se ha visto afectada y fragmentada, entre otras factores, por el largo conflicto armado por el que ha pasado el país. Este creó una situación permanente de polarización y una cultura política apática a las instituciones y a la participación.

La Constitución Política de 1991, sin embargo, declaró al país como un estado social de derecho plural, igualitario y democrático, lo que ha producido un desarrollo profuso de organismos, concejos, mecanismos e instancias para la participación. Desde los Consejos Territoriales de Planeación hasta las Juntas de Acción Comunal.

A lo largo de esta investigación se ha argumentado el por qué existe en Medellín un déficit de representatividad en materia de género en el campo de la movilidad.

Sin lugar a duda, el supuesto universalismo en materia de género con el que se ha tratado asuntos como el urbanismo, el ordenamiento territorial y el diseño de los sistemas de transporte influencia este déficit, pero también lo hace la falta de mujeres en cargos de liderazgo en estos asuntos, y en general la falta de participación desde la diferencia.

En síntesis, la problemática detrás de esta situación está en que no existen espacios, mecanismos, ni instancias que permitan a las mujeres —mucho menos a las que habitan la ladera— influir en el diseño de acciones o instrumentos concretos para mejorar sus problemáticas.

Y es así, porque se piensa que en escenarios de participación como el Consejo Territorial de Planeación no debe abordarse específicamente este tema de manera diferencial, y además porque se privilegia y se hace un prejuicio acerca de que la participación en la planificación de la movilidad y transporte no es esencial.

En el escenario de los territorios de ladera con origen informal, si bien en Medellín se ha avanzado en las últimas dos décadas en conectar la planeación socioeconómica y el ordenamiento territorial con las necesidades de esta población, por ejemplo a través de instrumentos normativos como la Política Pública de Protección a Moradores y el apoyo a proyectos presentados por mujeres en el desarrollo de las rutas de presupuesto participativo, aún persiste un déficit de representatividad de sus problemáticas que se evidencia en la falta de diagnósticos claros y una inversión comparativamente baja en infraestructura de transporte y movilidad.

Sin lugar a duda, las mismas limitantes que ya mencionaron relacionadas con el cuidado y el acceso financiero al transporte, pueden estar obstaculizando esta participación efectiva, por lo que conviene incluir algunas medidas en estos espacios como brindar apoyo para el cuidado de niños de manera temporal durante estos encuentros y garantizar el pago del transporte para ellas y sus hijos.

Incorporar procesos de participación de las mujeres en asuntos de movilidad y transporte a nivel territorial y de ciudad, que es el propósito de este lineamiento, posibilitaría hacer más igualitario su diseño, ejecución y seguimiento, posicionando así la voz y la mirada de las mujeres.

5.1.2.1 Realizar un acuerdo de voluntades entre los distintos actores del ecosistema de movilidad y transporte de la ciudad

En el sentido de lo expresado en el apartado

inmediatamente anterior, resolver las brechas que padecen las mujeres solo se lograría con el reconocimiento explícito de éstas a través de un acuerdo de ciudad en el que se genere una ruta programática para abordar temas concretos como los descritos en estos lineamientos.

Se trataría del desarrollo de un documento desde una visión realista y plural, dada por la participación, por ejemplo, de transportadores, pero también de representantes de las mujeres que habitan barrios con condiciones de informalidad e investigadoras e investigadores sobre movilidad.

Por supuesto, este acuerdo trascendería lo meramente circunstancial y debería estructurarse a partir de espacios pedagógicos, lúdicos y estrategias de comunicación que se instalen en diversas partes de la ciudad durante un tiempo considerable. De este proceso debería emerger una ruta de programas, proyectos y actividades puntuales que estén basadas en la información recolectada por la nueva encuesta de origen y destino, acompañada de la aplicación de otros instrumentos de recolección de información de corte cualitativo que, juntos, posibiliten el surgimiento de otro modelo de movilidad que incorpore efectivamente la perspectiva de género e interseccionalidad.

5.1.2.2 Incorporar lógicas de planeación urbana con perspectiva de género en los procesos de participación del ecosistema de movilidad y transporte

Aunque la participación de las mujeres es normativa para el caso de los Consejos Territoriales de Planeación

y de participación municipal, esto no ha producido una discusión en términos de su movilidad que trascienda temas urgentes como el de seguridad en el espacio público.

Es necesario que se produzca un esfuerzo más sistemático por vincular la planificación de aspectos más puntuales del sistema de transporte municipal al enfoque de movilidad con perspectiva de género.

En este sentido, la institución que debe liderar este proceso es la Secretaría de la Mujer de la Alcaldía de Medellín. Esto implica la comunicación efectiva de un modelo de operativización de los aspectos filosóficos, metodológicos e instrumentales del enfoque de género que ya aplica esta institución.

Un ejemplo de este proceso está en un nuevo escenario de planificación y diseño de los corredores de transporte en el que no solo participen los transportadores o los funcionarios de la secretaria de movilidad, sino que se incorpore en dichos procesos las voces de los colectivos, asociaciones y movimientos de mujeres de la ciudad de Medellín.

5.1.3 Diseño institucional

A nivel mundial los esfuerzos de instituciones públicas, organizaciones internacionales y multilaterales por diagnosticar el problema de la desigualdad de género en movilidad y transporte, pero también evaluar las condiciones específicas y producir acciones para solucionarlas, hablan de un progreso sustancial pero todavía insuficiente para resolver las dificultades que afrontan las mujeres.

Estos esfuerzos pueden verse afectados por concepciones que no se basan en las evidencias abrumadoras sobre las problemáticas de la movilidad desde el enfoque de género que se han expuesto hasta ahora. Por esta razón, es necesario visionar prospectivamente el desarrollo de algunas medidas tendientes a hacer que los espacios, instrumentos y la normatividad que se han generado a partir del posicionamiento del enfoque de género puedan mantenerse más allá de las voluntades e intereses políticos de turno.

Si bien en la ciudad de Medellín existe una Política Pública de Igualdad de Género para las Mujeres Urbanas y Rurales (PPMURMM) desde el año 2003, y esta ha representado un avance considerable pues ha supuesto la creación y fortalecimiento de espacios institucionales como la Secretaría de la Mujer en el año 2007, la cual ha dispuesto desde ese momento de recursos para implementar una diversidad de acciones, de acuerdo con los investigadores Santiago Leyva y Daniela Roldan (2018) que realizaron una sistematización de los instrumentos que le han dado desarrollo a la política pública de igualdad de género de Medellín, dichas acciones no han tenido la continuidad en el tiempo deseada ni han sido sistemáticas en su implementación, sobre todo cuando se contrastan con el tipo de problemáticas que dicen solucionar.

De acuerdo con su evaluación, a pesar de la retórica de igualdad de género que se encuentra en la política y en los instrumentos que utiliza la Secretaría de la Mujer para aplicarla, estas medidas en su mayor parte se dedican al enfoque del empoderamiento mediante la

capacitación, la financiación de proyectos económicos o la asesoría socio jurídica en casos de violación de derechos que si bien son importantes, no implican una modificación a las relaciones de desigualdad entre hombres y mujeres.

En este orden de ideas, este lineamiento busca indicar dos estrategias para resolver tanto el problema de continuidad y sostenimiento que podría afrontar la política pública de igualdad de género, como el asunto de su poca efectividad al incidir en las problemáticas estructurales de desigualdad entre hombres y mujeres. Por esto se hace un énfasis especial en el sector de movilidad y transporte, pero los cambios implican una mayor importancia de la transversalización de esta perspectiva en todos los sectores del gobierno local y con esto una mayor asignación presupuestal.

5.1.3.1 Redireccionar la política pública de igualdad de género hacia la incidencia

La Política Pública de Igualdad de Género para las Mujeres Urbanas y Rurales de la ciudad de Medellín (PPMURMM) debe atravesar por un proceso de transformación que permita mejorar su capacidad de incidencia en el gobierno local a través de procesos de asesoría y verificación más concretos. Esto incluye que sin desconocer su condición de Secretaria transversal, se ahonde en actividades como su presencia en el diseño operativo de corredores viales y en general en las políticas del sector transporte. También, en la definición y aplicación de los proyectos de intervención y mejoramiento integral de barrios del borde urbano-rural. Esta transformación debe conllevar un tránsito del paradigma o concepción de Mujeres en el Desarrollo

(MED) al de Género en el Desarrollo (GED).

5.1.3.2 Crear el Consejo Asesor y Veedor Municipal de Movilidad con Perspectiva de Género

Dado que el esfuerzo por implementar el enfoque de género debe ser transversal a las distintas instituciones del gobierno local, se hace necesario crear un espacio que de forma permanente vele por ese proceso de transversalización.

Este debería estar compuesto por personas investigadoras expertas en asuntos como género, informalidad, movilidad y transporte, además de ciudadanas y lideresas que expresen las necesidades de las y los habitantes de las laderas de la ciudad.

Con el objetivo de articular el Consejo Asesor y Veedor Municipal de Movilidad con Perspectiva de Género al escenario institucional de la ciudad de Medellín, es estratégico que se evalúa la posibilidad de vincularlo integralmente al Comité Asesor de Movilidad de la Alcaldía de Medellín. Esto garantizará que el Consejo incida de forma efectiva sobre las decisiones de movilidad de la ciudad.

El mecanismo de toma de decisiones en el interior de este espacio debe asegurar un equilibrio entre la visión técnica y los saberes y conocimientos comunitarios. Las actividades que realizaría se detallan a continuación.

