

NOTA TÉCNICA N° IDB-TN-2979

Entre cables y cuidados

Explorando la dinámica de viajes de cuidado y oportunidades para el sistema de teleféricos de La Paz, Bolivia

Elisa Puga Cevallos
Valeria Bernal Carvajal
Lauramaría Pedraza Sánchez Laureen
Montes Calero
Martín Sosa Sartori

Banco Interamericano de Desarrollo
División de Transporte

Octubre 2024



Entre cables y cuidados

Explorando la dinámica de viajes de cuidado y oportunidades para el sistema de teleféricos de La Paz, Bolivia

Elisa Puga Cevallos
Valeria Bernal Carvajal
Lauramaría Pedraza Sánchez
Laureen Montes Calero
Martín Sosa Sartori

Banco Interamericano de Desarrollo
División de Transporte

Octubre 2024

**Catalogación en la fuente proporcionada por la
Biblioteca Felipe Herrera del
Banco Interamericano de Desarrollo**

Entre cables y cuidados: explorando la dinámica de viajes de cuidado y oportunidades para el sistema de teleféricos de La Paz, Bolivia / Elisa Puga Cevallos, Valeria Bernal, Lauramaría Pedraza, Laureen Montes, Martín Sosa.

p. cm. — (Nota técnica del BID; 2979)

Incluye referencias bibliográficas.

1. Urban transportation-Bolivia. 2. Transportation-Social aspects-Bolivia. 3. Gender mainstreaming-Bolivia. I. Puga Cevallos, Elisa. II. Bernal, Valeria. III. Pedraza, Lauramaría. IV. Montes, Laureen. V. Sosa, Martín. VI. Banco Interamericano de Desarrollo. División de Transporte. VII. Serie.

IDB-TN-2979

Códigos JEL: K38, L91, N76, O18, R41, J16

Palabras clave: Género, Cuidado, movilidad, transporte, Bolivia

Diseño y diagramación: Valeria Bernal Carvajal

<http://www.iadb.org>

Copyright © 2024 Banco Interamericano de Desarrollo (BID). Esta obra se encuentra sujeta a una licencia Creative Commons CC BY 3.0 IGO (<https://creativecommons.org/licenses/by/3.0/igo/legalcode>). Se deberá cumplir los términos y condiciones señalados en el enlace URL y otorgar el respectivo reconocimiento al BID.

En alcance a la sección 8 de la licencia indicada, cualquier mediación relacionada con disputas que surjan bajo esta licencia será llevada a cabo de conformidad con el Reglamento de Mediación de la OMPI. Cualquier disputa relacionada con el uso de las obras del BID que no pueda resolverse amistosamente se someterá a arbitraje de conformidad con las reglas de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil (CNUDMI). El uso del nombre del BID para cualquier fin distinto al reconocimiento respectivo y el uso del logotipo del BID, no están autorizados por esta licencia y requieren de un acuerdo de licencia adicional.

Note que el enlace URL incluye términos y condiciones que forman parte integral de esta licencia.

Las opiniones expresadas en esta obra son exclusivamente de los autores y no necesariamente reflejan el punto de vista del BID, de su Directorio Ejecutivo ni de los países que representa.



Entre Cables y Cuidados

Explorando la dinámica de viajes de cuidado y oportunidades para el sistema de teleféricos de La Paz, Bolivia



Elisa Puga Cevallos
Valeria Bernal Carvajal
Lauramaría Pedraza Sánchez
Laureen Montes Calero
Martín Sosa Sartori



Contenido

Introducción.....	5
Contexto	7
Mi Teleférico	10
El trabajo del cuidado.....	14
Los viajes por motivo de cuidado.....	19
Movilidad y género en Mi Teleférico	21
Estrategia metodológica.....	23
¿Cómo son los viajes con niños y niñas en La Paz y El Alto?	26
Ideas para facilitar la movilidad de cuidado	33
Conclusiones.....	48
Anexos	52

Gráficas

Gráfico 1. Área Metropolitana de La Paz.....	7
Gráfico 2. Medios de transporte utilizados con mayor frecuencia para llegar a la actividad principal	8
Gráfico 3. Motivos de viaje.....	9
Gráfico 4. Pasajeros transportados por año y porcentaje de variación	12
Gráfico 5. Ingresos de Mi Teleférico según tipo de negocios.....	13
Gráfico 6. Tiempo diario dedicado al trabajo de cuidado no remunerado a nivel mundial	14
Gráfico 7. Personas que no pueden trabajar por responsabilidades familiares	14
Gráfico 8. Tiempo dedicado al trabajo en Bolivia	15
Gráfico 9. Población boliviana que requiere cuidado por grupo de edad y condición	16
Gráfico 10. Población dedicada exclusivamente al hogar.....	18
Gráfico 11. Distribución de las actividades de usuarios de Mi Teleférico según sexo.....	21
Gráfico 12. Mapa de las estaciones y líneas donde se realizaron las encuestas	24
Gráfico 13. En su familia, ¿quién hace la mayoría de los viajes en transporte con niños/as?	27
Gráfico 14. Principales motivos para viajar con niños/as.....	29
Gráfico 15. Personas que han dejado de realizar viajes en transporte público por no tener con quién dejar a sus niños/as	31
Gráfico 16. ¿Cómo calificaría sus viajes con niños en mi teleférico?	32
Gráfico 17. Ejemplos de señalética de baños con enfoque a facilitar el cuidado.....	35
Gráfico 18. Líneas del Mi Teleférico preferidas para ubicar salas de lactancia (por color)	37
Gráfico 19. Estaciones preferidas para implementar salas de lactancia	38
Gráfico 20. Características de una sala de lactancia.....	39
Gráfico 21. Espacio subutilizado en la estación Obelisco vs idea espacio de cuidado	41
Gráfico 22. Porcentaje de personas que utilizarían un espacio de cuidado temporal en las estaciones de Mi Teleférico.....	43
Gráfico 23. Razones por las que las personas no dejarían a sus hijos/as en este espacio.....	43
Gráfico 24. Predisposición de pago por hora (monto en bolivianos)	46
Gráfico 25. Tiempo estimado que se usaría el servicio.....	47
Gráfico 26. Frecuencia de uso del espacio	47

Tablas

Tabla 1. Características de las líneas de Mi Teleférico.....	11
Tabla 2. Detalle de quién realiza el viaje con niños/as	28
Tabla 3. Frecuencia con que las familias realizan viajes de cuidado en el teleférico.....	30
Tabla 4. Frecuencia con que los encuestados usan Mi Teleférico.....	30
Tabla 5. Necesidad de contar con espacios para lactancia	36
Tabla 6. Características que debería tener el espacio para que la gente lo use	44

Introducción

Los hombres y mujeres viven la ciudad de manera diferente. Estas experiencias están determinadas por estereotipos y roles asignados a cada género que se ha traducido en una desigual distribución de las tareas de cuidado, las cuales recaen mayoritariamente en las mujeres. Parte de estas actividades incluyen los traslados para acompañar, llevar o retirar a los miembros de la familia, además de los desplazamientos para hacer compras, trámites, visitas y otras actividades. Esto se llama movilidad del cuidado (Sánchez de Madariaga, 2015), y determina de manera contundente, la manera cómo se organizan las rutinas cotidianas de las familias y las personas.

Los viajes de cuidado generan patrones de movilidad y necesidades diferenciadas. La manera como se diseña, construye, y gestionan las ciudades puede facilitar o limitar estos viajes. Tal es el caso de la distribución espacial de los equipamientos de cuidado, de recreación o de consumo, los cuales suelen concentrarse en barrios centrales con dificultades de acceso desde zonas periféricas (Soto-Villagrán, 2022). A lo cual se suman las condiciones socioeconómicas desiguales y la segregación urbana que limitan el acceso de las personas a vivienda en zonas bien servidas y con conexiones de transporte eficientes, de calidad y accesibles. El transporte no escapa de esta lógica, por ello, su diseño y operación tiene un impacto que va más allá del traslado de las personas.

Es así como para diseñar, construir y operar sistemas de transporte público que faciliten las tareas de cuidado se requiere entender cuáles son las necesidades de los usuarios. En este contexto, y gracias al apoyo y compromiso de la Empresa Estatal de Transporte por Cable Mi Teleférico por innovar en los servicios que ofrece a sus usuarios, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) ha realizado este trabajo investigativo con el objetivo de entender las necesidades de los usuarios que viajan con niños/as en su sistema. Con la finalidad de generar recomendaciones para potenciar el aporte de este sistema a la movilidad del cuidado.

Esta investigación se realizó en el marco de la preparación del préstamo del BID para la extensión de la Línea Café. Se aplicaron de encuestas y grupos focales con usuarios/as, y entrevistas al equipo de Mi Teleférico entre agosto y septiembre 2023. El enfoque fue identificar quiénes realizan los viajes de cuidado, cuántas veces a la semana, y los motivos de viaje. Además, se exploró el tipo de servicios que se requiere al viajar con niños/as y la predisposición a usar servicios adicionales. De igual manera, se solicitó a los participantes describir el tipo de características que deberían tener estos espacios para que se animen a usuarios, así como en qué estaciones debería ubicarse. Con esta información, se ha construido una propuesta para consideración de Mi Teleférico. Es importante tener en cuenta que, en caso de decidir implementar estos servicios, se deberá realizar estudios financieros y legales adicionales para desarrollar un modelo de gestión que operativice la prestación del servicio y su sostenibilidad.

El estudio que se presenta a continuación evidencia que el 78,9% de los viajes con niños/as son realizados por las madres y otras mujeres de la familia, lo que significa la feminización de los viajes de cuidado que reflejan cómo la carga de cuidados del hogar se distribuye

de manera inequitativa. A partir de ello, se explora por qué facilitar los viajes de cuidado es una forma de reducir las brechas de género y qué medidas pueden hacer que estos viajes sean más cómodos. También identifica que 8 de cada 10 usuarios han dejado de usar transporte público por no tener con quién dejar a sus hijos/as, y que el 50,5% de los encuestados viaja con niños/as entre 3 y 5 días a la semana. Por otra parte, se identificó que el 88,2% de quienes viajan con niños/as, estarían interesados en utilizar un espacio de cuidado temporal. Además, que el 46,9% de los usuarios ha necesitado un cuarto de aseo, que el 38,3% precisó un espacio para cambiar pañales, y que el 26,6% ha necesitado de un lugar para dar de lactar.

Este documento se organiza en varias secciones. La primera de ella presenta información para comprender el contexto de la movilidad en las ciudades de La Paz y El Alto, así como las características del sistema de transporte por cable. La segunda sección explora las características del trabajo de cuidado en Bolivia desde una perspectiva de género. Mientras que el tercer apartado comprende una aproximación para entender la movilidad del cuidado. Posteriormente, se presenta la metodología aplicada en el estudio y los resultados en términos de las posibles iniciativas que se pueden implementar para facilitar los viajes de cuidado desde la perspectiva ciudadana y el potencial de Mi Teleférico.

Esta investigación constituye un aporte para generar datos y propuestas desde América Latina y el Caribe para mejorar los sistemas de transporte público. De esta manera, se ratifica el compromiso del BID y de la División de Transporte, de trabajar por la igualdad de género y la inclusión. Apoyar las tareas de cuidado desde la manera como diseñamos el transporte público no solo apoya a las familias y en particular a las mujeres, sino también reconoce el valor del trabajo del cuidado.

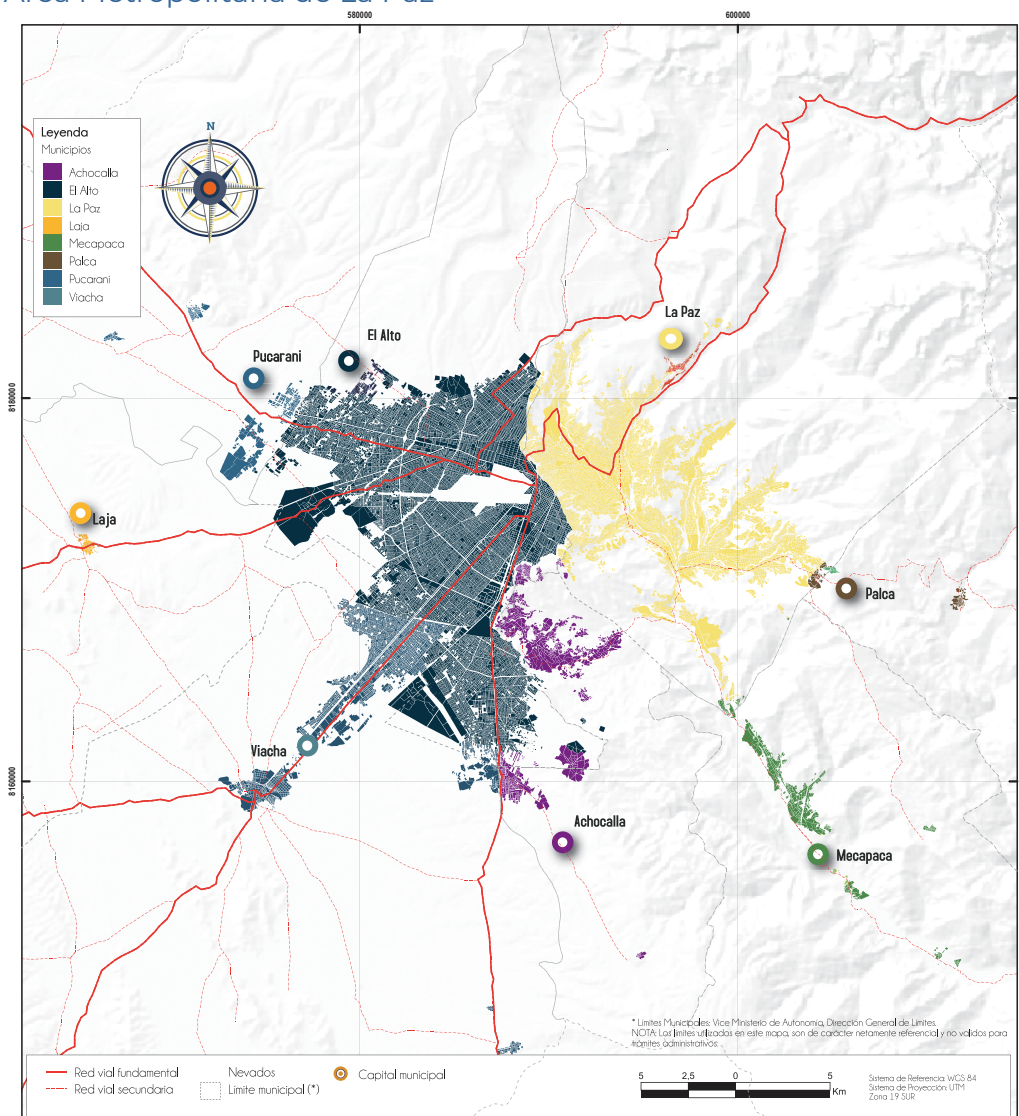


Fuente: BID, 2023

Contexto

Las tasas de crecimiento de La Paz y El Alto se han casi duplicado en las dos últimas décadas, en particular para El Alto que pasó de 11.000 habitantes en 1950 a más de un millón (Suárez-Alemán y Serebrisky, 2017). El Área Metropolitana de La Paz y El Alto, el segundo centro urbano más grande de Bolivia en términos de población incluye las municipalidades de Nuestra Señora de La Paz, El Alto, Viacha, Achocalla y Mecapaca, y cuenta con una población de alrededor de 2 millones de personas. Esta conurbación se caracteriza por su geografía montañosa, situándola entre las ciudades más altas del mundo, lo cual significa un desafío en términos de movilidad (Poveda, 2022).

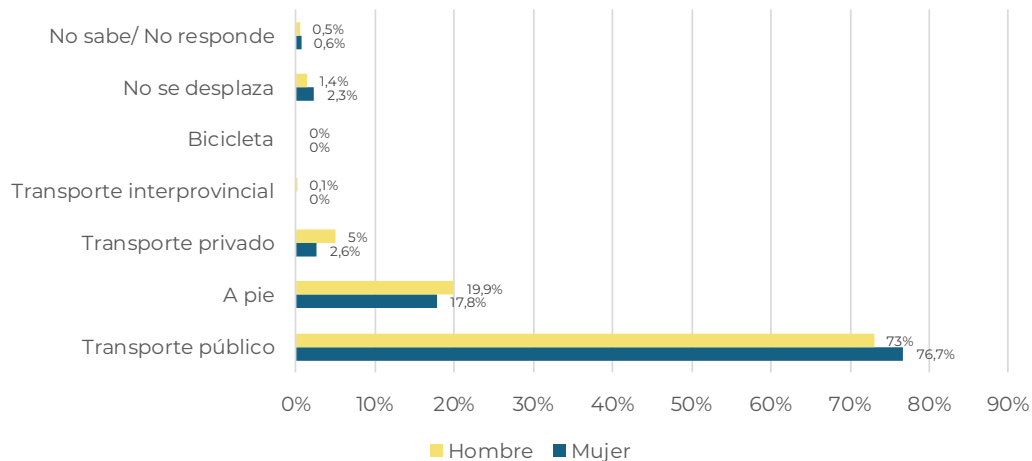
Gráfico 1. Área Metropolitana de La Paz



Fuente: Gobierno Municipal de La Paz, 2021.

Los desafíos de esta área incluyen la congestión del tráfico en áreas urbanas densamente pobladas, la falta de infraestructura adecuada para peatones y ciclistas, así como la fragmentación del sistema, las dificultades de integración y la seguridad del transporte público.

Gráfico 2. Medios de transporte utilizados con mayor frecuencia para llegar a la actividad principal



Fuente: Secretaría Municipal de Planificación para el Desarrollo del Gobierno Autónomo Municipal de La Paz, 2015.

