



MOVILIDADES INVISIBLES

**PATRONES DE MOVILIDAD COTIDIANA
DE MUJERES EN TRES MUNICIPIOS
DEL ESTADO DE HIDALGO, MÉXICO**



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

Soto Villagrán, Paula.

Movilidades invisibles: patrones de movilidad cotidiana de mujeres en tres municipios del estado de Hidalgo, México / Paula Soto Villagrán.

p. cm. — (Monografía del BID ; 1078)

Incluye referencias bibliográficas.

1. Transportation-Social aspects-Mexico. 2. Rural transportation-Social aspects-Mexico. 3. Women-Violence against-Mexico-Prevention. 4. Women and human security-Mexico. 5. Gender mainstreaming-Mexico. I. Banco Interamericano de Desarrollo. División de Transporte. II. Título. III. Serie.

IDB-MG-1078

Códigos JEL: J16, L91, O18, R40, R41

Palabras clave: Ruralidad, Nueva Ruralidad, Género, Cuidado, Inmovilidad, Planificación.

Edición

Nicole Moscovich

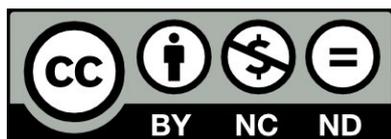
Valeria Bernal Carvajal

Laureen Montes Calero

Amado Crotte

Diseño gráfico

Valeria Bernal Carvajal



Copyright ©2023 Banco Interamericano de Desarrollo. Esta obra se encuentra sujeta a una licencia Creative Commons IGO 3.0 Reconocimiento-NoComercial-SinObrasDerivadas (CC-IGO 3.0 BY-NC-ND) (<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/igo/legalcode>) y puede ser reproducida para cualquier uso no-comercial otorgando el reconocimiento respectivo al BID. No se permiten obras derivadas.

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 CNUDMI (UNCITRAL). 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 CC-IGO y requieren de un acuerdo de licencia adicional.

Note que el enlace URL incluye términos y condiciones adicionales de esta licencia.

Las opiniones expresadas en esta publicación son de los autores y no necesariamente reflejan el punto de vista del Banco Interamericano de Desarrollo, de su Directorio Ejecutivo ni de los países que representa.

Agradecimientos

Al equipo de investigación: Carlos Castro Reséndiz (responsable de levantamiento de campo y análisis cualitativo); Diana Domínguez Sánchez (responsable de diseño muestral y procesamiento estadístico); Tanisha Silva Aguilar, Tania Hernández Chetirquin, Karen Sánchez Rodríguez (entrevistas y grupos focales); William Alarcón, Alondra Amaro, Beatriz Chaga, Enrique Cruz, Alicia Magaña, Lucía Méndez, Karen Mendoza, Estefanía Romero, Ana Paola Ruiz y Guillermina San Juan (encuestadores y encuestadoras); Carolina Toro Pérez (análisis de bases de datos); y Adrián Giovany Tejo (elaboración de cartografía).

Al equipo de la Secretaría de Movilidad y Transporte del estado de Hidalgo, a los equipos municipales de Atlapexco, Yahualica y Xochiatipán, por su apoyo, aportes y sugerencias.

A Alejandra Caldo, Elisa Puga e Indo Lazaro del Banco Interamericano de Desarrollo por sus revisiones y aportes a esta publicación.

Y agradecimientos especiales a todas las mujeres que participaron en el estudio, porque sus experiencias han sido fundamentales para visibilizar la realidad de las mujeres rurales.

Índice

SIGLAS Y ACRÓNIMOS	7
GLOSARIO DE CONCEPTOS	8
GLOSARIO DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE EN LAS ZONAS RURALES ESTUDIADAS	10
RESUMEN EJECUTIVO	12
PRECISIONES CONCEPTUALES: NUEVAS RURALIDADES, GÉNERO Y MOVILIDADES	15
Nuevas ruralidades, nuevos territorios, nuevas sujetas.....	15
Movilidades y género en territorios predominantemente rurales.....	16
EL CASO DE ESTUDIO	18
El contexto estatal de estudio	18
Características de los municipios estudiados	19
Movilidad y transporte en los municipios estudiados.....	23
MÉTODOS, TÉCNICAS Y ENFOQUES	24
Enfoque cuantitativo	24
Enfoque cualitativo	25
Análisis espacial.....	27
CARACTERIZACIÓN DE LOS PATRONES DE MOVILIDAD DE MUJERES ENCUESTADAS	27
Perfil de las mujeres encuestadas	27
Inmovilidad	28
Acceso a los diferentes modos de transporte.....	31
Propósito de viajes y paradas intermedias	32
Viajes de cuidado.....	35
Características de los modos, tiempos y costo de los viajes.....	40
Desplazamientos a pie (caminata).....	45
Destino de los viajes	47
Problemáticas de los viajes	50
Preferencias de modos de transporte	51
Inseguridad y victimización.....	53

ANÁLISIS ESPACIAL DE EQUIPAMIENTO DE CUIDADO	56
ANÁLISIS DE LAS BARRERAS Y ESTRATEGIAS DE ACCESIBILIDAD DESDE LA EXPERIENCIA DE LAS MUJERES PARTICIPANTES DEL ESTUDIO.....	59
Barreras financieras.....	60
Barreras físico-espaciales y de infraestructura.....	62
Barreras temporales.....	65
Barreras en la calidad, cobertura y frecuencia del servicio de transporte	66
Barreras de seguridad, corporales y sensoriales	68
Barreras organizacionales	70
Estrategias de accesibilidad de mujeres estudiadas.....	72
Características de la prestación del servicio de transporte público formal e informal	75
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	79
Criterios que fundamentan un sistema integral de movilidad rural con perspectiva de género.....	79
Medidas de infraestructura	81
Medidas operacionales	82
Medidas de Seguridad y accesibilidad	83
Medidas para fomentar iniciativas locales de innovación, generación de datos y redes	84
BIBLIOGRAFÍA	86

Gráfica 1. Edades de mujeres en los municipios.....	21
Gráfica 2. Pertenencia étnica y lenguas indígenas habladas entre las mujeres por municipio	21
Gráfica 3. Escolaridad máxima de las mujeres por municipio	22
Gráfica 4. Medios de traslado al trabajo por municipio	24
Gráfica 5. Perfil de las mujeres encuestadas	27
Gráfica 6. Mujeres que no viajaron por municipio	29
Gráfica 7. Mujeres que no viajaron según edad	29
Gráfica 8. Mujeres que no viajaron según ingreso familiar mensual.....	30
Gráfica 9. Mujeres que no viajaron según ocupación	30
Gráfica 10. Razones para no realizar viajes	31
Gráfica 11. Tenencia de medios de transporte propios en el hogar	31
Gráfica 12. Conocimiento y tenencia de licencia para usar medios de transporte.....	32
Gráfica 13. Propósito de los viajes entre semana	33
Gráfica 14. Propósito de viaje en fin de semana	33
Gráfica 15. Propósito de los viajes	35
Gráfica 16. Perfil sociodemográfico de las mujeres que realizan viajes de cuidado	36
Gráfica 17. Persona que acompaña en el viaje.....	37
Gráfica 18. Actividades a las que llevó a un niño o niña el mes pasado	38
Gráfica 19. Actividades a las que se llevó a las personas mayores el último mes.....	39
Gráfica 20. Tiempo de caminata al primer medio de transporte	40
Gráfica 21. Medios de transporte utilizados entre semana.....	41
Gráfica 22. Medios de transporte utilizados el sábado.....	42
Gráfica 23. Hora en que inició el viaje	44
Gráfica 24. Hora en que terminó el viaje.....	44
Gráfica 25. Propósito de los viajes realizados caminando	45
Gráfica 26. Viajes dentro y fuera de la localidad según edad	48
Gráfica 27. Principales problemas al viajar	50
Gráfica 28. Preferencia de modos de transporte	52
Gráfica 29. Percepción de inseguridad en el transporte.....	53
Gráfica 30. Percepción de inseguridad en el transporte según edad.....	53
Gráfica 31. Experiencias de violencia en el transporte público alguna vez en su vida.....	54
Gráfica 32. Experiencias de violencia en el transporte público en los últimos 12 meses	55

Imágenes

Imagen 1. Barreras generales y específicas de accesibilidad en la experiencia de viaje de las mujeres.....	60
Imagen 2. Barreras financieras específicas en los municipios.....	62
Imagen 3. Barreras específicas físico-espaciales y de infraestructura.....	63
Imagen 4. Barreras temporales específicas en los municipios	66
Imagen 5. Barreras específicas en la calidad, cobertura y frecuencia del servicio de transporte	67
Imagen 6. Barreras específicas de seguridad, corporales y sensoriales	70

Mapas

Mapas 1. Municipios estudiados	20
Mapas 2. Origen-Destino de los viajes	49
Mapas 3. Equipamiento de cuidados municipio de Atlapexco	57
Mapas 4. Equipamiento de cuidados municipio de Yahualica	58
Mapas 5. Equipamiento de cuidados municipio de Xochiatipan.....	59

Tablas

Tabla 1. Población rural y urbana por municipio	20
Tabla 2. Tiempo dedicado semanalmente a las actividades sin remuneración según ocupación principal de las mujeres comparativamente entre municipios.....	23
Tabla 3. Distribución de la muestra	25
Tabla 4. ¿Quiénes utilizan mayormente estos medios de transporte?	32
Tabla 5. Propósito de viaje según edad.....	34
Tabla 6. ¿Su viaje lo inició sola o acompañada? ¿Su viaje lo terminó sola o acompañada?.....	37
Tabla 7. ¿En qué modo de transporte...?.....	39
Tabla 8. En su viaje, ¿cuántos medios de transporte utilizó?	41
Tabla 9. ¿Cuánto tiempo utilizó ese medio de transporte?.....	43
Tabla 10. ¿Cuánto pagó por ese viaje de manera individual?	43
Tabla 11. ¿Cuánto tiempo camina normalmente para...?.....	46
Tabla 12. Tiempo de caminata por propósito según edad	47
Tabla 13. Viajes dentro y fuera de la localidad por propósito de viaje	48
Tabla 14. Problemáticas en el viaje según edad	50
Tabla 15. Modo de transporte de preferencia v/s. ¿por qué no lo ha podido utilizar?.....	52
Tabla 16. ¿En qué parte del transporte público le ha ocurrido?	55



FRUTAS Y VERDURAS
"EL DON"

SIGLAS Y ACRÓNIMOS

BID: Banco Interamericano de Desarrollo

CAF: Banco de Desarrollo de América Latina

CECYTEH: Colegio de Estudios Científicos y Tecnológicos del estado de Hidalgo

CEPAL: Comisión Económica para América Latina y el Caribe

COBAEH: Colegio de Bachilleres del estado de Hidalgo

CONAPO: Consejo Nacional de Población

CONEVAL: Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social

DENUE: Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas

IMDM: Instancias Municipales para el Desarrollo de las Mujeres

IMSS: Instituto Mexicano de Seguro Social

INEGI: Instituto Nacional de Estadística y Geografía

INMUJERES: Instituto Nacional de las Mujeres

ISSTE: Instituto de Seguridad y Servicios Sociales para los Trabajadores del Estado

SCT: Secretaría de Comunicaciones y Transportes

SEMOT: Secretaría de Movilidad y Transporte

TGL: Transport Gender Lab

ONU: Organización de las Naciones Unidas

GLOSARIO DE CONCEPTOS

Accesibilidad: condiciones de localización de infraestructura de los sistemas de transporte que interactúan con barreras culturales que los grupos sociales poseen para moverse. En este sentido, las relaciones de género, edad, ingreso, habilidad, o etnia son relevantes (Jirón, Lange y Bertrand, 2010).

Brechas: caminos estrechos, sin asfaltar y sin especificaciones, su superficie es de tierra o pedregoso y siguen la configuración del terreno (Anuario Estadístico de la Secretaría de Comunicaciones y Transporte [SCT]).

Brecha de género: se refiere a cualquier disparidad entre la condición o posición de los hombres y las mujeres y la sociedad. Suele usarse para referirse a la diferencia entre los ingresos de hombres y mujeres. Sin embargo, puede haber brechas de género en muchos ámbitos, tal como los cuatro pilares que el Foro Económico Mundial utiliza para calcular su Índice de Brecha de Género: participación económica y oportunidad, acceso a educación, salud y esperanza de vida y empoderamiento político (Glosario de Igualdad de Género, ONU Mujeres-Instituto Nacional de las Mujeres).

Checador: persona cuya función es verificar y controlar los tiempos de recorrido de los choferes en las rutas de transporte. En el caso del transporte en los municipios estudiados, también realizan las tareas de acomodar y cuidar los bultos que llevan las personas usuarias de la urvan, así como verificar que las personas usuarias no suban consumiendo alcohol.

10

Derrotero: de acuerdo con la Ley de Movilidad del estado de Hidalgo son los itinerarios que siguen los vehículos de transporte dentro del territorio del Estado, iniciando del punto de internamiento y hasta el destino que se señale en la misma.

Desagrarización: hace referencia al tránsito de los habitantes rurales fuera de las actividades agrarias. Es un proceso largo y que comprende el ajuste de ocupaciones, la reorientación de las estrategias de ingreso, cambios en las identidades y relocalización espacial (Bryceson, 1997).

Ejido: es un tipo de demarcación de tierras de la legislación mexicana, asociado a la ley agraria, para garantizar que la población rural más necesitada tuviera acceso a tierra para cultivar y vivienda. Es un terreno colectivo que no tiene la posibilidad de venderse o heredarse. En esta investigación se utilizó el término para algunas preguntas de la encuesta como sinónimo de comunidad y localidad.

Inmovilidad: se refiere a las personas que revelaron no haber realizado algún viaje en algún modo de transporte para un día entre semana o fin de semana (CAF, 2019). La inmovilidad no se mide directamente, sino que se deduce de la ausencia de viajes (Motte-Baumvol et al., 2016).

Interseccionalidad: es un concepto que permite identificar las interacciones entre el género, la raza, la clase, la edad, la sexualidad y otros vectores de la diferencia y de la discriminación que son mutuamente constitutivos y que marcan las relaciones sociales y las identidades, en distintos niveles de análisis (Golubov, 2016:205).

Locacional: dimensión analítica que identifica la ubicación de un determinado espacio en coordenadas para que pueda quedar representado en un mapa cartográfico.

Localidad: de acuerdo con Instituto Nacional de Estadística y Geografía de México (INEGI), las localidades son una forma de nombrar a las subdivisiones oficiales de los municipios en México. Un municipio puede agrupar a varias localidades.

Localidades rurales: para efectos de este estudio se considera la definición del INEGI que considera rurales a las localidades con menos de 2.500 habitantes y urbanas a partir de 2.500 habitantes.

Nueva ruralidad: Dentro de las transformaciones de los espacios rurales que contempla esta definición se incluye: aumento en la movilidad de personas, bienes y mensajes; deslocalización de actividades económicas; nuevos usos especializados (maquilas, segunda residencia, sitios turísticos, parques y zonas de desarrollo); surgimiento de nuevas redes sociales; así como diversificación de usos (residenciales, de esparcimiento y productivos). (Ruiz y Delgado, 2008).

Pluriactividad: se refiere a la diversificación de actividades para la generación de ingresos de familias rurales, donde disminuye la importancia de las ocupaciones agropecuarias y la pequeña producción campesina, multiplicando las opciones de subsistencia y producción de las familias rurales, en un contexto de mayor movilidad espacial de la población.

Servicio Público de Transporte: de acuerdo con la Ley de Movilidad y Transporte para el estado de Hidalgo (Instituto de Estudios Legislativos, 2021), se define como el que se presta de manera regular, permanente, continua y uniforme con el fin de satisfacer las necesidades individuales, colectivas o masivas de transporte, mediante la operación de los vehículos o de los servicios facultados por la Autoridad Competente para ejercer cada modalidad.

Terracería: vía de transporte terrestre no pavimentada para el tránsito permanente de vehículos, personas y animales. Camino sin pavimentar.

Transporte informal o semiformal: generalmente se refieren a servicios de transporte público flexibles, no programados y que responden a la demanda. Son proporcionados por pequeños operadores autoorganizados, en vehículos motorizados o no motorizados de tamaño pequeño a mediano (Jennings y Behrens, 2017).

Movilidad de cuidado: es un concepto acuñado y propuesto por Inés Sánchez de Madariaga, que abarca los viajes asociados con el trabajo de cuidado, el cual se define como el trabajo no remunerado realizado por adultos para niñas/os y otras personas a cargo, incluido el trabajo relacionado con el mantenimiento de un hogar (Sánchez de Madariaga, 2009, 2013b).

GLOSARIO DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE EN LAS ZONAS RURALES ESTUDIADAS

Estaquitas o camionetas: vehículos de transporte informal. Son camionetas de redilas (estacas de madera) de 3,5 toneladas de carga. Las personas les llaman estaquitas o camionetas por ser el modelo comercial con el cual se vendieron en México. Su capacidad depende de las adecuaciones que realicen los dueños de las unidades para incorporar espacio para sentarse. En algunos casos, llevan canastillas (aditamentos especiales para cargar equipaje) para aumentar la capacidad de personas usuarias. El costo mínimo del viaje en las estaquitas es de -Mex\$10 (US\$0,5) y el máximo es de Mex \$20 (US\$1), dependiendo de los kilómetros recorridos por la persona usuaria.



Urvan o combis: vehículos de transporte público formal y regulado por la Secretaría de Movilidad y Transporte del estado de Hidalgo (SEMOT). Las personas les llaman combi o urvan por el modelo de las camionetas de pasajeros. Tienen capacidad para 15 personas sentadas. El costo de un viaje en urvan varía entre Mex \$10 (US\$0,5) el mínimo y hasta Mex \$37 (US\$1,8), dependiendo de la cantidad de kilómetros recorridos por la persona usuaria.



Taxis: vehículos de transporte público formal regulados por la SEMOT. Las personas pueden llamarle carro para distinguirla de las combis u otro transporte público. Tiene capacidad para cuatro pasajeros y tiene un costo variable de acuerdo con el recorrido.



Taxis "piratas": vehículos de transporte público informal que no cuentan con permisos de operación. Regularmente son marca Nissan y modelo Tsuru de color blanco. La capacidad de personas usuarias depende del operador y de la necesidad de las personas para llegar a su destino. Pueden subir hasta ocho personas en un espacio destinado para cuatro, infringiendo las normas de tránsito, el costo del servicio se comparte entre los pasajeros.



Caminar: es una práctica de desplazamiento usado por las personas para todo tipo de propósitos (laborales, recreativos, cuidados, médicos, educación, estudios, etc.). Lo que es importante en la caminata no es su punto de llegada sino lo que en ella se juega en todo momento, las sensaciones, los encuentros, la interioridad o la disponibilidad (Le Breton, 2015).



Bicicletas/triciclos: vehículo de auto locomoción de dos o tres ruedas no motorizado. En las zonas estudiadas, la bicicleta es de uso principalmente individual. El triciclo se puede usar como transporte o lugar de venta de comida. De acuerdo con las habitantes de los municipios, las cordilleras tienen muchas curvas y pendientes, y el clima es caluroso y lluvioso. Por ello, su uso no está muy extendido.



Motocicleta: vehículo de motor de dos ruedas usado por una o dos personas. En los municipios estudiados se usa como alternativa al alto costo del transporte público.



R ESUMEN EJECUTIVO

Las prácticas de desplazamiento de las mujeres en espacios urbanos se han documentado de manera extensa. No obstante, las mujeres que habitan territorios rurales no han tenido la misma atención. En ese contexto, este estudio analiza la movilidad cotidiana de mujeres de tres municipios predominantemente rurales del estado de Hidalgo: Atlapexco, Yahualica y Xochiatipán.

El estudio utiliza un enfoque mixto cuantitativo y cualitativo para analizar el continuo de movilidad e inmovilidad en la experiencia cotidiana de mujeres mayoritariamente rurales. El principal hallazgo observado es la alta inmovilidad de las mujeres que participaron de la investigación, es decir, las mujeres que reconocen no haber realizado algún viaje en algún modo para un día entre semana o fin de semana. No se observan diferencias significativas al analizar los resultados de acuerdo con el ingreso familiar mensual o la edad de las mujeres, esto indica que en zonas rurales las mujeres experimentan homogéneamente la inmovilidad.

Con relación a los patrones de movilidad de mujeres de zonas predominantemente rurales los hallazgos indican que:

- Hay un porcentaje bajo de tenencia de algún modo de transporte en el hogar de las mujeres que habitan en las zonas estudiadas, solo el 9,6% de las encuestadas dicen contar con automóvil propio. Además, se observa una brecha de género importante ya que solo un 6,3% de las mujeres lo usa de manera regular.
- Los viajes con propósitos de cuidado tienen un peso significativo en los desplazamientos de mujeres predominantemente rurales. En efecto, la mayor parte de estos consisten en trayectos relacionados con sus responsabilidades domésticas, como ir de compras y llevar niños/as a la escuela o a casa de algún familiar para su cuidado. En menor medida, las mujeres se desplazan para trabajar y estudiar.
- Caminar es el modo de transporte principal de las mujeres bajo estudio. El 45,1% de los traslados son realizados caminando y el 38,9% usando la combi/urvan como modo de transporte. Lo que se vincula con el hecho de que los viajes de las mujeres tienen una clara orientación local, al realizarse al interior del municipio con trayectos más bien cortos y la utilización de tiempos más reducidos.
- Con respecto a la duración de los viajes, el 40,1% duró de 1 a 15 minutos, el 34,4% duró de 16 a 30 minutos, el 10,3% duró entre media hora y una hora y solo el 8,5% de estos trayectos tuvo una duración de más de una hora. Asimismo, los resultados reflejan que la mediana¹ del tiempo de espera para tener acceso a un medio de transporte es de 20 minutos.
- Para las mujeres encuestadas que realizaron al menos un viaje entre semana, los principales problemas al realizar su desplazamiento son el tiempo que tienen que esperar para poder acceder a un medio de transporte, la falta de transporte en sus localidades, el mal estado de las vialidades y los costos.

1. La mediana es una medida de tendencia central que se define como el valor numérico que separa la mitad superior de la mitad inferior en un conjunto de datos ordenados.