- Participar con su asesoría, seguimiento y verificación en el ciclo de creación de las políticas públicas de la ciudad.

- Participar con su asesoría, seguimiento y verificación en el diseño de los proyectos puntuales del sistema de movilidad, espacio público y transporte.
- Verificar que lo decidido en el marco de la formulación del Plan de Desarrollo Municipal y el Plan de Ordenamiento Territorial cumple con la filosofía, la visión y las buenas prácticas de la perspectiva de género.
- Articularse –estableciendo alianzas para este fin– con las representantes de las mujeres en los espacios e instancias de participación del sistema de planeación municipal, como el Consejo Territorial de Planeación, el Consejo Municipal de Participación y las Juntas Administradoras locales.
- Participar en el proceso de diseño y ejecución metodológica de la Encuesta Origen Destino asegurando que esta incorpore el enfoque género e inclusión territorial desde su estructura metodológica hasta la comunicación de los datos de salida.⁵
- Acompañar los procesos de investigación que por mandato funcional se ejecutan desde las distintas dependencias del gobierno para que estos tengan injerencia sobre la mejora de las condiciones de movilidad y transporte.
- Desarrollar laboratorios de investigación ciudadana acerca de la movilidad de las mujeres con un fuerte énfasis en las comunas de la ciudad que tienen una

mayor proporción de personas habitando de manera informal la ladera.

- Verificar que el observatorio de políticas públicas incorpore perspectivas de género en la evaluación de la eficacia de las políticas públicas de movilidad y transporte.

⁵Esto implica asegurar que esta información permita actuar sobre las urgencias territoriales que tiene la población que habita la ladera al ejercer las prácticas sociales relacionadas con la movilidad, con especial énfasis en las mujeres.



5.2 Proyectos prioritarios

El desarrollo de estos proyectos prioritarios está respaldado y basado en la evidencia recolectada a lo largo del desarrollo de esta investigación.

En ese sentido, los instrumentos de recolección de información como las entrevistas, el taller de itinerarios y la encuesta fueron fundamentales para comprender de primera mano las barreras físicas, sociales y económicas que influyen en la experiencia de movilidad de las mujeres que lo habitan.

A partir de estos resultados se consultó a un grupo de expertos, y como se mencionó en el apartado metodológico, se desarrolló con ellos un espacio de cocreación de propuestas claves para mejorar estas limitantes de movilidad (ver figura 5).

Estas ideas se agruparon por su similitud y fueron calificadas por los investigadores con el ánimo de priorizarlas a partir de dos criterios o variables: por una parte la viabilidad técnica y financiera de su realización en el contexto institucional y socioeconómico actual, y por el otro, su incidencia directa en las condiciones de movilidad de las mujeres, especialmente las que habitan barrios de ladera con un origen informal (ver anexo 4. Matriz de priorización de variables).

Este apartado entonces presenta tres proyectos que fueron identificados como los de mayor impacto y viabilidad proyectual en el escenario institucional y socioeconómico actual.

5.2.1 Transporte asequible

Una de las principales barreras de movilidad y transporte que experimentan las mujeres que habitan territorios informales de ladera en la ciudad de Medellín es el alto costo de las tarifas de transporte en proporción a los ingresos promedio que reciben.

De acuerdo con la encuesta de movilidad realizada en el barrio Bello Oriente, el 85% de las mujeres encuestadas indicaron que sus ingresos mensuales eran inferiores a \$400.000, lo que significa que si cada viaje tiene un costo promedio de \$5.800 ida y regreso, éste representa por lo menos el 1,4% de sus ingresos mensuales. De hecho, el 74% de las mujeres encuestadas indicaron que el principal criterio para la elección del modo de transporte es el costo, por encima de otros criterios como la seguridad, la comodidad y la rapidez.

Esto evidencia la necesidad de evaluar estrategias que permitan disminuir la tarifa de los sistemas de transporte público colectivo que cubren las rutas de los territorios de alta ladera de la ciudad de Medellín, considerando que este es el principal modo a través del cual se desplazan las mujeres en la ciudad y que representa la única opción de transporte en la mayoría de los 97 barrios de alta ladera, especialmente en aquellos donde el Metro no tiene cobertura con el sistema de cables aéreos.

Ahora, desde el punto de vista tarifario el sistema de transporte público de la ciudad de Medellín no ha logrado una integración efectiva entre los diferentes modos que conforman el sistema. Esto significa que

las rutas de transporte público colectivo, el sistema de transporte público masivo, y el transporte público individual no operan bajo los mismos parámetros tarifarios ni han consolidado un método de pago único que permita una integración tarifaria.

Lo anterior representa una barrera técnica que dificulta la implementación de tarifas diferenciadas y focalizadas por persona, pues no existe una plataforma de identificación única ante el sistema de transporte que permita llevarlas a cabo. Así, por ejemplo, lo han hecho ciudades como Buenos Aires, Sao Paulo y Bogotá a través de los sistemas SUBE, Bilhete Único y SITP, respectivamente.

Estos sistemas de pago personales permiten asociar las características sociodemográficas del portador como el género, los ingresos y el lugar de residencia, a una tarjeta de identificación única, lo que facilita la implementación y gestión de tarifas diferenciales para segmentos poblacionales vulnerables. En el caso del SITP en Bogotá, por ejemplo, el proceso de focalización se realizó a través del Sistema de Identificación de Potenciales Beneficiarios de Programas Sociales, SISBEN.

No obstante, la implementación de una plataforma de pago único en Medellín está apenas en proceso de estructuración, lo que significa que la alternativa de pago diferencial por persona no será una estrategia posible en el mediano plazo. Al respecto, el Plan de Desarrollo Medellín Futuro 2020-2023 se propuso incrementar del 11,5% al 27,4% el total de vehículos de servicio público con recaudo electrónico interoperable, un incremento

del 3,9% anual. Con esta proyección temporal faltarían alrededor de 22 años para que el sistema de transporte público de la ciudad opere a través de pago electrónico, es decir, en el año 2042.

Con la proyección temporal para la implementación del sistema de pago electrónico presente, y ante la urgencia territorial que constituye garantizar condiciones de accesibilidad apropiadas para las mujeres que habitan territorios informales de ladera en la ciudad, es pertinente considerar una alternativa de pago diferenciada en el sistema de transporte público colectivo que opere de forma análoga.

En ese sentido, la propuesta consiste en subsidiar en un 50% el costo del pasaje de transporte público colectivo de las rutas de buses que cubren los territorios de ladera de la ciudad para todos los usuarios, tanto hombres como mujeres, a partir de la redirección de recursos públicos obtenidos desde diferentes fuentes asociadas al uso de vehículos particulares, como el incremento proporcional del costo de las infracciones y las foto detecciones, y el incremento del costo de parqueo regulado en vía.

Esta propuesta, que requiere un desarrollo detallado a nivel técnico y económico, permitiría establecer un sistema de reparto de cargas y beneficios a nivel de los sistemas de transporte y movilidad, en el que se incrementan las cargas que asumen los usuarios del vehículo particular a cambio de aportar beneficios a los usuarios del sistema de transporte público. Esto aportaría un doble beneficio al ecosistema de transporte y movilidad de la ciudad: desincentivaría el

uso del vehículo particular y mejoraría las condiciones de accesibilidad al transporte público en los territorios más vulnerables.

En términos operativos, el análisis espacial de las rutas de transporte público colectivo de la ciudad indica que de las 700 que operan actualmente, 59 cubren los principales trayectos de los barrios ubicados en zonas de alta ladera de la ciudad de Medellín, lo que corresponde al 8,4% del total. El plano a continuación contiene las principales rutas de transporte público que cubren territorios de alta ladera (ver Figura 37).

Existen múltiples estudios que han evaluado los impactos de los subsidios al transporte público en ciudades latinoamericanas. El caso del SITP de Bogotá, por ejemplo, es un referente cercano que se desarrolló en el marco normativo nacional y que aporta conclusiones valiosas al respecto. Un estudio realizado en el año 2018 por Guzmán y Oviedo, indica que los efectos del programa de subsidio al transporte público en la ciudad de Bogotá implementado en el año 2015 demuestran que un subsidio del 50% en el costo del pasaje incrementó los niveles de accesibilidad laboral en las zonas de menores ingresos ubicadas en territorios periféricos de la ciudad.

En esa misma línea, el subsidio al transporte demostró un incremento en el uso del sistema de transporte público y una reducción en el crecimiento de los modos privados, además de un incremento del 20% en la cantidad de viajes realizados en transporte público en zonas de bajos y medios ingresos.

Estos resultados positivos constituyen un insumo clave para el soporte de la estrategia propuesta en este subcapítulo, haciendo énfasis en la necesidad de desarrollar estudios de detalle que permitan reglamentar, operativizar y ejecutar propuestas de este tipo.