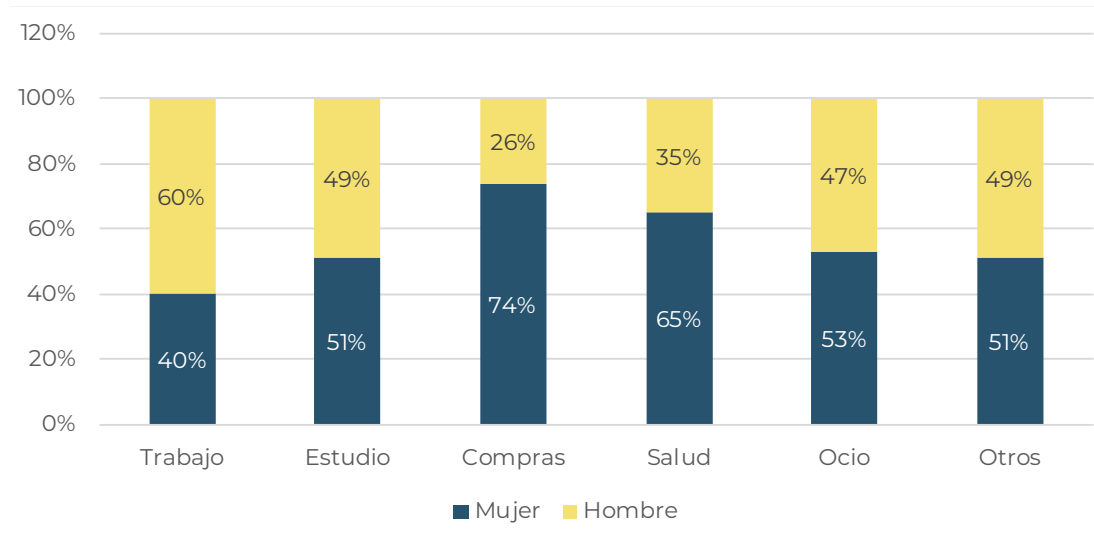
En cuanto a los sistemas de transporte público, el Área Metropolitana cuenta con una red diversa que incluye teleféricos, microbuses, minibuses y trufis¹. Los teleféricos conectan diferentes partes de la ciudad a través de rutas elevadas y se han convertido en un medio de transporte popular y eficiente para los residentes. Además, los autobuses y minibuses recorren las calles de manera constante, proporcionando acceso a áreas más remotas y complementando la red de teleféricos. En términos de usuarios desagregados por género, se observa una participación equitativa en el uso del transporte público, con una distribución similar entre hombres y mujeres que depende en gran medida de la ubicación y las necesidades específicas de cada viajero. Un estudio realizado en 2022 mostró que 7 de cada 10 mujeres en La Paz es usuaria del transporte público (ONU Hábitat y ONU Mujeres, 2022).

Una característica importante del transporte público en el área metropolitana y uno de sus principales desafíos, es su fragmentación. Esto es un reto especialmente para las mujeres que realizan viajes con varias paradas, en donde se complejiza solucionar los tramos completos, generando sobrecostos y tiempos de viaje más largos. Entre los motivos de viaje, se puede observar que las mujeres lideran en las categorías de cuidado, mientras que los hombres son quienes se desplazan por razones laborales.

1. El minibús es un autobús informal que cuenta con un cartel ubicado en el parabrisas con la ruta. Los microbuses son como el minibús, pero no cuentan con paradas fijas y se detienen bajo pedido de los pasajeros. Por su parte, los trufis son taxis compartidos de 4 pasajeros de capacidad (colectivos) que cuentan con cartel con la ruta en el parabrisas y operan con rutas fijas.

El sistema de transporte convencional, un componente fundamental del subsistema tradicional es el responsable de movilizar a la gran mayoría de los usuarios dentro del área metropolitana. Según una encuesta realizada en 2017 por La Paz ¿Cómo vamos?, el 69% de la población encuestada identificó este sistema como su preferido para desplazarse (La Paz ¿Cómo vamos? y Tal cual comunicación estratégica, 2017).

Gráfico 3. Motivos de viaje



Fuente: *Elaboración propia con base en León Villaroel, 2021.*

Según datos recientes, los viajes de la esfera productiva son mayoritariamente realizados por hombres, pues las mujeres realizan solo el 40% de los viajes con motivos de trabajo. En relación con los viajes para realizar compras, el 74% de ellos son ejecutados por mujeres, y lo hacen para realizar tareas de compras o abastecerse para sus hogares o negocios. Además, del total de viajes de salud, el 65%, son ejecutados por mujeres, mostrando responsabilidades relacionadas con el cuidado familiar, como llevar a los niños o atender a familiares enfermos. Esto muestra que en La Paz el 63,6% de las mujeres se mueve por razones reproductivas mientras que el 59,6% de los hombres lo hace por razones productivas. Además, las mujeres realizan menos viajes nocturnos, y más viajes entre las nueve de la mañana y medio día, pues sus horarios están sujetos a las tareas definidas en el hogar (León Villaroel, 2021).

Mi Teleférico

Mi Teleférico es la Red de Integración Metropolitana (RIM) de transporte por cable más extensa del mundo con 31,6 km. Este sistema integra las ciudades de La Paz y El Alto y se ha convertido en un referente internacional gracias a sus más de 10 líneas y 36 estaciones interconectadas, que además se encuentra en constante expansión.



Fuente: BID, 2023

Actualmente, Mi Teleférico transporta aproximadamente 250 mil pasajeros al día permitiendo la integración con otros modos de transporte público a través de espacios de intercambio modal. Este sistema tiene una capacidad de transportar entre 3.000 y 4.000 pasajeros por hora y sentido ininterrumpidamente, dependiendo de la línea.

Tabla 1. Características de las líneas de Mi Teleférico

Línea	Estaciones	Longitud (km)	Tiempo estimado	Cabinas	Inauguración
Roja	3	2,54	10	109	2014
Amarilla	4	3,9	13,5	169	2014
Verde	4	3,8	16,37	165	2014
Azul	5	5	20,79	208	2017
Naranja	4	2,62	9,83	120	2017
Blanca	4	2,94	10,63	133	2018
Celeste	4	2,78	11,8	159	2018
Morada	4	4,52	16,2	190	2018
Café	2	0,72	3,83	20	2018
Plateada	4	2,79	11,32	120	2019
Total	38	31,61		1.393	

Fuente: Empresa Estatal de Transporte por Cable Mi Teleférico, 2021

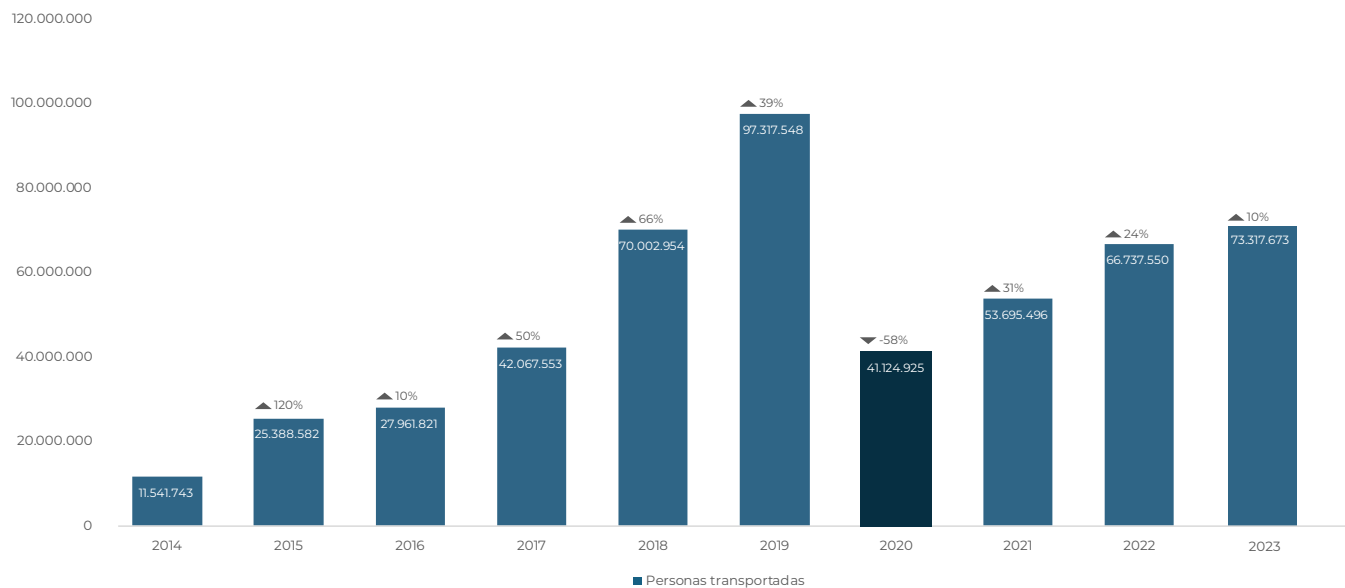
Este sistema inicia sus operaciones en 2014 con tres líneas y surge gracias a la iniciativa del Gobierno del Estado Plurinacional de Bolivia con el objetivo de mejorar las condiciones de transporte entre ambas ciudades y a su interior, considerando que el transporte público es una necesidad primordial y a la vez un instrumento para acceder a servicios y oportunidades de educación, trabajo, y ocio. Este proyecto busca brindar una alternativa de transporte de calidad que responda a las complejidades geográficas.

Dentro de los beneficios de este sistema de transporte se puede mencionar la mejora en las condiciones de accesibilidad de los usuarios, quienes, además de la reducción de tiempos de viaje, pueden acceder a un servicio seguro (contra robos, acoso y siniestros de tránsito) y confiable, pues cuenta con horarios fijos y no se ve interrumpido por la congestión o algún tipo de bloqueo.

Adicionalmente, existen beneficios ambientales, pues el sistema no emite gases de efecto invernadero al operar con energía eléctrica y, a futuro, se está trabajando para que genere su propia electricidad a través de paneles fotovoltaicos. De igual manera, esta infraestructura ha tenido impacto en las áreas aledañas motivando la creación de nuevos comercios y emprendimientos.

La pandemia COVID-2019 generó efectos sobre el sistema Mi Teleférico, no solo por la cuarentena, sino también por los cambios de modalidades de las clases y trabajo (virtual). Además, como en la mayoría de los sistemas de transporte del mundo, la gente tenía temor de usar el transporte público por miedo a contagiarse. En consecuencia, al finalizar 2020, el número de pasajeros transportados por Mi Teleférico se redujo en un 58% en comparación con 2019, y a partir de esta fecha, se encuentra en proceso de recuperación.

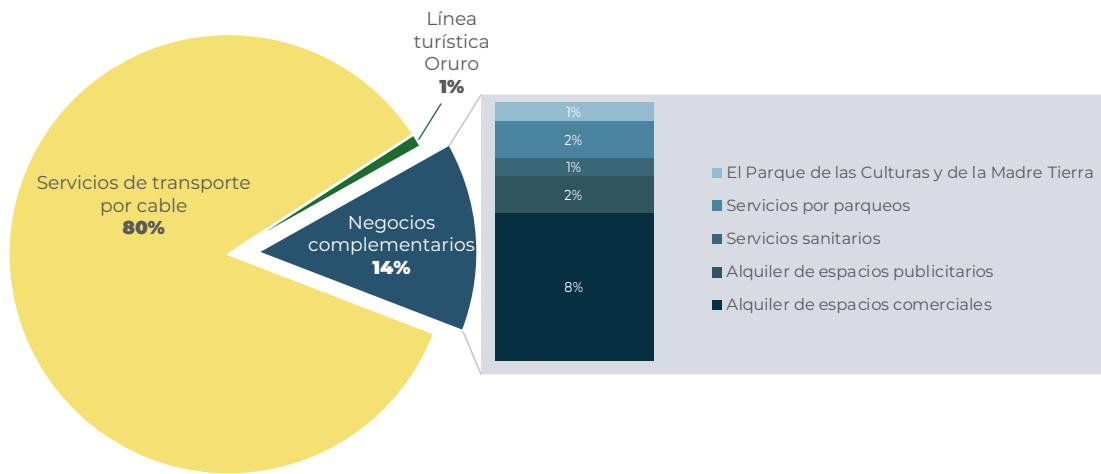
Gráfico 4. Pasajeros transportados por año y porcentaje de variación



Fuente: Empresa Estatal de Transporte por Cable Mi Teleférico, 2023.

La Empresa Estatal de Transporte por Cable Mi Teleférico fue creada para administrar el sistema. Dentro de sus atribuciones se contempla la operación del servicio, por lo que además de los ingresos que recibe por el uso del sistema, cuenta con fondos que se derivan de negocios complementarios cuyos ingresos representan el 14% del total de sus fondos (Empresa Estatal de Transporte por Cable Mi Teleférico, 2022). Dentro de estos negocios se contemplan los siguientes: alquiler de espacios comerciales, alquiler de espacios publicitarios, servicios sanitarios, parqueaderos, y tarifas por el ingreso al Parque de las Culturas y de la Madre Tierra. Uno de los efectos de la pandemia en el sistema fue la desocupación de locales de arriendo, que implicó una pérdida de ingresos.

Gráfico 5. Ingresos de Mi Teleférico según tipo de negocios



Fuente: Empresa Estatal de Transporte por Cable Mi Teleférico, 2022.

Con este antecedente, el presente estudio busca visualizar y viabilizar nuevas oportunidades de negocio y de mejora en el servicio en Mi Teleférico incorporando iniciativas que contribuyan y faciliten la movilidad de cuidado en una empresa caracterizada por su innovación constante.



Fuente: BID, 2023

El trabajo del cuidado

Las tareas domésticas y de cuidado han sido históricamente asignadas a las mujeres como parte las normas sociales que reproducen roles de género. De hecho, las mujeres generalmente son educadas para cuidar, por lo que el trabajo de cuidado se asume como algo natural o como una muestra de cariño, y es, además, un trabajo no remunerado.

Gráfico 6. Tiempo diario dedicado al trabajo de cuidado no remunerado a nivel mundial



Fuente: Elaboración propia basado en OIT, 2018

Las tareas que asumen las mujeres incluyen el cuidado directo de personas dependientes como niños/as y ancianos, además de tareas domésticas como cocinar, limpiar, lavar, acompañar o trasladar personas, entre otros. Este trabajo se puede ejercer sin remuneración, con los miembros del hogar o de otros hogares, e incluye no solo el cuidado sino también la toma de decisiones y la organización de que este requiere.

Gráfico 7. Personas que no pueden trabajar por responsabilidades familiares

647 millones de personas en edad de trabajar no pueden hacerlo por sus responsabilidades familiares



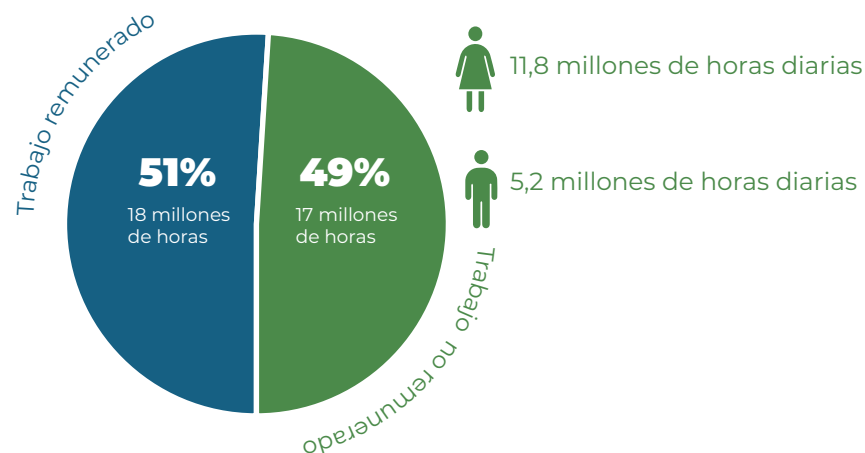
Fuente: Elaboración propia basado en OIT, 2018

En este contexto, los viajes de cuidado son parte de estas tareas, y requieren todo un proceso de organización y logística de la vida familiar y laboral para ejecutarse de manera eficiente. Además de recursos y apoyo muchas veces de terceras personas, generalmente otras mujeres.

Las necesidades de cuidado

En Bolivia, en 2019 cerca de 4,5 millones de personas requerían de cuidado por su condición de dependencia, ya sea por su edad o por contar con alguna dificultad permanente. En contraste, existían en 2019, 7,4 millones de personas “potenciales cuidadoras”², casi el doble de quienes necesitan cuidado (OXFAM Bolivia, 2019). Sin embargo, si se analizan los datos son las mujeres quienes generalmente asumen la responsabilidad de las tareas de cuidado y del trabajo doméstico.