- Un dato revelador es que después de las cinco de la tarde disminuye casi al mínimo el número de salidas entre las mujeres encuestadas, debido a que se registra una reducción significativa de los servicios de transporte y, lo que significa la disponibilidad limitada de opciones de transporte.

Adicionalmente, se identifican diferentes barreras de accesibilidad de las mujeres que participaron en el estudio a través de entrevistas y grupos focales:

- Las barreras financieras están vinculadas a los costos del transporte formal e informal y es una limitante importante de los viajes y una razón para no realizarlos.
- Las dimensiones físico-materiales y de infraestructura son otra de las barreras debido a que las malas condiciones de caminos y carreteras no garantizan que sean transitables en todas las épocas del año. La inexistencia de caminos rurales peatonales es una necesidad sentida, ya que todos los viajes que realizan las mujeres implican caminar.
- Las barreras temporales y los ritmos estacionales también afectan la movilidad por la disminución considerable de la frecuencia del transporte público por la tarde, situación que se agudiza en la noche. Mientras que los ciclos asociados a la lluvia y al clima cálido restringen las opciones y condiciones para movilizarse.
- Otra barrera detectada es la inseguridad que experimentan las mujeres. En este sentido si bien hay una extendida normalización del acoso sexual, un 34,7% de las encuestadas menciona sentirse inseguras o muy inseguras. Un factor importante en términos interseccionales es que la edad es un factor diferenciador. Las mujeres en los grupos de edad entre 15 y 24 años y 25 y 34 años son las que presentan los mayores porcentajes de inseguridad en el transporte público, en comparación con las mujeres de otros rangos etarios. También se observa que la percepción de inseguridad disminuye a medida que aumenta la edad. Las principales agresiones sexuales reportadas por las participantes del estudio son las miradas morbosas, los piropos obscenos de carácter sexual y, en menor medida, se menciona que sufrieron tocamientos o manoseos.

15

El estudio también recupera la percepción de otros actores, como personas funcionarias de los municipios y personas operadoras del transporte, a través de grupos focales. Lo que permitió identificar fortalezas y debilidades del transporte formal e informal, así como innovaciones comunitarias que desarrollan cotidianamente para brindar un mejor servicio de transporte.

La principal conclusión del estudio es que se configura una movilidad “cautiva” debido a los problemas de calidad, accesibilidad y cobertura del servicio de transporte público, agudizado por una deficiente infraestructura de transporte disponible y el mal estado de las redes viales. Dichos problemas construyen un escenario en el que las mujeres se ven forzadas a depender de modos informales de transporte público, así como traslados a pie, y, en muchas ocasiones, pueden llegar a desistir de hacer viajes. Estas restricciones favorecen una potencial situación de inmovilidad, que es una expresión de desigualdad de género, pero al mismo tiempo de pobreza de transporte.

Finalmente, el estudio elabora una serie de recomendaciones y medidas sobre infraestructura de transporte rural, medidas operacionales en servicios rurales, acciones de innovación y generación de datos, participación de múltiples actores y medidas de seguridad; que, en su conjunto, permiten sentar las bases para una política integral de movilidad rural con perspectiva de género.

INTRODUCCIÓN

Evidencia sostenida en el tiempo indica que las pautas de desplazamientos específicas de las mujeres tienen ciertas particularidades en las ciudades (Granada, I. et al., 2016; CAF, 2019; BID, 2019; BID, 2022). Sin embargo, conviene preguntarse si esos patrones se pueden hacer extensibles a los territorios rurales. Por ello, es necesario plantear ¿cómo son las prácticas de movilidad de mujeres en espacios rurales?; ¿qué brechas de género y territorialidad se expresan en el uso del transporte en zonas definidas como rurales?; ¿cómo se mueven las mujeres que habitan territorios predominantemente rurales?

En esta perspectiva, el presente estudio es una iniciativa conjunta entre la SEMOT y el Transport Gender Lab del Banco Interamericano de Desarrollo (TGL-BID), que busca dar respuesta a algunas de estas preguntas al desarrollar un análisis sobre la movilidad cotidiana de mujeres de tres municipios del estado de Hidalgo: Atlapexco, Yahualica y Xochiatipán. Los tres objetivos principales planteados son: (i) conocer los patrones de movilidad de mujeres de tres municipios rurales del estado; (ii) identificar barreras de accesibilidad específicas que viven las mujeres en los tres municipios; e (iii) identificar medidas que mejoren la accesibilidad a salud, educación y empleo a través de mejoras en la calidad y seguridad del viaje dentro del sistema de transporte rural.

16 El sector rural ha experimentado profundas transformaciones en las últimas décadas, constituyendo hoy un espacio polifuncional, pluriactivo y con crecientes vinculaciones con el mundo urbano. Estas nuevas visiones han sido captadas a través del concepto de “nueva ruralidad” para dar cuenta de una nueva realidad rural heterogénea, diversa, compleja y multidimensional. Por ello, los municipios seleccionados en el estudio conforman un caso muy interesante de analizar. En primer lugar, porque los tres municipios son definidos como municipios rurales de acuerdo con el INEGI. En segundo lugar, tienen condiciones geográficas compartidas. Están emplazados en un territorio escarpado ubicados en una parte de la Sierra Madre Oriental, lo que implica para quienes lo habitan opciones limitadas de rutas y modos de transporte, las cuales se ven aún más restringidas por las condiciones climáticas. En tercer lugar, un porcentaje importante de mujeres se autoidentifica como indígena, por esta razón se ha buscado integrar un análisis interseccional a los resultados. Y, en cuarto lugar, porque el caso de estudio ofrece nuevas perspectivas sobre la compleja interacción entre el movimiento, lo fijo y el lugar, así como desde la problemática cotidiana de la movilidad e inmovilidad (Milbourne y Kitchen, 2014) desde una perspectiva de género y territorial.

Este documento desarrolla los principales resultados y hallazgos del estudio y está estructurado en ocho apartados. Primero, se desarrollan precisiones conceptuales sobre nuevas ruralidades, género y movilidades. El segundo apartado está destinado a describir el caso de estudio teniendo en cuenta los antecedentes estatales y municipales. El tercero, describe la metodología basada en datos cuantitativos y cualitativos, junto al análisis espacial que se utiliza en este estudio. En el apartado cuatro, se caracterizan los patrones de movilidad de las mujeres en los municipios rurales estudiados. En quinto lugar, se desarrolla un análisis espacial de los equipamientos de cuidado en los municipios. En el sexto apartado, se detallan las barreras y estrategias de accesibilidad desde la perspectiva de las mujeres participantes del estudio. En el séptimo, se identifican la percepción de personas funcionarias y operadoras del transporte sobre barreras y oportunidades de movilidad y accesibilidad de las mujeres. Por último, las conclusiones y recomendaciones se presentan en el apartado ocho, donde se describen las acciones propuestas para los municipios de Atlapexco, Yahualica y Xochiatipán, que, a su vez, pueden replicarse en otros municipios rurales del estado de Hidalgo.

PRECISIONES CONCEPTUALES: NUEVAS RURALIDADES, GÉNERO Y MOVILIDADES

Nuevas ruralidades, nuevos territorios, nuevas sujetas

El mundo rural se está transformando rápidamente, evidenciando nuevas maneras de habitar, vivir y trabajar para sus habitantes. La literatura especializada ha consensuado la emergencia de un sector rural que no responde a los marcos conceptuales sustentados en esquemas dicotómicos que asociaban lo rural a lo tradicional, a lo inmóvil y lo homogéneo; mientras que lo urbano se veía como moderno, móvil y heterogéneo. Estas nuevas visiones han sido captadas a través del concepto de “nueva ruralidad”, entendiendo que las aproximaciones tradicionales no alcanzan a dar cuenta de esta nueva realidad rural heterogénea, diversa, compleja y multidimensional.

Pese a la existencia de diferencias regionales y locales, existen dinámicas compartidas en América Latina entre las cuales se puede mencionar: los crecientes intercambios y vinculaciones entre lo rural y lo urbano, reforzadas por el notable mejoramiento de las comunicaciones; y la disociación entre ruralidad y agricultura, vinculada a la disminución de la población ocupada en la agricultura y el aumento de la ocupación rural no agrícola. Los cambios también han venido acompañados de un mejoramiento en la interconectividad, lo que ha significado mayores posibilidades de movilidad geográfica y cambios en las aspiraciones a trabajos, educación y consumo de mejor calidad. Además de cambios en los patrones culturales propios de la ruralidad tradicional, junto a una creciente modernización de la agricultura, tanto en términos tecnológicos como de gestión y vinculación con los mercados (Pérez; Farah y De Grammont, 2008; Starkey et al., 2004).

En este contexto de profundas transformaciones en la ruralidad, las relaciones de género también se ubican como un factor que dinamiza las nuevas ruralidades. La incorporación de nociones como participación laboral de las mujeres y pluriactividad, entendida ésta última como el desempeño de trabajos generadores de ingresos complementarios al de la ocupación principal, son fundamentales en la conceptualización de la nueva ruralidad. Estos procesos han producido modificaciones en las relaciones de género que se precisan a continuación:

- Variados planteamientos han sostenido la hipótesis de la feminización del campo, fundamentalmente por la creciente inclusión de la mujer rural en el mundo laboral. En consecuencia, las mujeres asumen nuevos roles en las explotaciones familiares, ya sea como jefa de explotación o microempresaria, integrándose a la agricultura intensiva, pero también como mano de obra temporal o a través de ocupaciones rurales no agrícolas o directamente urbanas (Anthopoulou, 2010; Farah y Pérez, 2004).
- La centralidad que adquiere la “pluriactividad” en el medio rural ha implicado que tanto mujeres como hombres se integren en actividades no agrícolas para generar ingresos. Por lo tanto, han ido en aumento las ocupaciones rurales no agrícolas y la incorporación de la mano de obra femenina a cultivos de exportación como componentes crecientes del ingreso familiar rural (Neiman y Craviotti, 2005; Ramírez y Berdegué, 2001).
- La vinculación de los programas de género y desarrollo que han sido abordados por la agenda internacional, los cuales desde finales de los años setenta vinculan a la mujer a los procesos de desarrollo agrícola. De esta manera, si se tienen en consideración los estudios sobre nueva ruralidad, podemos repensar las formas organizativas del hogar y la familia (Soto y Fawaz, 2016).

Movilidades y género en territorios predominantemente rurales

Desde una perspectiva de género, mujeres y hombres tienen distintas maneras de relacionarse, apropiarse y desplazarse por el territorio. La evidencia internacional ha sido sistemática para exponer que la relación entre género y la movilidad en espacios urbanos se influyen mutuamente. Ello se evidencia a través de pautas de comportamiento específicas de las mujeres las cuales tienen ciertas particularidades:

- Trayectos numerosos y complejos, rutas variadas y concentradas en áreas geográficas alrededor del hogar (Granada et al., 2016).
- Muestran una mayor dependencia del transporte público y la caminata como modos de traslado prioritarios.
- Realizan viajes multipropósito, encadenados; hacen más transbordos, lo que implica una inversión mayor de tiempo en sus viajes; y, a menudo, combinan varios modos de transporte.
- Realizan con mayor frecuencia sus desplazamientos cotidianos como pasajeras.
- Las mujeres viajan a velocidades significativamente más lentas pues llevan a sus hijos en brazos o cargan paquetes al utilizar transporte masivo (Kunieda y Gauthier, 2007).
- Realizan una mayor cantidad de viajes de cuidados comparativamente con los varones y acompañan a niñas y niños, personas con discapacidad o adultas mayores (BID, 2019).
- Viajan con mayor frecuencia fuera de horarios punta.

No obstante, estos estudios tienen un sesgo urbano dominante, pues con respecto a la movilidad de las mujeres en espacios rurales el conocimiento aún es incipiente. En este sentido, son doblemente invisibles como mujeres y habitantes rurales. A través de una revisión bibliográfica sobre movilidad de las mujeres que habitan en territorios rurales se evidencia lo siguiente:

- Las mujeres tienden a agregar a los viajes vinculados a tareas domésticas, económicas y sociales, viajes adicionales relacionados con los mercados de la comercialización de cultivos o a los campos de cosecha (Jaimurzina, Muñoz y Pérez, 2017).
- En áreas rurales los y las habitantes conviven con situaciones problemáticas de acceso, producto de la dispersión del hábitat, por una menor oferta de transporte colectivo, pero además por una dotación de infraestructura y servicios significativamente menor que en zonas urbanas. Ello genera la pérdida de autonomía de las mujeres de zonas rurales desde una perspectiva social y productiva (García Ramon y Ferré, 2000).
- Las diferencias según edad, género y/o etnicidad producen una triple invisibilidad y complejidad en las movilidades que se dan en el mundo rural, que deben ser estudiadas desde nuevos marcos de interpretación de las categorías espaciales de los pueblos originarios (Lazo, Riquelme y Huiliñir-Curío, 2020).

- El acceso al trabajo remunerado genera procesos de empoderamiento en las mujeres, les da más libertad económica y movilidad espacial en el acceso a nuevas ideas, bienes y discursos, mientras que la movilidad les brinda una experiencia espacial generando una forma de agencia espacial (Soto y Fawaz, 2016).

A pesar de estas especificidades, la planeación del territorio y en particular de la movilidad y el transporte rural no han incorporado, de manera consistente, necesidades específicas de las mujeres en las políticas territoriales en zonas rurales (Pérez, 2019). Por ello, para incorporar adecuadamente los temas de género en las políticas de movilidad, se debe tener presente una perspectiva interseccional que ponga en el centro las desigualdades existentes en las mujeres. Desigualdades que se intensifican aún más en situaciones de pobreza y vulnerabilidad.



EL CASO DE ESTUDIO

El contexto estatal de estudio

De acuerdo con el Censo 2020, el estado de Hidalgo tiene una población de 3.082.841 habitantes, de los cuales 1.601.462 son mujeres (51,9%) y 1.481.379 son hombres (48,1%). Respecto a las edades, el 16% de las personas están en el rango de 0 a 9 años, el 18% de 10 a 19 años, el 15% de 20 a 29 años, el 14% de 30 a 39 años, el 13% de 40 a 49 años, el 10% de 50 a 59 años y el 13% más de 60 años. La proporción de mujeres y hombres se mantiene en la mayoría de los rangos, pero a partir de los 90 años las mujeres representan en promedio más del 60% de la población, es decir, entre las personas de la tercera edad la proporción de mujeres es casi 10 puntos porcentuales mayor. El 57% de sus habitantes viven en localidades urbanas y el 43% en localidades rurales. Los datos también muestran que en el estado hay 4.514 localidades rurales y 176 urbanas (INEGI, 2020). Es importante precisar que INEGI considera rurales a las localidades con menos de 2.500 habitantes y urbanas a partir de 2.500 habitantes.

El 35% de la población se considera indígena, en efecto, hay 362.629 personas mayores de 3 años que hablan alguna lengua indígena. Las lenguas indígenas más habladas en esta entidad son las siguientes: náhuatl (234.450), otomí (120.492), tepehua (1.656) y totonaco (891). Al menos un 9% de la población en el estado no habla español (INEGI, 2020).

20

De acuerdo con los resultados de la medición de la pobreza del Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (CONEVAL, 2020)² el 50,8% de la población de la entidad vive en situación de pobreza, es decir, 1.570.000 personas aproximadamente. De este universo, el 42,6% está en situación de pobreza moderada (cerca de 1.318.000 personas), mientras que el 8,1% de la población se encuentra en situación de pobreza extrema (alrededor de 252.000 personas).

En términos educativos, el 6% de la población mayor de 15 años no ha accedido a la educación formal, el 52% ha completado la educación básica, el 23% terminó la educación media superior y el 19% concluyó la educación superior³ (INEGI, 2020). Trabajar es la ocupación principal de las personas que habitan el estado. El 60% de la población de 12 años y más está ocupada (tiene un trabajo), mientras que el 18% se dedica a los quehaceres del hogar y el 14% de las personas en el estado se dedica a estudiar. El 8% restante se distribuye entre personas jubiladas, incapacitadas para trabajar, que no tienen trabajo y no especificados (INEGI, 2020). En esta entidad federativa, en 31 de cada 100 hogares reconocen a las mujeres como persona de referencia, lo que de acuerdo con INEGI significa que son consideradas como jefas de la vivienda.

2. CONEVAL (2020) toma como indicadores de medición de pobreza seis carencias: rezago educativo, acceso a los servicios de salud, a la seguridad social, carencia por calidad y espacios de la vivienda, por acceso a los servicios básicos en la vivienda, por alimentación nutritiva y de calidad, así como los ingresos. Una persona se encuentra en situación de pobreza cuando presenta al menos una carencia social y no tiene un ingreso suficiente para satisfacer sus necesidades. Se considera en pobreza moderada a la población que, a pesar de estar en situación de pobreza, no cae en la categoría de pobreza extrema. Una persona se encuentra en situación de pobreza extrema cuando presenta tres o más carencias sociales y no tiene un ingreso suficiente para adquirir una canasta alimentaria.

3. De acuerdo con la Ley de Educación, en México la educación media superior comprende el nivel bachillerato y la educación profesional técnica. El bachillerato se imparte generalmente en tres grados, aunque existen programas de estudio de dos y de cuatro años. El certificado de bachillerato es obligatorio para ingresar a la educación de tipo superior.

En el estado de Hidalgo, “el principal modo de transporte es el no motorizado (48%), seguido del transporte público (33%) y, finalmente, del vehículo particular (18%) y transporte escolar e institucional (1%). Los principales motivos de viaje son el trabajo y el estudio” (BID, 2020:8)⁴. De la población trabajadora, el 86,8% realiza desplazamientos hasta su lugar de trabajo y el 13,1% no se mueve para esta actividad. En el caso de las mujeres, 47% de las mayores de 12 años reporta estar ocupada, mientras que para los hombres representa el 74%. Con respecto a la movilidad por trabajo, el 82,1% de las mujeres que trabajan se desplazan para esta actividad mientras 17,82% no realizan desplazamiento laboral. Entre las que se desplazan, el 40,2% tarda hasta 15 minutos, el 30,7 % entre 16 y 30 minutos, el 16,6% de 31 minutos a 1 hora, el 5,9 % más de una hora y hasta dos horas, 2,6% más de 2 horas y en 3,7% de los casos no es posible determinarlo (INEGI, 2020).

Ahora bien, al analizar los datos desde una perspectiva interseccional, las mujeres indígenas presentan tiempos de desplazamientos laborales más largos, no obstante, menos cantidad de viajes. En los viajes que tardan menos de una hora, las mujeres indígenas representan una menor proporción de la población de mujeres que se desplaza. Sin embargo, su participación aumenta si consideramos los viajes de más de una hora y a quienes no se desplazan. En ese sentido, las mujeres indígenas se están desplazando menos para trabajar, pero cuando lo hacen deben recorrer distancias más largas para acceder a un empleo (INEGI, 2020).

En el estado de Hidalgo, las escuelas se ubican en el mismo municipio en el que habitan las personas, en un 86,2% de los casos. Respecto al tiempo de los viajes por estudio, el 55,04% toman hasta 15 minutos, el 28,07% entre 16 y 30 minutos, el 11,80% de 31 minutos a 1 hora y el 5,10% más de una hora, sin variaciones entre género relevantes. Los viajes a la escuela son en mayor proporción a pie (57,7%) y, en camión, autobús, combi o colectivo (31,76%), el 10,5% restante corresponde a viajes en taxi, vehículo particular u otros no especificados (INEGI, 2020).

Características de los municipios estudiados

Este estudio se enfoca en el análisis en tres municipios rurales: Xochiatipan, Yahualica y Atlapexco, los cuales se encuentran en la macrorregión IV del estado de Hidalgo⁵. Los criterios de selección fueron principalmente la alta población rural de los municipios (Tabla 1), así como las condiciones particulares de los servicios de transporte formales e informales disponibles en la zona, con un porcentaje elevado de transporte no concesionado. Son municipios colindantes, por tanto, comparten una geografía común (INEGI, 2020) y pertenecen a la Huasteca Hidalguense⁶. Como puede observarse en el Mapa 1, la topografía es variada y se caracteriza por sus grandes elevaciones, declives y pequeños valles, además de numerosos ríos. El clima que predomina en estos municipios es cálido y semicálido, se caracteriza por tener lluvias abundantes todo el año, que tienen su origen en los fenómenos de condensación orográfica que se desarrollan en las laderas orientales de la sierra (INEGI, 2017).

4. Para más información sobre tendencias de movilidad y género en la Zona Metropolitana de Pachuca de Soto (ZMPS), revisar <https://publications.iadb.org/es/genero-y-transporte-hidalgo>

5. La denominación macrorregión hace referencia a la organización administrativa a nivel regional del estado. En este sentido, el estado de Hidalgo se divide en cinco macrorregiones, considerando la zona geográfica, económica, política, administrativa y jurídica.