5.2.2 Infraestructura de transporte y espacio público con enfoque de movilidad humana

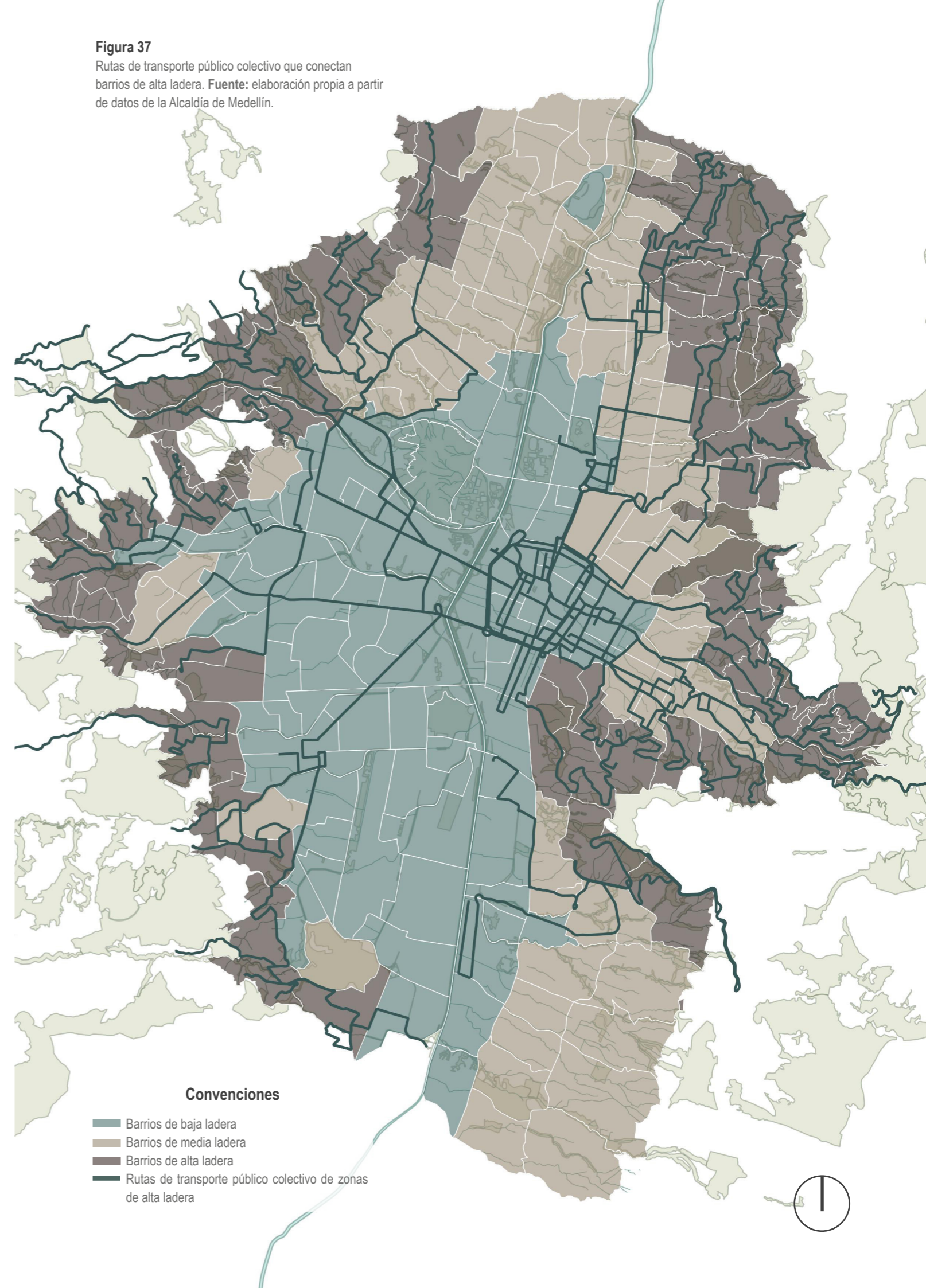
La caminata y el transporte público colectivo son los principales modos de transporte en la ciudad de Medellín con una participación del 26% y el 19% en el total de los viajes realizados, respectivamente (AMVA, 2017). De estos, las mujeres realizan el 56% de los viajes caminando y el 55% de los viajes en transporte público colectivo, lo que evidencia la importancia de ambos modos en las dinámicas de movilidad y transporte de las mujeres en la ciudad.

Para las mujeres que habitan territorios informales de ladera la situación es más compleja. Ante una menor oferta de sistemas de transporte público masivo que solo llega a través de cables aéreos a algunas zonas específicas, se presenta una mayor dependencia de los dos modos de transporte mencionados: el transporte público colectivo y la caminata.

Así lo demuestran los datos de la encuesta de movilidad realizada a mujeres habitantes del barrio Bello Oriente, que establecen que, del total de viajes registrados, el 77% se realizaron caminando y el 23% restante en transporte público colectivo. Ninguna mujer encuestada reportó haber realizado viajes en taxi, bicicleta, moto, o sistema de cable aéreo.

Figura 37

Rutas de transporte público colectivo que conectan barrios de alta ladera. Fuente: elaboración propia a partir de datos de la Alcaldía de Medellín.



- Convenciones**
- Barrios de baja ladera
 - Barrios de media ladera
 - Barrios de alta ladera
 - Rutas de transporte público colectivo de zonas de alta ladera



La concentración de los viajes de mujeres en estos dos modos evidencia la importancia que la infraestructura vial y peatonal tienen como garantes de las condiciones de accesibilidad, autonomía, acceso a oportunidades y desarrollo personal en los territorios informales de ladera.

Sin embargo, el estado actual de las vías y andenes es deficitario. Así lo indicaron las mujeres que participaron en la encuesta de movilidad, para quienes el “mal estado de los andenes” representa la mayor barrera de movilidad en sus propios barrios, considerándola incluso más importante que el acoso callejero, el riesgo de atropello de un vehículo, y la inseguridad por hurtos o delitos.

Durante las visitas de campo de la investigación se registró el mal estado de la infraestructura peatonal, que no solo desincentiva la realización de viajes a pie para las mujeres, sino que además representa un riesgo de salud pública para poblaciones más vulnerables como adultas mayores y niñas. Un ejemplo de ello es el estado de algunos pasos elevados sobre tuberías y quebradas, y la presencia de desniveles mayores a 1,5m de altura que ponen en riesgo la vida de los habitantes.

En coherencia con la información reportada por las mujeres en las encuestas y entrevistas de estilo de vida realizadas, es necesario que las intervenciones físicas prioricen el mejoramiento de la infraestructura peatonal y la gestión efectiva de la infraestructura vial a través de la cual circulan las rutas de transporte público, es decir, las vías de acceso a cada uno de los barrios de ladera. En coherencia con lo anterior, se proponen dos

modelos de intervención espacial, el primero enfocado en la infraestructura peatonal, y el segundo en la gestión de la infraestructura vial.

5.2.2.1 Intervenciones de la infraestructura peatonal

La infraestructura peatonal de los barrios de ladera como Bello Oriente es deficiente y, en algunos casos, inexistente. Si bien esto afecta a toda la población que reside en estos territorios, tiene un impacto particularmente fuerte sobre las mujeres que dependen de la caminata para realizar la mayoría de sus viajes.

Ahora, si se considera la importancia de la movilidad como un catalizador del desarrollo humano para los territorios de ladera, es importante que se considere el enfoque de género en la priorización de las actividades de mejoramiento integral de barrios que desarrolla la ciudad de Medellín.

Es importante entonces que se incluyan una serie de criterios de intervención del espacio público y la infraestructura peatonal durante la ejecución de proyectos públicos. Entre los que se destacan la incorporación de iluminación pública de calidad.

5.2.2.2 Gestión efectiva de las vías de acceso barrial

Uno de los principales problemas de las rutas de transporte público colectivo en la ciudad de Medellín es la gestión ineficiente de la infraestructura vial existente en los territorios de ladera. El parqueo en vía, las actividades recreativas, deportivas, los cierres no programados y el tránsito no sincronizado de vehículos de carga y transporte de alimentos, producen episodios de congestión que terminan incrementando

Fuente
Fotografía propia



sensiblemente los tiempos de viaje de las mujeres que se desplazan en transporte público colectivo.

En términos generales, el uso de las vías para el desarrollo de actividades varias es una consecuencia del déficit de espacio público de calidad que existe en los barrios de ladera, por lo que la solución efectiva del problema debe partir de esa comprensión. En ese sentido, la propuesta consiste en adelantar intervenciones de pacificación y redistribución de la calzada vehicular a lo largo de cada una de las vías por las que circulan las 59 rutas de transporte público colectivo que cubren los barrios de alta ladera de la ciudad.

El objetivo es reconocer las diferentes vocaciones que la calzada vehicular adquiere a lo largo de los diferentes tramos de las vías de acceso, y ejecutar acciones de intervención física y señalización que garanticen una redistribución del espacio equitativa y ordenada, priorizando la circulación eficiente de las rutas de transporte público colectivo y el aprovechamiento seguro del espacio público para las personas.