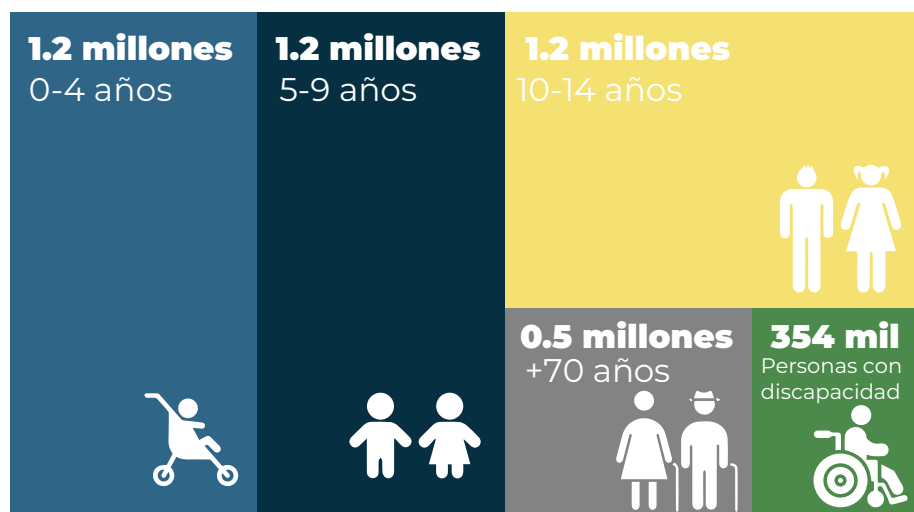
Gráfico 8. Tiempo dedicado al trabajo en Bolivia



Fuente: Centro de Estudios para el Desarrollo Laboral y Agrario, 2023

En el caso específico de los niños/as, la tasa de dependencia infantil establece que en 2020 por cada 47 niños existían 100 potenciales cuidadores, un valor significativamente menor que el de 2000 donde la relación era de 67-100. Mientras que, en el departamento de La Paz, la tasa de dependencia infantil era de 44 niños/as por cada 100 cuidadores. Si bien la demanda de cuidado infantil se ha reducido, a largo plazo se prevé un aumento en la demanda de cuidado de las personas de más de 70 años, la cual se ha incrementado de 5 personas por cada 100 personas en edad de cuidar en el año 2000, a 7 en 2020, y se espera que llegue a 11 en 2040 (OXFAM Bolivia, 2019).

2. Los proveedores potenciales de cuidado (oferta) corresponde a las personas entre los 15 años y 60 años.

Gráfico 9. Población boliviana que requiere cuidado por grupo de edad y condición

Fuente: Elaboración propia basado en OXFAM Bolivia, 2019.

Las necesidades de cuidado son heterogéneas y varían según el ciclo de vida y edad de las personas dependientes, así como de las zonas geográficas, y las condiciones socioeconómicas de los hogares (Centro de Estudios para el Desarrollo Laboral y Agrario, 2023; OXFAM Bolivia, 2019). Estas necesidades también responden a los perfiles demográficos y sociales de los países debido a sus tasas de fecundidad ya sean estas altas o bajas, y a los mayores niveles de envejecimiento. Además, también se ven afectadas por las transformaciones en las estructuras familiares³ y estilos de vida.

En Bolivia, estos cambios se evidencian en factores como que 8 de cada 10 hogares monoparentales tenían en 2017 jefatura femenina, además de una proporción de 7 de cada 10 mujeres para quienes el número ideal de hijos/as es dos y una tasa de fecundidad que en 2016 alcanzaba los 2,9 hijos/as en contraste con los 3,5 de 2008. A ello se suma la prevalencia de roles de género evidentes, por ejemplo, en el hecho de que, en 2018, 3 de cada 10 mujeres que dejaron de estudiar lo hicieron para dedicarse al trabajo no remunerado de cuidado y tareas del hogar, en comparación con el 7% de los hombres que dejaron de estudiar por la misma razón (OXFAM Bolivia, 2019).

Según un estudio de Oxfam, en Bolivia en 2017, “el 80% de los bolivianos y bolivianas que requerían cuidado por edad (niños, niñas y adolescentes menores de 14 años, y adultos mayores de 70 años y más) vivían en hogares pobres o vulnerables” (OXFAM Bolivia, 2019). Ello equivale a 10 de cada 14 niños/as que vivían en condiciones de pobreza o en hogares vulnerables (OXFAM Bolivia, 2019). Justamente estos son hogares que no cuentan con posibilidades de pagar por servicios de cuidado o reducir la carga de trabajo del cuidado. Lo que destaca la importancia de que los servicios públicos, incluido los sistemas de transporte sean eficientes y brinden facilidades para los viajes de cuidado, ya que aligeran la carga de trabajo justamente de quienes más lo necesitan.

3. Por ejemplo, aumento de los hogares unipersonales y monoparentales, la jefatura femenina de los hogares, hogares sin hijos/as, reducción del tamaño del hogar, entre otros.

Recuadro 1. ¿Son las actividades de cuidado un asunto solo de las mujeres?

De acuerdo con la Encuesta de percepciones ciudadanas sobre prácticas de cuidado y hábitos de uso del tiempo en Bolivia implementada en 2018 por Oxfam y Ciudadanía, el 72% de las mujeres adultas cuida a personas dependientes en contraste con el 46% de los hombres. Estos valores son mayores en mujeres entre 26 y 40 años (en el medio de la edad económicamente activa), ya que 85% de ellas cuida a personas dependientes a diferencia del 50% de los hombres de la misma edad. Estas actividades no son remuneradas, pues más del 95% de personas que las realizan, no reciben compensación económica o incentivos por hacerlo (OXFAM Bolivia, 2019).

Ello evidencia la distribución desigual del tiempo para cuidar, de hecho, en 2023 se identificó que mientras las mujeres dedican en promedio 6 horas y 4 minutos al trabajo no remunerado, los hombres dedicaban la mitad, 3 horas y 13 minutos. Además, se identifica que las mujeres entre 25 y 64 años son quienes más tiempo dedican a estas tareas con 6 horas y 44 minutos (Centro de Estudios para el Desarrollo Laboral y Agrario, 2023).

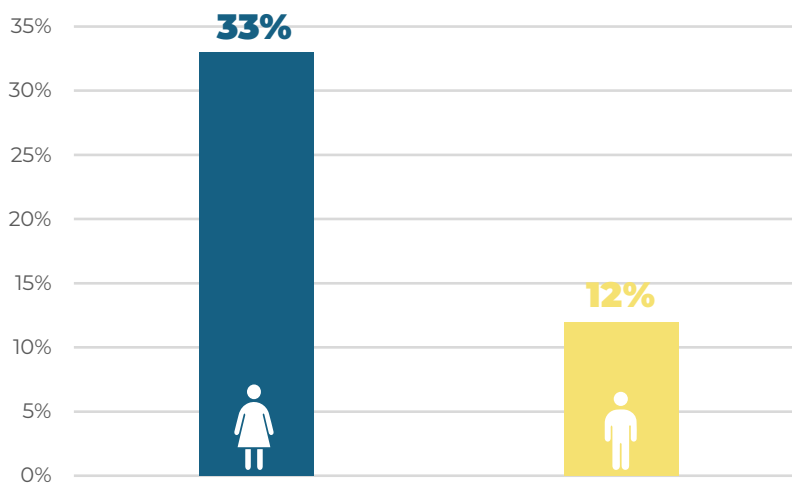
Por otra parte, llama la atención que el 40% de las mujeres de más de 60 años realizan actividades de cuidado, en comparación con el 29% de los hombres. De hecho, 6 de cada 10 mujeres de esta edad, dedican 5 horas o más a actividades de cuidado. Muchas veces ello sucede por la delegación del cuidado generalmente a otras mujeres de la familia, o a trabajadoras del hogar, para responder a la complejidad que implica organizar el cuidado y conciliar la vida familiar (OXFAM Bolivia, 2019).

En Bolivia, solo 2 de cada 10 hombres consideran que el trabajo del hogar es responsabilidad de hombres y mujeres. Mientras que 66% considera que las mujeres tienen la responsabilidad principal del cuidado. Además, el 49% cree que las mujeres son más felices cuidando a sus hijos/as que en una carrera profesional, y el 64% considera que cuando una madre tiene un trabajo fuera de casa sus hijos/as sufren (OXFAM Bolivia, 2019). En este escenario, no sorprende que sean las mujeres quienes asumen la mayor parte de las tareas de cuidado. Sin embargo, las preocupaciones sobre el cuidado son un asunto social no solo de las familias o individuos. Por lo tanto, el cuidado debe verse como una responsabilidad social y no como una responsabilidad exclusiva de las mujeres.

Actividades de cuidado y mercado laboral

Si bien las mujeres han logrado incorporarse cada vez con mayor fuerza en el mercado laboral, las actividades de cuidado no se han distribuido de igual manera entre los miembros de las familias. Ahora, las mujeres además de trabajar deben dedicar tiempo al cuidado del hogar por la vigencia de normas sociales y la división sexual del trabajo, lo que significa una doble carga de trabajo, además de impactos en las posibilidades de crecimiento laboral. De hecho, datos de OXFAM identifican que “la gran demanda de cuidado impuesta por niños actualmente, en combinación con servicios de cuidado de niños/as inaccesibles y de baja calidad, puede tener impactos negativos sobre las condiciones y el nivel de empleo de sus madres, o sobre el acceso a la educación de las niñas que usualmente se hacen cargo de sus hermanos menores” (OXFAM Bolivia, p. 33, 2019).

Gráfico 10. Población dedicada exclusivamente al hogar



La mayor dedicación a las tareas de cuidado y del hogar implica una menor participación en el mercado laboral.

Ello significa menores ingresos y mayor precariedad laboral.

Fuente: Elaboración propia basado en INE en OXFAM Bolivia, 2019.

Otro dato relevante es que la edad de los hijos/as influye en la participación laboral de las mujeres. Si una mujer tiene niños/as menores de 13 años su probabilidad de trabajar se reduce. Esto también sucede a mayor número de hijos/as. De hecho, solo el 53% de las mujeres con hijos/as menores de años trabaja (OXFAM Bolivia, 2019).

En este contexto, la poca flexibilidad de la organización del trabajo remunerado dificulta la compatibilidad de este con las tareas de cuidado. Un claro ejemplo son los horarios de entrada y salida de los empleos frente los horarios del sistema educativo o de las guarderías. O las dificultades para la lactancia por la carencia de espacios específicos para este tema, además de las presiones por cumplir la jornada laboral.

Nuevamente, estos datos se corroboran con la información recogida en los grupos focales, donde las y los participantes señalaron que son las madres quienes más se involucran en la educación y el cuidado de las y los hijos/as. Además, otro dato relevante es que la mayoría de las participantes en estos grupos eran madres solteras o separadas.

Los viajes por motivo de cuidado

El transporte es un servicio público que nos conecta con las oportunidades y servicios que ofrecen los centros urbanos. Sin embargo, el transporte se ha planeado de forma “neutra”, es decir, sin reconocer las diversas necesidades de movilidad de usuarios de acuerdo con su género, raza, condiciones físicas, económicas, patrones de viaje, entre otros. Uno de los motivos de ello, es la baja participación femenina en el mercado laboral del transporte, que se ha traducido en construcciones culturales que hoy afectan la forma en la que nos movemos.

Hombres y mujeres tienen diferentes patrones de movilidad y utilizan de formas muy distintas las infraestructuras. Los hombres tienen patrones de viaje más sencillos que se basan en una movilidad pendular -del hogar al lugar de trabajo y de vuelta-. Por su parte, las mujeres tienen patrones más complejos con viajes en cadena, usualmente en respuesta a su rol de género ligado al cuidado, y muchas, como las trabajadoras domésticas que son cuidadoras remuneradas, viajan a lugares desconectados de los sistemas de transporte público (CEPAL, 2019; Montoya-Robledo y Escovar-Álvarez, 2020). Las mujeres y niñas se enfrentan a diversas barreras cuando acceden al transporte. Retrasos, incomodidad, dificultades para acceder y situaciones de acoso sexual, son consecuencia de una infraestructura que no se planea, diseña y ejecuta incorporando la perspectiva de género (Morgan G et al., 2020).

La carga de trabajo de cuidado que asume la mujer incide en la forma como se moviliza, y genera patrones de viaje específicos⁴. Es así como las mujeres, generalmente realizan viajes encadenados y que son multipropósito, además, combinan más modos de transporte, y usan más el transporte público y la caminata. Sus patrones de viaje son poligonales (es decir múltiples viajes con diferentes trayectos, viajes en zig zag), y recorren más áreas geográficas (muchas veces por las distancias en que se ubican los equipamientos de cuidado en relación con las zonas residenciales), con trayectos de corta y mediana distancia, muchos de ellos cerca al hogar. De igual manera, tienen menor acceso al auto particular y en general a otras opciones de transporte (CEPAL, 2019; Sánchez De Madariaga, 2015, 2020; Soto-Villagrán, 2022). A ello se suma que viajan en peores condiciones de seguridad, (Soto-Villagrán, 2022), que viajan con más frecuencia acompañadas y que cargan bultos, coches de bebé, y compras (CEPAL, 2019).

Los viajes de cuidado y en general la gestión del cuidado, requiere de un proceso de coordinación y de logística importante. Por ejemplo, tener que ajustar sus horarios laborales a la disponibilidad de los servicios de cuidado (salir más temprano o regresar más tarde), o viceversa, tener que coordinar o apoyarse en terceras personas, planear las rutas para hacer varias paradas, entre otros. Además, los viajes de cuidado son interdependientes, lo

4. “A nivel latinoamericano, las mujeres recorren entre un 11% y un 16% más kilómetros que los hombres para cumplir con sus labores diarias, y sus recorridos son mucho más complejos que los de los hombres” (Umaña y San Gil en CEPAL, p. 6, 2019).

que significa que no tienen un carácter individual (Jirón y Gómez en Soto-Villagrán, 2022). Además, problemáticas como los altos costos, y las altas cargas de cuidado tienen un impacto en que existan altas tasas de inmovilidad en las mujeres (Soto Villagrán, 2023).

La falta de movilidad se refleja en el porcentaje de mujeres que no se desplazan a diario. En la región de América Latina y el Caribe existen pocas investigaciones, pero en ciudades como Río de Janeiro se calcula que el 46% de las personas son inmóviles (Motte-Baumvol et al., 2016). Y aunque existen muchos factores como la edad, la situación laboral, la densidad poblacional, la falta de acceso a vehículos, la calidad y disponibilidad del transporte, los bajos ingresos, y el género, los trabajos de cuidado se identifican como uno de los factores con mayor influencia en esta situación (Belton Chevallier, 2015).

Datos de 2022 sobre la participación en el trabajo no remunerado por servicios y traslados, reflejan que las mujeres se encargan mayoritariamente de los traslados a centros de cuidado (69% de los casos), a los centros educativos (61%), a los centros de salud (67%), y del cobro de bonos (70%) (Alianza por la Solidaridad y Servicio Plurinacional de la Mujer y de la Despatriarcalización, 2022). Los viajes de cuidado pueden incluir actividades como: ir a dejar o recoger a alguien (a la escuela, colegio, a clases extracurriculares), acompañar a personas que no pueden trasladarse de manera independiente, realizar compras propias, para el hogar o realizar recados o trámites, ir al médico, visitar a personas dependientes o que requieren apoyo, entre otros.



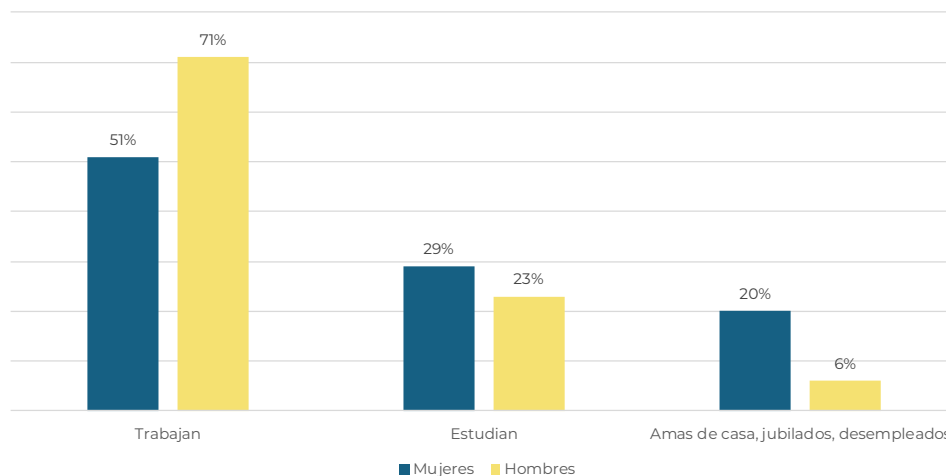
Fuente: BID, 2023

Movilidad y género en Mi Teleférico

Según la encuesta realizada en 2019 por Mi Teleférico (Hanko, 2021), el 53% de los usuarios eran mujeres y un 47% hombres. Respecto a los patrones de movilidad, el 30% de las mujeres y de los hombres utiliza el sistema de 2 a 4 veces a la semana. Un 28% de las mujeres y el 26% de los hombres lo usan rara vez u ocasionalmente. El 24% de las mujeres y un 28% de los hombres los usan de lunes a viernes y algunos hasta domingo.

Por otra parte, se identificó que el 32% de las mujeres y el 54% de los hombres usuarios del sistema trabajan en el mercado formal, mientras el 19% de las mujeres y el 17% de los hombres realizan actividades en el mercado informal, lo que denota un menor acceso a empleos de calidad en el caso de las mujeres. Además, más hombres que mujeres trabajan, y más mujeres que hombres estudian. Por otra parte, también es mayor la cantidad de mujeres que se desempeñan como amas de casa, son jubiladas o están desempleadas (Hanko, 2021).

Gráfico 11. Distribución de las actividades de usuarios de Mi Teleférico según sexo



Fuente: Hanko, 2021.

Respecto al nivel de confianza con el personal de la empresa, el 50% de las mujeres y el 53% de los hombres tienen un nivel muy alto de confianza; un 35% de mujeres y 34% de hombres tienen algo de confianza; mientras que el 12% de las mujeres y el 10% de los hombres señalan tienen poca confianza, y el 3% de las mujeres y hombres no tienen nada de confianza. Un dato que llama la atención es que el 70% de las mujeres extranjeras tienen mucha confianza en el personal en comparación con el 51% de mujeres que viven en La Paz y el 49% de quienes viven en El Alto (Hanko, 2021).