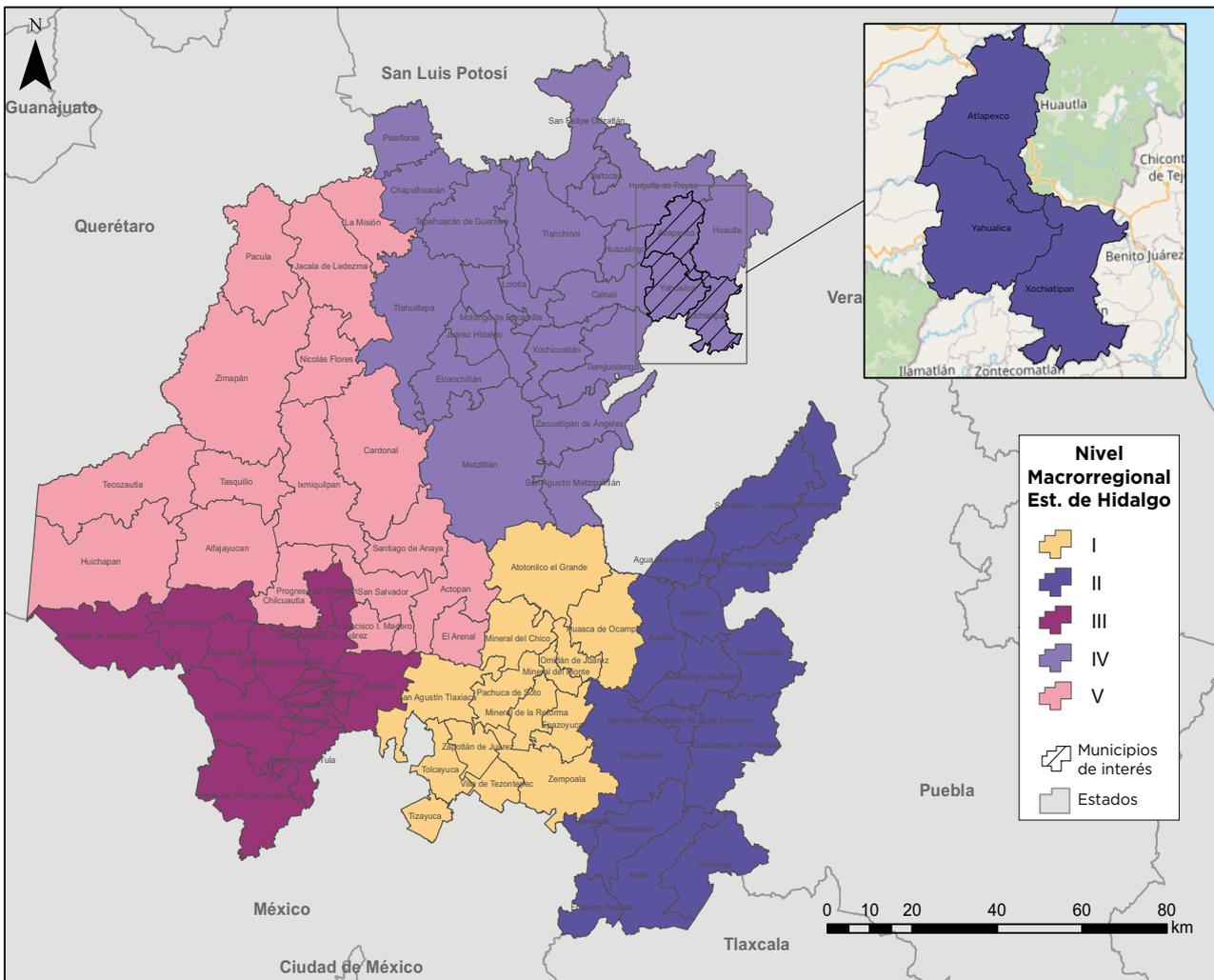
6. La Huasteca Hidalguense es un espacio geográfico que se ubica en la zona centro-este del país, se extiende sobre la zona alta de la Sierra Madre, abarcando a 15 municipios del estado de Hidalgo.

Tabla 1. Población rural y urbana por municipio

	Población Total	Población Rural	%	Población Urbana	%
Atlapexco	19.812	16.852	85%	2.960	15%
Yahualica	24.674	19.733	80%	4.941	20%
Xochiatipan	18.260	18.260	100%	0	0%

Fuente: INEGI (2020).

Mapas 1. Municipios estudiados

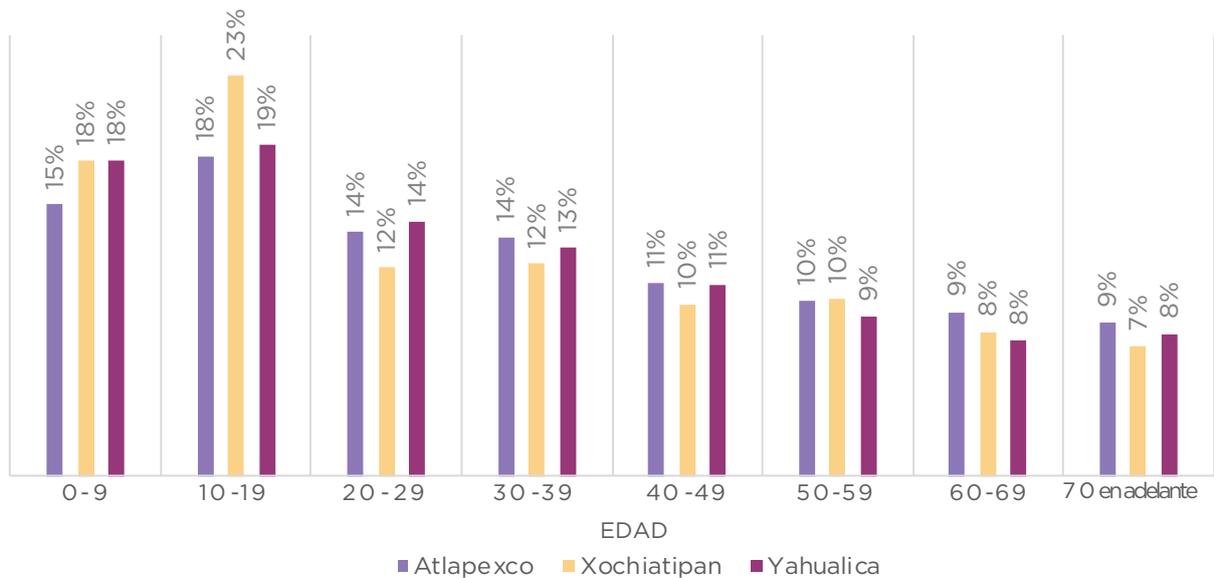


Fuente: Elaboración propia con datos de INEGI.

Atlapexco, Yahualica y Xochiatipan son parte de los 84 municipios que conforman el estado de Hidalgo⁷. En términos poblacionales, el Censo de 2020 indica que la población de mujeres es de 10.211 (51,5%) en el municipio de Atlapexco, de 12.400 (50,3%) en Yahualica y de 9.499 (52,2%) en Xochiatipan. La distribución por edad de las mujeres queda expresada en la Gráfica 1.

7. De acuerdo con INEGI, las localidades son una forma de nombrar a las subdivisiones oficiales de los municipios en México. Un Municipio puede agrupar a varias localidades.

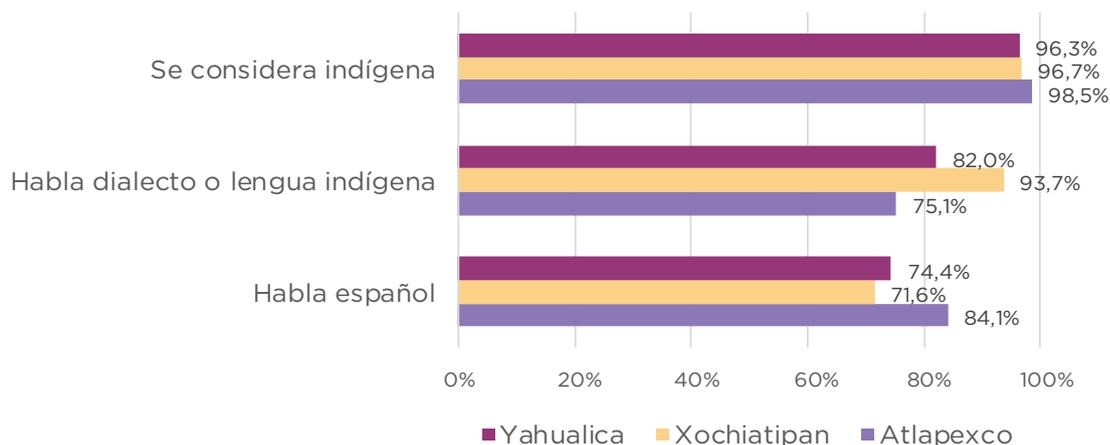
Gráfica 1. **Edades de mujeres en los municipios**



Fuente: Elaboración propia a partir del Censo 2020.

En términos de identidad étnica, hay una extendida autoidentificación de las mujeres como indígenas. De acuerdo con INEGI (2020), el 98,5% de las mujeres en el municipio de Atlapexco se considera indígena y el 75,1% hablante de una lengua indígena. En Yahualica el 96,3% de las mujeres se identifica como indígena y un 82% como hablante, mientras que en Xochiatipan un 96,7% de las mujeres se reconoce como indígena y el 94% de las mujeres declara hablar una lengua indígena.

Gráfica 2. **Pertenencia étnica y lenguas indígenas habladas entre las mujeres por municipio**

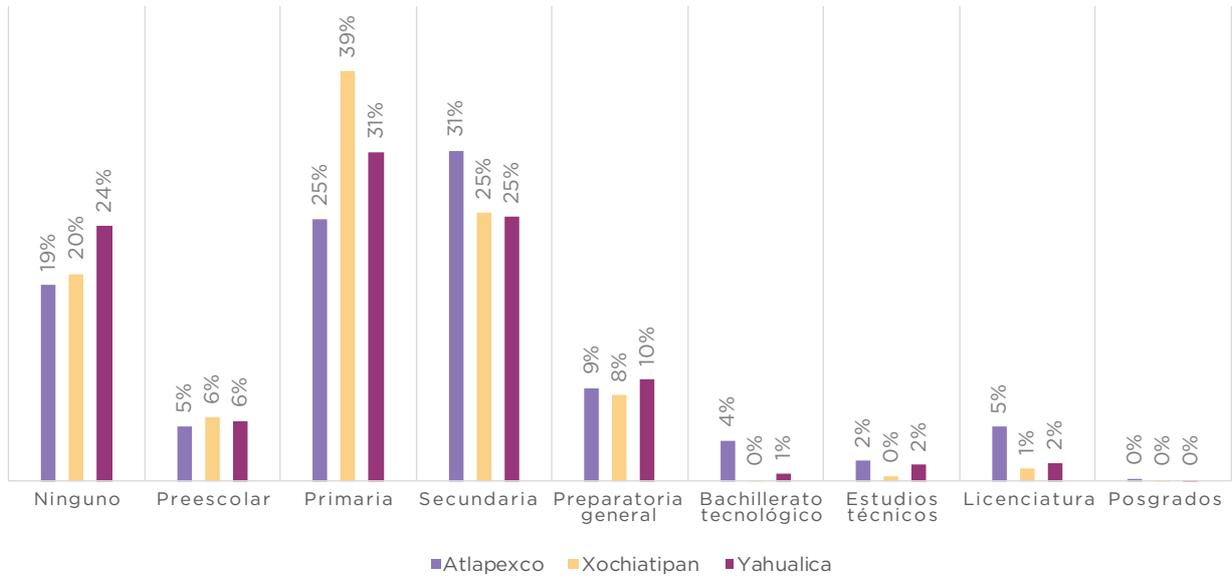


Fuente: Elaboración propia a partir del Censo 2020.

La escolaridad de los tres municipios evidencia datos coincidentes. Un poco más del 20% de las mujeres de 3 años en adelante no sabe leer o escribir. En promedio, las mujeres del municipio de Atlapexco tienen un grado de escolaridad acumulado de 5,75 años, en Yahualica 5,5 años y en Xochiatipan 5,1, es decir, la primaria concluida⁸.

8. De acuerdo con la Ley General de Educación el nivel de primaria tiene seis grados e incorpora a niños y niñas de seis a doce años.

Gráfica 3. **Escolaridad máxima de las mujeres por municipio**



Fuente: Elaboración propia a partir del Censo 2020.

En términos de ocupación en los tres municipios, hay una menor participación económica de las mujeres pese a que la población de mujeres de más de 15 años es mayor a la de los hombres. En Atlaxexco hay 1.518 mujeres y 4.637 hombres que trabajan. El 57% de las mujeres mayores de 12 años se dedica principalmente a los quehaceres del hogar y 34% a trabajar o estudiar. En el municipio de Yahualica, la diferencia es mayor, mientras 1.102 y 5.541 hombres declaran trabajar, el 68% de las mujeres se dedica a quehaceres del hogar. Finalmente, en Xochiatipan, hay 1.101 mujeres y 4.090 hombres que trabajan. El 58% por ciento de las mujeres tiene como ocupación principal los quehaceres del hogar.

24

Ahora bien, en los tres municipios las principales actividades semanales de trabajo doméstico no remunerado que desarrollan las mujeres son similares. Dichas actividades incluyen el cuidado a niñas y niños sanos y la atención a personas enfermas y con discapacidad. Esta alta dedicación a la provisión de quehaceres del hogar incrementa las cargas de trabajo y puede incidir en la baja inserción laboral en la medida de que consume una parte importante del tiempo cotidiano de las mujeres e implica tanto actividades dentro como fuera del hogar. Por lo tanto, no contar con equipamientos e infraestructuras de transporte adecuados tiene incidencia en el tiempo que se dedica al trabajo no remunerado acentuando las brechas de género.



Tabla 2. **Tiempo dedicado semanalmente a las actividades sin remuneración según ocupación principal de las mujeres comparativamente entre municipios**

910

Horas dedicadas semanalmente a actividades sin remuneración ⁹	Atlapexco			Yahualica			Xochiatipan		
	Quehaceres del hogar	Estudiante	Trabaja	Quehaceres del hogar	Estudiante	Trabaja	Quehaceres del hogar	Estudiante	Trabaja
% mujeres por ocupación¹⁰	62%	15%	13%	68%	16%	7%	67%	17%	7%
Atender a personas con discapacidad	26,7%	11%	29%	18,05%	5,50%	3,17%	16,59%	7,82%	4,50%
Atender a personas enfermas	18,3%	10%	16,7%	9,69%	1%	8,31%	15,06%	8,38%	3,80%
Atender niñas/os sanas/os menores a 6 años	27,0%	9,1%	25,4%	15,99%	5,21%	14,48%	21,55%	20,58%	6,66%
Atender niñas/os sanas/os de 6 a 14 años	19,4%	7%	23,5%	10,68%	4,14%	10,75%	15,38%	14,37%	6,67%
Atender a personas de 60 o más años que requieran cuidados continuos	16,3%	8,3%	20,4%	7,57%	2,65%	3,13%	16,76%	12,37%	7,04%
Preparar o servir alimentos	12,7%	5,9%	12,1%	9,59%	4,34%	8,07%	9,22%	8,02%	4,07%
Limpiar la casa Lavar ropa	10,1%	5,1%	9,9%	5,96%	2,79%	5,87%	6,98%	6,42%	3,87%
Hacer compras	2,9%	2,5%	2,7%	1,99%	1,53%	2,10%	2,23%	2,53%	2,11%

25

Fuente: Elaboración propia a partir de la Encuesta Intercensal 2015.

Movilidad y transporte en los municipios estudiados

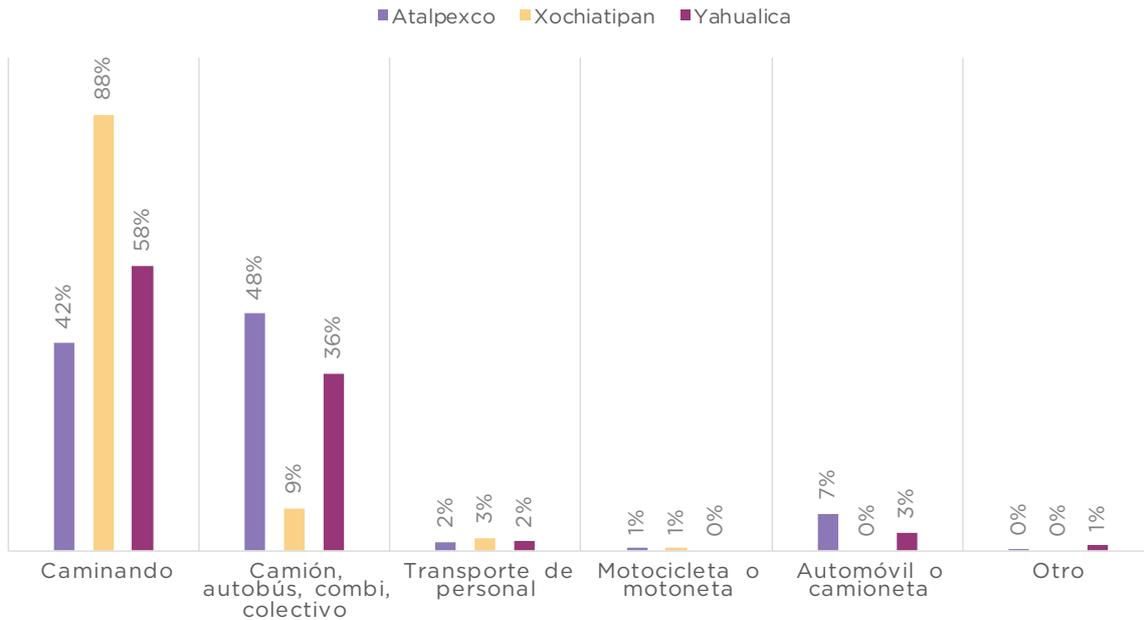
El servicio de transporte público en los casos de estudio, se organiza a través de derroteros (itinerarios) diseñados desde el punto de internamiento hasta el destino (Ley de Movilidad del estado de Hidalgo, 2018:78). De los municipios analizados, el municipio de Atlapexco cuenta con el mayor número de derroteros y unidades de transporte, con 24 derroteros y 57 unidades; seguido de Yahualica, con 11 derroteros y 48 unidades; y, por último, Xochiatipan con 8 derroteros y 32 unidades de transporte público (SEMOT, 2022).

En este contexto, los datos de movilidad desde una perspectiva de género en los municipios estudiados indican que, en Atlapexco, el 48% de los recorridos de las mujeres hacia el trabajo se realizan en transporte público (camión, autobús, combi o colectivo) y el 42% se realizan caminando. Mientras que en Yahualica y Xochitipan, las mujeres llegan a sus trabajos principalmente caminando con un 58% y 88% respectivamente. En términos de los tiempos de recorrido, en Atlapexco, el 62% de los viajes tardan menos de una hora, mientras en Xochiatipan y Yahualica representan el 49% y el 51% respectivamente. Para los tres municipios, más del 20% de las mujeres reportan no desplazarse para trabajar.

9. La tabla presenta horas dedicadas al trabajo no remunerado según la ocupación de las mujeres para cada municipio. Por ejemplo, en el caso de Atlapexco, las mujeres que se dedican a los quehaceres del hogar pasan 26,7 horas en promedio a la semana atendiendo a personas con discapacidad, mientras que las que son estudiantes dedican 11 horas y las que trabajan 29 horas a esta misma actividad.

10. Se presentan solo las tres ocupaciones principales a las que se dedican las mujeres en cada municipio. Entre las ocupaciones restantes, están jubiladas, incapacitadas para trabajar, desempleadas y los casos en que no es específica.

Gráfica 4. **Medios de traslado al trabajo por municipio**



Fuente: Elaboración propia a partir del Censo 2020.

MÉTODOS, TÉCNICAS Y ENFOQUES

La decisión metodológica de la investigación fue articular un enfoque mixto que puso en diálogo técnicas cuantitativas y cualitativas. Ello permitió abordar dimensiones estructurales de los procesos estudiados, la subjetividad de las mujeres y la percepción de otros actores que son especialmente gravitantes en la reconstrucción de las movilidades cotidianas de mujeres predominantemente rurales.

Enfoque cuantitativo

Se realizó una encuesta probabilística en vivienda a mujeres mayores de 15 años en los tres municipios rurales seleccionados: Xochiatipan, Yahualica y Atlapexco. Se utilizó para el marco muestral información del Censo de Población y Vivienda 2020 del INEGI. Para la recopilación de datos poblacionales y sociodemográficos de la población objetivo. Se empleó también el software SINCE del INEGI para la desagregación de los datos de población en el ámbito de localidad rural.

De las 113 localidades que conforman los municipios de estudio, se seleccionaron aleatoriamente 29 localidades, de las cuales 28 fueron localidades rurales y una localidad semiurbana¹¹. En estas localidades se encuestó en vivienda a 430 mujeres de 15 años y más. Dicho tamaño se distribuyó entre los diferentes estratos con el fin de generar una disminución de los márgenes de error estadísticos.

11. Se considera como semiurbana una localidad con una población entre 2.500 y 14.999 habitantes. De acuerdo con Instituto Nacional para la Evaluación de la Educación (INEE), Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) y Consejo Nacional de Población (CONAPO).

Tabla 3. **Distribución de la muestra**

Municipio	Total de localidades	Localidades (muestra)	Población femenina de 15 años y más	Población femenina de 15 años y más (muestra)
Atlapexco	41	10	7.704	140
Xochiatipan	39	10	6.649	140
Yahualica	33	9	8.979	150
Total	113	29	13.332	430

Fuente: Elaboración propia.

Se diseñó un cuestionario que permitió abordar los sesgos de género que se han identificado en las encuestas de origen destino, dentro de las cuales se encuentran: una diversificación de propósitos que incluyera viajes no lineales y no relacionados con propósitos laborales (CAF, 2019). La cobertura temática de la encuesta incluyó preguntas sobre viajes, propósitos, costos, encadenamiento de viajes, modos de transporte. Se incluyeron también preguntas específicas sobre la presencia de personas dependientes (niñez, personas con discapacidad y adultas mayores) y finalmente se incluyeron preguntas para identificar paradas intermedias, su origen, destino y propósito y un apartado sobre inseguridad y violencia sexual.

Enfoque cualitativo

Además de la información cuantitativa, la investigación incluyó la realización de una aproximación cualitativa a través de entrevistas semiestructuradas y grupos focales. Ello permitió conocer con mayor profundidad las experiencias de movilidad, los obstáculos de accesibilidad, las estrategias de movilidad implementadas por mujeres, así como, la percepción de actores específicos en los tres municipios. En la estrategia cualitativa participaron 77 personas.

27

Entrevistas semiestructuradas

La selección de participantes siguió criterios de género, edad y etnicidad. De manera que la selección de los casos fue intencional y responde a la conformación de un muestreo teórico¹². Por lo tanto, el principal criterio de conformación de la muestra fue la heterogeneidad de los casos.

Participaron **14** mujeres en las entrevistas semiestructuradas distribuidas de la siguiente forma:

- 5 mujeres en el municipio de Atlapexco.
- 5 mujeres en el municipio de Yahualica.
- 4 mujeres en el municipio de Xochiatipan.

Estas entrevistas permitieron dar profundidad al estudio de patrones de movilidad introduciendo la densidad de la experiencia vivida a través del discurso individual de las mujeres usuarias del transporte.