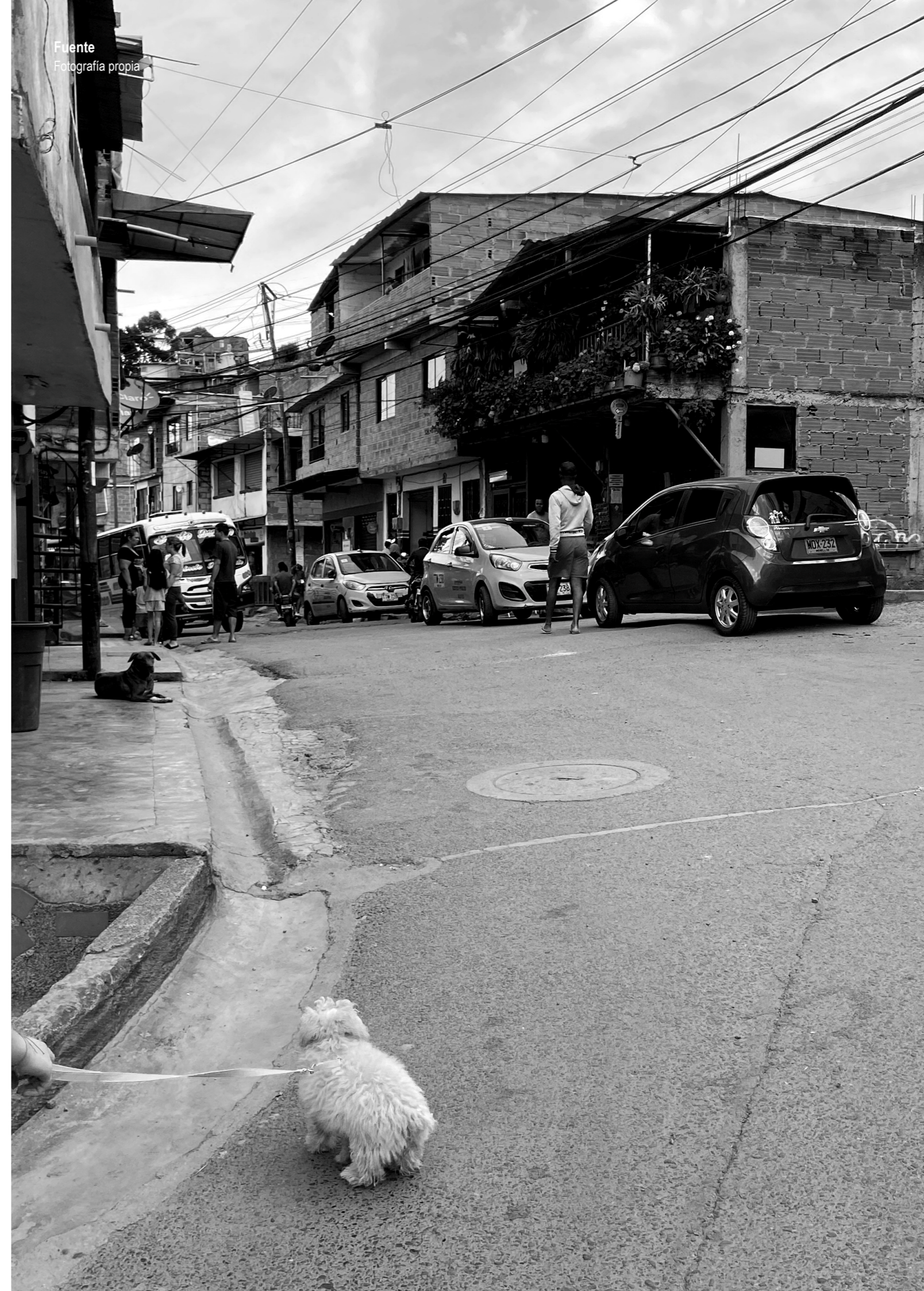
Desde el punto de vista normativo, el Plan de Ordenamiento Territorial de Medellín tiene herramientas de intervención de la infraestructura vial como la descrita en el artículo 165 dentro de la categoría de "Vías de tráfico Calmado", sobre las cuales afirma:

Son todas aquellas vías en las cuales las personas pueden mezclarse de manera segura con modos motorizados y no motorizados, mediando para ello una señalización e infraestructura adecuada que

indique la presencia de peatones y personas en situación de discapacidad en la calzada; así como de elementos físicos o tecnológicos, que eviten que los vehículos transiten a más de 30Km/h. Dentro de esta clasificación se encuentran las vías compartidas o de uso compartido y vías denominadas zonas 30 (tránsito menor a 30 km/h).

Bajo este contexto normativo, entidades de la Alcaldía de Medellín como la Subsecretaría Técnica y la Gerencia de Movilidad Humana de la Secretaría de Movilidad podrían ejecutar estas intervenciones dentro del ejercicio de sus funciones misionales. Así, se proponen tres tipologías de intervenciones en zonas estratégicas de las vías de acceso: cerca de las centralidades, en zonas de parqueo intensivo en vía, y en franjas de adelantamiento.

Fuente
Fotografía propia



En las zonas cercanas a las centralidades comerciales de cada barrio donde el tránsito de peatones es alto, se debe priorizar el uso compartido y seguro de la calzada vehicular entre los diferentes actores, implantar estrategias de reducción de velocidad tipo pompeyanos o resaltos, señalar adecuadamente los espacios, y definir zonas protegidas en la calzada vehicular para la realización de actividades deportivas, recreativas, sociales y culturales

Figura 38
Tipología de intervención en centralidades
Fuente: elaboración propia.



Tipología de intervención en centralidades
Prototipo de intervención de vía de tráfico calmado en barrios de ladera

Franjas de protección

Intervenciones físicas sobre la vía que permitan el desarrollo seguro de actividades sociales de tipo recreativo, deportivo o cultural, sin afectar la circulación de los vehículos de transporte público colectivo.



Señalización adecuada

Señalización que entregue indicaciones sencillas y claras a las personas sobre cómo utilizar de forma correcta las vías.



Carril prioritario

Señalización del carril prioritario para la circulación de los vehículos de transporte público colectivo de forma rápida y eficiente.



En zonas predominantemente residenciales donde el parqueo en vía es intenso, lo más importante es garantizar que los espacios destinados para este uso no interfieran con la circulación efectiva de los vehículos de transporte público, ni afecten negativamente los desplazamientos a pie que se realizan de forma intensiva al interior de los barrios de ladera, principalmente por mujeres. En ese caso es estratégico identificar y señalar las franjas de mayor sección de la vía, y gestionar el uso adecuado de estos espacios.

Figura 39
Tipología de intervención en zonas de alto parqueo
Fuente: elaboración propia.



Tipología de intervención en zonas de alto parqueo
Prototipo de intervención de vía de tráfico calmado en barrios de ladera

Franjas de parqueo regulado

Espacios reservados de la vía donde el ancho de calzada permita el parqueo sin obstruir la circulación de las rutas de transporte público colectivo.



Carril prioritario

Señalización del carril prioritario para la circulación de los vehículos de transporte público colectivo de forma rápida y eficiente.



Y finalmente, uno de los principales retos de gestión de la infraestructura vial es el relacionado con los vehículos de gran dimensión que ingresan a los barrios de alta ladera. Entre ellos están los vehículos de recolección de basura y los vehículos de transporte de mercancía que abastecen los comercios. Para evitar que se presenten interferencias operativas entre dos o más vehículos de gran dimensión, se propone la generación de bahías de adelantamiento en los tramos de las vías de acceso que presentan las mayores secciones.

Esto evitará que se generen largas filas de vehículos y procesos de congestión que son la principal razón por la cual se afectan los tiempos de operación del transporte público colectivo en los territorios de ladera de la ciudad.

Figura 40
Tipología de intervención en franjas de adelantamiento
Fuente: elaboración propia.

- Carril prioritario**
Señalización del carril prioritario para la circulación de los vehículos de transporte público colectivo de forma rápida y eficiente. A
- Franjas de adelantamiento**
Bahías distribuidas en las vías de acceso en las secciones de circulación donde el ancho de calzada lo permita. Todos los vehículos de carga y servicio como los carros de basura de Emvarias, deberán permitir el paso de los vehículos represados. B



Tipología de intervención en franjas de adelantamiento
Prototipo de intervención de vía de tráfico calmado en barrios de ladera

5.2.3 Operación del sistema de transporte público colectivo

La interacción que tienen las mujeres con el sistema de transporte público colectivo es cotidiana. De hecho, como ya se mencionó, las mujeres que habitan la ladera pueden afrontar viajes de más de 60 minutos para llegar hasta su destino. En el transcurso de estos desplazamientos las mujeres pueden experimentar emociones negativas como incomodidad e inseguridad, llegando muchas veces a ser vulneradas en su integridad física o emocional por otros pasajeros.

Además, según sus testimonios, pueden ser objeto de malas experiencias de servicio por la falta de entrenamiento de conductores y la ausencia de normas de convivencia básicas en estos espacios. Hacen falta entonces medidas concretas para mejorar la calidad de la experiencia de viaje de las mujeres que aborden integralmente estas problemáticas. Las siguientes son algunas medidas concretas que pueden emprenderse desde ya para contribuir a su solución.

5.2.3.1 Mejorar algunos elementos tangibles del sistema

Incluir espacios de transporte público colectivo más cercanos a la experiencia de las mujeres implica, primero, la creación de paraderos o estructuras análogas en territorios con origen informal —como el barrio Bello Oriente— que sean diseñadas para atender las necesidades diferenciales que pueden experimentar las mujeres como:

- Su uso efectivo en horas nocturnas, con lo cual deberían ser materialmente amplios, bien iluminados

y que permitan la visibilidad desde varias direcciones (siendo en lo posible construidos a partir de un material transparente).

- En un escenario ideal estos paraderos deben tener un espacio reservado para personas en situación de discapacidad, mujeres en estado de embarazo y adultas mayores.