El 70% de las mujeres y el 73% de los hombres consideran que, con la implementación del teleférico, los lugares cercanos son más seguros. Dentro de las ventajas percibidas del sistema, un 79% de las mujeres y un 76,5% de los hombres consideran que les otorga flexibilidad para trabajar y desplazarse sin preocuparse por el tráfico. Además, un 65% de mujeres y un 62% de hombres creen que ha aumentado sus posibilidades de trabajar, lo que se traduce en un aumento de los ingresos de las familias, algo con lo que están de acuerdo el 63% de mujeres y 62% de hombres (Hanko, 2021).

Por otra parte, el 75% de las mujeres y un 71% de los hombres están de acuerdo con que el sistema permite el acceso a instituciones que ofrecen una mejor educación. Y un 70% de las mujeres y el 67% de los hombres cree que el teleférico permite un mejor acceso a los servicios de salud. Respecto a la asistencia a eventos culturales, el 78% de las mujeres y el 79% de los hombres creen que el sistema facilita su participación. El 82% de mujeres y el 78% de hombres cree que este medio de transporte es más rápido para hacer trámites en oficinas gubernamentales (Hanko, 2021).

El 78% de las mujeres y el 80% de los hombres considera que, en comparación con otros medios de transporte, la probabilidad de que en el teleférico se produzcan actos de discriminación es menor. Mientras que, respecto a la seguridad, el 81% de las mujeres y el 82% de los hombres consideran que en este espacio es menos probable que sucedan hechos de robo si se compara con otros medios de transporte. En relación con casos de acoso sexual, el 74,5% de las mujeres y el 77% de los hombres creen que es menos probable que se den estos casos en comparación con otros medios de transporte (Hanko, 2021).

En términos de seguridad, el 1,4% de las mujeres y el 0,69% de los hombres se sienten inseguros. Esta sensación de inseguridad también tiene que ver con ser un transporte en altura. Respecto a la seguridad de las mujeres, el 79% se sienten más seguras usando este modo de transporte en comparación con otros (Hanko, 2021). Lo cual se traduce en un alto nivel de confianza en el sistema, lo que aumenta la preferencia por usarlo, en particular en el caso de mujeres, lo que es consistente con el mayor porcentaje de usuarios de este género pues la violencia de género es prácticamente nula.

Estrategia metodológica

Los viajes de cuidado han estado invisibilizados en las encuestas origen-destino, las cuales son quizás, uno de los principales instrumentos de recolección de información para la planificación de la movilidad. Tampoco son identificados en los conteos de flujos de los sistemas de transporte ni en las encuestas de evaluación de los servicios de movilidad. Es por ello por lo que generar datos sobre este tipo de viajes es fundamental para conocer a profundidad quiénes se hacen cargo de los viajes de cuidado, cómo son estos viajes y cuáles son las necesidades que se derivan de ellos, con el fin de mejorar los sistemas de transporte.

Son pocos los datos que existen respecto a la movilidad del cuidado (Sánchez de Madariaga, 2013; Sánchez de Madariaga y Zucchini, 2020), un concepto relativamente reciente en el escenario de la movilidad, por ello, entender cuáles son los patrones y necesidades que se derivan de este tipo de viajes es fundamental. Justamente en este contexto, se desarrolló esta investigación bajo una metodología mixta (cualitativa y cuantitativa) que ha permitido recopilar datos para entender un poco más sobre la movilidad de cuidado, con miras a diseñar un sistema de transporte que facilite estos viajes. A continuación, se describen los métodos de investigación aplicados:

Encuesta para la implementación de espacios de apoyo al cuidado de niños/as en Mi Teleférico

Con el fin de dimensionar los patrones de movilidad, necesidades e intereses respecto a la movilidad del cuidado, se diseñaron y aplicaron 400 encuestas a usuarios y usuarias de Mi Teleférico. Estas encuestas se recopilaron en seis estaciones: 16 de Julio, Central, Mirador, Buenos Aires, Faro Murillo y Obelisco entre el 1 y 8 de septiembre del 2023. Estas estaciones son conocidas por ser concurridas y por conectar las ciudades de La Paz y El Alto. Además, muchas de estas estaciones eran centros de encuentro de varias líneas. e abarcaron 6 de las 10 líneas del teleférico, y la mayoría de las encuestas se concentraron en la Línea Morada (ver Anexo 1).

Gráfico 12. Mapa de las estaciones y líneas donde se realizaron las encuestas

Fuente: Elaboración propia basado en Encuesta para la implementación de espacios de apoyo al cuidado de niños/as en Mi Teleférico, 2023

Para calcular el tamaño de la muestra se consideró como universo a los 210.000 pasajeros promedio diarios que transporta el sistema, y se estableció un nivel de confianza del 95% y un margen de error del 5%. Como resultado, se debían aplicar 384 encuestas. Para iniciar con la ronda de preguntas, las encuestadoras consultaban si había niños/as en su familia que requieran acompañamiento diario para movilizarse. Si las personas respondían negativamente, entonces no se procedía a realizar la encuesta, mientras que, si la respuesta era positiva, se procedía a realizar la encuesta. En consecuencia, se realizaron encuestas de intercepción solo a personas (hombres y mujeres) que tuviesen niños/as entre 0 y 12 años en la familia (no era necesario que en el momento de la encuesta las personas se encontrasen viajando con los niños/as).

La encuesta (ver Anexo 2) incluyó preguntas de caracterización referentes al género, frecuencia de uso del sistema, y en el caso de mujeres, se consultó si estaban embarazadas o en periodo de lactancia. Además, la encuesta incluyó una sección respecto a los patrones de movilidad con preguntas referentes a quién realiza la mayoría de los viajes con niños/a, la cantidad de días a la semana que se viaja con niños/as, los motivos de los viajes, el nivel de satisfacción, las necesidades al viajar, y los viajes que no se realizan. Así mismo, incluyó una sección respecto al nivel de interés y en qué condiciones podría operar un servicio de cuidado temporal de niños/as y sobre la necesidad de espacios de lactancia y baños.

Entrevistas

Con el fin de indagar sobre la posibilidad y la disponibilidad de espacios dentro de las estaciones de Mi Teleférico para implementar espacios de cuidado temporal e infraestructura de cuidado, se realizaron entrevistas a funcionarios de la institución. Para ello, se diseñaron guiones semiestructurados y se coordinó con la entidad para el apoyo de su equipo. En total se realizaron 6 entrevistas a personal de las gerencias de proyectos, comercio, recursos humanos, comunicación y cultura, del Parque de las Culturas y de la Madre Tierra, y del Comité de Trabajadores.

Grupos focales

Para complementar los resultados de los datos cuantitativos, se implementó un grupo focal mixto en el cual participaron en total 7 personas (3 hombres y 4 mujeres) en la estación de Pampahasi. Adicionalmente se organizaron triadas (grupos focales pequeños) en las cuales participaron 9 personas (1 hombre y 8 mujeres) en una estación de la Línea Morada. En total, en estos espacios participaron 16 personas entre padres, madres, abuelas y abuelos. Estos espacios fueron diseñados para recoger información sobre las prácticas, necesidades y nivel de interés de los usuarios respecto a servicios de cuidado que podrían implementarse en Mi Teleférico. Para incentivar la participación se ofreció un bono de transporte.



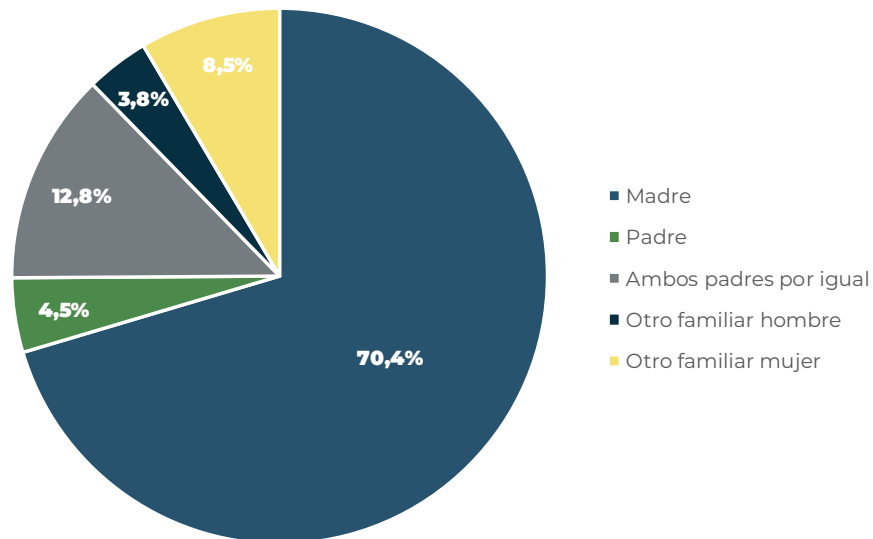
Fuente: BID, 2023

¿Cómo son los viajes con niños y niñas en La Paz y El Alto?

A continuación, se presentan los resultados de la encuesta, las entrevistas y los grupos focales aplicados en 2023 por el BID con el apoyo de Mi Teleférico sobre viajes de cuidado de usuarios del teleférico. Además de datos sobre los patrones de movilidad, este estudio exploró el interés de los usuarios de contar con un espacio de cuidado temporal para niños/as en algunas de las estaciones, así como las necesidades de contar con infraestructura de cuidado, como salas de lactancia y baños inclusivos. Es importante mencionar que los usuarios del sistema Mi Teleférico están acostumbrados a contar con diversos servicios⁵ y espacios en las estaciones, por lo que sumar servicios que faciliten las actividades de cuidado, es considerado como algo positivo y deseable.

Los resultados del estudio muestran que los viajes de cuidado son mayoritariamente ejecutados por mujeres. De hecho, el 70,4% de estos viajes son realizados solo con la madre, seguidos del 12,8% de viajes realizados por el padre y madre por igual, y el 4,5% que son realizados solo con el padre. Si se analizan los datos respecto a los viajes que se realizan con otro familiar, se evidencia que el 8,5% de viajes son realizados por familiares mujeres, lo que representa un poco más del doble de aquellos viajes hecho por familiares hombres que alcanzan el 3,8%. También se identificó que muchas veces los traslados de los infantes son parte de la cadena de viaje, es decir, que se realizan viajes multipropósito, con varias paradas.

5. Por ejemplo, farmacias, cajeros automáticos, cafeterías y restaurantes, sillones para masajes, estacionamientos por hora, espacios para ferias de emprendedores, entre otros.

Gráfico 13. En su familia, ¿quién hace la mayoría de los viajes en transporte con niños/as?

Fuente: *Elaboración propia con base en la Encuesta para la implementación de espacios de apoyo al cuidado de niños/as en Mi Teleférico, 2023*

Estos datos son consistentes con los datos de Bolivia que reflejan que son las mujeres quienes asumen mayoritariamente el cuidado directo de los miembros de la familia. De hecho, los grupos focales revelaron que los padres muchas veces comparten los viajes con niños/as únicamente los fines de semana.



Fuente: BID, 2023

Un estudio realizado por Soto-Villagrán (2022) identificó que el tiempo y espacio dedicados a transportarse puede tener usos multifuncionales. Es decir, que no es solo tiempo para movilizarse, sino que, durante ese tiempo, al viajar con niños/as se “puede desplegar diferentes actividades de cuidado como alimentarlo, asearlo y atenderlo” (Soto-Villagrán, p. 70-71, 2022). La autora además identifica que muchas veces estos momentos son los espacios en que las madres y padres pueden compartir y socializar con sus hijos/as, pues muchas veces las rutinas y las tareas hacen que al llegar al hogar los niños duerman inmediatamente.

Los datos respecto a quienes son los familiares que suelen asumir la responsabilidad de viajes con niños/as (representan 12,3% del total), evidencian que el 3,5% de estos viajes son realizados por las abuelas en contraste con el 1% de viajes que corresponden a los abuelos. Mientras que el 2,8% de los viajes son realizados por hermanas y el 2,3% por hermanos. Se identificó que otro tipo de familiares que realizan estos viajes pueden ser padrinos y madrinas, tíos y tías, y sobrinas y sobrinos.

Esta práctica evidencia formas de delegación del cuidado que generalmente reproduce los roles de género porque recaen en otras mujeres, generalmente de la familia. De hecho, datos de 2023 revelan que cuando se requiere cuidados de salud, el 56% de la población lo resuelve con el trabajo familiares (Centro de Estudios para el Desarrollo Laboral y Agrario, 2023). En el caso de las abuelas o de los adultos mayores, viajar con niños/as implica una doble tarea, pues además de cuidar al infante, deben prestar especial atención a auto cuidarse, por la vulnerabilidad que muchas veces afrontan las personas de la tercera edad (Soto-Villagrán, 2022).

Tabla 2. Detalle de quién realiza el viaje con niños/as

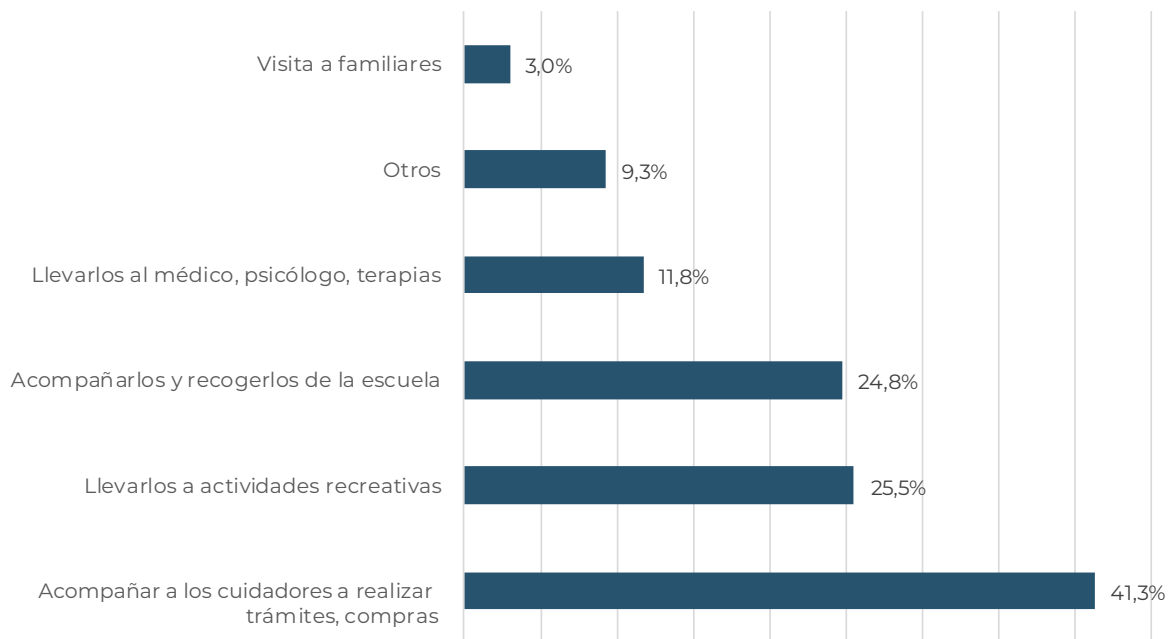
Quién realiza el viaje	Porcentaje
Madre	70,4%
Ambos padres por igual	4,5%
Padre	12,8%
Abuela	3,5%
Hermana	2,8%
Hermano	2,3%
Tía	2,0%
Abuelo	1,0%
Otro familiar hombre	0,5%
Otra familiar mujer	0,3%

Fuente: Elaboración propia con base en la Encuesta para la implementación de espacios de apoyo al cuidado de niños/as en Mi Teleférico, 2023

En resumen, el 78,9% de los viajes realizados con niños/as y por lo tanto de viajes de cuidado que involucran a esta población, son realizados por mujeres (predominantemente las madres seguido de otras mujeres muchas veces miembros de las familias). En contraste, el 8,3% de estos viajes son realizados por hombres, y un 12,8% por ambos padres por igual.

Por otra parte, se pidió a los encuestados calificar de 1 al 3 los principales motivos para viajar con niños/as. Como resultado se obtuvo que para el 41,3% de los participantes los viajes con niños/as son para acompañar a los adultos cuando van a realizar trámites, o actividades comerciales de compra y venta. Si bien esta actividad no constituye un motivo de viaje con fines de cuidado per se, demuestra la necesidad de cuidar a los niños/as mientras se realizan otras actividades, lo que la convierte en un viaje de cuidado. El segundo motivo para viajar con niños/as es llevarlos a actividades recreativas (visitar parques, actividades deportivas, musicales, artísticas, clases extracurriculares) con el 25,5%. Y en tercer lugar se ubica el acompañarlos y recogerlos de la escuela con el 24,8% de las respuestas. Entre las opciones que los usuarios mencionaron en “otros”, se repitió la de ir a visitar a familiares.

Gráfico 14. Principales motivos para viajar con niños/as



Fuente: Elaboración propia con base en la Encuesta para la implementación de espacios de apoyo al cuidado de niños/as en Mi Teleférico, 2023

Respecto a la frecuencia con que las familias realizan viajes con niños, el 50,5% de los encuestados reporta viajar entre 3 y 5 días a la semana. Ello denota un uso importante de este medio de transporte para viajes de cuidado. Y a su vez revela el potencial del sistema de atraer a más y nuevos usuarios que viajen con niños/as para incrementar el uso del teleférico, para lo cual implementar estrategias que faciliten estos viajes es fundamental.

Tabla 3. Frecuencia con que las familias realizan viajes de cuidado en el teleférico

Días	Porcentaje
1 días	13%
2 días	18,5%
3 días	20,5%
4 días	7%
5 días	23%
6 días	2,5%
Menos de una vez por semana ⁶	10,5%
Todos los días (incluido fin de semana)	5%

Fuente: Elaboración propia con base en la Encuesta para la implementación de espacios de apoyo al cuidado de niños/as en Mi Teleférico, 2023

También se identificó que el 13% de las mujeres usa Mi Teleférico todos los días en contraste con el 8,1% de los hombres. Mientras que más hombres que mujeres lo usan esporádicamente. De igual manera, las mujeres utilizan el sistema con más frecuencia que los hombres durante 2 y 3 días a la semana.