12. El muestreo teórico se entiende como la “recolección de datos guiadas por los conceptos derivados de la teoría que se está construyendo y cuyo propósito es acudir a lugares, personas o acontecimientos que maximicen las oportunidades de descubrir variaciones entre los conceptos y que hagan más densas las categorías en términos de sus propiedades y dimensiones” (Glaser y Strauss, 1967:45).

Grupos focales

La conformación de los grupos fue intencionada para asegurar la significatividad tipológica de tres grupos de personas: mujeres usuarias del transporte, personas funcionarias de los municipios y personas operadoras del transporte. Los criterios de selección fueron de género, edad y pertenencia socioterritorial. En el caso de personas funcionarias, el criterio fue que pertenecieran a diferentes unidades municipales y las personas operadoras que pertenecieran a diferentes líneas de transporte.

Participaron **63** personas distribuidas en **8 grupos focales** con la participación de 43 mujeres y 20 hombres distribuidos de la siguiente forma:

- Dos grupos focales de mujeres usuarias de diferentes edades. En Atlapexco participaron 15 mujeres. En Yahualica se realizó un grupo de adolescentes-jóvenes donde participaron 4 mujeres¹³.
- Tres grupos focales de personas funcionarias, uno en cada municipio. En Atlapexco participaron 3 mujeres y 6 hombres. En Yahualica 14 mujeres y en Xochiatipan 5 mujeres y 1 hombre.
- Tres grupos focales de personas operadoras de transporte En Atlapexco participaron 1 mujer y 4 hombres. En Yahualica 4 hombres, y en Xochiatipan 1 mujer y 5 hombres.



Fuente: Archivo del proyecto.

13. Solo en Xochiatipan, no se logró realizar el grupo focal de diferentes edades debido a factores climáticos y de organización local.

Análisis espacial

La elaboración de cartografía temática se realizó para visualizar como se organiza el equipamiento de cuidados (debido a la relevancia de los viajes de cuidado en la cotidianidad de las mujeres) en los territorios rurales estudiados, en la perspectiva de comunicar el rezago que existe en la provisión de servicios y las dificultades de movilidad y accesibilidad que enfrentan las mujeres, especialmente en sus viajes de cuidado. Para la elaboración de los mapas que se incorporan al documento, se utilizó cartografía generada por el INEGI. Se tomó información del Marco Geoestadístico Nacional 2020 para los datos correspondientes a polígonos estatales, municipales, manzanas e información de tipo puntual de localidades y su infraestructura. Asimismo, se utilizó el Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas 2022 (DENUE), para complementar la información correspondiente a equipamientos de los municipios. Se tomó información de carreteras a partir de las cartas topográficas escala 1:50.000 del estado de Hidalgo. Se utilizó el software ArcGIS 10.3 para manipular, generar y sobreponer las capas cartográficas necesarias para la edición de cada mapa requerido.

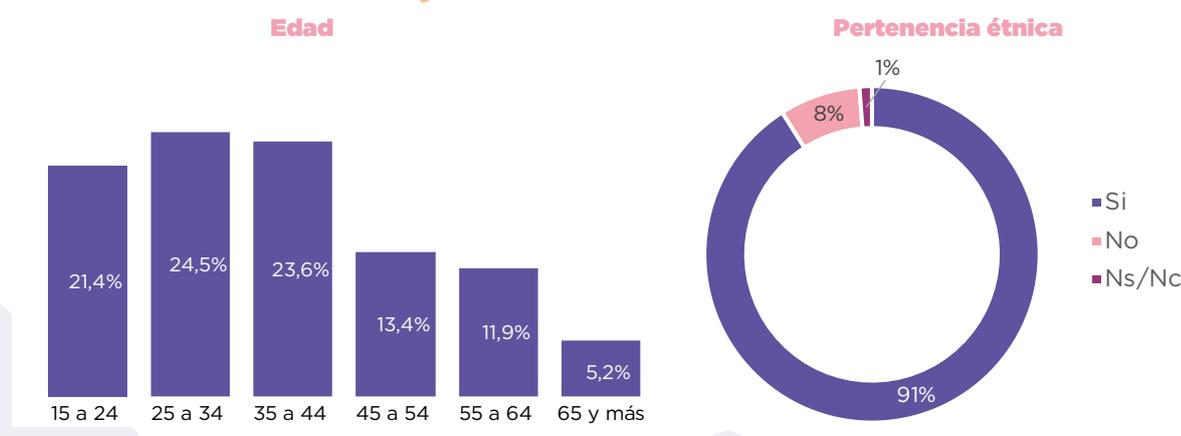
CARACTERIZACIÓN DE LOS PATRONES DE MOVILIDAD DE MUJERES ENCUESTADAS

Perfil de las mujeres encuestadas

El perfil de las mujeres participantes en la encuesta se puede observar en la Gráfica 5, en la cual se resalta que (i) el promedio de edad se concentra en el rango de edad de 25 a 34 años; (ii) un 91% de las encuestadas se reconoce como indígena; (iii) el 37, 4% está casada; (iv) el 63% tiene personas a su cuidado, de las cuales 42,2% tiene bajo su cuidado hijos o hijas mayores de 5 años; y (v) el 70,5% se dedica al hogar. Además, la escolaridad promedio es secundaria completa, y el ingreso promedio está entre 0 y 5.255 pesos mexicanos, equivalente a casi 1 Salario Mínimo Mensual¹⁴ (US\$0 y US\$265,1)¹⁵. Es interesante mencionar que la mayor parte de estas características son coincidentes con el perfil demográfico obtenido en el Censo 2020.

29

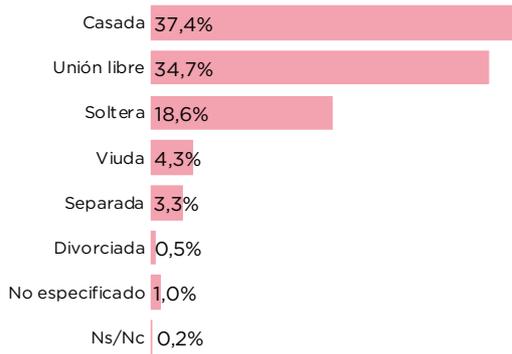
Gráfica 5. Perfil de las mujeres encuestadas



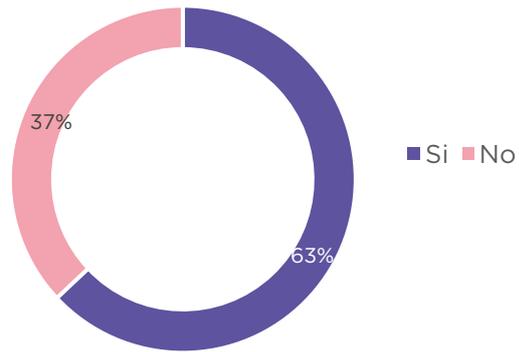
14. El salario mínimo en 2022 es de Mex\$172,87 diarios, esto equivale a Mex\$5.255 al mes (US\$265,1) por trabajador.

15. El tipo de cambio utilizado es de 19,82 USD/MXN, que fue el que correspondía en el momento de inicio de la aplicación de la encuesta.

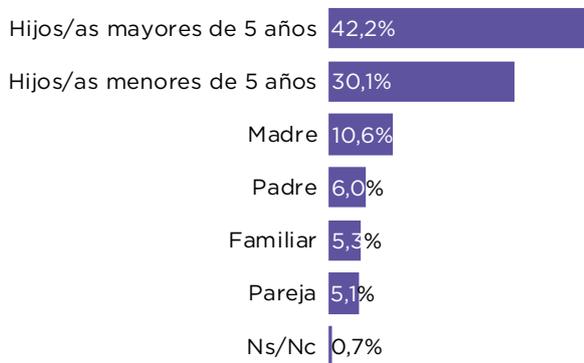
Estado civil



Tiene personas a su cuidado



Personas bajo su cuidado

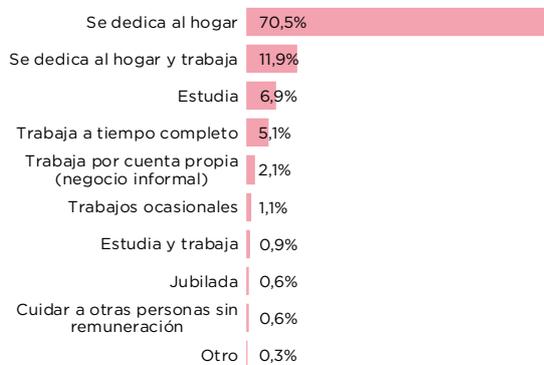


Escolaridad

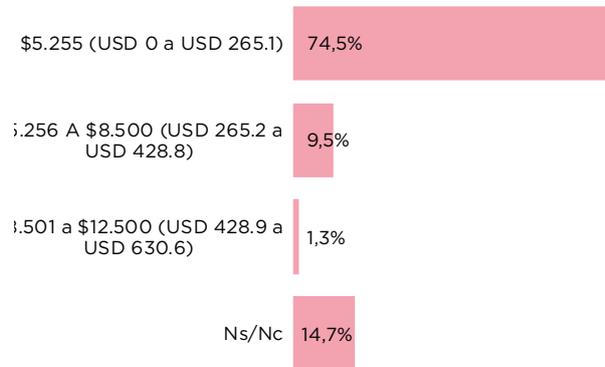


30

Ocupación



Ingreso familiar mensual



Fuente: Elaboración propia con base a encuesta de caracterización de los patrones de movilidad de mujeres de zonas rurales del estado de Hidalgo.

Inmovilidad

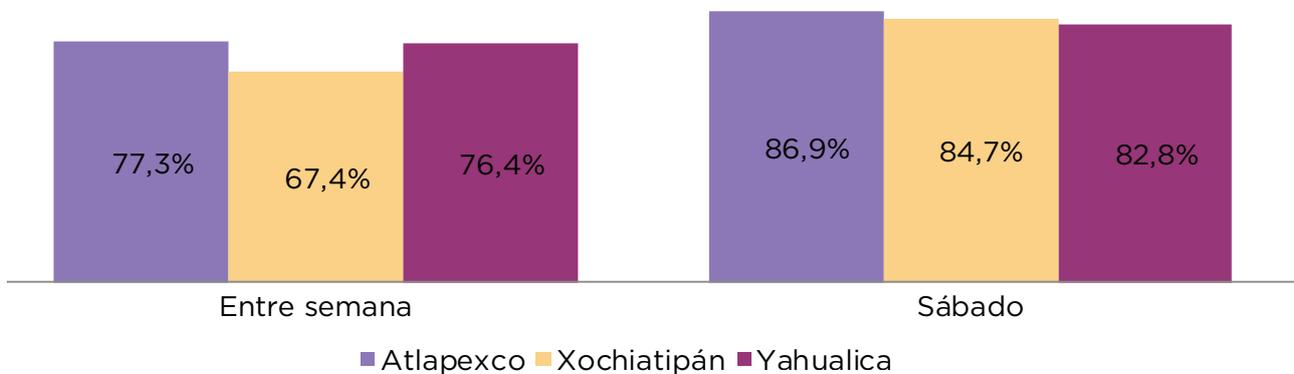
Uno de los patrones más importantes observados en esta encuesta fue el que se refiere a la inmovilidad, el que permite conocer el porcentaje de mujeres que no se desplazan. Estudios realizados en zonas urbanas identifican un rango que varía entre el 10% y el 26 % en países europeos (Hubert, et al., 2008). En América Latina, si bien hay menos estudios, en ciudades como Río de Janeiro la inmovilidad alcanza el 46% (Motte-Baumvol et al., 2016). Por lo tanto, lejos de ser un problema marginal en los territorios rurales, la inmovilidad revela un problema social en el que inciden diversos factores como: la edad, la situación laboral, la baja densidad, falta de acceso a un vehículo, acceso y calidad del transporte, los bajos ingresos y el género; que se identifica como uno de los factores que tienen mayor incidencia en esta situación (Belton-Chevallier, 2015). Pero además es

importante precisar que además de estos factores “el transporte asequible y accesible para atender la inmovilidad y fomentar la inclusión” (BID, 2022: 95).

Los resultados de esta encuesta arrojan que 74,5% de las mujeres de 15 años o más que habitan en las localidades donde se llevó a cabo el estudio no realizaron ningún viaje el día anterior a la aplicación de la encuesta, mientras el 25,5% hacen al menos una salida en un día cotidiano entre semana. De las mujeres que sí viajan, el 83,9% realizan dos traslados en el día y, solo 4,2% declararon realizar 3 viajes o más.

Se identifica, además, que la inmovilidad es un patrón compartido en los municipios. En general las mujeres de estas zonas rurales suelen pasar más días sin salir de casa, sobre todo los fines de semana, donde 8 de cada 10 mujeres no sale de casa, independientemente del municipio donde radica. En la Gráfica 6 se muestra que en el municipio de Atlapexco se registra el mayor porcentaje de mujeres que afirman no haber realizado ningún viaje en un día entre semana (77,3 %), y es este mismo municipio el que tiene el mayor porcentaje de mujeres que no viajan en sábado (86,9 %).

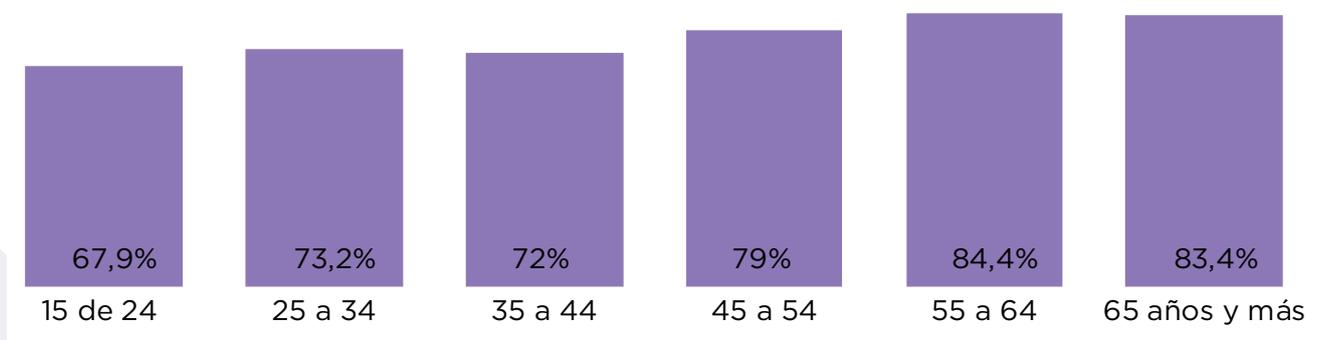
Gráfica 6. Mujeres que no viajaron por municipio



Fuente: Elaboración propia con base a encuesta de caracterización de los patrones de movilidad de mujeres de zonas rurales del estado de Hidalgo.

En la Gráfica 7 se observa que existe correlación positiva entre el rango de edad de las encuestadas y la inmovilidad entre semana, aunque es de resaltar que, la mayoría de las mujeres de zonas rurales experimentan homogéneamente la inmovilidad.

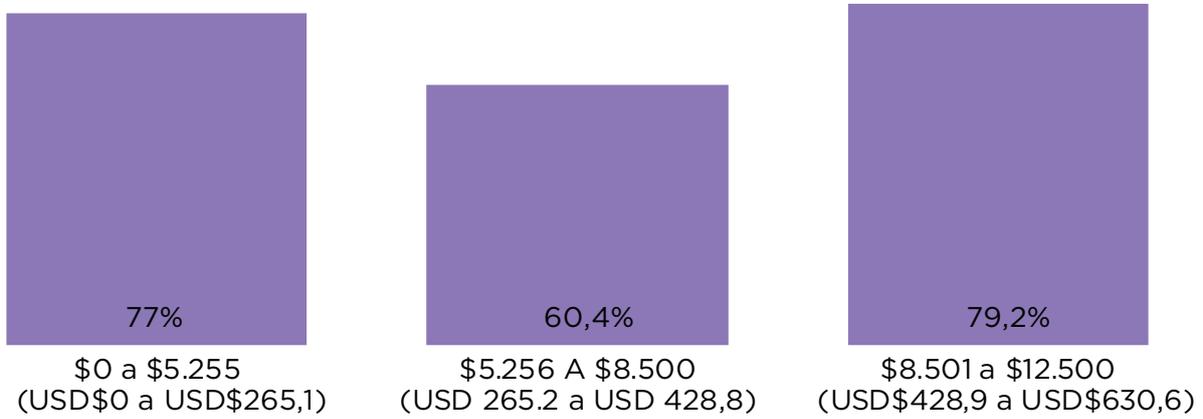
Gráfica 7. Mujeres que no viajaron según edad



Fuente: Elaboración propia con base a encuesta de caracterización de los patrones de movilidad de mujeres de zonas rurales del estado de Hidalgo.

Por otro lado, no se observan tendencias al analizar los resultados de acuerdo con el ingreso familiar mensual de las mujeres encuestadas. El 79,2% de las que mencionan tener un ingreso familiar de 8.501 a 12.500 pesos mexicanos (US\$428,9 a US\$630,6) declaran que no realizaron viajes entre semana. Lo mismo sucede para el 77% de las que tienen ingresos de 0 a 5.255 pesos mexicanos (US\$0 a US\$265,1) mensuales. Estos resultados se muestran en la Gráfica 8.

Gráfica 8. **Mujeres que no viajaron según ingreso familiar mensual**

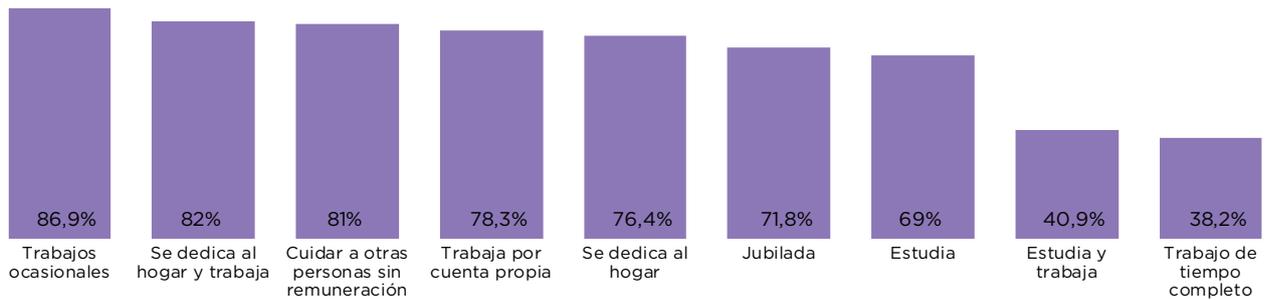


Fuente: Elaboración propia con base a encuesta de caracterización de los patrones de movilidad de mujeres de zonas rurales del estado de Hidalgo.

Finalmente, se muestran los resultados de las mujeres que no viajaron según su ocupación en la Gráfica 9. Las mujeres que presentan los porcentajes más altos de inmovilidad con el 86,9% son las mujeres que tienen trabajos ocasionales, siguen con un 82% las que se dedican al hogar y trabajan, el 81% corresponde a las que se dedican a cuidar a otras personas sin remuneración, y el 78,3% a las encuestadas que trabajan por cuenta propia. Las mujeres que trabajan a tiempo completo son quienes más se mueven.

32

Gráfica 9. **Mujeres que no viajaron según ocupación¹⁶**

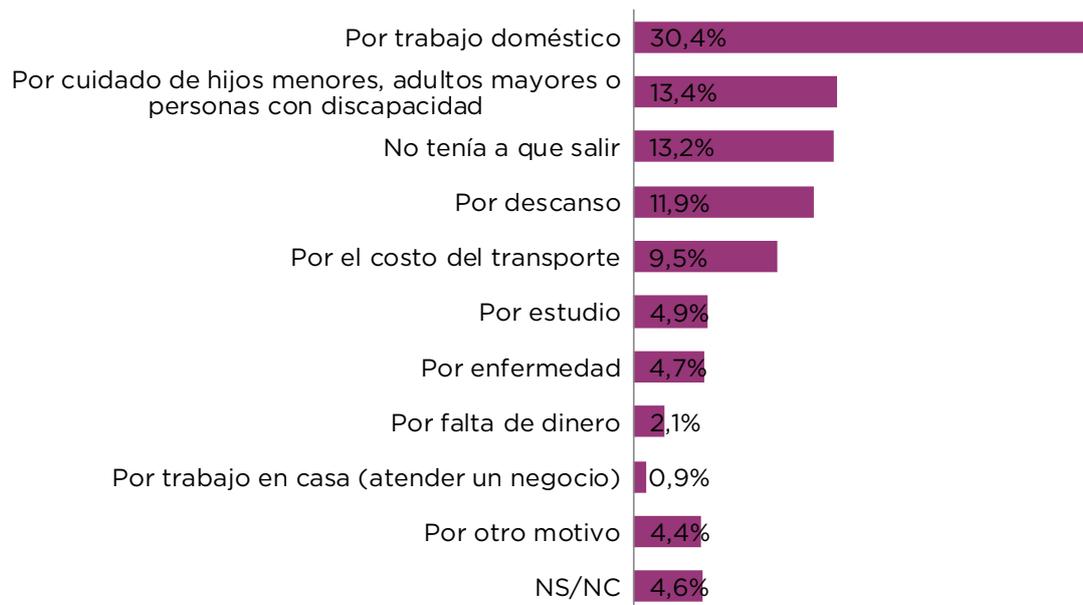


Fuente: Elaboración propia con base a encuesta de caracterización de los patrones de movilidad de mujeres de zonas rurales del estado de Hidalgo.

En cuanto a los motivos principales de inmovilidad, del total de mujeres encuestadas que no viajaron, 30,4% menciona que fue por trabajo doméstico, otro 13,4% no salió de su casa por tener que cuidar de hijos e hijas menores, adultos mayores o personas con discapacidad, mientras que el 13,2% dice que fue porque no tenían motivos para salir, y 11,9% por descanso. Estos resultados se muestran en la siguiente gráfica.

16. Las categorías de ocupación han sido definidas de acuerdo con INEGI.

Gráfica 10. Razones para no realizar viajes



Fuente: Elaboración propia con base a encuesta de caracterización de los patrones de movilidad de mujeres de zonas rurales del estado de Hidalgo.