En segundo lugar, es importante realizar mejoras en los espacios en el interior de los buses de transporte público colectivo, como:

- Asientos: deberían estar dispuestos para las mujeres en estado de embarazo y las personas con movilidad reducida.
- Pasamanos y la red de tubos: deberían posibilitar que las personas puedan desplazarse cómodamente en el interior de los buses.
- La iluminación: debe tener un nivel adecuado y permanecer encendida todo el tiempo, de forma que la oscuridad no sea un factor de riesgo.
- La señalética y el material informativo: los buses deben tener información clara, visible y accesible para informar a las mujeres los pasos a seguir en cualquier situación de emergencia personal.

5.2.3.2 Mejorar algunos elementos intangibles del sistema

Dichas mejoras se pueden lograr a partir de las siguientes acciones:

- Diseñar e implementar investigaciones que a través de instrumentos como “cliente oculto” identifiquen los elementos a mejorar en la experiencia de servicio que

proveen los conductores de los autobuses.

- Incentivar la participación de mujeres en labores de conducción de los vehículos.
- Disponer de mecanismos tecnológicos como aplicaciones o líneas telefónicas para reportar casos de violencia de género u oportunidades de mejora en el servicio de los conductores o la empresa de transporte público colectivo.
- Establecer un ciclo permanente de capacitación a los conductores de transporte público, en el que se aborde de forma experiencial y teórico el enfoque de género. Esto es: brindar contenidos que sustenten el por qué existen disparidades por razones de sexo entre hombres y mujeres, pero también cómo estos roles diferenciales terminan afectando la convivencia en el transporte público colectivo.
- Entrenar a los conductores para responder a una situación concreta de acoso o violencia hacia una mujer, en articulación con las autoridades correspondientes y brindándole a la víctima, en lo posible, primeros auxilios psicológicos.

Fuente
Fotografía propia





Próximos viajes
Pasos a seguir y recomendaciones



6. Próximos viajes: pasos a seguir y recomendaciones

Este proyecto de investigación constituye una aproximación a la caracterización de los patrones de movilidad y factores de decisión de las mujeres que habitan territorios informales de ladera, y un perfilamiento de una hoja de ruta basada en lineamientos estratégicos y proyectos prioritarios que constituyen acciones afirmativas orientadas a disminuir las brechas de movilidad que afectan este grupo específico de la población.

Como se ha identificado en estudios similares realizados en otras ciudades, una de las decisiones más relevantes en la estructuración de soluciones definitivas para la incorporación del enfoque de género en los procesos de planificación de movilidad y transporte es el fortalecimiento de todos los instrumentos y herramientas que permitan caracterizar, cuantificar y visibilizar cada vez más esta problemática.

En ese sentido, es importante que estudios futuros en la intersección de género y movilidad en contextos como el de la ciudad de Medellín ahonden en la aplicación de instrumentos cuantitativos y cualitativos como los que propone esta investigación para consolidar un cuerpo de información sólido y diverso que permita focalizar con niveles altos de precisión la aplicación de programas de movilidad y transporte con enfoque de género e interseccionalidad. Un ejemplo de ello es el trabajo de Montoya (2019) con el grupo de las empleadas domésticas y los aportes de este proyecto de investigación centrado en las mujeres que habitan territorios informales de ladera.

Así mismo, es importante que se balancee la producción de conocimiento orientado al diagnóstico del problema con el desarrollo de estrategias efectivas y proyectos piloto de carácter público, privado o comunitario, de forma que se avance en la construcción de un capital de soluciones que puedan ser sometidas a evaluación y monitoreo. Esto considerando que uno de los principales retos de los estudios en género y movilidad ha sido la identificación de rutas de acción que incidan efectivamente sobre los procesos de diseño y planificación de los sistemas de transporte e infraestructura de espacio público.

En general, es posible que uno de los caminos más expeditos para lograr avances en la dimensión proyectual sea la socialización de este y otros estudios existentes con las entidades públicas encargadas de la planificación, gestión y desarrollo del territorio y los sistemas de transporte como el Departamento Administrativo de Planeación, la Secretaría de Movilidad y la Secretaría de Mujeres. Al respecto, es importante hallar puntos de encuentro entre el plan de ordenamiento territorial, el plan de desarrollo y los escenarios de participación local con las propuestas priorizadas en esta investigación o aquellas que se desarrollen desde diferentes escenarios de reflexión.

Finalmente, sería estratégico identificar espacios de convergencia entre las diferentes organizaciones civiles, movimientos significativos, partidos políticos, colectivos y fundaciones cuyos intereses estén alineados con la inclusión del enfoque de género en los diferentes procesos de planificación de ciudad incluidos los

sistemas de movilidad y transporte, de forma que se consolide una masa crítica de personas activas desde diferentes espacios que visibilicen e inserten el debate de las brechas de género en la agenda pública de la ciudad.

Referencias bibliográficas

- Alcaldía de Medellín (2008). Medellín, ciudad segura para las mujeres y mujeres seguras para la ciudad. Estrategia de seguridad pública para las mujeres. <https://tinyurl.com/yappc5uz>
- Álzate Quintero, Gustavo Andrés. (2014). Intervención urbana en el antiguo Basurero Municipal de Medellín: una respuesta ineficaz al abandono estatal (1977- 1986). *Estudios Políticos*, 44, Instituto de Estudios Políticos, Universidad de Antioquia, pp. 191-217
- Área Metropolitana del Valle de Aburrá, AMVA (2012). Encuesta origen destino. Consultado el 12 de noviembre de 2020. https://www.medellin.gov.co/movilidad/jdownloads/Normas/TPM/Cuarto%20de%20Datos/informe__eod_hogares_2012.pdf
- Área Metropolitana del Valle de Aburrá, AMVA (2017). Manual para la aplicación de la Encuesta Origen Destino Hogares 2017.
- Área Metropolitana del Valle de Aburrá, AMVA (2019). Encuesta origen destino. Consultado el 10 de marzo de 2020. https://www.metropol.gov.co/encuesta_od2017_v2/index.html#/
- Avellaneda, P. G. (2008). Movilidad cotidiana, pobreza y exclusión social en la ciudad de Lima. *Anales De Geografía De La Universidad Complutense*, 28(2), 9 - 35. Recuperado a partir de <https://revistas.ucm.es/index.php/AGUC/article/view/AGUC0808220009A>
- Banco Interamericano de Desarrollo (2020). El futuro del trabajo en América Latina y el Caribe, ¿Cómo será el mercado laboral para las mujeres? 2020.
- Barreira, T. Rowe, D. Kang, M. (2010). Parameter of walking and jogging in healthy young adults
- Bauman, Zygmunt (2007) Vida de consumo. Fondo de Cultura Económica (FCE).
- Brand, P. Dávila, J. (2012) Los Metrocables y el urbanismo social: dos estrategias complementarias
- Centro de Estudios Urbanos y Ambientales, Urbam (2010). Medellín: Medio Ambiente, Urbanismo y Sociedad. Fondo Editorial Universidad EAFIT.
- Centro de Estudios Urbanos y Ambientales, Urbam (2012). Rehabitar la ladera
- Centro de Estudios Urbanos y Ambientales, Urbam (2013). Rehabitar la montaña
- Centro de Estudios Urbanos y Ambientales, Urbam (2020) Zona Norte de Medellín: cinco iniciativas innovadoras de ciudad. (Libro inédito). Universidad EAFIT.
- Centro de Investigaciones Sociológicas (2017) ¿Qué es una encuesta? http://www.cis.es/cis/opencms/ES/1_encuestas/ComoSeHacen/queesunaencuesta.html
- Centro Nacional de Memoria Histórica (2017), Medellín: memorias de una guerra urbana, CNMH-Corporación Región - Ministerio del Interior - Alcaldía de Medellín - Universidad EAFIT - Universidad de Antioquia, Bogotá.
- CEPAL. Oficina de Bogotá. (2006). La estratificación socioeconómica para el cobro de los servicios públicos domiciliarios en Colombia: ¿solidaridad o focalización? Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).
- Cho, S. Crenshaw, K. McCall, L. (2013). Towards a field of intersectionality studies: theory, applications, and praxis
- Ciocoletto, A. (2012, julio). La incorporación de la experiencia cotidiana en el análisis urbano. Universidad Politécnica Cataluña, UPC. Departamento de Construcciones Arquitectónicas I. <https://upcommons.upc.edu/handle/2099.1/17747?locale-attribute=es>
- Correa, J. (2012). Tranvías en Antioquia
- Criado, C. (2019). Invisible women, exposing data bias in a world designed for men. First Printing.
- Cristancho, M., M. V., & Buchely, L., L. F. (2016). Mujer, espacio y poder: ciudad y transporte público como dispositivos de exclusión. Reflexiones desde la ciudad de Cali. *Estudios Socio-Jurídicos*, 18(2), 227-252. <https://doi.org/10.12804/esj18.02.2016.08>
- Davis, M. (2007). Planeta de Ciudades Miseria. Madrid, Foca.
- De Castro Mazarro, A. (2018). Slums. Desmontando el concepto. *ARQ (Santiago)*, (98), 80-91. <https://dx.doi.org/10.4067/S0717-69962018000100080>
- Departamento Administrativo Nacional de Estadística (2018). INVESTIGAS: Estudios innovadores sobre economía, género e indicadores. <https://tinyurl.com/ycfcv26f>
- Domínguez, K. Machado, A. Bianchi, B. Raffo, V. Guerrero, S. Portabales, I. (2020). Why does she move A study of women's mobility in Latin American Cities
- Fernandes, E (2002) La influencia de El misterio del capital de Hernando de Soto. *Perspectivas urbanas: temas críticos en políticas de suelo en América Latina*. Pp. 108-115.
- Fleischer, F. Marín, K. (2019) Atravesando la ciudad. La movilidad y experiencia subjetiva del espacio por las empleadas domésticas de Bogotá
- Gómide, A. Leite, S. Rebelo, J. (2015). Public trans-