Tabla 4. Frecuencia con que los encuestados usan Mi Teleférico

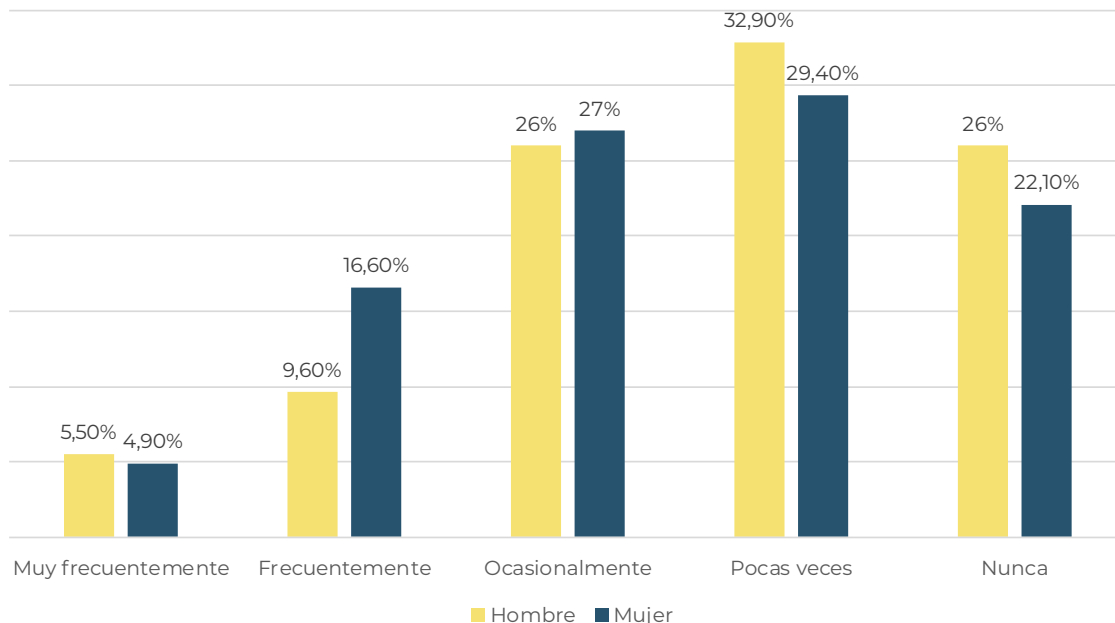
Cantidad de días a la semana	Hombre	Mujer
Esporádicamente	9,5%	6%
1 día	9,5%	5%
2 días	8,1%	13%
3 días	25,7%	29%
4 días	8,1%	6%
5 días	25,7%	25%
6 días	5,4%	3%
Todos los días	8,1%	13%

Fuente: Elaboración propia con base en la Encuesta para la implementación de espacios de apoyo al cuidado de niños/as en Mi Teleférico, 2023

6. Corresponde a las personas que no hacen viajes regulares en Mi Teleférico, y por ello, viajan esporádicamente.

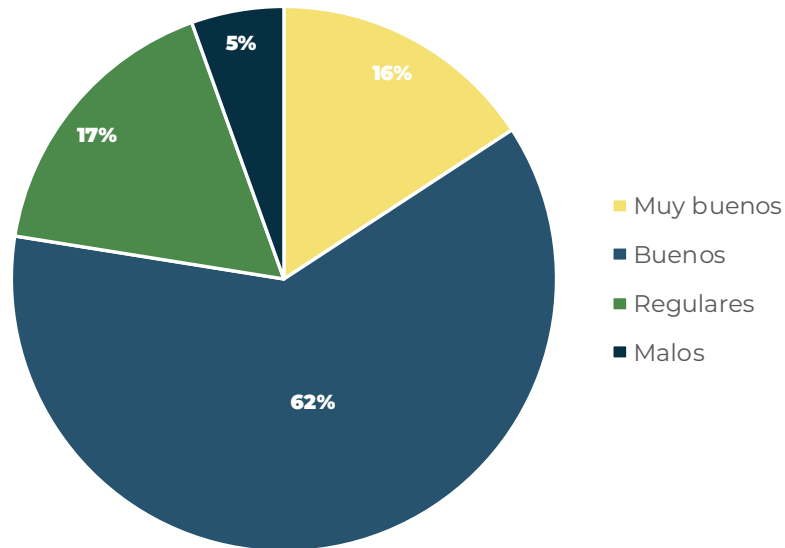
La encuesta también indagó respecto a si los usuarios han dejado de utilizar transporte público por no tener con quién dejar a su niño/a. Se identifica que 8 de cada 10 usuarios han tenido esta dificultad en algún momento. Por otra parte, los resultados arrojan que el 5,5% de los hombres y el 4,9% de las mujeres han tenido este problema muy frecuentemente. Mientras que quienes han afrontado esta dificultad frecuentemente son en un 16,6% mujeres y en un 9,6% hombres. Por otra parte, más hombres (26%) que mujeres (22%) nunca han tenido esta dificultad. Muchas veces, al no tener con quién dejar a los niños/as la opción es viajar con ellos para realizar la tarea requerida, lo que implica tener que, al momento de viajar, las personas tienen como ocupación adicional, cuidar a los infantes.

Gráfico 15. Personas que han dejado de realizar viajes en transporte público por no tener con quién dejar a sus niños/as



Fuente: Elaboración propia con base en la Encuesta para la implementación de espacios de apoyo al cuidado de niños/as en Mi Teleférico, 2023

Cuando se consultó a los usuarios cómo calificarían sus viajes con niños en teleférico, la mayoría reportó una evaluación positiva, es decir, buena (61,8%) o muy buena (15,8%). Mientras que un 17% los calificó como regulares y un 5,5% como malos. Ningún usuario respondió que su experiencia era muy mala. Ello es consistente con lo reportado en los grupos focales, en los cuales los usuarios reconocieron que viajar en Mi Teleférico con niños/as es cómodo, en especial porque controla la cantidad de personas y se evita el hacinamiento. Además, se mencionó que para los niños/as usar este sistema es como ir de paseo. Inclusive se identificó que algunas familias hacen viajes los fines de semana en el teleférico para pasear con sus hijos/as.

Gráfico 16. ¿Cómo calificaría sus viajes con niños en mi teleférico?

Fuente: Elaboración propia con base en la encuesta para la implementación de espacios de apoyo al cuidado de niños/as en Mi Teleférico, 2023

El 50% de usuarios que calificó como mala su experiencia en el sistema, explicó que se debe a que no existe trato preferencial para niños/as en el ingreso a las cabinas o en las filas, o que deben sentar al niño/a en sus piernas cuando está lleno, mientras que otros usuarios reportan incomodidad al tener que medir al niño/a para ver si paga o no pasaje. Por otra parte, se identificó que muchas personas no conocen las tarifas preferenciales para niños/as. Además, el 22,7% de las personas mencionó que su calificación negativa es debido a que ha tenido experiencias donde había mucha gente y era incómodo estar con los niños. También se mencionó como negativo, la falta de pasamanos en las cabinas, haber sufrido malos tratos o demasiada prisa, y la prohibición de consumo de alimentos.

Ideas para facilitar la movilidad de cuidado⁷

Las dimensiones de la movilidad del cuidado en los sistemas de transporte

La inclusión de la movilidad del cuidado en los sistemas de transporte público se materializa en dos dimensiones, por un lado, la infraestructura y por otro la operación. En el primer caso, respecto a la **infraestructura**, no se trata solo de contar con paradas, estaciones, y buses que cumplan con estándares de accesibilidad universal, sino también de ofrecer facilidades específicas⁸ para las tareas de cuidado. También se requiere poner atención al diseño urbano del espacio público, es especial a las veredas, los cruces peatonales, la iluminación, entre otros, puesto que el uso del transporte público está intrínsecamente conectado al uso de estos espacios. Además, es necesario que la infraestructura de transporte sea localizada para conectar a los usuarios con los espacios de cuidado como escuelas, espacios públicos, establecimientos de salud, y no solo con los centros de trabajo (CEPAL, 2019). En relación con la **operación**, es necesario que las frecuencias, horarios, paradas, y que las prioridades de atención a los usuarios consideren de manera diferenciada a las personas que viajan con niños/as o personas dependientes.

Soto-Villagrán (2022), identifica que muchas veces las características y condiciones físicas de los accesos, mobiliarios, y equipamientos, constituyen obstáculos en la experiencia de los viajes de cuidado. La autora menciona que, por ejemplo, las mujeres son más sensibles ante la carencia de mapas y de señalética adecuada y bien ubicada, lo que dificulta sus viajes y aumenta el tiempo que requieren para movilizarse. Además, que generalmente los “espacios de movilidad son espacios de paso, de tránsito y fluidez”, por lo que se carece de espacios de descanso, algo necesario al trasladarse con personas que requieren atención (Soto-Villagrán, p. 69, 2022).

De igual manera, menciona que viajar con personas dependientes es complejo sobre todo en escenarios donde el movimiento y flujo de los pasajeros es acelerado, generando empujones y presiones pues “algunas personas no respetan los ritmos de los diferentes cuerpos” (Soto-Villagrán, p. 69, 2022). Lo que implica considerar cómo influye la altura de los niños/as en sus viajes, pues los hace menos visibles y por lo tanto más susceptibles a empujones o pisotones. De igual manera, su menor velocidad para caminar “interfiere” con la de los adultos y puede “dificultar” el tránsito. Otros elementos como viajar con bultos, compras coches, o las características del clima también hacen aún más difíciles estos viajes (Soto-Villagrán, 2022). Pensemos en tener que caminar con niños/as en lluvia, o estar expuestos a los charcos, o a salpicones de agua por los autos, o las dificultades de cargar a

7. Las ideas que se presentan en este apartado son recomendaciones basadas en los resultados de las encuestas, grupos focales y entrevistas, y no representan un compromiso de la empresa Mi Teleférico.

8. Por ejemplo, baños familiares con accesibilidad universal, baños con cambiadores; salas de lactancia; ascensores o escaleras eléctricas; escaleras en buen estado y con pasamanos.

los niños/as para que puedan subir a los buses de cama alta, o cómo es viajar con infantes en época de calor. Por lo tanto, la experiencia de la movilidad del cuidado se siente en los cuerpos, en la incomodidad física, y muchas veces a través de formas de agresión (Soto-Villagrán, 2022).

Es así como para el diseño y la gestión de sistemas de transporte público que faciliten los viajes de cuidado es necesario entender las necesidades y nivel de interés de los usuarios por contar con infraestructura específica para ello. Con esta infraestructura se busca que los usuarios que viajen con niños/as, puedan tener viajes más cómodos y seguros, motivando no solo mayor cantidad de viajes, sino también la dignificación del transporte público y su consolidación como la primera opción de viaje. De igual manera, se busca que los infantes asocien desde temprana edad al transporte público como algo positivo, útil, y de calidad, para afianzar su uso del sistema puesto que a largo plazo serán los futuros usuarios.

Además, contar con espacios que faciliten el cuidado de manera adyacente a las infraestructuras de transporte, genera ahorro de tiempo, energía y recursos (National Council of Negro Women, n.d.). Y permite promover la corresponsabilidad de padres y madres en tanto es más sencillo compartir las tareas de cuidado. Es así como, con el fin de evaluar la necesidad y predisposición a utilizar espacios para actividades de cuidado, la encuesta exploró la implementación y gestión de tres posibles espacios: espacios de cuidado temporal, baños familiares y salas de lactancia⁹.

A continuación, se presentan algunas ideas sobre cómo se podría incorporar el enfoque de la movilidad de cuidado en un sistema de transporte por cable como el de Mi Teleférico. Estas propuestas han sido construidas con base en los resultados y preferencias de la gente identificados en la investigación realizada:

Baños con infraestructura para el cuidado infantil

La encuesta exploró las necesidades de las personas al momento de viajar con niños/as. Los resultados arrojan que el 46,9% de los usuarios ha tenido la necesidad de contar con baños para el uso de los niños/as. Y que el 38,3% de los encuestados ha necesitado de un espacio para cambiar pañales. Si bien la empresa cuenta con este servicio en algunas de las estaciones, los usuarios reportaron que en algunos casos no están operativos y que muchas veces es difícil saber dónde se ubican. El reto para las empresas de transporte es garantizar que estos espacios sean sostenibles tanto en términos financieros como en relación con su mantenimiento. Para que efectivamente cumplan la función que tienen.

Contar con baños es necesario pues los participantes del estudio mencionan que a veces es difícil viajar con niños/as pues pueden pasar una urgencia al necesitar el baño. En el caso de infantes, se reporta la necesidad de cambiar pañales, lo que lleva a que la gente opte por usar las gradas u otros espacios de las estaciones para ello. Lo que significa que el niño/a se expone a la mirada de los transeúntes y al clima, y se genera el riesgo de ensuciar los espacios. También se identificó que algunas personas llevan a los niños/as a la calle para el cambio de pañal. La carencia de cambiadores hace difícil e incómoda esta tarea ya que dentro de los baños no suele haber espacio suficiente, o los otros usuarios se incomodan.

9. Otras sugerencias que se identificaron con el estudio fue generar un sistema de tarifas familiares, y normar los viajes con coches de bebés.

Por otra parte, muchas veces los usuarios enfrentan un dilema al no saber a qué baño entrar, por ejemplo, si se encuentra el padre con su hija, o si el cambiador se ubica solo en los baños de mujeres. Por ello, es necesario contar con infraestructura como cambiadores, inodoros y lavabos para niños en baños de hombres y mujeres, para de esta manera facilitar y promover que los hombres (no solo los padres) también asuman las responsabilidades de cuidado.

También se identificó la predisposición de la gente a pagar por el servicio (incluso con la misma tarjeta que se usa para usar el sistema), para así garantizar la disponibilidad y limpieza del espacio. Como referencia, plantearon el pago de \$1 boliviano (USD 0,14). De igual manera, las participantes de los grupos focales mencionaron como sugerencia, incluir dispensadores o espacios para la venta de pañales y toallas húmedas. Y se enfatizó en la necesidad de incluir campañas para enseñar a la gente a cuidar el espacio.

Contar con baños familiares o con servicio de cambiadores, es una manera de proteger la privacidad de los infantes, facilitar los viajes de cuidado y atraer más usuarios al sistema. En este sentido, para la implementación de estos servicios existen algunas opciones:

1. Adecuar dentro de los baños de hombres y mujeres cambiadores de pañal plegables y un lavabo e inodoro a la altura de los niños/as. En caso de un proyecto nuevo, puede diseñarse el baño considerando el espacio para este equipamiento. Mientras que, en proyecto ya construidos, se deberá considerar la dimensión del espacio existente y en caso de que no permita la adaptación de este, se sugiere priorizar la colocación de cambiadores.
2. Ampliar el alcance de los baños accesibles (baños destinados a personas con discapacidad) y convertirlos en baños familiares con cambiadores de pañal, así como con un lavabo e inodoro a la altura de los niños/as. Sin embargo, para la implementación de esta opción es necesario considerar las características socio culturales del contexto, para garantizar la seguridad de los infantes y evitar que estos espacios se conviertan en lugares que generen riesgos de seguridad física y psicológica en población vulnerable vinculados al maltrato infantil.

Gráfico 17. Ejemplos de señalética de baños con enfoque a facilitar el cuidado



Fuente: Elaboración propia

En todos estos casos es necesario incluir señalética sobre la ubicación del servicio, y en los baños ubicar una distinción clara de los servicios disponibles. En el caso de los cambiadores, es importante revisar periódicamente que el sistema de anclaje esté en óptimas condiciones. El material que se debe utilizar en los cambiadores debe ser de fácil limpieza, resistente a bacterias, contar con ganchos para ubicar las pertenencias de los usuarios, contar con correas de seguridad, soportar el peso, y de preferencia incluir un dispensador de cambios

de cama desechables y garantizar que la superficie exterior sea de fácil limpieza. Se debe incluir un tacho de basura con tapa exclusivo para pañales. Además, es necesario ubicarlos en áreas que ofrezcan privacidad, lejos de las puertas, y con espacio alrededor, por ejemplo, para estacionar el coche de bebé.

Salas de lactancia

Viajar en transporte público con niños/as pequeños y bebés puede ser todo un reto. No solo por la afluencia de usuarios, los ruidos, y la falta de empatía de los usuarios, sino también por la dificultad de alimentar al bebé al movilizarse. Bolivia cuenta con la Ley No. 3460 de 15 de agosto de 2006 denominada Ley de Fomento a la Lactancia Materna y Comercialización de sus Sucedáneos y su reglamento. Este marco normativo establece la lactancia materna como prioridad dentro de la atención integral de la mujer y la niñez, para lo cual busca promover, proteger y apoyar la práctica de la lactancia materna. Bajo esta norma, la implementación de salas de lactancia constituye una estrategia para promover y facilitar esta práctica en un contexto en que la lactancia materna exclusiva en menores de 6 meses se ha reducido pasando de 60% en 2008 a 58% en 2016 (UNICEF Bolivia, 2020).

Con estos antecedentes, y gracias a la encuesta para la implementación de espacios de apoyo al cuidado de niños/as en Mi Teleférico, se identificó que el 26,6% de los participantes del estudio ha necesitado en algún momento un espacio para dar de lactar al realizar un viaje en teleférico (ya sea como usuario directo o para un familiar). Lo que denota una necesidad latente. Ello es consistente con el hecho de que 8 de cada 10 participantes de la encuesta considera que contar con esta infraestructura es necesario o muy necesario. Es por esto que facilitar espacios para la lactancia también es una forma de cuidar la salud y el crecimiento de los niños/as, considerando que, en Bolivia, en el contexto urbano, apenas el 52,4% de los infantes menores de 6 meses reciben lactancia materna exclusiva (ORAS-CONHU, 2020).