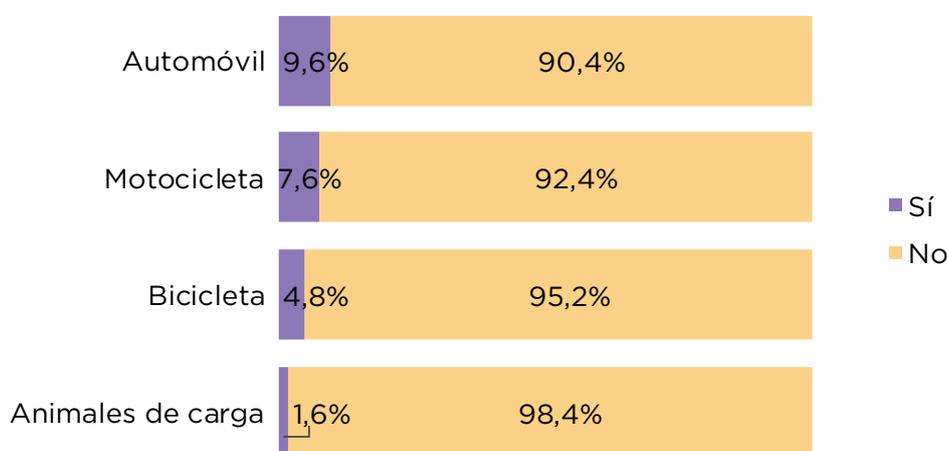
Los datos de las mujeres que no realizaron viajes el día anterior al levantamiento de acuerdo con su rango de edad son los siguientes. Con excepción de las mujeres entre 15 y 25 años, la mayoría de las que no salieron fue por trabajo doméstico, mientras que las jóvenes entre 15 y 25 años que se quedaron en su casa fueron principalmente por motivos de estudio (23,7%) o descanso (15,6%). También resalta el grupo de las mujeres de 65 años o más, cuyos motivos para no realizar ningún viaje fueron principalmente el descanso (25,5%) o por enfermedad (23,3%).

33

Acceso a los diferentes modos de transporte

En temas de movilidad, se preguntó a las encuestadas si su hogar cuenta con medios de transporte particulares, como es el automóvil propio, motocicleta propia, bicicleta propia o animales de carga como transporte. Los resultados presentados en la Gráfica 11 indican que solo el 9,6% de las personas encuestadas cuentan con automóvil propio en su hogar y que 7,6% cuenta con al menos una motocicleta en su hogar.

Gráfica 11. Tenencia de medios de transporte propios en el hogar



Fuente: Elaboración propia con base a encuesta de caracterización de los patrones de movilidad de mujeres de zonas rurales del estado de Hidalgo.

Además del bajo porcentaje en la tenencia de algún modo de transporte en el hogar de las mujeres que habitan en zonas rurales, se observa una brecha de género importante al preguntar quienes lo utilizan dentro del hogar. Como se muestra en la Tabla 5, del 9,6% de las encuestadas que dicen contar con automóvil propio, solo 6,3% lo utilizan con frecuencia, pero 85,3% menciona que es alguien más quien hace uso regular de éste, como puede ser otro familiar o su pareja. Por otro lado, del porcentaje de personas que mencionan tener motocicleta en su hogar, el 11,5% hace uso mayoritario de ella, aunque eso no significa que sea su medio de transporte más utilizado.

Tabla 4. ¿Quiénes utilizan mayormente estos medios de transporte?

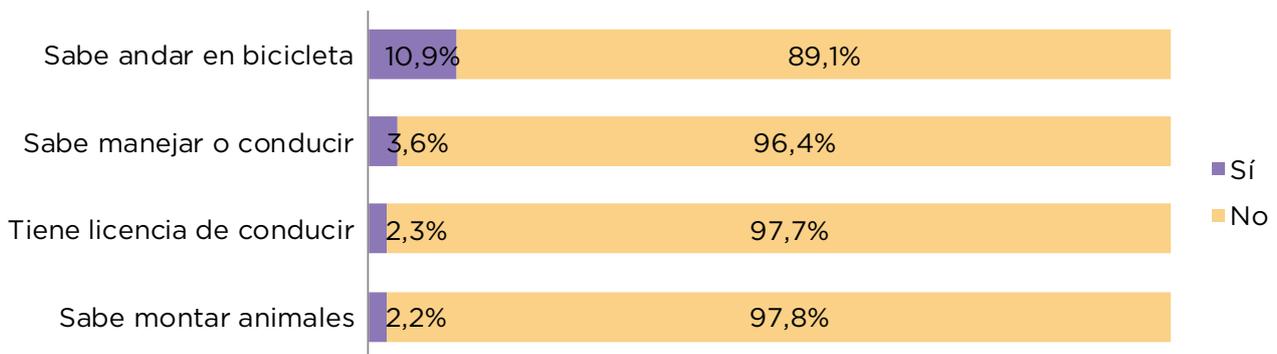
	Pareja	Familiar	Usted (Encuestada)	Ns/Nc
Automóvil	61,7%	23,6%	6,3%	8,4%
Motocicleta	57,7%	25%	11,5%	5,8%
Bicicleta	11,4%	52,4%	4%	32,3%
Animales de carga	15,8%	65,4%	9,6%	9,2%

Fuente: Elaboración propia con base a encuesta de caracterización de los patrones de movilidad de mujeres de zonas rurales del estado de Hidalgo.

También se le preguntó a las encuestadas sobre sus conocimientos y tenencia de licencia para utilizar algunos modos de transporte. Como se puede notar en la Gráfica 12, el 10,9% de las encuestadas afirma que sabe andar en bicicleta, el 3,6% sabe manejar, pero solo el 2,3% cuenta con licencia para conducir, y finalmente, el 2,2% de las mujeres sabe montar animales.

34

Gráfica 12. Conocimiento y tenencia de licencia para usar medios de transporte



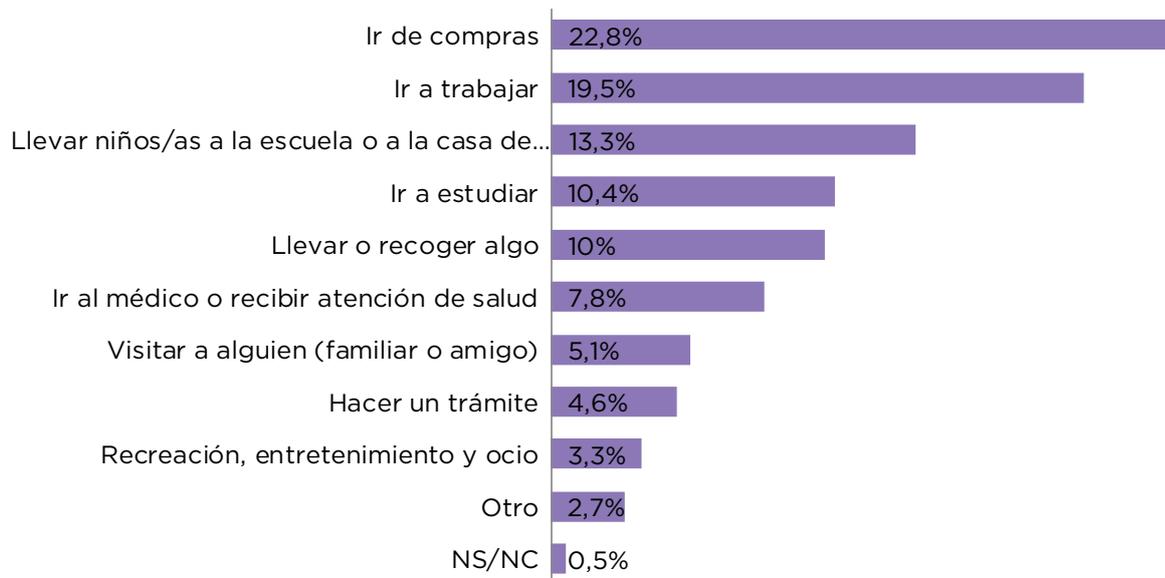
Fuente: Elaboración propia con base a encuesta de caracterización de los patrones de movilidad de mujeres de zonas rurales del estado de Hidalgo.

Propósito de viajes y paradas intermedias

Los viajes de las mujeres fueron observados en relación con el propósito principal del desplazamiento. En la Gráfica 13 se muestran los distintos propósitos del total de viajes, sin considerar los viajes para regresar a casa. El 22,8% de ellos tiene como propósito ir de compras, mientras que el 19,5% es para ir a trabajar. Respecto a los viajes relacionados con llevar niños/as a la escuela o a casa de algún familiar para su cuidado, se obtiene un 13,3% sobre el total de viajes registrados. Solo un 10,4% de las mujeres se desplaza para estudiar.

Respecto a los viajes en sábado¹⁷, el principal propósito de los desplazamientos de las mujeres estudiadas se observa en la Gráfica 14, donde en términos generales los propósitos de cuidado se mantienen en porcentajes semejantes. Los días sábado se concentran los viajes relacionados con ir de compras, recreación u ocio, visitar a alguien y recibir atención de salud, lo que demuestra que las mujeres mantienen una alta responsabilidad de las labores de cuidado y reproducción social. Además de lo anterior, llama la atención que el 13,1% de los viajes tiene fines de recreación, entretenimiento u ocio.

Gráfica 13. **Propósito de los viajes entre semana**



Gráfica 14. **Propósito de viaje en fin de semana**



Fuente: Elaboración propia con base a encuesta de caracterización de los patrones de movilidad de mujeres de zonas rurales del estado de Hidalgo.

17. La pregunta de los viajes realizados en un día entre semana y para el sábado es utilizada en las encuestas de origen-destino, para proporcionar datos cuantitativos acerca de la demanda de transporte, esta información es básica para la planeación y diseño de políticas de movilidad.

En la Tabla 5 se muestran los propósitos de viaje según la edad de las encuestadas, sin considerar los viajes de regreso a casa. Como se puede observar, el propósito de viaje más común entre las mujeres de 15 a 24 años es ir a estudiar; para aquellas entre 25 y 34 años es ir de compras, al igual que para las que tienen entre 35 y 44 años. Por otro lado, para las mujeres de 45 a 54 años el propósito de viaje de mayor frecuencia es ir a trabajar y para las que tienen entre 55 y 65 años es visitar a alguien.

Tabla 5. **Propósito de viaje según edad**

	15 a 24 años	25 a 34 años	35 a 44 años	45 a 54 años	55 a 64 años	65 años y más
Ir a trabajar	10,6%	12,3%	27,2%	42,0%	6,9%	25,2%
Ir a estudiar	34,2%	-	0,0%	21,1%	0,0%	0,0%
Ir de compras	20,1%	27,2%	30,4%	0,0%	23,2%	17,6%
Llevar o recoger algo	15,7%	6,9%	9,7%	15,8%	0,0%	0,0%
Hacer un trámite	0,0%	10,2%	6,2%	0,0%	0,0%	0,0%
Ir al médico o recibir atención de salud	0,0%	6,9%	8,5%	9,3%	28,2%	19,0%
Recreación, entretenimiento u ocio	6,2%	2,3%	1,7%	6,7%	0,0%	0,0%
Visitar a alguien (familiar / amigo)	0,0%	9,3%	0,0%	0,0%	32,6%	13,6%
Llevar a un niño/a a la escuela o a la casa de un familiar para su cuidado	4,5%	24,9%	14,1%	5,1%	0,0%	24,6%
Otro	8,7%	0,0%	2,2%	0,0%	0,0%	0,0%
Ns/Nc	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	9,1%	0,0%

Fuente: Elaboración propia con base a encuesta de caracterización de los patrones de movilidad de mujeres de zonas rurales del estado de Hidalgo.

Durante el trayecto del origen del viaje al destino deseado, suele ocurrir que se realicen algunas paradas intermedias con propósitos diferentes a las del viaje principal. Esto se denomina encadenamientos, es decir paradas en diferentes puntos entre los tramos de viaje. Estas paradas intermedias pueden suceder de forma planeada o no planeada, pero por lo regular no son contempladas en los estudios sobre movilidad. De tal forma, se preguntó a las mujeres encuestadas si realizaron paradas intermedias durante sus viajes, a lo que 6% respondió afirmativamente y el 94% indica que no. Lo que es un hallazgo significativo, debido a que en el caso de las mujeres estudiadas tienden a realizar viajes pendulares (hogar- trabajo y trabajo-hogar) mayoritariamente.

Viajes de cuidado¹⁸

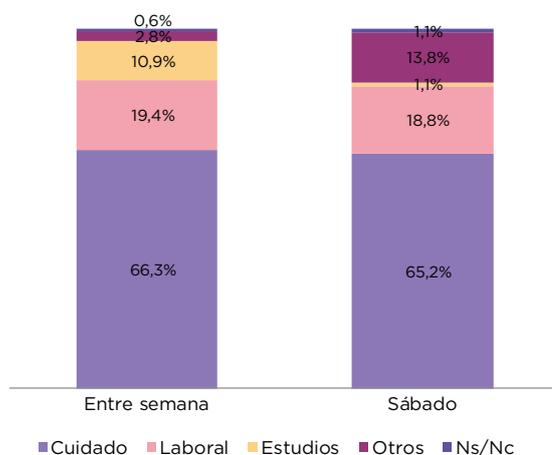


Para efectos de este análisis se agruparon como viajes de cuidado los desplazamientos que tuvieron como propósitos la gestión y el mantenimiento cotidiano de la vida, la salud y el bienestar de las personas.

Como se observa en el apartado anterior, uno de los principales hallazgos de este estudio es la centralidad de los viajes de cuidado en la vida cotidiana de las mujeres. En efecto, este es el propósito principal de viaje de las mujeres que viven en territorios mayoritariamente rurales. En la Gráfica 15 se muestra la distribución de viajes entre semana y en sábado, sin contar los viajes con propósito de regresar a casa. El 66,3% de los viajes realizados entre semana tienen como finalidad alguna actividad relacionada con el cuidado. En cuanto a los viajes realizados en sábado, el porcentaje es muy parecido al de los viajes entre semana (65,2% del total de viajes en sábado, sin contar los viajes de regreso a casa). Después de los viajes relacionados con el cuidado, el propósito de viaje más común es el laboral, con el 19,4% de los viajes mencionados entre semana y el 18,8% de los viajes sabatinos. También se observa que, dentro de los viajes entre semana, 10,9% de los viajes de las mujeres tienen como propósito el estudio, y, por otro lado, entre los viajes en sábado, el 13,8% tienen como propósito “otras actividades”, las cuales están relacionadas con actos políticos o religiosos.

37

Gráfica 15. **Propósito de los viajes**

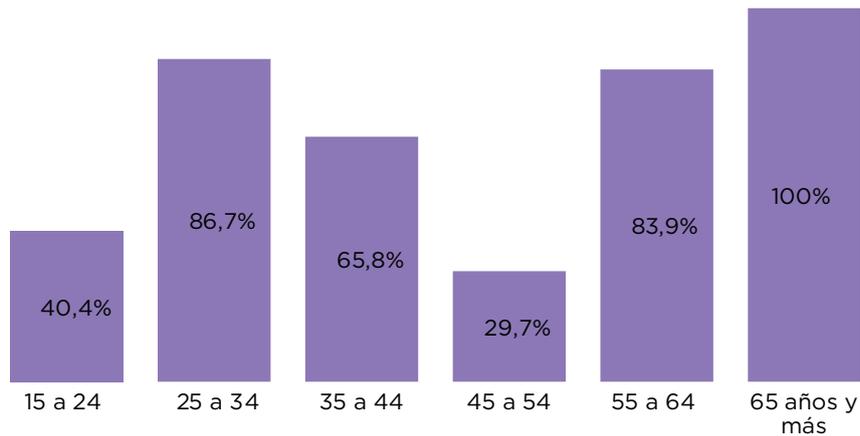


Fuente: Elaboración propia con base a encuesta de caracterización de los patrones de movilidad de mujeres de zonas rurales del estado de Hidalgo.

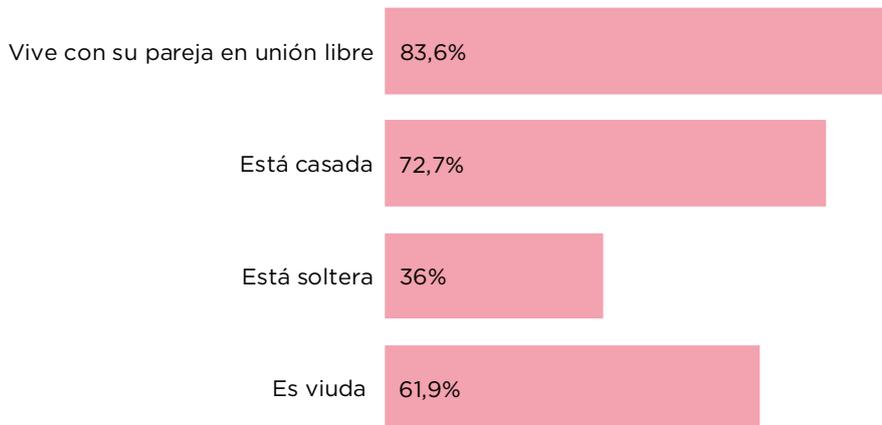
18. La “movilidad del cuidado” es un concepto acuñado por Inés Sánchez de Madariaga en 2009 como categoría analítica paraguas que permite cuantificar, agrupar, nombrar y visibilizar los viajes realizados por personas adultas para el cuidado de personas dependientes y el mantenimiento del hogar (Sánchez de Madariaga, 2009, 2013a, 2013b).

Al analizar el perfil sociodemográfico de las mujeres que realizan viajes relacionados con el cuidado entre semana, se encontraron algunas diferencias reveladoras. Las mujeres de 55 años o más junto con el grupo de mujeres entre 25 y 34 años declaran en mayor medida realizar este tipo de viajes. El ingreso familiar también refleja una tendencia importante, a mayor ingreso mensual familiar, disminuye el porcentaje de viajes del cuidado declarado por las mujeres entrevistadas. También resulta significativo que las mujeres que viven en unión libre o que están casadas realizan más viajes con propósito del cuidado en comparación con las mujeres solteras.

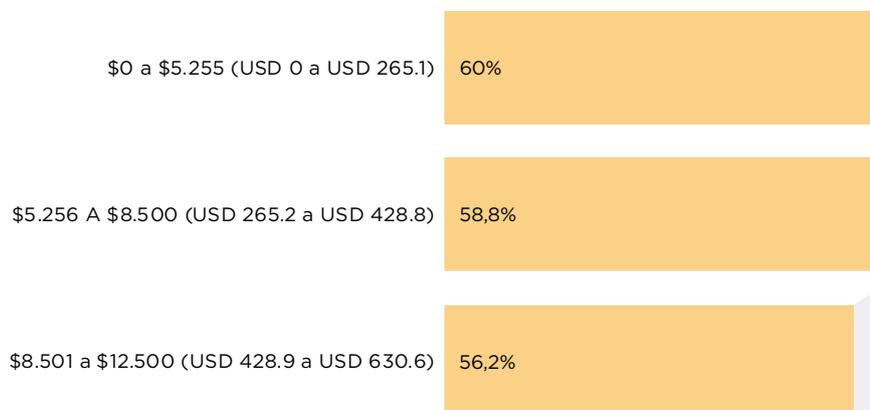
Gráfica 16. **Perfil sociodemográfico de las mujeres que realizan viajes de cuidado**
Rangos de edad de las mujeres que realizan viajes del cuidado



Viajes del cuidado según estado civil



Viajes del cuidado según estado civil



Desde una perspectiva de género los viajes de las mujeres no pueden entenderse de manera individual, porque sus decisiones de movilidad son interdependientes, es decir están vinculados a las necesidades de otras personas. Algunas investigaciones realizadas por Jirón y Gómez (2014) han evidenciado que, al analizar los viajes de las mujeres, resulta casi imposible separar sus viajes de otros con quienes se mueven. A esto se ha denominado las movilidades interdependientes. Por lo tanto, una pregunta fundamental para dimensionar la movilidad del cuidado es si la persona que realizó el viaje fue acompañada por alguien. La encuesta realizada indagó si las encuestadas realizaron sus viajes solas o acompañadas. Los resultados de la Tabla 7 muestran que casi siempre terminan sus viajes tal y como los iniciaron. El 59,2% de los viajes que lo iniciaron solas, y el 59,9% terminaron del mismo modo. Prácticamente el mismo porcentaje de los viajes que se realizaron en compañía de alguien terminaron igual.

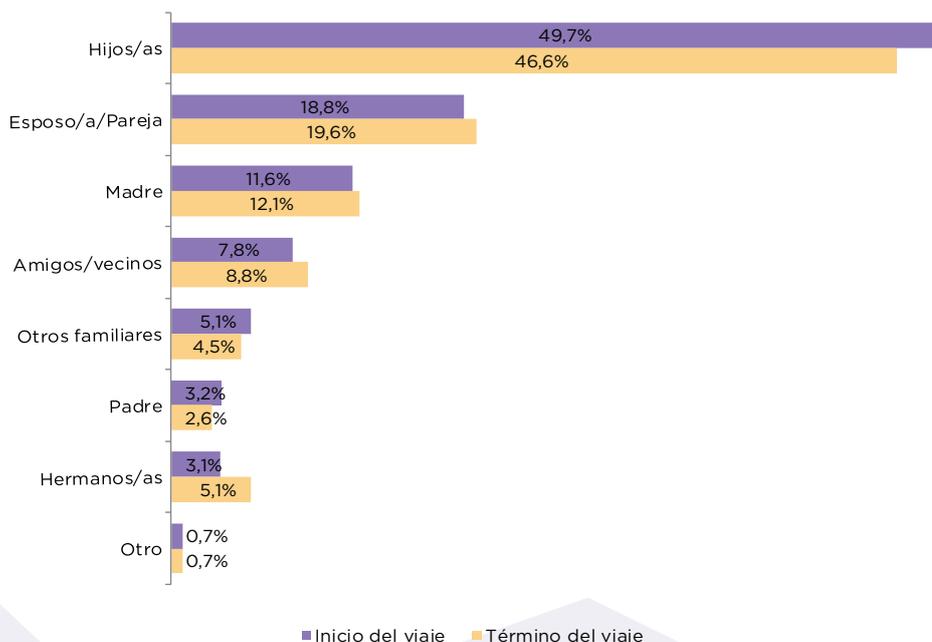
Tabla 6. **Viaje iniciado y finalizado con y sin compañía**

	Sola	Acompañada
Inicio del viaje	59,2%	40,8%
Término del viaje	59,9%	40,1%

Fuente: Encuesta de caracterización de los patrones de movilidad para mujeres de zonas rurales del estado de Hidalgo.