- port and urban poverty: a synthetic index of adequate service
- Grupo de Investigación Procesos Urbanos en Hábitat, Vivienda e Informalidad (2009) Ciudad informal colombiana: barrios construidos por la gente. Editorial Universidad Nacional.
- Grupo de Investigación Redes y Actores Sociales (2018) Bello Oriente: la montaña que siente. Universidad de Antioquia. Recuperado de https://issuu.com/resistenciaprecariedadesy-subjetividades/docs/bello_oriente-digital___con_linea_del_tiempo_1_
- Guerrero, L. R., & León, A. R. (2010). Estilo de vida y salud. *Educere*, 14(48), 13-19. [fecha de Consulta 30 de enero de 2021]. ISSN: 1316-4910. Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=356/35616720002>
- Farnsworth-Alvear, A. (2000). *Dulcinea in the Factory: Myths, Morals, Men, and Women in Colombia's Industrial Experiment, 1905-1960*. Duke University Press.
- Fleischer, F., & Marín, K. (2019). Atravesando la ciudad. La movilidad y experiencia subjetiva del espacio por las empleadas domésticas en Bogotá. *EURE (Santiago)*, 45(135), 27-47. <https://doi.org/10.4067/s0250-71612019000200027>
- Guzmán, L. Oviedo, D. (2018). Accessibility, afforda-

bility and equity: assessing “pro-poor” public transport subsidies in Bogotá.

- Herce, Manuel (2009) Sobre la movilidad en la ciudad. Propuestas para recuperar un derecho ciudadano. Editorial Reverté.
- Hernández, C., Fernández, C., & Baptista, P. (2014). Metodología de la investigación (Sexta edición) [E-book]. McGraw-Hill Education. <https://www.uca.ac.cr/wp-content/uploads/2017/10/Investigacion.pdf>
- Hillman, M., Henderson, I. and Whalley, A. (1973) Personal mobility and transport policy. *Political and Economic Planning Broadsheet* 542. London: Political and Economic Planning.
- Jaimurzina, A., Muñoz, C., Pérez, G. (2017) Género y transporte: experiencias y visiones de política pública en América Latina. (Serie de la CEPAL. Recursos naturales y desarrollo). Comisión Económica para América Latina. <https://tinyurl.com/y9olqcyw>
- Jirón, P. Zunino Singh, D. (2017). Dossier, movilidad urbana y género, experiencias latinoamericanas.
- Jirón, P. y Mansilla, P. (2013). Atravesando la espesura de la ciudad: vida cotidiana y barreras de accesibilidad de los habitantes de la periferia urbana de Santiago de Chile. *Revista de Geografía Norte Grande*, 56: 53-74 (2013).

Law, R (1999). Beyond ‘women and transport’, towards new geographies of gender and daily mobility

- Levy, C. (2013). Travel choice reframed: “deep distribution” and gender in urban transport.
- Leyva, S. y Roldan, D (2018) Análisis de los instrumentos de gobierno de la política pública de igualdad de género de Medellín en el periodo 2003-2018 en Restrepo (Ed.) (2018) Análisis para las políticas públicas la búsqueda de la igualdad de género en Medellín (primera edición). Municipio de Medellín.
- Maia, M. L., Lucas, K., Marinho, G., Santos, E., & de Lima, J. H. (2016). Access to the Brazilian City—From the perspectives of low-income residents in Recife. *Journal of Transport Geography*, 55, 132-141. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2016.01.001>
- Medellín Cómo Vamos (2019) ¿Cómo va la calidad de vida de las mujeres? 2018-2019. [Presentación de diapositivas]. <https://www.medellincomovamos.org/download/informe-como-esta-la-calidad-de-vida-de-las-mujeres-en-medellin/>
- Méndez, G. (27 de marzo de 2020) Anatomía de la movilidad de las mujeres en México. Recuperado el 16 de abril de 2020 en <https://tinyurl.com/ycdvnuwg>
- Ministerio de Transporte (1998). Manual para estudios

de origen y destino de transporte de pasajeros y mixto en áreas municipales distritales y metropolitanas. Recuperado el 18 de noviembre de 2020 en <https://www.mintransporte.gov.co/documentos/12/manuales/genPag-Docs=2>

- Molano Camargo, Frank (2016). El derecho a la ciudad: de Henri Lefebvre a los análisis sobre la ciudad capitalista contemporánea. *Revista Folios*, (44), 3-19 [fecha de Consulta 24 de octubre de 2020]. ISSN: 0123-4870. Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=3459/345945922001>
- Montoya, V. (2019). “Uno se resigna a que el transporte es así”: Trabajadoras domésticas sindicalizadas atravesando Medellín. *Revista CS*, n.º Especial (julio), 79-109.
- Organización de las Naciones Unidas (1948). Declaración Universal de Derechos Humanos
- Organización de las Naciones Unidas (2016) Igualdad de género: Por qué es importante. <https://tinyurl.com/vve9dd7>
- Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (1998) II. Enfoque de género. <http://www.fao.org/3/X2919S/x2919s04.htm>
- ONU-Hábitat (2003). Global Report on Human Settlement. The Challenge of Slums. Reino Unido:

- Earthscan.
- ONU-Hábitat (2015) Documento temático sobre asentamientos informales.
- Ortiz Giraldo, A. (2013). Caracterización Comuna 3, Manrique de la ciudad de Medellín. Obtenido de [www.kavilando.org: http://www.kavilando.org/index.php/2013-10-13-20-05-51/informes/2324-caracterizacioncomuna-3-manrique-de-la-ciudad-de-medellin](http://www.kavilando.org/index.php/2013-10-13-20-05-51/informes/2324-caracterizacioncomuna-3-manrique-de-la-ciudad-de-medellin)
- Oviedo Hernandez, D., & Titheridge, H. (2016). Mobilities of the periphery: Informality, access and social exclusion in the urban fringe in Colombia. *Journal of Transport Geography*, 55, 152-164. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2015.12.004>
- Rosenbloom, S. (1978) Editorial: the need for study of women's travel issues. *Transportation* 7, 347-50.
- Romero, J. (2015) El tiempo en el que los buses mandaban. Recuperado de: <https://www.centrodemedellin.co/ArticulosView.aspx?id=176&type=A&idArt=177>
- Ruiz Olabuénaga, J.I. Metodología de la Investigación cualitativa (2007) 4ª ed. Bilbao: Universidad de Deusto.
- Sánchez de Madariaga, I. (2009). Vivienda, movilidad y urbanismo para la igualdad en la diversidad:

ciudades, género y dependencia

- Sanchez de Madariaga, I. (2013). From women in transport to gender in transport_Challenging conceptual frameworks for improved policy making
- Sánchez de Madariaga, I. (2016). Movilidad del cuidado, introduciendo nuevos conceptos. En el transporte urbano en BID, El porqué de la relación entre género y transporte
- Sánchez de Madariaga, I. Zucchini, E (2020). Movilidad del cuidado en Madrid, nuevos criterios para las políticas de transporte.
- Servicio Nacional de Aprendizaje, SENA (2009). Formación en gestión ambiental y cadenas productivas sostenibles, herramienta de trabajo en cartografía social. <https://tinyurl.com/kly7zlu>
- Soto, P. (2017). Diferencias de género en la movilidad urbana. Las experiencias de viaje de mujeres en el Metro de la Ciudad de México. *Transporte y género*, 126 – 147.
- The World Bank Data (S.f). Population living in slums (% of urban population) [Base de datos]. Recuperado de <https://data.worldbank.org/indicator/EN.POP.SLUM.UR.ZS?end=2014&start=1990&view=chart>
- Tivers, J. (1978) How the other half lives: the geogrphi-

cal study of women. *Area* 10, 102-106.

- United Nations (2015). Transforming our world, the 2030 agenda for sustainable development
- Vickery, C. (1977). The time-poor: A new look at poverty.
- Yafiza Zorro Maldonado (2015) l'espace public à bogotá: entre les enjeux de la mobilité et la fragmentation urbaine [Tesis de doctorado] École Polytechnique Fédérale De Lausanne.