Tabla 5. Necesidad de contar con espacios para lactancia¹⁰

Nivel de necesidad	Frecuencia	Porcentaje
Muy necesario	183	46%
Necesario	152	38%
Indiferente	34	9%
Poco necesario	25	6%
Nada necesario	6	2%

Fuente: Elaboración propia con base en la Encuesta para la implementación de espacios de apoyo al cuidado de niños/as en Mi Teleférico, 2023

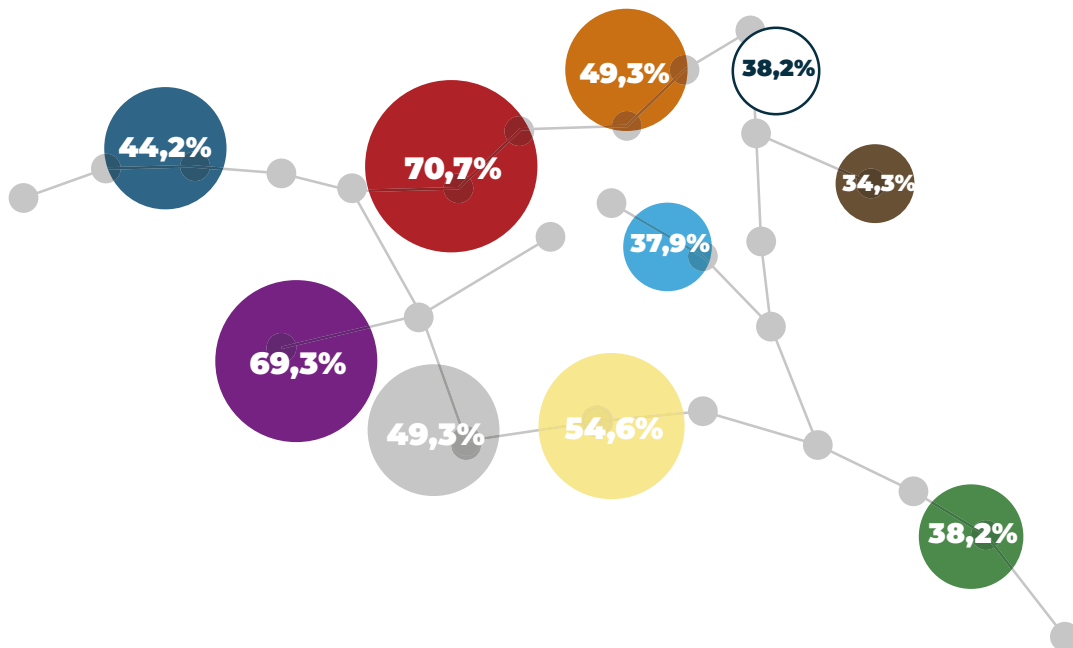
En palabras de las participantes de los grupos focales, “así como hay baños públicos debería haber salas de lactancia”. Las personas encuestadas también consideran que esta es una necesidad permanente, que “solo entienden quienes han pasado por aquello”. De hecho,

10. Para amamantar o extraer leche materna.

se mencionó que es común tener que dar de lactar en la calle o espacios públicos por la ausencia de espacios específicos para ello. En consecuencia, las madres y los niños están expuestos al morbo de la gente que transita los espacios públicos, así como a las condiciones del clima.

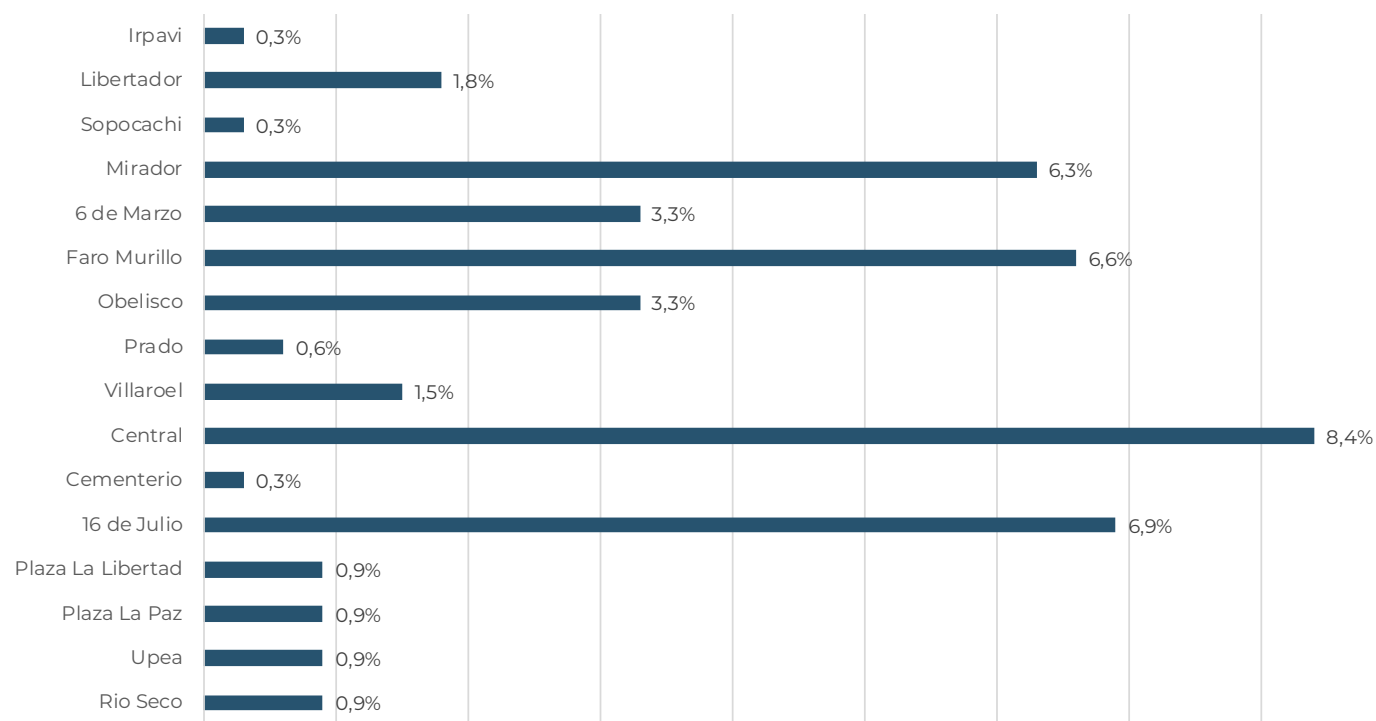
A las personas que respondieron que les parecía muy necesario o necesario contar con salas de lactancia, se les preguntó qué estaciones les parecían aptas para implementar tales espacios. Esta pregunta admitía respuestas abiertas, las cuales fueron agrupadas posteriormente. Las líneas más mencionadas fueron la Roja con el 70,7%, y la Línea Morada con el 69,3%, las cuales conectan El Alto con el centro de La Paz. Ambas son líneas con alta demanda de viajes. De hecho, en 2022 la Línea Morada concentraba el 26,7% del total de los viajes, y la Roja el 12,2%. La tercera línea más mencionada fue la Amarilla con el 54,6% de preferencia, y un 16,3% de viajes en 2022 (Empresa Estatal de Transporte por Cable Mi Teleférico, 2022).

Gráfico 18. Líneas del Mi Teleférico preferidas para ubicar salas de lactancia (por color)



Fuente: Elaboración propia con base en la Encuesta para la implementación de espacios de apoyo al cuidado de niños/as en Mi Teleférico

Se preguntó a los encuestados en qué estaciones deberían implementarse espacios de lactancia, y las favoritas fueron las estaciones Central, la 16 de Julio, Faro Murillo, y Mirador. Estas cuatro estaciones son puntos de transferencia con otras líneas, y las dos primeras corresponden a la Línea Roja. La estación 16 de Julio se ubica cerca de la Feria del mismo nombre, la cual es uno de los mercados populares más grandes del mundo, y los jueves y domingos tiene gran afluencia. Mientras que, en los predios de la estación Central se ubica el Parque de las Culturas y la Madre Tierra, el cual es muy frecuentado sobre todo durante los fines de semana. Otras estaciones mencionadas fueron Obelisco y 6 de Marzo. Es importante considerar que las estaciones priorizadas por los encuestados se caracterizan por conectar El Alto con el centro de La Paz.

Gráfico 19. Estaciones preferidas para implementar salas de lactancia

Fuente: *Elaboración propia con base en la Encuesta para la implementación de espacios de apoyo al cuidado de niños/as en Mi Teleférico*

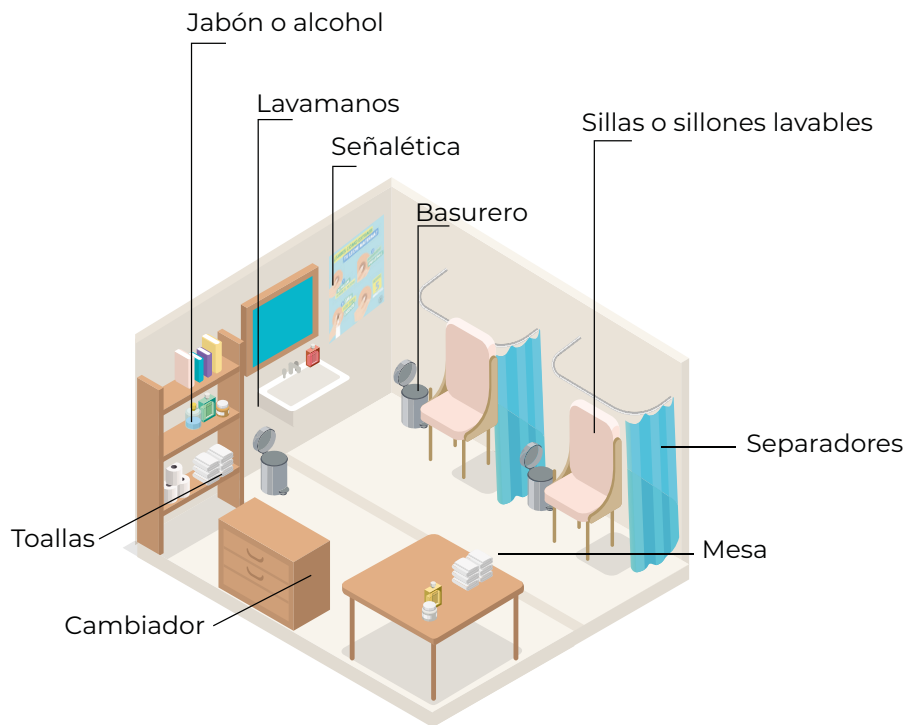
Si bien lo ideal es diseñar la infraestructura de transporte (en particular las estaciones) con espacios destinados a la lactancia desde un inicio, es factible hacer adaptaciones en caso de no haberlos incluido en el diseño. Se pueden aprovechar espacios subutilizados como por ejemplo en áreas comerciales que no están siendo utilizadas (espacios de información, áreas para los cajeros automáticos), o espacios de las estaciones sin uso (por ejemplo, la parte de abajo de las escaleras o pasillos anchos).

Las salas de lactancia no solo permiten amamantar libremente, pues protegen a los niños/as y madres de miradas incómodas, y del clima, también son útiles pues facilitan la extracción de leche y su organización y guardado, y permiten el cuidado de las pertenencias. Estos espacios además podrían ser utilizados por el personal de Mi Teleférico que se encuentre en periodo de lactancia y que no pueda acceder a la sala que se ubica en la estación Central.

Para que una sala de lactancia sea atractiva y segura para las usuarias, esta debe ser: exclusiva, privada, confortable, higiénica, y accesible (UNICEF Bolivia, 2020). Además, debe contar con equipamiento mínimo que incluya lavabo y mesón, calefacción u aire acondicionado (según la zona), sillones lavables, etc. Adicionalmente a la implementación del espacio y su equipamiento, se requiere de un proceso de comunicación sobre su funcionamiento y normativa, su ubicación, y de campañas de sensibilización sobre la importancia de estos espacios. Por otra parte, dentro de las condiciones que debería tener el espacio para que sea acogedor y funcional se mencionó:

- El espacio podría contar con divisiones entre los sillones para tener un espacio privado, pero no es algo esencial para las participantes.
- Contar con espacio para lavarse y secarse las manos.
- De preferencia, contar con cambiadores pues luego de lactar generalmente cambian el pañal por lo que necesitan un espacio también para ello.
- Garantizar la limpieza continua sobre todo para recoger los pañales y así evitar que huelan mal el lugar.
- Se evidenció predisposición a pagar por el uso del espacio (como suele hacerse con los baños) para garantizar que esté limpio

Gráfico 20. Características de una sala de lactancia



Fuente: *Elaboración propia*

Con la implementación de salas de lactancia, Mi Teleférico puede convertirse en una empresa pública que promueva y apoye el cuidado de los niños/as y de las madres usuarias de su sistema. De esta manera, se apoya a las familias con las actividades de cuidado al facilitar a las madres el poder dar de lactar y extraer leche en condiciones adecuadas. Y se incentivan los viajes, ya que muchas veces las mujeres en periodo de lactancia deciden no viajar justamente por las dificultades de alimentar a su bebé en caso de requerirlo.

Espacios de cuidado temporal¹¹

La encuesta aplicada en Mi Teleférico evidencia que los viajes de cuidado con niños/as no siempre son viajes para atender específicamente necesidades de este grupo población. De hecho, muchas veces los niños/as son acompañantes de los padres y madres al momento de realizar trabajos remunerados o trámites. Desempeñar estas actividades al mismo tiempo que se cuida a los infantes puede ser complejo, pues demanda atención adicional. Por ello, se ha considerado la implementación de espacios de cuidado temporal (por horas) en determinadas estaciones en los cuales los niños/as puedan ser cuidados bajo la supervisión de profesionales, mientras los cuidadores realizan sus tareas. Esta iniciativa surge de una práctica espontánea en el Parque de las Culturas y de la Madre Tierra, ya que se ha evidenciado que muchas veces los niños/as sobre todo entre 10 y 11 años se quedan solos. Las madres y los padres se sienten tranquilos porque es un espacio cerrado, con guardías y cámaras, y no pueden salir los niños sin la supervisión de un adulto.

Para la implementación de estos espacios se requiere considerar un análisis normativo respecto a la factibilidad y los lineamientos que deben cumplir estas áreas para brindar este servicio. Considerando, además, las características que debe tener el espacio para cumplir con los requisitos de operación que establece la norma.

Ubicar espacios disponibles en la infraestructura del sistema de transporte, es el segundo paso para considerar la implementación de estas áreas. Para ello, se procedió a identificar zonas dentro de las estaciones que estén vacías o subutilizadas (como los espacios bajo las gradas, áreas no pagas que no son utilizadas, entre otros), y que además puedan ser adaptadas para implementar áreas infantiles. Mientras que en el caso de nuevas líneas se requiere diseñar la infraestructura con espacios destinados a este fin. Es así como, con el apoyo de Mi Teleférico, se identificaron tres zonas donde podría ubicarse este servicio, las cuales corresponden a estaciones y líneas con alta demanda. Una de ellas es la parte exterior de la estación **Faro Murillo** de la Línea Morada donde existe un área vacía de 300 metros cuadrados aproximadamente que podría ser adaptada. Esta estación, en palabras de la gente, sería fundamental para prestar este servicio pues “Faro Murillo sirve porque hay mucha gente en tránsito que se mueve por ahí y está bien ubicado para llegar, está en el medio, la gente podría pasar por ahí dejar a su niño y luego regresar”.

11. Estos espacios no son espacios de guardería, sino más bien espacios lúdicos para niños/as

Gráfico 21. Espacio subutilizado en la estación Obelisco vs idea espacio de cuidado

Fuente: Elaboración propia

Otra opción son las jardineras de la Línea Roja, en la estación **16 de Julio** cercana a la Feria de El Alto, la cual congrega un flujo importante de usuarios sobre todo en los días de feria. Adicionalmente, en la estación **Central** se ubica una casa patrimonial con espacios disponibles, algunos en alquiler, que podrían ser utilizados.

Recuadro 2. Las áreas infantiles como espacios de espera y aprendizaje

El juego es una de las formas principales para el aprendizaje en la infancia. Las áreas infantiles buscan ser espacios seguros que faciliten otras tareas de cuidado para los padres, pero al mismo tiempo que le aporten a los niños/as durante su estadía durante el tiempo determinado.