Las personas que acompañan los viajes de las mujeres se presentan en la siguiente gráfica. Tanto en el inicio como en el término de cada viaje, las personas a las que más acompañan las mujeres son a sus hijos y/o hijas o sus parejas. La madre también suele ser acompañante en los viajes de las encuestadas, de acuerdo con una de cada diez menciones de las encuestadas.

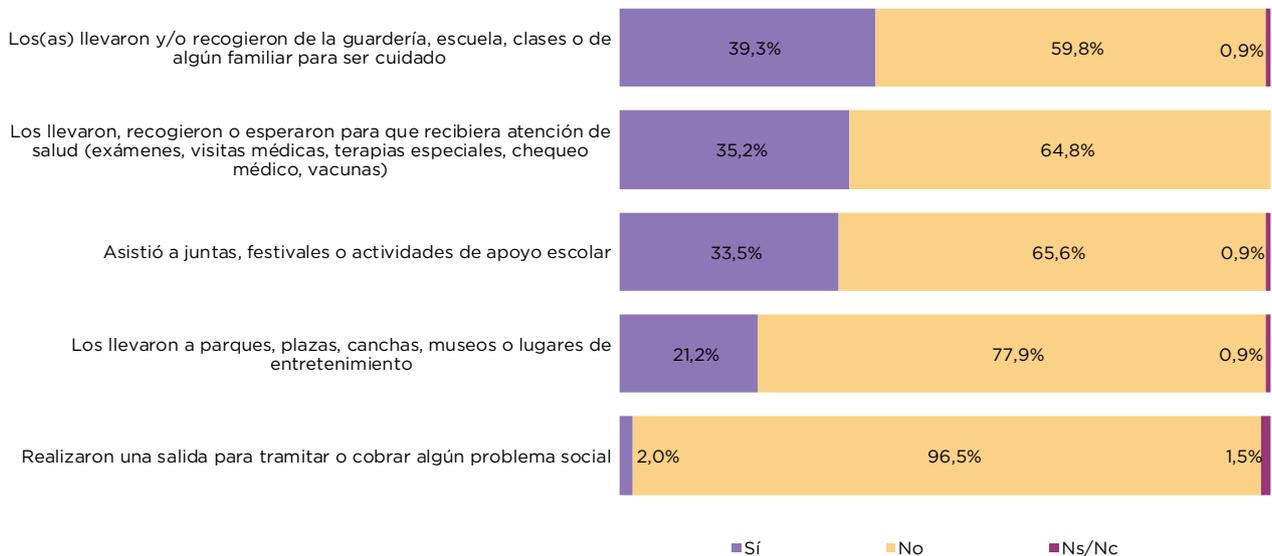
Gráfica 17. **Persona que acompaña en el viaje**



Fuente: Elaboración propia con encuesta de caracterización de los patrones de movilidad de mujeres de zonas rurales del estado de Hidalgo.

Aproximadamente en 6 de cada 10 de los hogares de las localidades donde se llevó a cabo la encuesta hay al menos un niño entre 0 y 14 años. Como se observa entre las mujeres que afirman que en su hogar hay al menos un niño de estas edades, el mes pasado el 39,3% fueron llevados o recogidos a la escuela, guardería, clases o casa de algún familiar para ser cuidado; otro 35,2% menciona que los llevaron, recogieron o esperaron para que recibiera atención de salud (Gráfica 18).

Gráfica 18. **Actividades a las que llevó a un niño o niña el mes pasado**



Fuente: Elaboración propia con encuesta de caracterización de los patrones de movilidad de mujeres de zonas rurales del estado de Hidalgo.

40

La madre es quien realiza con mayor frecuencia las actividades relacionadas con la movilidad del cuidado de la niñez en el hogar. Entre las mujeres que afirmaron que el mes pasado llevaron y/o recogieron niños y/o niñas de la guardería, escuela, clases o casa de algún familiar para su cuidado, 88,2% fue la madre quien realizó esta actividad, mientras que el padre lo hizo en un 2,4%. Para llevar, recoger o esperar a un niño(a) del hogar para que recibiera atención de salud en el último mes, 91,3% de quien lo hizo fue la madre y en el 2,1% de los casos fue algún hermano(a) del menor.

La mitad de las mujeres responden que para llevar o recoger al menor a que reciba atención médica caminan, mientras que una tercera parte usa la combi y una de cada diez lo hace en automóvil.



Tabla 7. **Modo de transporte en que se llevó o recogió a los niños y niñas el último mes**

	Caminar	Automóvil	Combi	Otro	Ns/Nc
Los llevaron y/o recogieron de la guardería, escuela, clases o de algún familiar para ser cuidado	89,2%	4,6%	5,0%	0,0%	1,2%
Los llevaron, recogieron o esperaron para que recibiera atención de salud	52,3%	10,8%	31,7%	5,2%	0,0%
Asistió a juntas, festivales o actividades de apoyo escolar	94,9%	2,4%	2,0%	0,7%	0,0%
Los llevaron a parques, plazas, canchas, museos o lugares de entretenimiento	88,9%	0,0%	10,3%	0,8%	0,0%
Realizaron una salida para tramitar o cobrar algún problema social	29,5%	7,9%	33,2%	29,4%	0,0%

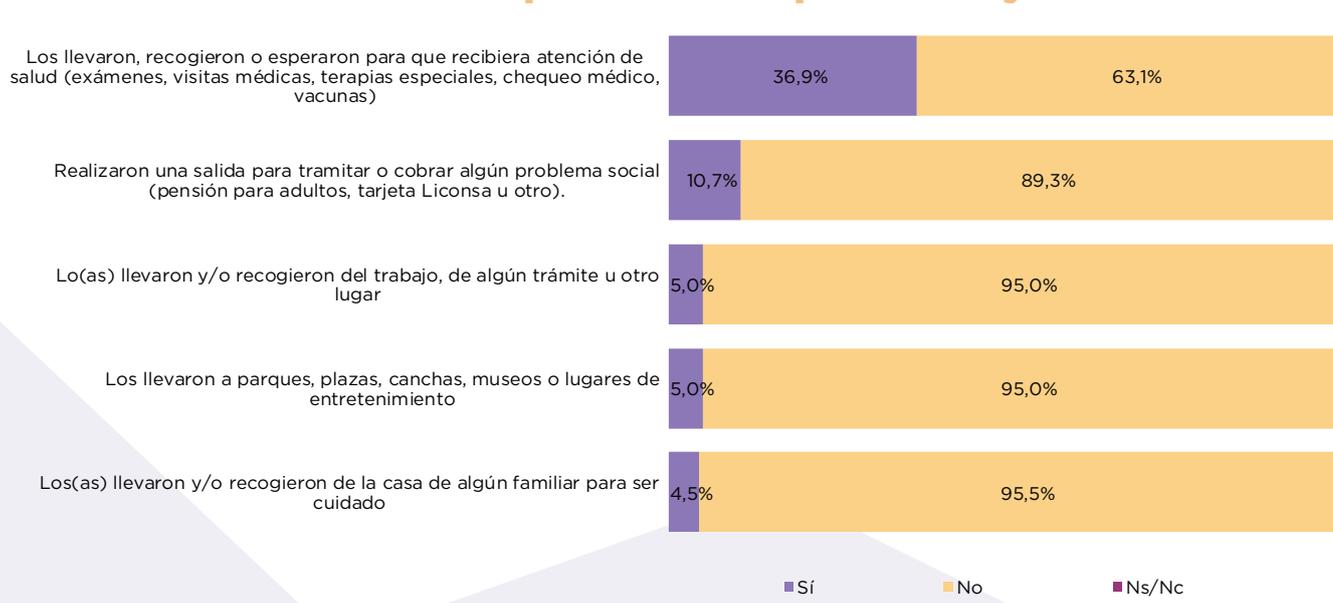
Fuente: Elaboración propia con encuesta de caracterización de los patrones de movilidad de mujeres de zonas rurales del estado de Hidalgo.

De acuerdo con los resultados de este levantamiento, en el 38,2% de los hogares de las localidades donde se aplicó la encuesta hay al menos una persona de 60 años o más. En el 65,5% de estos casos hay una persona en el hogar en este rango de edad, mientras que, en el 34,1% hay dos o más adultos mayores.

41

En la Gráfica 19, se observa que entre las personas entrevistadas que afirmaron que en su hogar hay al menos una persona de 60 años o más, 36,9% mencionan que los llevaron, recogieron o esperaron para que recibiera atención de salud durante el mes pasado, siendo la única actividad realizada de forma frecuente. Solo 10,7% afirma haber realizado alguna(s) salida(s) con ellos para tramitar o cobrar algún programa social.

Gráfica 19. **Actividades a las que se llevó a las personas mayores el último mes**



Fuente: Elaboración propia con encuesta de caracterización de los patrones de movilidad de mujeres de zonas rurales del estado de Hidalgo.

Entre quienes afirman que hay al menos una persona de 60 años o más en su hogar y que durante el mes pasado los y las llevaron, recogieron o esperaron para que recibiera atención de salud, la persona encargada de acompañar al adulto/a mayor a realizar dicha actividad es alguno o algunos de sus hijos o hijas en el 67,5% de los casos. También se observa que, además, la nuera suele ser la persona encargada de acompañar a las personas adultas mayores a realizar las actividades que se mencionan.

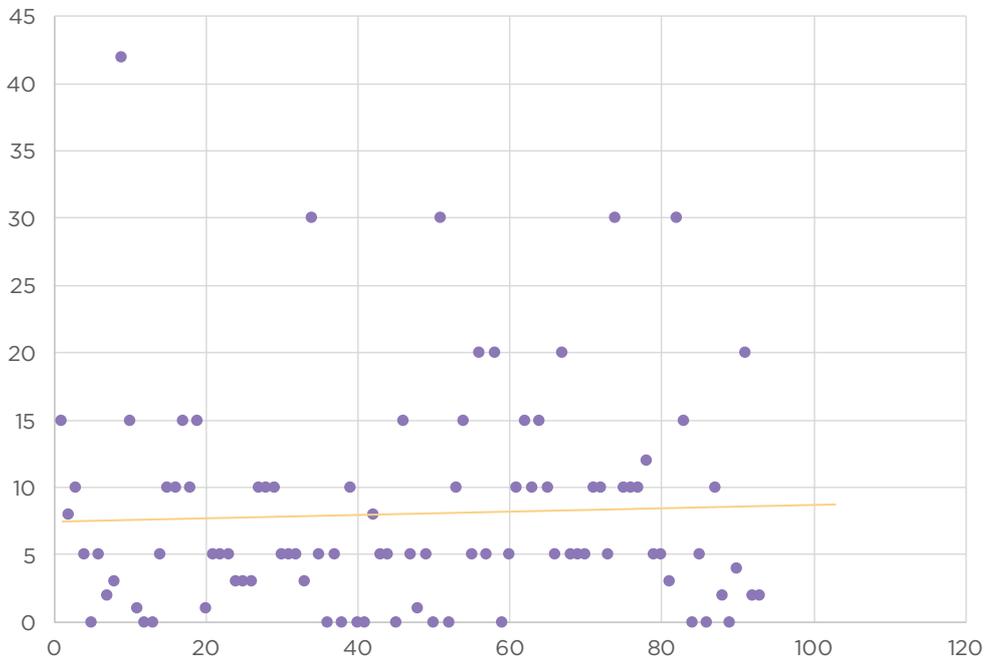
Para llevar a la(s) persona(s) de 60 años o más a recibir atención médica el 34,6% camina y 37,6% utiliza la combi. Para llevar o recoger al adulto mayor del trabajo, trámite u otro lugar, 50,2% de las mujeres respondieron que usan la combi principalmente, mientras que 27,1% lo hace caminando.

Características de los modos, tiempos y costo de los viajes

Los modos de transporte utilizados por las mujeres son relevantes en la perspectiva de que pueden ayudar a comprender su relación con los propósitos de viaje y, asimismo, para evaluar en qué medida estos modos de transporte dan respuesta a sus necesidades de viaje. Tomando en cuenta los modos utilizados en los viajes de las mujeres encuestadas en los municipios bajo estudio, se observa que, aproximadamente, en la mitad de los trayectos que realizan durante un día de la semana las personas deben caminar de un cierto punto hasta el lugar donde toman el medio de transporte en el que se trasladará. Los resultados de la encuesta sobre estos recorridos reflejan que casi la mitad de ellos requieren que la persona camine hasta 5 minutos. Excluyendo aquellos viajes que se realizan solo caminando, el tiempo de viaje en caminata promedio al primer medio de transporte es de 8,04 minutos, de acuerdo con las respuestas de las mujeres que respondieron la encuesta. La siguiente gráfica muestra el gráfico de dispersión correspondiente.

42

Gráfica 20. **Tiempo de caminata al primer medio de transporte**



Fuente: Elaboración propia con encuesta de caracterización de los patrones de movilidad de mujeres de zonas rurales del estado de Hidalgo.

Un dato relevante que arroja la encuesta es que en cuanto a los medios de transporte que se utilizan en un viaje, como se muestra en la siguiente tabla, casi 9 de cada 10 mujeres utilizan solo un modo de transporte, y poco más de 1 de cada 10 utiliza dos o más medios de transporte. Los datos como se observa en la tabla no varían significativamente los

sábados. Estos viajes incluyen el uso de combis, camionetas y aquellos viajes que se realizan solo caminando (considerando el caminar como un medio de transporte). En la tabla también se muestra el porcentaje de medios de transporte usados por viaje si se excluyen los viajes que se realizan solamente caminando.

Tabla 8. **Cantidad de medios de transporte utilizados**

Número de medios de transporte	Día de semana	Día sábado	Excluyendo viajes solo caminando día de semana	Excluyendo viajes solo caminando día sábado
Uno	84,2%	88,9%	78,1%	80,6%
Dos	8,8%	9,6%	12,2%	16,8%
Tres	5,9%	0,5%	8,1%	0,9%
Ns/Nc	1,1%	1,0%	1,6%	1,7%

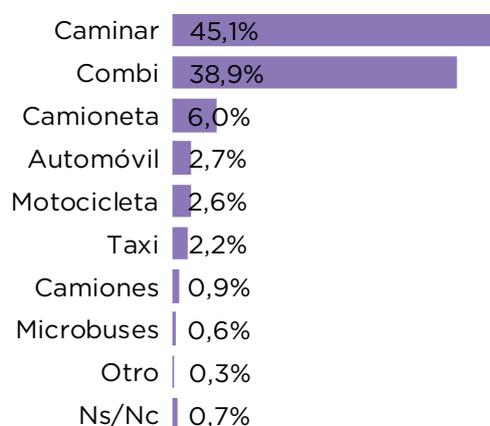
Fuente: Elaboración propia con base a encuesta de caracterización de los patrones de movilidad de mujeres de zonas rurales del estado de Hidalgo.

Una conclusión de gran significación es que caminar es el principal modo de transporte principal de las mujeres de los municipios estudiados. En la Gráfica 20 se muestra que, en un día entre semana común, el 45,1% de los traslados se realizan caminando, y el 38,9% se realizan usando la combi como modo de transporte. Otros transportes mencionados son las camionetas (6,0 %) el automóvil (2,7 %) y las motocicletas (2,6 %).

43

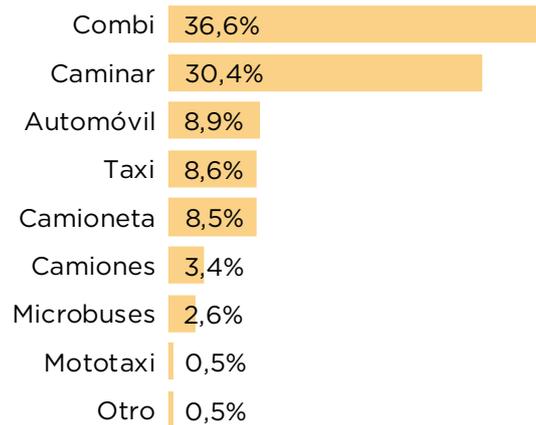
Se puede observar que existe una ligera diferencia entre los principales medios de transporte utilizados los días sábado, en tanto los medios de transporte más utilizados para realizar un viaje en sábado son la combi (36,6%) y el 30,4% de las mujeres menciona que para realizar su viaje solamente caminó. En comparación con los viajes entre semana, como se muestra en la Gráfica 22, para los viajes en sábado la gente utiliza más el automóvil y los taxis.

Gráfica 21. **Medios de transporte utilizados entre semana**



Fuente: Elaboración propia con base a encuesta de caracterización de los patrones de movilidad de mujeres de zonas rurales del estado de Hidalgo.

Gráfica 22. **Medios de transporte utilizados el sábado**



Fuente: Elaboración propia con base a encuesta de caracterización de los patrones de movilidad de mujeres de zonas rurales del estado de Hidalgo.

Un aspecto que se consultó a las mujeres encuestadas fue sobre el tiempo de espera para poder utilizar el medio de transporte que requería en su viaje, así como el tiempo que transcurrió durante su viaje de acuerdo con el medio de transporte utilizado. Por un lado, el tiempo de espera depende del medio de transporte que se esté utilizando, ya que hay algunos de ellos en los que no se requiere esperar para poder acceder a este; tal es el caso de caminar, el automóvil o la moto.

44

Los resultados reflejan que la mediana del tiempo de espera para tener acceso a un medio de transporte es de 20 minutos. Por lo que la mitad de los traslados requieren un tiempo de espera de al menos 20 minutos para poder tener acceso al modo de transporte deseado entre semana. El tiempo de espera en sábado es ligeramente menor de acuerdo con lo reportado por las encuestadas. La mediana del tiempo de espera en un sábado para tener acceso a un medio de transporte es de 15 minutos, aunque los tiempos de espera pueden llegar a ser de hasta una hora.

Con respecto al tiempo que transcurrió durante su trayecto, cabe recordar que los tiempos están ligados al lugar de destino, propósito del viaje y al medio de transporte utilizado, pero en general, el tiempo utilizado en cada medio de transporte en promedio es entre 20 y 30 minutos aproximadamente. Como se observa en la Tabla 10, el 40,1% de los trayectos en cada medio de transporte duró de 1 a 15 minutos, el 34,4% duró de 16 a 30 minutos, y el 10,3% duró entre media hora y una hora. Solo 8,5% de estos trayectos tuvo una duración de más de una hora. Ahora bien, los trayectos realizados en sábado sí aumentan en duración en comparación con los viajes entre semana: 53,3% duró de 16 a 30 minutos; 15,5% duró entre media hora y una hora, y 16,1% tuvo una duración de más de una hora.

Tabla 9. **Tiempo utilizado para transportarse según día de la semana**

	Viajes entre semana	Viajes día sábado
De 1 a 15 minutos	40,1%	12,2%
De 16 a 30 minutos	34,4%	53,3%
De 31 minutos a 1 hora	10,3%	15,5%
Más de una hora	8,5%	16,1%
Ns/Nc	6,7%	2,7%

Fuente: Elaboración propia con base a encuesta de caracterización de los patrones de movilidad de mujeres de zonas rurales del estado de Hidalgo.

Por otro lado, en cuanto al tema de los costos de un viaje cotidiano, también es importante recordar la heterogeneidad que existe en cuanto a los costos dependiendo del medio de transporte utilizado. El rango de costos por viaje va desde 10 hasta 70 pesos mexicanos (US\$0,5 hasta US\$3,5). La Tabla 10 muestra los porcentajes de los costos por traslado cotidiano, en rangos que van de 1 a 15 pesos mexicanos (US\$0,05 hasta US\$0,7), de 16 a 20 pesos mexicanos (US\$0,8 hasta US\$1) y más de 20 pesos mexicanos (US\$1). Es importante mencionar que, en cuanto al costo de un viaje en sábado, se encontraron diferencias importantes respecto al costo de un viaje cotidiano entre semana específicamente en el rango de más de 20 pesos mexicanos (US\$1).

Tabla 10. **Costo individual del viaje**

45

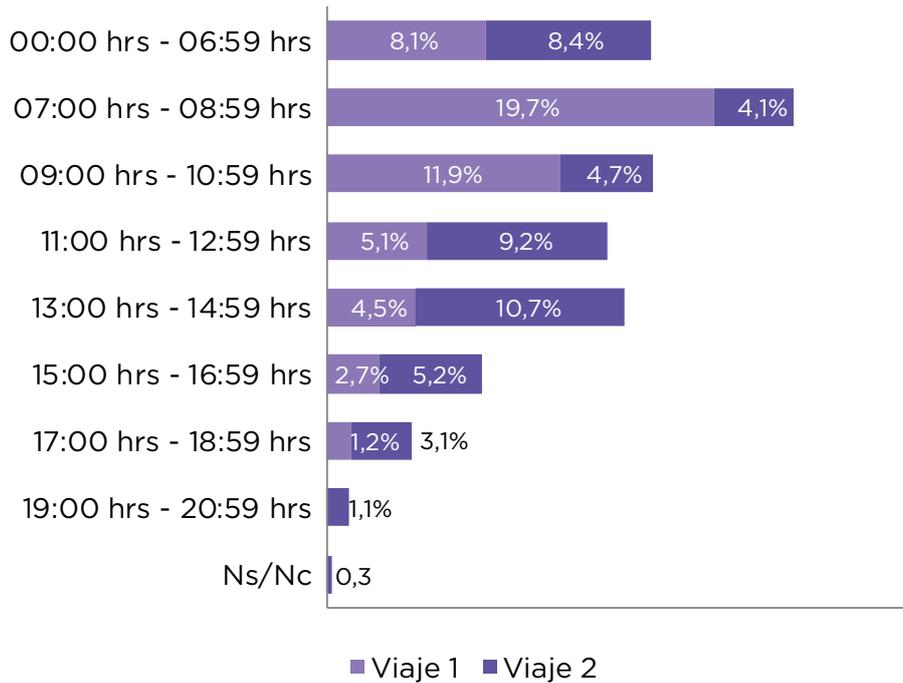
	Viajes entre semana	Viajes sábado
De 1 a 15 pesos mexicanos	37,4%	18,5%
De 16 a 20 pesos mexicanos	24,7%	10,4%
Más de 20 pesos mexicanos	30,3%	65,9%
Ns/Nc	7,6%	5,2%

Fuente: Elaboración propia con base a encuesta de caracterización de los patrones de movilidad de mujeres de zonas rurales del estado de Hidalgo.