Anexo 1:
Formato de la encuesta de movilidad



Encuesta de movilidad cotidiana en mujeres habitantes del barrio Bello Oriente	
<p>¡Hola!, esta encuesta la realizan Daniel Pineda y Diego Gómez, estudiantes de la Universidad EAFIT, como parte de un proyecto de investigación. Todos los datos son anónimos y serán usados con fines exclusivamente académicos. A continuación encontrarás una serie de preguntas a través de las cuales buscamos caracterizar las dinámicas y patrones de la movilidad de las mujeres en el barrio Bello Oriente. Por favor, sigue las instrucciones y responde con sinceridad. Tiempo estimado: 60 minutos.</p>	
Información general	
¿Cuántos años tienes?	<input type="text"/>
¿Con cuántas personas vives?	<input type="text"/>
¿Hace cuántos años vives en Bello Oriente?	
<p>¿Cuál es el último nivel educativo que alcanzaste? (Selecciona sólo uno)</p>	
<input type="radio"/> Primaria	<input type="radio"/> Técnica – Tecnológica
<input type="radio"/> Secundaria	<input type="radio"/> Profesional
¿Cuál es tu ocupación? (Puedes seleccionar varias opciones)	
<input type="radio"/> Sin actividad	<input type="radio"/> Buscando empleo
<input type="radio"/> Empleado (con contrato)	<input type="radio"/> Estudiante
<input type="radio"/> Empleado (sin contrato)	<input type="radio"/> Jubilado
<input type="radio"/> Inválido	<input type="radio"/> Otro
Tus ingresos mensuales son (selecciona sólo uno)	
<input type="radio"/> Menores a \$400.000	<input type="radio"/> Entre \$1.200.000 - 1'600.000
<input type="radio"/> Entre \$400.000 - \$800.000	<input type="radio"/> Más de \$1.600.000
<input type="radio"/> Entre \$800.000 - \$1.200.000	
Los ingresos mensuales de tu hogar son (selecciona sólo uno)	
<input type="radio"/> No tengo ingresos	<input type="radio"/> Entre \$260.000 - \$880.000
<input type="radio"/> Menores a \$120.000	<input type="radio"/> Más de \$880.000
<input type="radio"/> Entre \$120.000 - \$260.000	
¿Eres tú la cabeza del hogar?	
<input type="radio"/> Sí	<input type="radio"/> No
En caso de que no seas tú, indica el sexo del jefe del hogar:	
<input type="radio"/> Hombre	<input type="radio"/> Mujer
¿Cuál es tu relación con el jefe del hogar?	<input type="text"/>
La vivienda en la que vives es (selecciona sólo uno)	
<input type="radio"/> Propia con título	<input type="radio"/> Propia sin título
<input type="radio"/> Prestada	<input type="radio"/> Otra
<input type="radio"/> Arrendada	
Indica el material de los muros exteriores de tu casa	
<input type="radio"/> Plástico	<input type="radio"/> Madera
<input type="radio"/> Ladrillo	
¿Cuántos cuartos para dormir tiene tu casa?	<input type="text"/>
Preguntas sobre movilidad	
¿Alguna persona de tu hogar posee una discapacidad o dificultad para caminar?	
<input type="radio"/> Sí	<input type="radio"/> No
Si la respuesta fue afirmativa, indica las ayudas que requiere para desplazarse:	
<input type="radio"/> ¿Usa silla de ruedas?	<input type="radio"/> ¿Usa bastón?
<input type="radio"/> ¿Requiere acompañante?	
Indica con un número cuántos de los siguientes vehículos hay en tu hogar	
Bicicleta	<input type="text"/>
Moto	<input type="text"/>
Carro	<input type="text"/>
¿Ha sido víctima de acoso callejero en su barrio?	
<input type="radio"/> Sí	<input type="radio"/> No
¿El acosador es hombre o mujer?	
<input type="radio"/> Hombre	<input type="radio"/> Mujer
Indica de 1 a 5 con qué frecuencia eres víctima de acoso. Marca el círculo según corresponda	
<p>① Raramente ② Ocasionalmente ③ Frecuentemente ④ Muy frecuentemente</p>	
Valora los siguientes factores según la afectación negativa que generan a los recorridos que haces a pie dentro de tu barrio. Selecciona un número del 1 al 5, donde 1 es muy poco y 5 mucho.	
Mal estado de los andenes	① — ② — ③ — ④ — ⑤
Acoso callejero (piropos)	① — ② — ③ — ④ — ⑤
Inseguridad por hurtos o delitos	① — ② — ③ — ④ — ⑤
Riesgo de atropello de un vehículo	① — ② — ③ — ④ — ⑤
La pendiente de vías y andenes	① — ② — ③ — ④ — ⑤
Si no le cobraran el pasaje adicional cuando usted viaja con un familiar en bus o metro, ¿Cuánto aumentaría esto la cantidad de viajes que realiza en ambos medios?	
<input type="radio"/> No aumentaría	<input type="radio"/> Aumentaría un poco
<input type="radio"/> Aumentaría mucho	



Encuesta de movilidad cotidiana en mujeres habitantes del barrio Bello Oriente

Este apartado de la encuesta tiene como objetivo conocer la forma en que te mueves en la ciudad. Diligencia la tabla de la parte inferior teniendo en cuenta las siguientes instrucciones:

1) Motivo: En esta columna queremos que escribas todos los motivos por los cuales sale de tu casa en una semana común y corriente, no importa si son salidas cortas y cercanas como ir a la tienda o visitar una vecina. Incluimos algunas ideas como ir al "trabajo", pero diligencia solo aquellas que apliquen para ti. En las celdas que dicen "Otro:" puedes indicar salidas adicionales diferentes a las que aparecen en las celdas anteriores. Ejemplo: Ir a estudiar

2) Lugar de destino: En esta columna escribe el lugar a donde te desplaza para realizar la actividad anterior. Puede escribir la dirección si la conoces, o simplemente un punto de referencia (ej. cerca al centro de salud del barrio). Ejemplo: Éxito de Colombia.

3) Distancia: Indica la distancia a la que queda tu lugar de destino con respecto a la ubicación de tu casa. Elige solo una opción: a) Pocas calles de su casa / b) En el mismo barrio / c) En un barrio cercano / d) Lejos de mi barrio

4) Hora: Indica la hora al a que normalmente realizas ese recorrido. Ejemplo: 7:00am

5) Compañía: Indica si normalmente realizas ese recorrido sola o acompaña de otra persona. Ejemplo: Sola.

6) Combinación de viajes: Indica si luego de realizar este desplazamiento, normalmente regresas a casa o aprovechas y realizas otras actividades durante la misma salida. Elige solo una opción: a) Regreso a casa, b) Realizo otros viajes.

7) Frecuencia: Indica normalmente cuántas veces a la semana realizas ese desplazamiento. Ejemplo: 5

8) Modo: El modo se refiere a las formas o vehículos que usas para desplazarte de un lugar a otro, como el taxi, el bus, la bicicleta o la caminata. Indica los diferentes modos que utilizas para realizar un mismo viaje, y el tiempo que te toma estar en cada uno de ellos. Como ves, cada viaje tiene hasta 4 opciones, por favor escribe los modos en el orden en que los realizas.

Opciones: Caminata / Bicicleta / Moto / Carro propio / Taxi / Bus / Alimentador del metro / Metro / Metrocable / Tranvía / Metroplús / Otro (indicar cuál)

9) Elección del modo: Indica la razón por la cual elegiste ese modo de transporte. Las opciones son: a) Comodidad / b) Economía / c) Seguridad / d) Rapidez / e) No tenía más opciones

10) Costo: Indica el costo total de todo el viaje (solamente de ida)

Dirección de residencia:

1 Motivo	2 Lugar de destino	3 Distancia	4 Hora	5 Compañía	6 Combinación de viajes	7 Frecuencia con que realiza el viaje	8 Indica los modos de transporte que utilizas, incluyendo la caminata								9 Elección del modo	10 Costo
							Modo 1	Tiempo (en minutos)	Modo 2	Tiempo (en minutos)	Modo 3	Tiempo (en minutos)	Modo 4	Tiempo (en minutos)		
Ejemplo: estudio	Universidad de Antioquia	d	7:00am	Sola	Regreso a casa	5	Caminata	15	Bus	30	Metro	10	Caminata	5	No tiene más opciones	\$ 4.300
Trabajo																
Estudio																
Comida																
Recreación																
Compras																
Salud																
Diligencia o trámite																
Acompañar a alguien																
Recoger o dejar a alguien																
Visitar a alguien																
Otro:																
Otro:																
Otro:																
Otro:																
Otro:																

Anexo 2:

Síntesis de la sistematización de entrevistas de estilo de vida

Entrevistada	Edad	Rango etario	Tipo de familia	Modo de transporte que prefiere	Historia de vida	Hábitos
Bella	27 años	Jóven	Nuclear	Debe tomar bus, pero cuando está cansada toma el metro así se "descuadre".	Su familia es desplazada. Construyeron desde cero a partir de un lote que les cedieron.	Es empleada en un almacén del centro. Sale muy temprano y llega muy tarde al barrio, con excepción de los días en los que su hermano la recoge en la motocicleta. Debe asegurarse que alguien despache y lleve a su hijo a un centro educativo.
Darcy	16 años	Jóven	Nuclear	Prefiere el metro, dice que es más rápido y cómodo.	Ha vivido toda la vida con su familia la cual viene desplazada de San Rafael, Antioquia.	Es estudiante en una institución educativa en Bello Oriente. Está vinculada con procesos de participación juvenil en una corporación que trabaja en el barrio y tiene su sede en el barrio Prado Centro. Acompaña a su mamá en diligencias que debe hacer dentro y fuera del barrio.
Marleny	67 años	Adulta mayor	Unipersonal	Prefiere tomar el bus porque la deja cerca a su destino. Dice que utiliza menos el metro porque no todas estaciones tienen ascensores.	Llegó hace 23 años a Bello Oriente de Pavarandó en el Urabá. Trabajó durante mucho tiempo en la informalidad.	Es ama de casa. Crió a todos sus hijos y ahora vive de las ayudas que le da el Estado, las organizaciones que tienen en el barrio y sus mismos hijos. Visita a su familia en San Javier con mucha frecuencia.
Xiomara	33 años	Joven	Monoparental	Combina varios modos de transporte, camina hasta el bus, luego toma metro y luego "solobus".	Llegó de blanquizar con su familia.	Es cabeza de familia y empleada en un supermercado en Envigado. Visita con frecuencia a sus amigas en el centro y en barrios cercanos.