El diseño de las áreas infantiles debe ser estratégico y aprovechar todos los componentes disponibles para que sea un espacio lúdico y pedagógico para que los niños/as de diferentes edades puedan pasar un rato entretenido de forma autónoma, pero con espacios tanto individuales como colaborativos. Las áreas infantiles buscan ser detonantes de comportamientos positivos a través del diseño y la interacción con el espacio y con otras personas asegurando espacios que permitan la creación y transferencia de conocimiento, la estimulación sensorial y la interacción social. Existen

muchos métodos de aprendizaje, pero en la medida en que el diseño del espacio busque optimizarlo podrá sacar provecho de varios sin importar el área, para ello, se sugiere incorporar elementos que consideren lo siguiente:

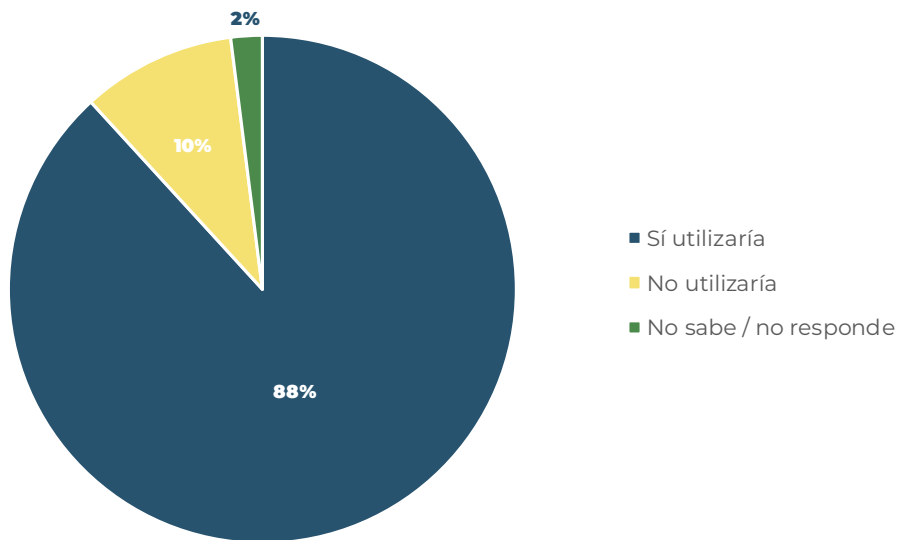
- **Aprendizaje visual:** Utilizar imágenes, diagramas, dibujos, formas y colores en el arte y el espacio para fomentar capacidades de espaciales y de construcción.
- **Aprendizaje lingüístico:** Incorporar elementos que fomenten la lectura, escritura y la conversación. Se pueden utilizar estímulos gráficos que fomenten el diálogo.
- **Aprendizaje lógico:** Incluyendo números, relaciones, ecuaciones y patrones para desarrollar habilidades numéricas y matemáticas.
- **Aprendizaje musical de ritmo y acústico:** Incluir sonidos, música, instrumentos.
- **Aprendizaje individual:** Incluir espacios para niños/as que prefieran estar a solas y resolver sus propios desafíos.
- **Aprendizaje social:** Identificar oportunidades de interacción con estímulos que lleven al diálogo con otros niños o con el personal a cargo.
- **Aprendizaje de la naturaleza:** Cuando sea posible, permitir que haya interacciones con la naturaleza incluyendo colores, texturas, sonidos, olores.
- **Aprendizaje físico:** Añadir elementos que fomenten la interacción física, el movimiento, el desarrollo de la coordinación y oportunidades de desarrollo de trabajos manuales.

Fuente: Elaboración propia basado en National Association of City Transportation Officials, 2020.

De acuerdo con la opinión de la gente, estos espacios de cuidado temporal serían de uso eventual (“hacer las ventas, compras, ir a misa tranquila”), no diario, ya que, si ese fuera el uso, sería mejor contar con una guardería. Además, la gente considera que deberían poder usarlos no solo los usuarios de Mi Teleférico, sino también la gente que transite por la zona y necesite apoyo en el cuidado de a los niños/as.

Respecto al nivel de interés de los potenciales usuarios de contar con un espacio pagado de cuidado de niños/as por horas en las estaciones de Mi Teleférico, 9 de cada 10 de los encuestados dijeron que sí lo utilizarían. En sus palabras, sería “un espacio que les cuide mientras hacemos nuestras cosas [...] para estar más cómodas porque llevar a los niños pesa y están expuestos en la calle”. De esta manera, se brindaría apoyo también para facilitar las actividades laborales y se velaría por la seguridad y salud (por ejemplo, por el clima) de los infantes, en particular para quienes trabajan como comerciantes informales.

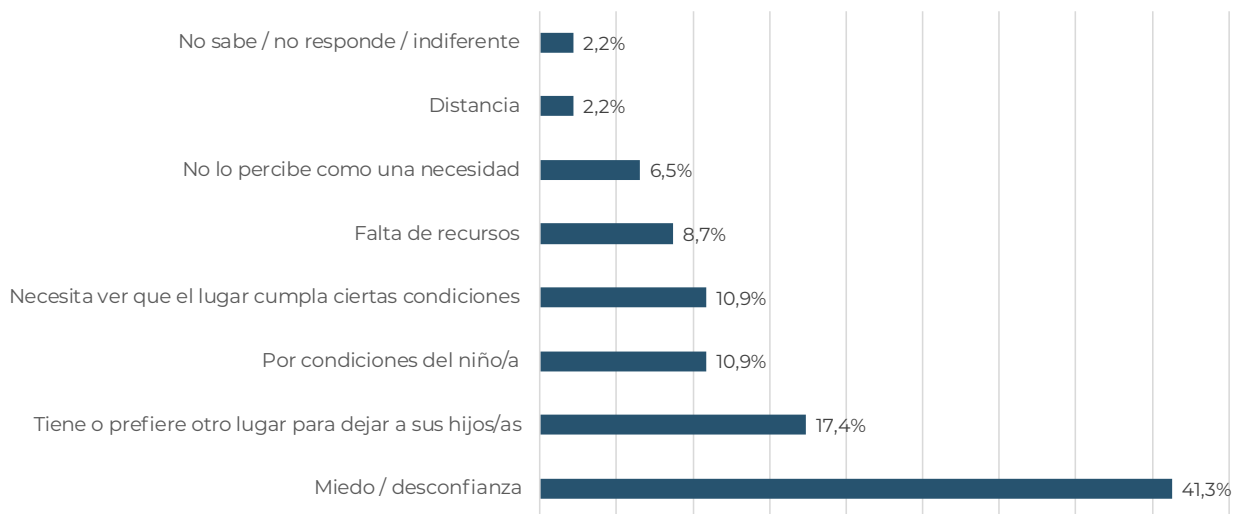
Gráfico 22. Porcentaje de personas que utilizarían un espacio de cuidado temporal en las estaciones de Mi Teleférico



Fuente: Elaboración propia con base en la encuesta para la implementación de espacios de apoyo al cuidado de niños/as en Mi Teleférico, 2023

Los resultados positivos respecto al interés de contar con este tipo de espacios reflejan la necesidad de apoyo en las tareas de cuidado que tienen las familias y la apertura de las familias a recibir este apoyo en los sistemas de transporte. Por otra parte, a las personas que respondieron negativamente esta pregunta y que representan el 10% de los encuestados, se les consultó cuáles son las razones por las cuales no usarían este espacio. La principal razón fue el por miedo o desconfianza (41,3%), seguido de que las familias ya tienen o prefieren otro lugar para dejar a sus hijos/as. A continuación, se presentan otras de las razones:

Gráfico 23. Razones por las que las personas no dejarían a sus hijos/as en este espacio



Fuente: Elaboración propia con base en la Encuesta para la implementación de espacios de apoyo al cuidado de niños/as en Mi Teleférico, 2023

También se preguntó por las características que debería tener el espacio para que decidan dejar a sus hijos/as allí. Para el 56,5% de los participantes, es necesario contar con seguridad, cámaras y servicios de supervisión, lo que evidencia que este tema es una de las principales preocupaciones. Además, un 28,8% menciona que se requiere que el espacio sea manejado por personal con experticia en cuidado de niños/as, mientras que un 24,3% menciona que debe ser un espacio con juegos infantiles. Otras de las características mencionadas por el 24,3% de los encuestados es que el ambiente debe ser cómodo y apto para las necesidades de los niños/as, y que sea exclusivo, es decir, solo para el uso de los infantes. En el siguiente cuadro se presentan otras de las características necesarias según los participantes del estudio:

Tabla 6. Características que debería tener el espacio para que la gente lo use

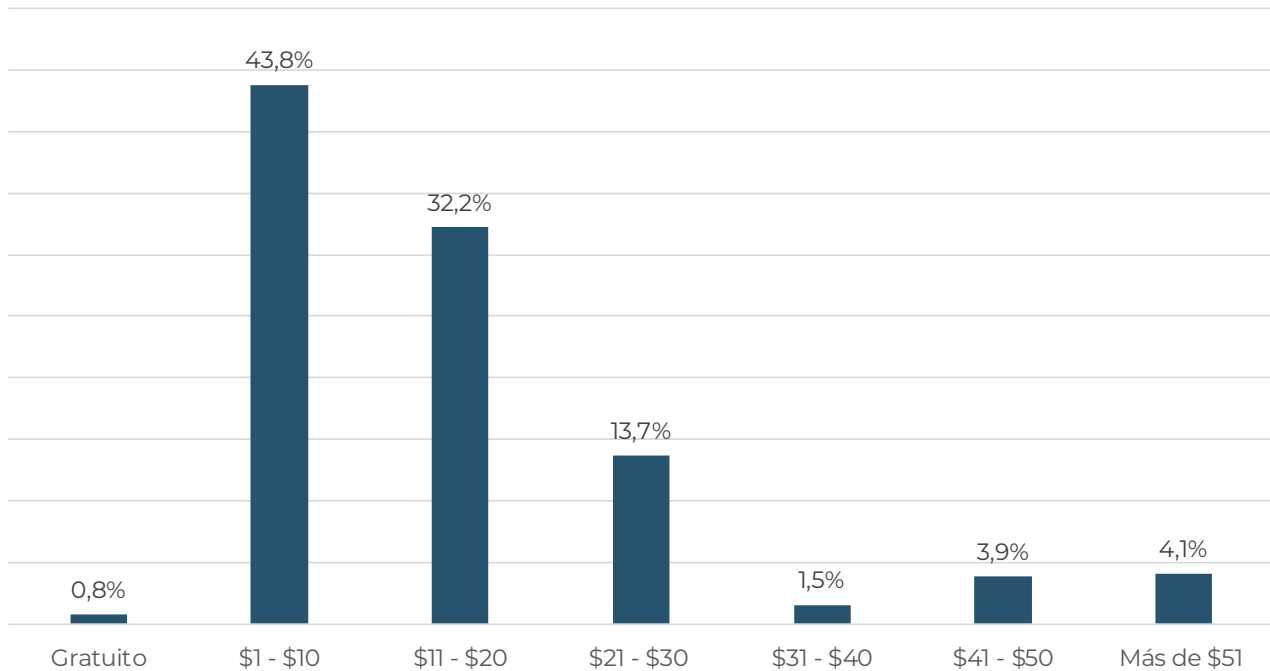
Características	Porcentaje
Seguridad, cámaras, supervisión	56,5%
Experticia en cuidado de niños/as	28,8%
Que tengan instalaciones de juegos	24,3%
Ambiente cómodo y apto, exclusivo	13,6%
Que realicen actividades educativas	11,7%
Atención con buen trato, paciencia	8,5%
Espacio amplio o cálido, soleado	8,5%
Que cuente con separación por edad	8,3%
Accesibilidad, bajo costo	6,4%
Limpieza	4,5%
Otros	4,3%
Que ofrezca merienda o refrigerio	3,5%
Que el personal que atiende sea profesional	2,9%
Servicios de atención para niños/as con necesidades especializadas	2,7%
Otros espacios: comedores, baños	2,7%
Lugar con certificación o respaldo legal	1,1%
No sabe, no responde	0,8%
Horario amplio	0,5%

Fuente: Elaboración propia con base en la Encuesta para la implementación de espacios de apoyo al cuidado de niños/as en Mi Teleférico, 2023

Estos datos, sumados a los resultados de los grupos focales permitieron delimitar cuáles son las características que los potenciales usuarios desean en el servicio. La mayoría de ellas están orientadas a garantizar la seguridad y así asegurar la confianza de los usuarios:

- Tener una entrada independiente, es decir diferente a la entrada de la estación.
- Tener una entrada independiente, es decir diferente a la entrada de la estación.
- Tener acceso restringido o controlado, por ejemplo, solicitando un carné para ingresar
- Contar con un equipo de profesionales que se hagan cargo y sean responsables del espacio. Personal especializado, con paciencia y experiencia. Además, se debe contar con canales de denuncia en caso de que suceda algún incidente.
- Las personas encuestadas mencionan la importancia de tener cámaras y una aplicación donde los padres y madres puedan ver el espacio en tiempo real .
- Definir un tiempo máximo de estancia para asegurar la rotación de los cupos disponibles y evitar que la gente use el espacio como una guardería.
- Debe ser un lugar abrigado, no a la intemperie.
- Garantizar que sea un espacio lúdico con componentes de juego, artes y pedagogía.
- Debe ser un espacio seguro contra accidentes, caídas, golpes, etc. Es decir, debe estar construido con materiales adecuados para los niños/as.
- Deber tener un seguro contra accidentes sea privada o MT.
- Contar áreas de descanso, espacios para comer, baños adaptados y separados para niños y niñas.
- Delimitar la edad en que pueden entrar los niños/as. Se sugiere considerar la asistencia no solo de niños pequeños sino también más grandes para que puedan dejar a sus otros hijos/as.
- Operar en un horario entre las 7:00 am a 22:00 pm para que se adapte a las necesidades de trabajo (de jornadas flexibles o reducidas) y estudios de las cuidadoras.
- Hay que considerar que existe predisposición de las madres y padres a dejar al niño con su mochila con juguetes, cuadernos, pañales, alimentación, de esta manera, los potenciales usuarios afirman que el servicio no sería tan caro.

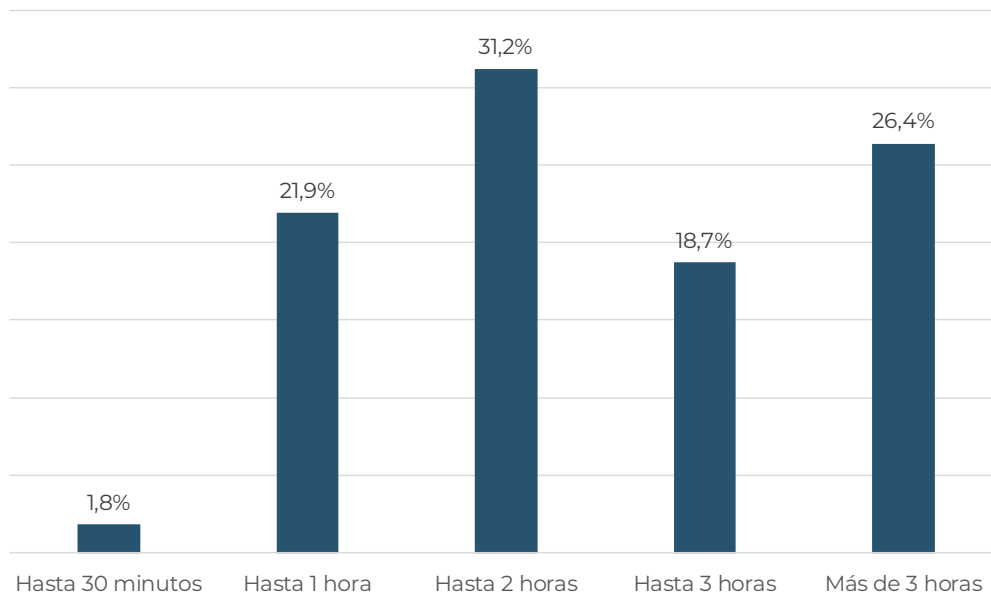
Con la encuesta también se exploró la predisposición de pago de las personas que estarían interesadas en el servicio. En su mayoría (78,7%), creen que debería tener un costo de hasta \$20 bolivianos (USD 2,89 de acuerdo con el tipo de cambio del 19 de abril 2024) por hora. Cabe destacar que entre los valores más mencionados se encuentran en primer lugar \$ 10 bolivianos (USD 1,44) con el 26,3%, seguido de \$ 20 bolivianos (USD 2,89), y en tercer lugar \$ 15 bolivianos (USD 2,17) (ver Anexo 3). Como referencia, la gente tiene en mente el valor de estos servicios en los centros comerciales (los cuales son generalmente para niños de entre 4 a 7 años). Su costo es aproximadamente de \$30 bolivianos (USD 4,33) la hora, y \$10 bolivianos (USD 1,44) por cada hora adicional. Los usuarios consideran que este espacio en Mi Teleférico debería ser más barato que los espacios que maneja el sector privado.

Gráfico 24. Predisposición de pago por hora (monto en bolivianos)

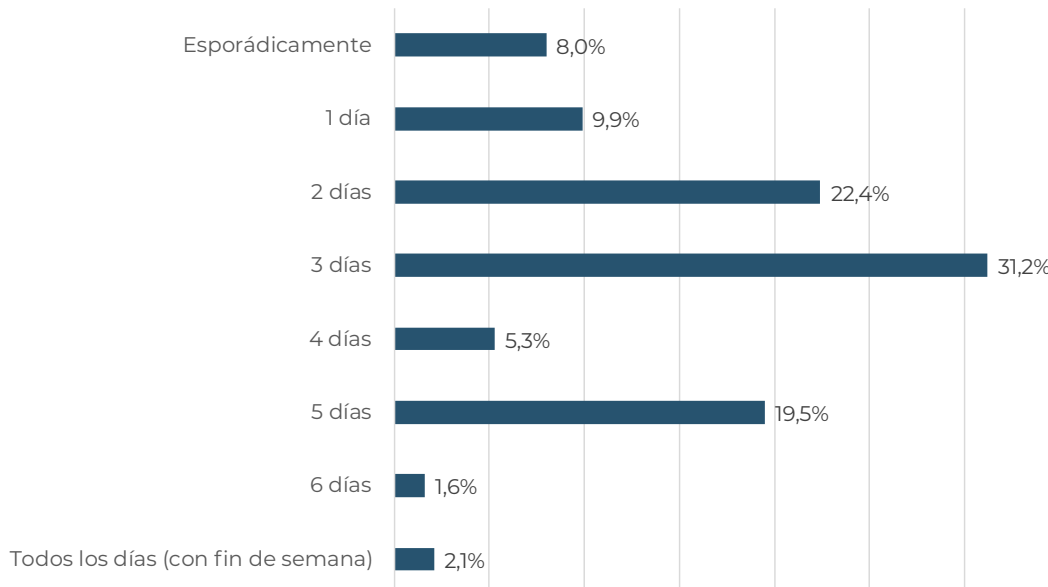
Fuente: Elaboración propia con base en la Encuesta para la implementación de espacios de apoyo al cuidado de niños/as en Mi Teleférico, 2023

Respecto a la frecuencia del uso del espacio, se exploró la cantidad de días y horas que la gente tendría intereses en usarlo. Se identificó que el 31,2% lo usaría por hasta dos horas y el 26,4% más de tres horas. Por otra parte, el 31,2% de los interesados en el servicio mencionó que lo usaría 3 días a la semana, mientras que un 22,4% lo usaría 2 días. Estos datos son consistentes con los resultados de los grupos focales con los cuales se evidenció que la gente usaría este espacio sobre todo entre semana de 2 a 3 horas y de 2 a 3 veces, que son los días que salen a hacer sus diligencias. El interés de uso en fin de semana es menor, pero se podría explorar la demanda del servicio de cuidado estos días. También se mencionó, aunque no de manera recurrente, la necesidad de contar con el servicio en la noche (hasta las 10 p. m.) para que las madres puedan asistir a clases.