Para terminar un viaje y de forma muy similar al inicio de éste, la mitad de los viajes que se realizan entre semana finalizan con una caminata desde el último medio de transporte hasta el lugar de destino. El 40,8% de los viajes de mujeres que tienen que caminar al lugar de destino lo hacen durante 5 minutos o menos, otro 43,6% de los viajes se finalizan caminando entre 6 y 10 minutos y 15,6% se finalizan caminando por más de 10 minutos.

En cuanto a los horarios de inicio y término de los viajes de las personas, en la Gráfica 23 se observa que el pico de los horarios de salida es entre las 7:00 y las 09:00 horas (23,8% del total de viajes). Si se considera solamente el primer viaje de las mujeres en un día promedio, la mayoría de estos se realizan antes de las 11:00 horas.

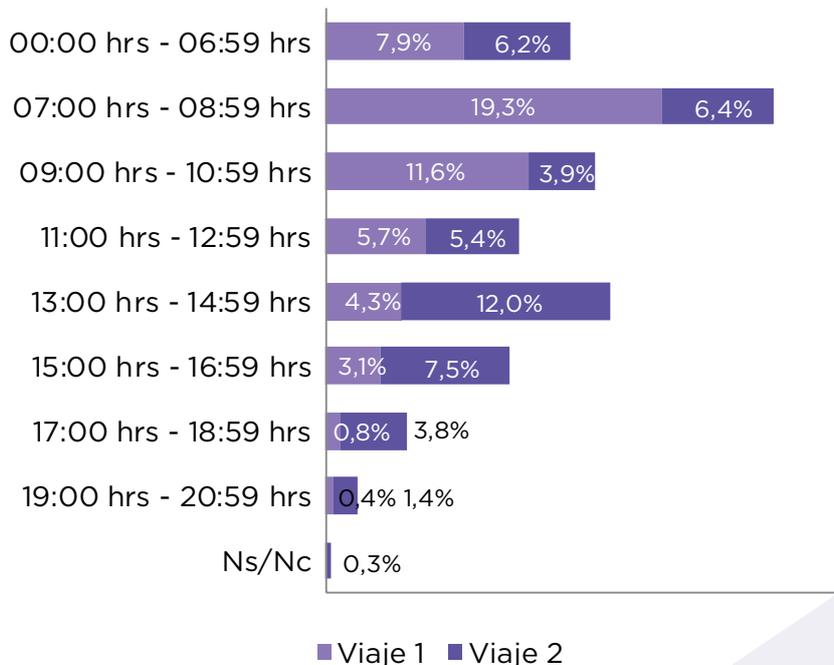
Gráfica 23. Hora en que inició el viaje



En la Gráfica 24 se puede observar que las horas de llegada también oscilan principalmente entre las 7:00 y 11:00 horas (41,1% del total de viajes). Un dato de gran relevancia para el estudio es que después de las 17:00 hrs. disminuye casi al mínimo el número de salidas entre las mujeres encuestadas, debido a que se registra una reducción importante de los servicios de transporte disponibles. Finalmente, el tiempo de traslado promedio es de 45 minutos por viaje.

46

Gráfica 24. Hora en que terminó el viaje



Fuente: Elaboración propia con base a encuesta de caracterización de los patrones de movilidad de mujeres de zonas rurales del estado de Hidalgo.

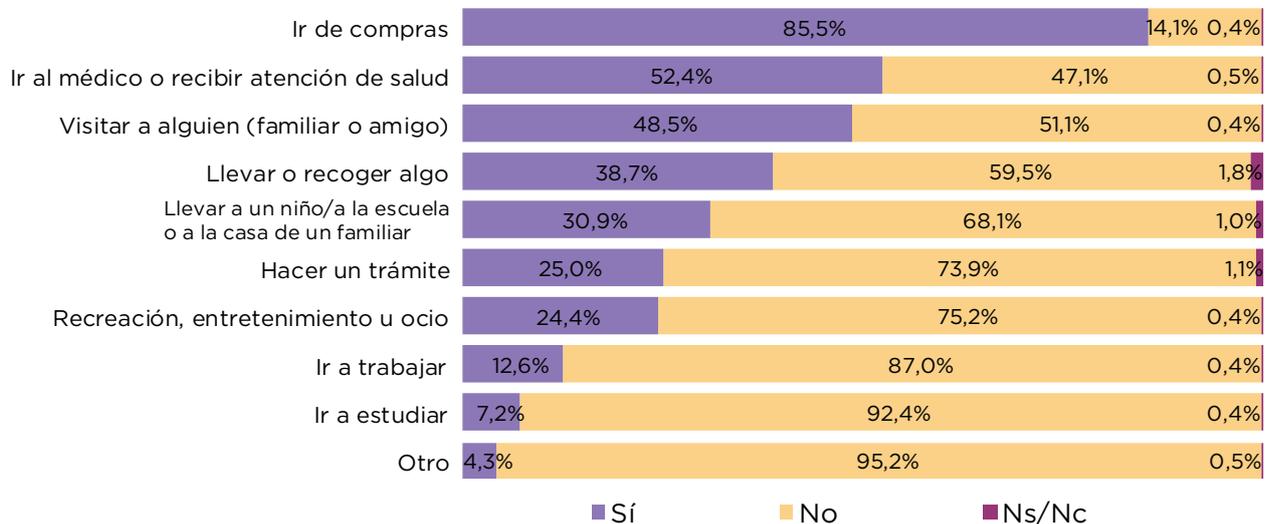
Desplazamientos a pie (caminata)



Se preguntó a las mujeres encuestadas sobre los viajes cotidianos que llevan a cabo únicamente caminando. Los resultados que se muestran en la Gráfica 25 dejan ver que los propósitos de viaje donde más acostumbran a caminar son para ir de compras con el 85,5%, y para acudir al médico o recibir alguna atención de salud con el 52,4%. Por otro lado, 30,9% de las encuestadas menciona que sí realiza caminatas comúnmente con el fin de llevar a un niño/as a la escuela o a la casa de un familiar para su cuidado.

Gráfica 25. **Propósito de los viajes realizados caminando**

47



Fuente: Elaboración propia con base a encuesta de caracterización de los patrones de movilidad de mujeres de zonas rurales del estado de Hidalgo.

Aunque independientemente de la edad la mayoría afirma que regularmente camina para ir de compras, sobresale el grupo de las mujeres entre 25 a 34 años (94,6%) y las de 15 a 24 años (89,3%) en realizar esta actividad caminando. En general, se observa que las jóvenes que tienen entre 15 y 24 años son las que más caminan para realizar la mayoría de las actividades, en comparación con el resto de los grupos etarios, seguido el grupo de 35 a 44 años y conforme aumenta el rango de edad, en la mayoría de las actividades también disminuye el porcentaje de quienes afirman realizarlas caminando.

Por otro lado, en la Tabla 11 se presenta la media¹⁹ poblacional y la mediana de los tiempos de caminata cotidianos para realizar las distintas actividades. Entre las mujeres encuestadas que afirmaron que comúnmente caminan para ir de compras, se registra que en promedio caminan 17,38 minutos, aunque la mediana de los resultados indica que con mayor frecuencia las personas caminan alrededor de 10 minutos para llevar a cabo dicha acción. El hecho de que el promedio indique un valor superior al de la mediana indica que existen personas que suelen caminar por un periodo más largo de tiempo para realizar esta actividad, estos son considerados valores extremos y ocasionan un incremento en el valor promedio, pero no representan de la mejor manera la actividad cotidiana de las personas. En estos casos, se recomienda tomar la mediana como el valor que describe de mejor manera el centro de los resultados.

Igualmente, las mujeres que caminan para hacer un trámite lo hacen por un periodo mayor de tiempo (23,98 minutos en promedio) aunque la mediana refleja que caminan aproximadamente 15 minutos. Para llevar a un niño a la escuela o a la casa de un familiar, las personas caminan alrededor de 10 minutos, lo mismo que para visitar a alguien, familiar o amigo.

Tabla 11. **Tiempos de caminata para diferentes actividades**

Actividad	Promedio (minutos)	Mediana (minutos)
Ir a trabajar	30,56	15
Hacer un trámite	23,98	15
Ir al médico o recibir atención de salud	20,27	15
Recreación, entretenimiento y ocio	19,70	15
Visitar a alguien (familiar o amigo)	18,54	10
Ir de compras	17,38	10
Llevar o recoger algo	15,79	10
Ir a estudiar	13,05	10
Llevar a un niño/a a la escuela o a la casa de un familiar para su cuidado	12,17	10

Fuente: Elaboración propia con base a encuesta de caracterización de los patrones de movilidad de mujeres de zonas rurales del estado de Hidalgo.

La Tabla 12 muestra los tiempos de traslado promedio de caminata según los propósitos de viaje de acuerdo con la edad de las encuestadas. En general, se observa que los propósitos que implican más tiempo de caminata son ir a trabajar, donde resalta el tiempo promedio dedicado por las mujeres entre 55 y 64 años, así como para realizar un trámite.

19. En estadística, la media o media aritmética consiste en el cociente entre la suma de un conjunto de datos y el número total de datos en la muestra

Tabla 12. **Tiempo de caminata por propósito según edad**

	15 a 24 años	25 a 34 años	35 a 44 años	45 a 54 años	55 a 64 años	65 años y más
Ir a trabajar	10,8	24,7	41,4	19,4	74,8	30,0
Hacer un trámite	12,8	24,1	20,5	34,2	43,1	24,7
Ir al médico o recibir atención de salud	17,3	22,1	22,1	20,1	21,3	16,6
Recreación, entretenimiento y ocio	15,7	21,1	17,2	27,9	41,8	3,5
Visitar a alguien (familiar o amigo)	17,8	23,5	16,8	7,6	23,2	37,6
Ir de compras	12,7	19,6	16,0	19,3	19,0	25,4
Llevar o recoger algo	17,0	14,4	15,8	19,3	15,0	10,1
Ir a estudiar	12,6	30,0	-	10,0	-	-
Llevar a un niño/a la escuela o a la casa de un familiar para su cuidado	12,8	12,8	10,1	10,2	21,6	-

Fuente: Elaboración propia con base a encuesta de caracterización de los patrones de movilidad de mujeres de zonas rurales del estado de Hidalgo.

Destino de los viajes

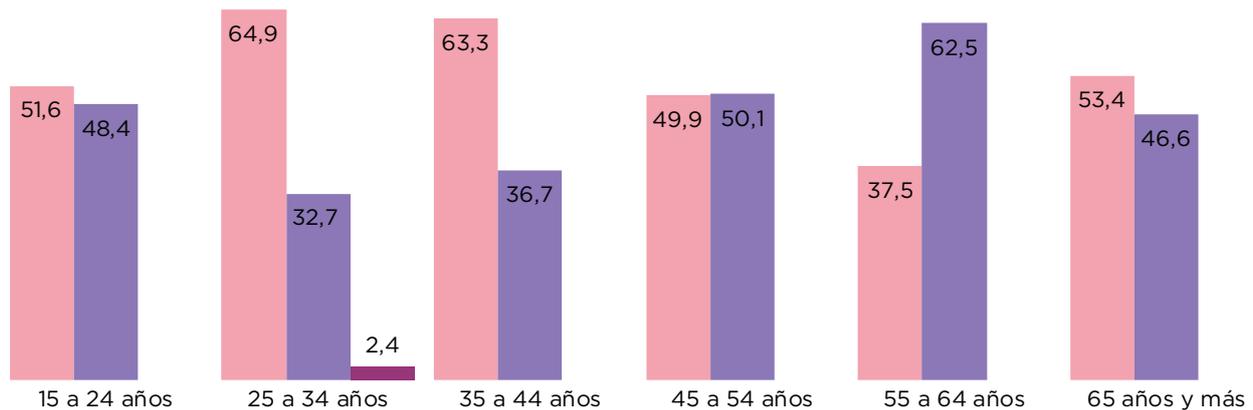
49

De acuerdo con las respuestas de las personas encuestadas, el 57,2% del total de los viajes que se realizan en las localidades encuestadas ocurren dentro de la misma localidad, mientras que el 42,1% ocurren fuera de la localidad de origen.

Resalta este resultado de acuerdo con las edades de las entrevistadas, las personas entre 25 y 44 años realizan la mayoría de sus viajes dentro de la misma localidad donde habitan, mientras que las personas entre 55 y 64 años realizan la mayoría de sus viajes fuera de la localidad. Estos datos se muestran en la Gráfica 26.



Gráfica 26. **Viajes dentro y fuera de la localidad según edad**



■ Dentro de la misma localidad, comunidad y/o ejido ■ En otra localidad, comunidad, ejido y/o municipio ■ Ns/Nc

Fuente: Elaboración propia con base a encuesta de caracterización de los patrones de movilidad de mujeres de zonas rurales del estado de Hidalgo.

En cuanto a los viajes fuera de la localidad, resaltan los propósitos de ir de compras, hacer un trámite o ir al médico o a recibir atención de salud. Cobra sentido que esta clase de actividades, considerando que el estudio se realizó en zonas rurales donde no existen todos los servicios, por lo que se requiere que las mujeres se desplacen a otras localidades, ya que, por un lado; son actividades que no necesariamente se realizan todos los días, y, por otro lado, requieren ir a lugares que pueden no existir dentro de la localidad donde éstas habitan.

50

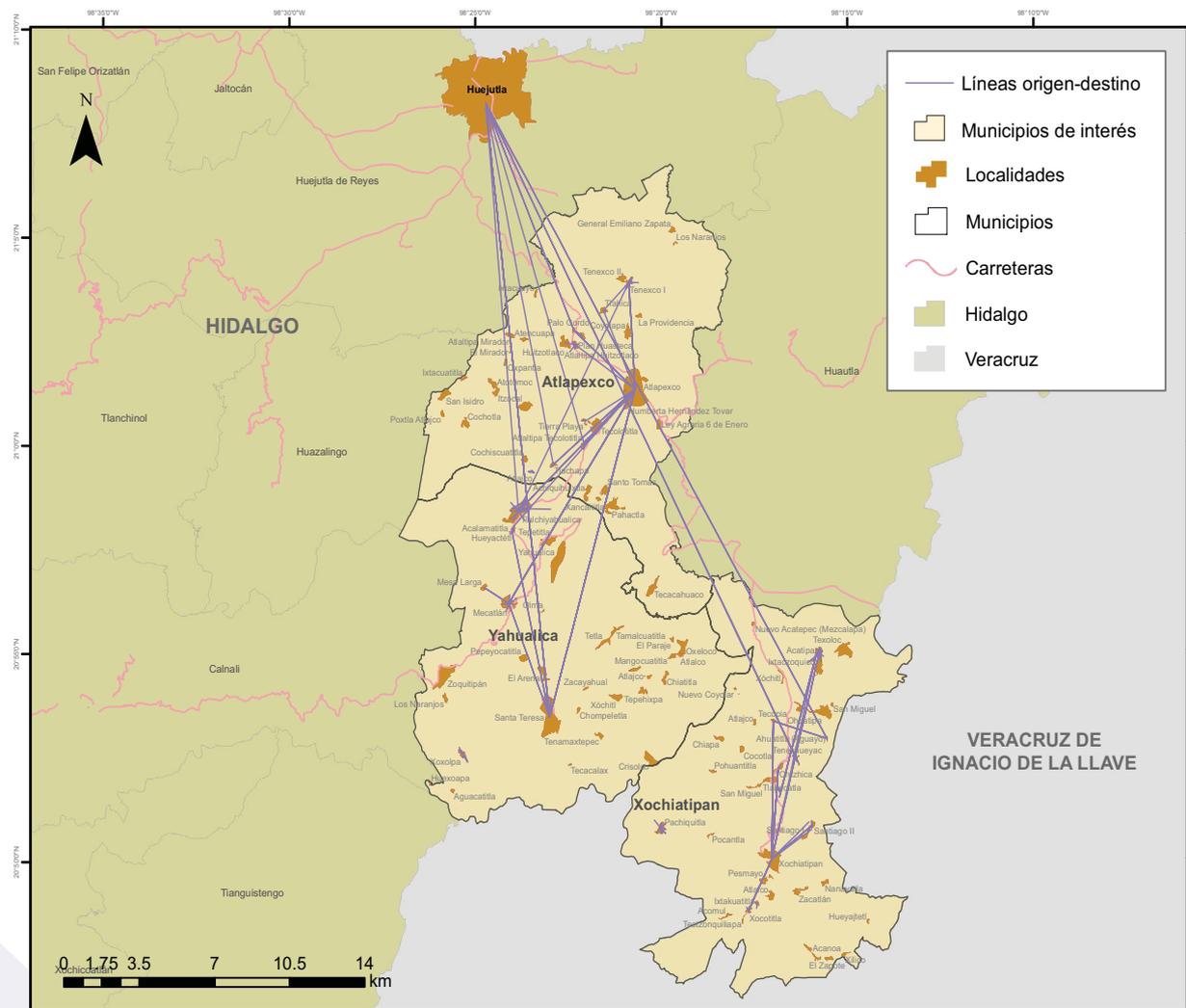
Tabla 13. **Viajes dentro y fuera de la localidad por propósito de viaje**

	Dentro de la misma localidad, comunidad y/o ejido	En otra localidad, comunidad, ejido y/o municipio
Ir a trabajar	22,2%	9,7%
Ir a estudiar	8,2%	15,1%
Ir de compras	19,36%	28,6%
Levar o recoger algo	16,4%	2,5%
Hacer un trámite	1,5%	9,7%
Ir al médico o recibir atención de salud	4,0%	13,2%
Recreación, entretenimiento u ocio	1,8%	5,9%
Visitar a alguien (familiar o amigo)	3,4%	7,5%
Llevar a un niño(s) a la escuela o a la casa de un familiar para su cuidado	21,6%	1,7%
Otros	1,1%	5,3%
Ns/Nc	0,5%	0,8%

Fuente: Elaboración propia con base a encuesta de caracterización de los patrones de movilidad de mujeres de zonas rurales del estado de Hidalgo.

Un hallazgo interesante como se observa en el mapa de origen-destino, es que los viajes de las mujeres tienen una clara orientación local, al realizarse al interior del municipio con trayectos más bien cortos dentro de las localidades y la utilización de tiempos más reducidos. Lo que es importante es la atracción de los viajes que ejerce Huejutla de los Reyes, cabecera del municipio de Huejutla de Reyes en el estado de Hidalgo, para los municipios estudiados²⁰. Esto debido a que la cabecera municipal presenta un grado de urbanización mayor y funcionan como eje articulador de las actividades comerciales de la región. Así también se ubican las instituciones políticas y administrativas del gobierno estatal y federal. Por lo tanto, como un lugar donde se demandan y obtienen servicios, cuenta con equipamientos de escuelas: preescolar, primaria, secundaria, bachillerato, preparatorias y universidades, así como escuelas técnicas. Asimismo, cuenta con mayor equipamiento de salud, que incluye centros de salud, Hospital de la Secretaría de Salud, Instituto Mexicano del Seguro social (IMSS) e Instituto de Seguridad y Servicios Sociales de los Trabajadores del Estado (ISSSTE), así como consultorios, hospitales y clínicas privadas²¹. La ciudad, además, cuenta con central camionera que conecta a la ciudad con las principales ciudades del país, como lo son la Ciudad de México, Guadalajara, Monterrey, Tampico, Pachuca y una extensa oferta de supermercados, centros comerciales, cines y tiendas.

Mapas 2. Origen-Destino de los viajes²²



Fuente: Elaboración propia con base a encuesta de caracterización de los patrones de movilidad de mujeres de zonas rurales del estado de Hidalgo.

20. Huejutla de los Reyes se encuentra a 22 km. de Atlapexco, a 39 km de Yahualica y 55 km de Xochiatipan.

21. Información obtenida del Gobierno de México a través de DATAMEXICO <https://datamexico.org/es/profile/geo/huejutla-de-reyes?redirect=true#health>

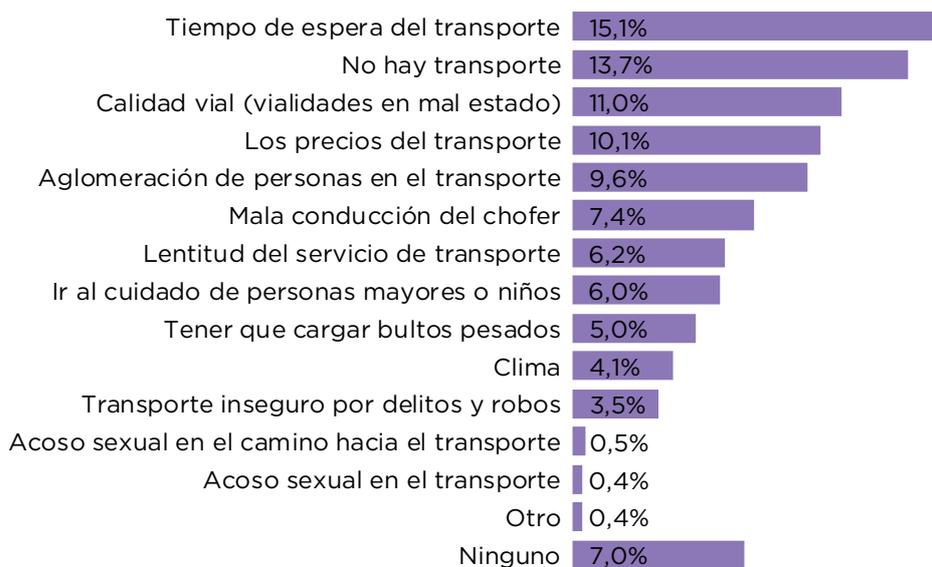
22. Las líneas de origen-destino se generaron a partir de las encuestas aplicadas en los municipios.