Entrevistada	Edad	Rango etario	Tipo de familia	Modo de transporte que prefiere	Historia de vida	Hábitos
Fabiana	17 años	Jóven	Monoparental	Es cabeza de familia y empleada en un supermercado en Envigado. Visita con frecuencia a sus amigas en el centro y en barrios cercanos.	Viene de La Honda, un barrio cercano a Bello Oriente.	Es estudiante de media técnica. Vive con su mamá la cual tiene una miscelánea y estudia contaduría. Sale con frecuencia con sus amigos a barrios cercanos. Va al centro por razones médicas y a centros comerciales a cine. Acompaña a su mamá cuando debe mercar o surtir el negocio familiar.
Ángela	66 años	Adulta mayor	Unipersonal	Prefiere utilizar el bus porque la lleva a su destino con rapidez y es más barato.	Viene de Santo Domingo, un barrio cercano a Bello Oriente. Llegó hace 13 años.	Vive sola aunque sus hijos, especialmente uno de ellos, la visitan con frecuencia. Está vinculada con programas de ayuda con alimentación que proveen algunas fundaciones del barrio. Igualmente recibe un subsidio del estado. Dice que sus desplazamientos son pocos y son dentro del barrio principalmente, pero cuando sale lo hace para hacer trámites relacionados con el subsidio que recibe, por el que va hasta el sector de la avanzada en Santo Domingo.
Durley	22 años	Joven	Monoparental	Prefiere el bus por economía.	Vivía en Buenos Aires, llegó hace algunos meses a Bello Oriente por la pandemia porque su madre tiene viviendo 13 o 14 años en el barrio.	Es madre cabeza de familia, tiene dos hijas. Está desempleada. Trabaja por días en un negocio de venta de máquinas de coser en el centro de la ciudad.

Entrevistada	Edad	Rango etario	Tipo de familia	Modo de transporte que prefiere	Historia de vida	Hábitos
Roxy	27 años	Jóven	Compuesta	Prefiere usar el bus como modo de transporte por ser más económico. Camina hasta la parada.	Llegó hace tres años desplaza por la situación socioeconómica que vive Venezuela.	Está vinculada con actividades económicas informales como vender dulces en lugares del centro de la ciudad como Plaza Botero, Parque Berrio o Prado centro. Tiene dos hijos. Vive con un hermano y su sobrina. Visita con asiduidad a otros venezolanos en su misma situación, dice que entre todos se apoyan.
Elvia	50 años	Adulta	Nuclear	Prefiere usar el bus como modo de transporte. Camina hasta la parada.	Viene de San Rafael, fue desplazada de este municipio hace más de 20 años. Ha ayudado en la construcción del barrio y pertenece (está asociada) a la fundación Palomar, una ONG que ayuda con alimentación y mejora de la vivienda a los habitantes de la zona.	Es ama de casa y líder comunitaria. "Despacha" todos los días a sus hijos para el estudio y el trabajo. Su esposo y sus hijos trabajan en construcción. Prefiere ir personalmente al centro a pagar sus facturas.

Anexo 3:

Guión de la entrevista de estilo de vida

**GUIÓN DE ENTREVISTA**

Ser mujer y moverse en las laderas: *diseño de una herramienta complementaria a la Encuesta Origen Destino mediante un análisis híbrido de los patrones de movilidad de las mujeres que habitan territorios informales de ladera de Medellín*

A modo de introducción: algunas consideraciones metodológicas

La entrevista, es uno de los principales instrumentos que tiene un investigador en ciencias sociales, al acceder a el hacer y el sentir de los seres humanos. En ese sentido, siendo una mezcla de arte y ciencia (Boyle, 1994, pág. 188), esta metodología le da la posibilidad al investigador de obtener una descripción profunda de las creencias, valores y practicas de sus informantes clave.

Sobre el Instrumento de recolección

Este guión de entrevista semiestructurada, se diseñó para actuar como derrotero, es decir de cara a pautar, previamente, unos momentos determinados en la conversación con los diferentes actores y así obtener los insumos –información– necesaria para cumplir con los objetivos de la Investigación.

Dada la falta de un consenso, acerca de la forma adecuada de construir las preguntas de una entrevista y en general, sobre como “confeccionar” una entrevista (Goetz & Lecompte, 1984, pág. 138) las preguntas se formularon, partiendo de los siguientes principios:

1. El investigador debe, adoptar una actitud de aprendiz frente a los individuos entrevistados durante un estudio.
2. Este no debe sesgar o influir de alguna manera, las respuestas del entrevistado.

Por estas razones, la mayoría de preguntas del guión son abiertas, pues buscan obtener percepciones acerca de la realidad de Bello Oriente a través de la voz y la mirada de las entrevistadas.

El guión se articula alrededor de cuatro tematicas que como dimensiones, juntas, buscan contribuir con la comprensión holística del fenómeno estudiado, es decir la experiencia de viaje de las mujeres en el barrio Bello Oriente.

Al final se dejó también un espacio para tomar impresiones rápidas sobre la actitud, gestos y tono, entre otras cosas del entrevistado (a).

**GUIÓN DE ENTREVISTA****Objetivo:**

Identificar y caracterizar los factores personales, sociales y culturales que influyen en la toma de decisiones y que configuran los patrones de movilidad de las mujeres que habitan territorios informales de ladera de la ciudad de Medellín

Categorías:

- Estilo de vida (actitudes, aptitudes, capacidades, motivaciones, valores)
- Movilidad cotidiana (desplazamientos, duración, etapas, objetivos)
- Barreras de accesibilidad en el transporte y el espacio público
- Estrategias de afrontamiento e interacción con las barreras

Presentación

Presentación breve de los investigadores: Mi nombre es _____, y soy estudiante de la Maestría en proceso urbanos y ambientales de la universidad EAFIT.

Propósito de la investigación: Con este estudio buscamos comprender cómo se mueven las mujeres del barrio Bello Oriente, que las motiva y que barreras se les presentan en su vida cotidiana, entre otras cosas. Con esta información queremos construir una propuesta para mejorar la forma en la que el gobierno local formula su encuesta de Origen y Destino y planea, por lo tanto, el sistema de transporte y movilidad de Medellín. Específicamente queremos entregar insumos para que se entienda mejor la situación de las mujeres que habitan en territorios como Bello Oriente.

Confidencialidad de la información: en cuanto al uso de la información obtenida, les garantizamos total confidencialidad en la información, la cual será utilizada solo con fines académicos.


TEMATICAS A ABORDAR:
BIOGRAFÍA DE LAS ENTREVISTADAS
Preguntas orientadoras:

Vamos a hablar inicialmente de usted, nos interesa conocerla, saber de sus intereses, de usted como ser humano para entender lo que nos dice de una manera contextual.

- ¿Cuál es su nombre?
- ¿Qué edad tienes?
- ¿A qué te dedicas actualmente?
- ¿Realizas otra actividad además de trabajar/ser ama de casa/estudiar?
- Cuentanos un poco acerca de tu familia, ¿con quiénes vives?
- ¿Qué edad tienen?
- ¿A qué se dedican las personas con las que vives?
- ¿Vienes de otro municipio?
- ¿Cómo y por qué llegaste a Bello Oriente?
- ¿Cerca a qué lugar de Bello Oriente vives?

ESTILO DE VIDA
Preguntas orientadoras:

Vamos a hablar de tu estilo de vida, nos interesa saber qué te motiva, qué capacidades, valores y aptitudes tienes.

- ¿Qué actividades te gusta hacer en tu día a día?
- ¿Hay alguna que no puedas hacer en tu barrio?
- ¿Qué elementos resaltas como positivos de tu barrio y de tu hogar?
- ¿Qué problemas y oportunidades tiene Bello Oriente?
- ¿Qué has estudiado y en qué te gustaría formarte?

MOVILIDAD COTIDIANA
Preguntas orientadoras:

Ahora hablaremos de tu movilidad diaria.

- ¿Cómo es un día normal en tu vida y qué actividades realizas?
- ¿Cuáles de esas actividades implican desplazamientos?
- ¿Vas acompañada?


BARRERAS EN EL TRANSPORTE Y EL ESPACIO PÚBLICO
Preguntas orientadoras:

- ¿Hay algún lugar de la ciudad o de tu barrio que no visites por alguna situación de inseguridad o desconfianza?
- ¿Evitas caminar por subir escaleras o por la mala calidad de las aceras?
- Cuando vas a un lugar caminando cerca a tu casa, ¿lo haces por la calle o por el andén?
- ¿Hay algún elemento del funcionamiento del Metro, el tranvía, de los buses, o de las rutas alimentadoras que no entiendas?
- ¿Cuándo fue la última vez que saliste de tu barrio?
- ¿Cuándo fue la última vez que fuiste al centro de Medellín?
- ¿Evitas tomar algún medio de transporte porque vas acompañada, por ejemplo, porque es más costoso el pago de los dos pasajes?
- ¿Evitas tomar algún medio de transporte porque no tienes dinero para pagar el viaje?
- ¿Te has sentido acosada?
- ¿Qué haces para afrontar cada una de estas dificultades?

NOTAS DEL INVESTIGADOR

Anexo 4: Red de categorías de análisis