Adicionalmente, se requiere desarrollar un modelo de gestión para la prestación de este servicio. Existen dos opciones, la primera, que sea la empresa Mi Teleférico quien equipe y opere estos espacios y la segunda, que sea un operador privado quien alquile el espacio y provea el servicio. Al respecto, la mayoría (67,2%) de los potenciales usuarios estableció preferencia por la empresa Mi Teleférico para que administre estos espacios. Esta postura se justifica en la confianza que tiene la gente con la empresa, así como en la creencia de que ello haría que el espacio sea más económico que si lo administrara un privado. Mientras que el 30,3% mencionó preferencia por la empresa privada (de preferencia con experiencia en el rubro), seguido de un 1,1% que prefiere que lo administre el gobierno municipal, un 0,8% una ONG, y un 0,5% el gobierno nacional.

Gráfico 25. Tiempo estimado que se usaría el servicio

Fuente: Elaboración propia con base en la Encuesta para la implementación de espacios de apoyo al cuidado de niños/as en Mi Teleférico

Gráfico 26. Frecuencia de uso del espacio

Fuente: Elaboración propia con base en la Encuesta para la implementación de espacios de apoyo al cuidado de niños/as en Mi Teleférico

Conclusiones

Facilitar la movilidad del cuidado desde los sistemas de transporte público es una manera de motivar formas distintas de organizar los servicios públicos para que respondan a las lógicas de la reproducción de la vida y no solo a las dinámicas del empleo. Se trata de reconocer que cuidar no solo es una responsabilidad, sino también un derecho, y que, como tal, es necesario “asegurar que las y los cuidadores tengan a su disposición todas las condiciones materiales y no materiales para ejercerlo plenamente” (OXFAM Bolivia, p. 26, 2019).

Feminización de los viajes de cuidado

La feminización de las tareas de cuidado también se evidencia en los viajes de cuidado, y un claro ejemplo son los resultados de este estudio que identifican que la mayoría (78,9%) de los viajes realizados con niños/as en teleférico son realizados por las madres u otras mujeres generalmente de las familias. Esta carga de trabajo limita sus posibilidades de acceder al empleo, otras oportunidades laborales, o acceder a trabajos lejos de su hogar o con horarios distintos para responder a las tareas de cuidado.

Por ello, las inversiones para reducir los tiempos de traslado y hacer que los viajes de cuidado sean más fáciles y cómodos es una forma de disminuir la carga de trabajo no remunerado, en particular para las mujeres. Y a su vez reducir las brechas de tiempo disponible entre géneros. En términos de equidad social, permite acercar los servicios a quienes usan transporte público, generalmente son quienes tienen menos ingresos. De esta manera, se apoya a las familias y a los cuidadores, además de facilitar el autocuidado, optimizar las oportunidades laborales y educativas, fomentar la lactancia materna, y promover la corresponsabilidad parental.

Infraestructuras de cuidado en el sistema de transporte

Invertir en infraestructura dentro de las estaciones de Mi Teleférico es una oportunidad no solo para los usuarios, sino también para la empresa, ya que con recursos que no son altos se puede lograr un gran impacto. Aprovechando de esta manera que este sistema se caracteriza por ser un espacio seguro para las mujeres tal como lo demuestran las encuestas realizadas a las usuarias. Por lo que brindar servicios adicionales aumentaría la valoración social de la empresa.

La implementación de estas infraestructuras son una estrategia no solo para facilitar que quienes ya realizan viajes de cuidado lo hagan en mejores condiciones (demanda existente), sino también para incentivar mayor cantidad de viajes de este tipo, y por lo tanto para aumentar el número de usuarios (demanda futura). Y a su vez, motivar que los niños/as a largo plazo usen el sistema. Además, estas acciones aumentan la satisfacción de los usuarios creando fidelidad con el servicio.

De igual manera, Mi Teleférico podría generar ingresos adicionales al rentar áreas por ejemplo para los espacios de cuidado temporal, o al cobrar por el ingreso a los baños, y aprovechar

estos recursos justamente para lograr que estos espacios sean autofinanciables. Es por ello por lo que para que esta estrategia funcione, se debe incluir un modelo de negocio que determine su viabilidad y sostenibilidad.

Calidad y seguridad

Los resultados de esta investigación evidencian que para la implementación de espacios de cuidado se requiere considerar, sobre todo, el tema de la seguridad y comodidad de los niños/as, y de las madres. Pero también tomar en cuenta los patrones de movilidad ubicando los servicios en aquellas estaciones con más demanda o cercanas a equipamientos que atraen viajes de cuidado. Y garantizar su visibilidad y normas de uso, con la ubicación estratégica de señalética que facilite al usuario para encontrar los servicios. También se evidencia la predisposición de pago como un mecanismo que según la ciudadanía garantizaría que los servicios sean de calidad y que se mantengan en óptimas condiciones. Es así que, para la implementación de estos espacios de cuidado, se sugiere tomar en cuenta los datos recolectados en el presente estudio respecto a las preferencias de los usuarios/as.

El transporte debe ser considerado como parte de la infraestructura de cuidado, pues no solo es necesario para realizar los viajes, sino porque también tiene el potencial de ofrecer servicios que hagan que estas tareas sean más sencillas. En un contexto en que el trabajo de cuidado es ejercido mayoritariamente por mujeres, implementar nuevos modelos de gestión e infraestructura social en el transporte (áreas como baños familiares, salas de lactancia y espacios de cuidado temporal) las beneficia directamente, y también beneficia a los infantes. Y a su vez, facilitan y hace que sea más factible compartir las tareas de cuidado.

Bibliografía

Alianza por la Solidaridad, y Servicio Plurinacional de la Mujer y de la Despatriarcalización. (2022). *Diagnóstico sobre el aporte al sistema económico del trabajo de cuidado en el nivel nacional*.

Belton Chevallier, L. (2015). *Prendre en compte l'immobilité dans les imaginaires de la mobilité: Illustration à partir de femmes modestes périurbaines*. HAL Archives-Ouvertes.Fr. <https://www.researchgate.net/publication/284574969>

Centro de Estudios para el Desarrollo Laboral y Agrario. (2023). *Desigualdades: tiempos y trabajos Principales resultados de la Encuesta Urbana de Uso del Tiempo 2023*.

CEPAL. (2019). *Determinantes de género en las políticas de movilidad urbana en América Latina*.

Empresa Estatal de Transporte por Cable Mi Teleférico. (2021). *Memoria Anual 2020*. www.miteleferico.bo

Empresa Estatal de Transporte por Cable Mi Teleférico. (2022). *Informe de gestión 2022*. <https://www.topdoctors.es/diccionario-medico/enfermedades-respiratorias>

Gobierno Municipal de La Paz. (2021). *Atlas de seguridad alimentaria de la región metropolitana de La Paz*.

Hanko, J. (2021). *Diagnóstico de la incorporación de un enfoque de género y diversidad en los espacios de la Empresa Estatal de Transporte por Cable "Mi Teleférico"*.

La Paz ¿Cómo vamos?, y Tal cual comunicación estratégica. (2017). *Calidad de vida en la ciudad de La Paz*. <https://pub.flowpaper.com/docs/http://lapazcomovamos.org/pdf/La-Paz-Como-Vamos-2017-completo.pdf>

León Villaroel, X. C. (2021). *Caracterización de la movilidad y la accesibilidad urbana de mujeres y hombres. Ciudades de La Paz y El Alto - Bolivia, a partir de sus patrones de desplazamiento*. www.suiuam.com

Montoya-Robledo, V., y Escovar-Álvarez, G. (2020). *Domestic workers' commutes in Bogotá: Transportation, gender and social exclusion*. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 139, 400–411.

Morgan G, Bajpai A, Al-Hinai, C. P., y Christensen T. (2020). *Infrastructure for gender equality and the empowerment of women*. www.unops.org

Motte-Baumvol, B., Bonin, O., David Nassi, C., y Belton-Chevallier, L. (2016). *Barriers and (im)mobility in Rio de Janeiro*. *Urban Studies*, 53(14), 2956–2972. <https://doi.org/10.1177/0042098015603290>

National Association of City Transportation Officials. (2020). *Designing Streets for Kids*. Island Press.

WNational Council of Negro Women, Inc. (n.d.). *Childcare Services at Transit Stations*.

OIT. (2018). *Care work and care jobs for the future of decent work*.

ONU Hábitat, y ONU Mujeres. (2022). *La ciudad ¿está hecha para nosotrAs? Movilidad cotidiana de las mujeres en las ciudades de La Paz y Sacaba*.

ORAS-CONHU. (2020). *Lactancia materna en los países andinos, investigación documental*. <http://www.orasconhu.org/>

OXFAM Bolivia. (2019). *Tiempo para cuidar, compartir el cuidado para la sostenibilidad de la vida*.

Poveda, R. (2022). *El reto de la integración de los sistemas de transporte urbano: El caso del Área Metropolitana de La Paz, Bolivia*. <https://blogs.iadb.org/transporte/es/el-reto-de-la-integracion-de-los-sistemas-de-transporte-urbano-el-caso-del-area-metropolitana-de-la-paz-bolivia/>

Sánchez de Madariaga, I. (2013). *From women in transport to gender in transport: challenging conceptual framework for improved policymaking*. *Journal of International Affairs*, 43–65.

Sánchez De Madariaga, I. (2015). *Género y Territorio. Construyendo Ciudades Inclusivas*. 14. http://www.habe.euskadi.eus/contenidos/informacion/ponencias_euskalhiria_2015/es_def/adjuntos/Ponencias/Ines Sánchez de Madariaga.pdf

Sánchez De Madariaga, I. (2020). *“Movilidad del cuidado” en Madrid: nuevos criterios para las políticas de transporte*. *LII*, 89–102.

Sánchez-De Madariaga, I., y Zucchini, E. (2020). *The “mobility of care” in Madrid: Applying innovative criteria for transportation policies*. *Ciudad y Territorio Estudios Territoriales*, 52(203), 89–102. <https://doi.org/10.37230/CyTET.2020.203.08>

Secretaría Municipal de Planificación para el Desarrollo del Gobierno Autónomo Municipal de La Paz. (2015). *Movilidad intraurbana en la Región Metropolitana de La Paz*. www.lapaz.bo

Soto Villagrán, P. (2023). *Movilidades invisibles, patrones de movilidad cotidiana de mujeres en tres municipios del Estado de Hidalgo, México*.

Soto-Villagrán, P. (2022). *Landscapes of care in Mexico City: Experiences, mobility, and infrastructures*. *Iconos*, 26(73), 57–75. <https://doi.org/10.17141/iconos.73.2022.5212>

Suárez-Alemán, A., y Serebrisky, T. (2017). *¿Los teleféricos como alternativa de transporte urbano?* www.iadb.org

UNICEF Bolivia. (2020). *Guía sobre espacios seguros y acuerdos flexibles para la continuidad de la lactancia en el lugar de trabajo*.

Anexos

Anexo 1: Porcentaje de encuestas realizadas según estación

16 de Julio	25%
Estación central	20%
Mirador	5%
Buenos Aires	5%
Faro Murillo	25%
Obelisco	20%

Fuente: Elaboración propia con base en la encuesta para la implementación de espacios de apoyo al cuidado de niños/as en Mi Teleférico

Anexo 2: Encuesta para la “implementación de espacios de apoyo al cuidado de niños/as en Mi Teleférico”

1 ¿Existen niños/as, en su familia que requieren de acompañamiento para movilizarse cotidianamente?

- Sí
 No

2 ¿En su familia, quién realiza la mayoría de los viajes con niños/a?

Una sola opción

- Madre
 Padre
 Ambos padres por igual
 Hermano
 Hermana
 Familiar mujer (especifique)
 Familiar hombre (especifique)
 Alguien que no es un familiar (especifique)

3 ¿Con qué frecuencia en su familia se realizan viajes en el teleférico con niños/as?

Una sola opción

- Todos los días (incluido fin de semana)
- 6 días
- 5 días
- 4 días
- 3 días
- 2 días
- 1 día
- Menos de una vez por semana

4 Califique del 1 al 3, siendo el 1 el más importante y el 3 el menos importante, las siguientes razones para viajar con niños/as.

- Acompañarlos y recogerlos de la escuela
- Llevarlos al médico, psicólogo, terapias, etc.
- Llevarlos a actividades recreativas (visitar parques, actividades deportivas, musicales, artísticas, clases extracurriculares)
- Los niños/as nos acompañan a realizar trámites, compras, ventas etc.
- Otro (especifique)

5 ¿Cuándo usted ha viajado con niños/as en Mi Teleférico, ha tenido alguna de estas necesidades?

Opción múltiple

- Espacio para cambiar pañales
- Baños para uso de los niños/as
- Espacio para dar de lactar
- Ninguna
- Otro (especifique)

6 ¿Cómo calificaría sus viajes con niños/as en Mi Teleférico?

Una sola opción

- Muy bueno
- Bueno
- Regular
- Malo
- ¿Por qué? _____
- Muy malo
- ¿Por qué? _____

7 ¿Ha dejado usted de realizar viajes en transporte público por no tener con quién dejar a sus hijos/as?

- Muy frecuentemente
- Frecuentemente
- Ocasionalmente
- Pocas veces
- Nunca

8 ¿Si existiera un espacio pagado de cuidado de niños/as por horas en las estaciones de Mi Teleférico lo usaría? (enseñar foto)

- Seguro que sí
- Podría ser
- No _____ Pasar a preguntas sobre lactancia

9 ¿Qué características debería tener este espacio para que decida usarlo?

Pregunta abierta

10 ¿Qué precio por hora debería tener este espacio?

11 ¿Quién debería administrar este espacio?

Una opción

- Una empresa privada
- Mi Teleférico
- Otro (especifique)

12 ¿Cuántas horas usaría usted este espacio?

Una opción

- Hasta 30 minutos
- Hasta 1 hora
- Hasta 2 horas
- Hasta 3 horas
- Más de 3 horas

13 ¿Con qué frecuencia usaría el espacio de cuidado temporal?

Una sola opción

- Todos los días (incluido fin de semana)
- 6 días
- 5 días
- 4 días
- 3 días
- 2 días
- 1 día
- Esporádicamente
- No usaría

14 ¿Utilizaría este espacio los fines de semana?

- Si
- No

LACTANCIA

- 15 ¿Qué tan necesario es contar con espacios para lactancia (amamantar, extraer leche) en algunas de las estaciones de Mi Teleférico? (enseñar foto)**

Una opción

- Muy necesario
 Necesario
 Indiferente
 Poco necesario
 Nada necesario

- 16 ¿En qué estaciones deberían crearse salas de lactancia?**
- _____

PERFIL

- 17 Género**

- Hombre
 Mujer

- 18 Si es mujer, tiene alguna de estas condiciones:**

- Esta embarazada
 Esta lactando
 Ninguna

- 19 ¿Con qué frecuencia usa usted Mi Teleférico?**

Una sola opción

- Todos los días (incluido fin de semana)
 6 días
 5 días
 4 días
 3 días
 2 días
 1 día
 Esporádicamente

Anexo 3: Predisposición de pago por hora (monto en bolivianos)

Valor (bolivianos)	Valor dólares	Número de respuestas	Porcentaje
Gratis	\$ -	3	0,8%
\$ 1,00	\$ 0,14	1	0,3%
\$ 2,00	\$ 0,28	6	1,6%
\$ 3,00	\$ 0,42	7	1,9%
\$ 4,00	\$ 0,56	1	0,3%
\$ 5,00	\$ 0,70	43	11,5%
\$ 7,00	\$ 0,98	2	0,5%
\$ 8,00	\$ 1,12	7	1,9%
\$ 9,00	\$ 1,26	1	0,3%
\$ 10,00	\$ 1,40	102	27,2%
\$ 12,00	\$ 1,68	2	0,5%
\$ 13,00	\$ 1,82	1	0,3%
\$ 14,00	\$ 1,96	1	0,3%
\$ 15,00	\$ 2,10	53	14,1%
\$ 18,00	\$ 2,52	1	0,3%
\$ 20,00	\$ 2,80	67	17,9%
\$ 25,00	\$ 3,50	17	4,5%
\$ 30,00	\$ 4,20	36	9,6%
\$ 35,00	\$ 4,90	1	0,3%
\$ 40,00	\$ 5,60	5	1,3%
\$ 45,00	\$ 6,30	1	0,3%
\$ 50,00	\$ 7,00	14	3,7%
\$ 80,00	\$ 11,20	1	0,3%
\$ 100,00	\$ 14,00	1	0,3%
\$ 150,00	\$ 21,00	1	0,3%

Fuente: Elaboración propia con base en la encuesta para la implementación de espacios de apoyo al cuidado de niños/as en Mi Teleférico