Problemáticas de los viajes

Las mujeres que habitan los territorios rurales estudiados presentan diversas problemáticas relacionadas con la movilidad. De acuerdo con la percepción de las encuestadas que realizaron al menos un viaje entre semana, sus principales problemas al realizar su traslado son: el tiempo que tienen que esperar para poder acceder a un modo de transporte, la falta de transporte en sus localidades, el mal estado de las vialidades, y los costos. También existen particularidades en los problemas de transporte debido a la aglomeración de personas. En algunas ocasiones los transportes utilizados trasladan a personas de un municipio a otro, por lo que no cuentan con asientos disponibles para recorridos más cortos.

Otras problemáticas que declaran las mujeres usuarias de modos de transporte son la mala conducción de los choferes, la lentitud del servicio, así como el hecho de tener que viajar con personas bajo su cuidado²³. Estos resultados pueden observarse en la Gráfica 27. El clima como se ha mencionado es de intenso calor y de lluvias excesivas, resalta como una respuesta debido a que se respondió de forma espontánea en la alternativa “otro”, lo cual quiere decir que es un tema muy particular y determinante a la hora de viajar en los municipios rurales donde se aplicó la encuesta.

Gráfica 27. Principales problemas al viajar



Fuente: Elaboración propia con base a encuesta de caracterización de los patrones de movilidad de mujeres de zonas rurales del estado de Hidalgo.

Al analizar estas problemáticas con respecto a la edad de las mujeres encuestadas, como puede verse en la Tabla 14, sobresalen algunas diferencias que desde una perspectiva interseccional de edad son interesantes. Es el caso de las jóvenes entre 15 y 24 años, para quienes los principales problemas son que no hay transporte y la mala conducción del chofer. Mientras que el rango etario de mujeres entre 25 y 34 años presentó más quejas con respecto al tiempo de espera del transporte, la calidad vial y la aglomeración de personas en el transporte. Ahora bien, las mujeres entre 35 y 44 años sobresalen de la media por sentir que una problemática durante sus viajes es la percepción del tiempo de espera del transporte. Igualmente, para las mujeres entre 45 y 64 años es problemática la aglomeración de personas en el transporte, es la que declaran mayoritariamente.

23. Viajar con personas bajo cuidado puede ser considerado dentro de los cuidados pasivos, se caracterizan por llevarse a cabo al vigilar o estar pendiente de personas que requieren atención (niñas, niños, adolescentes, personas adultas mayores, enfermas o con discapacidad) (Orozco y Sánchez, 2020).

Tabla 14. **Problemáticas en el viaje según edad**

	15 a 24 años	25 a 34 años	35 a 44 años	45 a 54 años	55 a 64 años	65 años y más
Tiempo de espera del transporte	11,6%	22,6%	21,4%	13,3%	2,5%	0,0%
No hay transporte	18,8%	9,6%	10,5%	11,3%	15,1%	10,1%
Calidad vial (vialidades en mal estado)	9,8%	16,2%	11,7%	9,1%	2,3%	14,1%
Los precios del transporte	12,6%	10,2%	2,2%	15,0%	12,4%	7,8%
Aglomeración de personas en el transporte	9,2%	16,2%	5,0%	19,8%	16,8%	0,0%
Mala conducción del chofer	11,3%	5,8%	6,9%	0,0%	7,1%	0,0%
Lentitud del servicio de transporte	9,1%	2,1%	7,4%	4,7%	6,1%	0,0%
Ir al cuidado de niños o personas mayores	5,7%	8,0%	4,4%	3,1%	7,2%	14,1%
Tener que cargar bultos pesados	2,6%	4,7%	8,2%	5,6%	4,4%	17,9%
Clima	2,8%	3,8%	6,9%	2,4%	4,1%	14,1%
Transporte inseguro por delitos y robos	0,0%	0,9%	2,9%	13,4%	9,8%	21,8%
Otro ²³	1,4%	2,3%	1,2%	0,0%	0,0%	0,0%
Ninguno	5,2%	6,6%	11,4%	2,4%	12,2%	0,0%

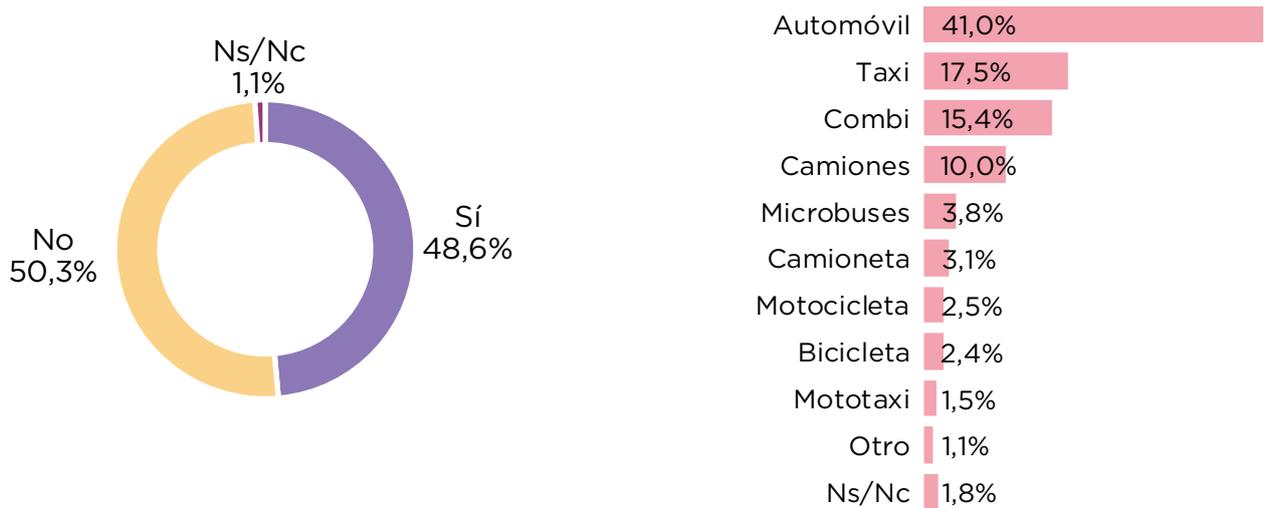
Fuente: Elaboración propia con base a encuesta de caracterización de los patrones de movilidad de mujeres de zonas rurales del estado de Hidalgo (BID, 2022).

Preferencias de modos de transporte

Vinculado con los problemas percibidos del transporte rural, se preguntó a las personas encuestadas si les gustaría utilizar un medio de transporte distinto al que usan en sus traslados cotidianos, y en caso afirmativo, cuál transporte preferirían utilizar. La Gráfica 28 muestra que al 48,6% sí le gustaría utilizar un medio de transporte diferente para sus traslados cotidianos, y de ese porcentaje, 41% utilizaría automóvil, 17,5% preferiría usar taxi y 15,4% la combi.

24. En la categoría "otro" se agruparon las categorías con los porcentajes de 1% o menores.

Gráfica 28. **Preferencia de modos de transporte**



Fuente: Elaboración propia con base a encuesta de caracterización de los patrones de movilidad de mujeres de zonas rurales del estado de Hidalgo.

Los resultados de la gráfica anterior se complementan con la Tabla 15, la cual presenta los motivos por los que las mujeres que preferirían usar otro medio de transporte no lo han podido utilizar. Se muestran los resultados sólo para los principales medios de transporte mencionados por las entrevistadas. De las personas que prefieren el automóvil, 80,2% expresa que no puede usarlo porque es muy caro; 69,1% de quienes preferirían utilizar taxi opinan lo mismo. La principal razón por la que las que preferirían utilizar combi, camiones o microbuses para sus actividades no pueden usarlos es porque no hay en las zonas donde viven o por el costo.

54

Tabla 15. **Modo de transporte de preferencia y motivos por lo que no se utiliza**

	No hay por donde vivo	Es muy caro	No tengo para el combustible	No se manejarlo	No tengo donde guardarlo	Es peligroso	Otro	Ns/Nc
Automóvil	11,1%	80,2%	1,1%	1,3%	2,0%	0,7%	1,6%	2,0%
Taxi	30,9%	69,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Combi	87,5%	5,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	4,2%	2,6%
Camiones	100%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Microbuses	70,5%	29,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

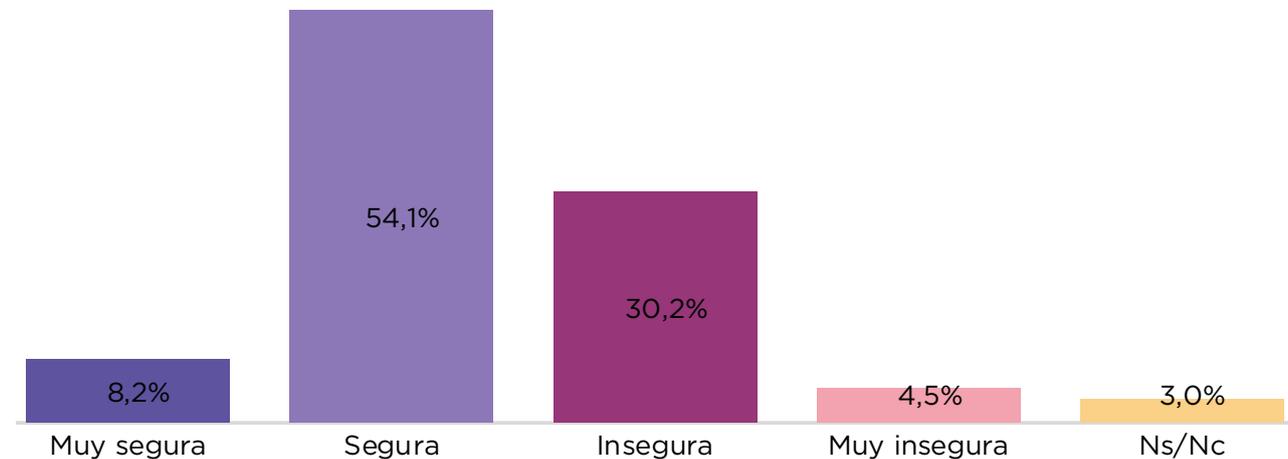
Fuente: Elaboración propia con base a encuesta de caracterización de los patrones de movilidad de mujeres de zonas rurales del estado de Hidalgo.

Al analizar los resultados sobre las preferencias de modos de transporte de acuerdo con la edad de las entrevistadas, se encuentra, en primer lugar, que las que responden más que les gustaría cambiar de modo de transporte cotidiana son aquellas entre 25 y 34 años de edad, con el 63,4% de respuestas afirmativas a esta pregunta. En segundo lugar, se resalta que las más conformes con los modos de transporte cotidiano son las mujeres que tienen 65 años o más, ya que solo el 34% respondió que preferirían usar otro medio de transporte para sus traslados.

Inseguridad y victimización

Considerando las principales formas de movilizarse entre las mujeres, como se puede ver en la Gráfica 29, el 62,3% de las encuestadas se sienten seguras o muy seguras dentro del transporte público, mientras que un 34,7% mencionan sentirse inseguras o muy inseguras.

Gráfica 29. **Percepción de inseguridad en el transporte**



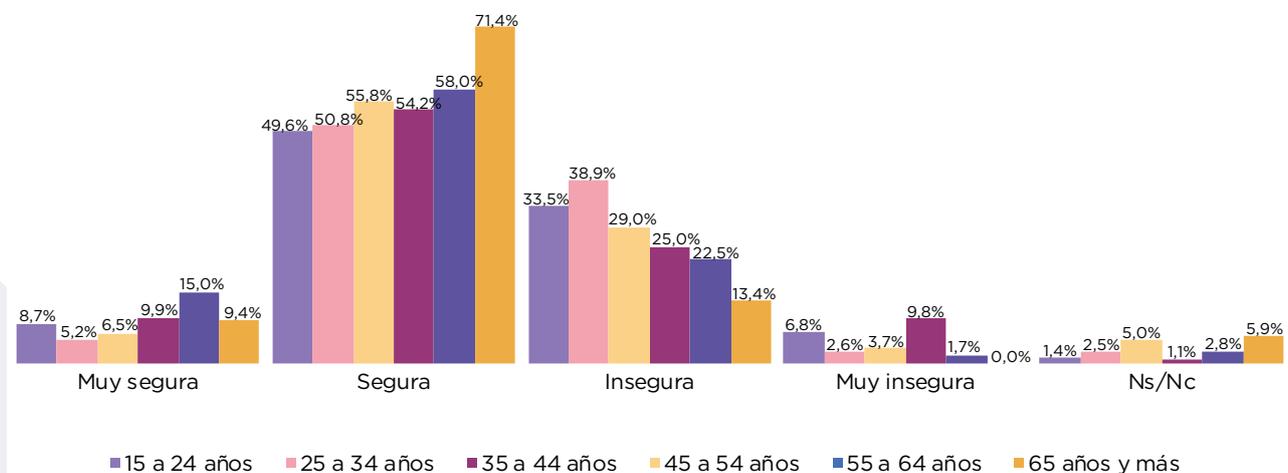
Fuente: Elaboración propia con base a encuesta de caracterización de los patrones de movilidad de mujeres de zonas rurales del estado de Hidalgo.

Si bien la mayoría de las mujeres encuestadas mencionan sentirse seguras en el transporte público, resalta que son las mujeres de 65 años y más las que afirman esto. Sin embargo, en la Gráfica 29 se puede observar que esta percepción de seguridad disminuye paulatinamente conforme disminuye el rango de edad. De hecho, las mujeres entre 15 y 24 años que se sienten seguras en el transporte público es el 49,6%, es decir, 21,8% menos que las mujeres de mayor edad, y 4,5% menos que la media poblacional.

55

En cuanto a quienes afirman sentirse inseguras en el transporte público, son las mujeres entre 30 y 34 años y las de 15 a 24 años las que ocupan los porcentajes mayores, en comparación con las mujeres de los otros grupos etarios (38,9% y 33,5% respectivamente). También se observa que esta percepción disminuye a medida que aumenta la edad.

Gráfica 30. **Percepción de inseguridad en el transporte según edad**



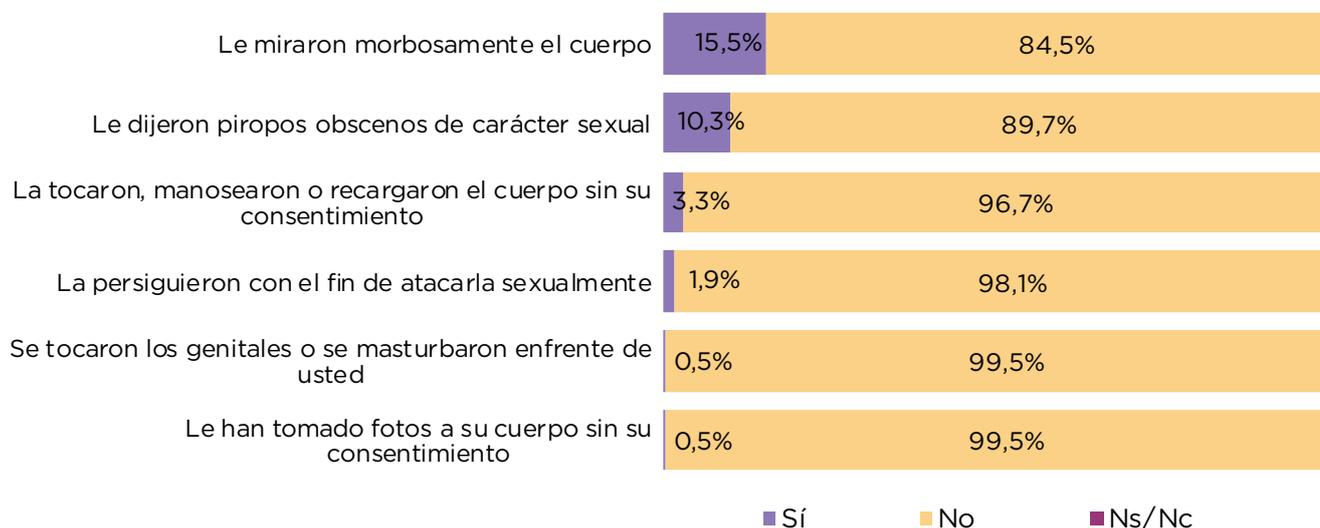
Fuente: Elaboración propia con base a encuesta de caracterización de los patrones de movilidad de mujeres de zonas rurales del estado de Hidalgo.



También se preguntó a las mujeres que participaron en el estudio si alguna vez en su vida han vivido alguna situación de inseguridad mientras viajaban en el transporte público. Entre las situaciones de violencia más mencionadas, están las declaradas por el 15,5% de las mujeres que afirman que alguna vez le han mirado morbosamente el cuerpo, y el 10,3% que menciona que le han dicho piropos obscenos de carácter sexual mientras utilizaba el transporte público. Estos resultados se observan en la Gráfica 31.

56

Gráfica 31. **Experiencias de violencia en el transporte público alguna vez en su vida**

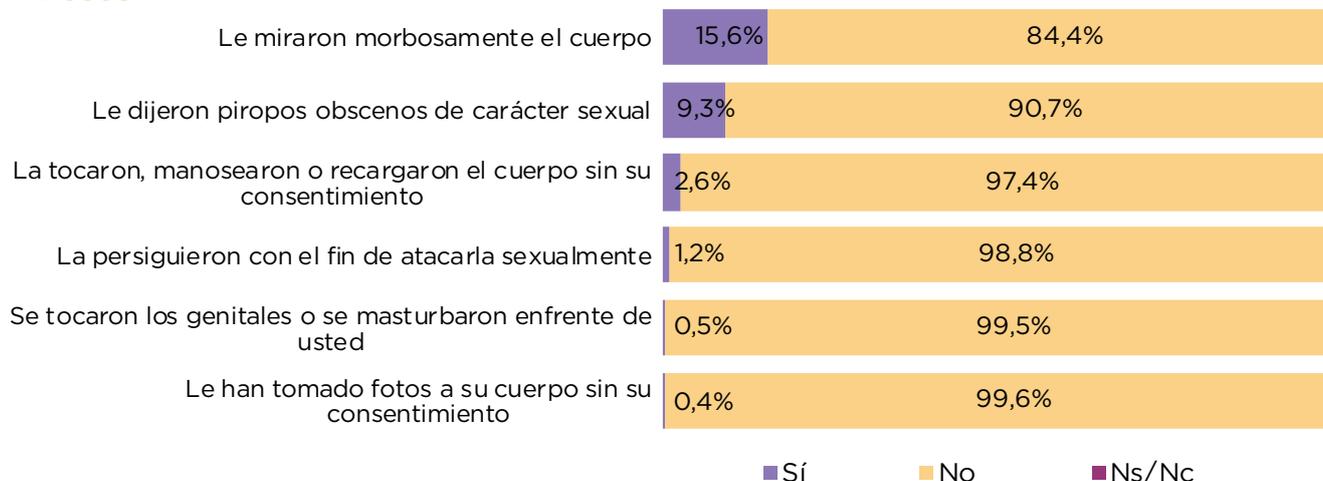


Fuente: Elaboración propia con base a encuesta de caracterización de los patrones de movilidad de mujeres de zonas rurales del estado de Hidalgo.

A su vez, se preguntó a las encuestadas si han sufrido alguna de estas situaciones de inseguridad en los últimos 12 meses. Los resultados presentados en la Gráfica 32 muestran que las agresiones mencionadas sí se han presentado en los últimos tiempos. El 15,6% de las mujeres fueron víctimas de miradas morbosas mientras utilizaban el transporte público en los últimos 12 meses, mientras que al 9,3% le han dicho piropos obscenos de carácter sexual.

Se observa también un pequeño porcentaje (2,6%) de mujeres que afirman que, en los últimos 12 meses, mientras utilizaba el transporte público, fueron tocadas, manoseadas o les recargaron el cuerpo sin su consentimiento.

Gráfica 32. Experiencias de violencia en el transporte público en los últimos 12 meses



Fuente: Elaboración propia con base a encuesta de caracterización de los patrones de movilidad de mujeres de zonas rurales del estado de Hidalgo.

En la mayoría de los casos, las mujeres que fueron víctimas de alguna de las agresiones mencionadas en los últimos 12 meses sufrieron la situación de violencia en el transporte público por parte de un desconocido.

La dimensión espacial del acoso sexual en el transporte público se puede observar en los lugares donde ocurrió. De esta forma ya sea mientras las mujeres caminaban hacia el transporte, mientras esperaban en la parada o estando dentro de esta. En la Tabla 16 se puede observar que las mujeres que declararon haber sido violentadas mediante piropos obscenos en los últimos 12 meses, en el 45,1% de los casos ocurrió dentro del transporte y 25,8% de las veces sucedió mientras caminaban hacia el transporte público. También las mujeres que fueron acosadas con miradas morbosas en el cuerpo experimentaron estas situaciones principalmente dentro del transporte (53,6%) y/o mientras caminaban hacia él (24,0%).

Tabla 16. ¿Experiencias de violencia en el transporte público en los últimos 12 meses

Tipos de acoso	Mientras caminaba hacia el transporte	Mientras esperaba en la parada del transporte	Dentro del transporte	Ns/Nc
Le dijeron piropos obscenos de carácter sexual	28,5%	24,6%	45,1%	1,8%
Le miraron morbosamente el cuerpo	24,0%	22,4%	53,6%	0,0%
La tocaron, manosearon o recargaron el cuerpo sin su consentimiento	20,1%	10,1%	69,8%	0,0%
Se tocaron los genitales o se masturbaron frente a usted	61,1%	17,7%	21,2%	0,0%
Le han tomado fotos a su cuerpo sin su consentimiento	85,5%	15,5%	0,0%	0,0%
La persiguieron con el fin de atacarla sexualmente	72,6%	27,4%	0,0%	0,0%

Fuente: Elaboración propia con base a encuesta de caracterización de los patrones de movilidad de mujeres de zonas rurales del estado de Hidalgo.

A NÁLISIS ESPACIAL DE EQUIPAMIENTO DE CUIDADO

Los equipamientos de cuidados se analizan en los territorios rurales estudiados a partir del patrón de su localización. Por lo tanto, la elaboración de la cartografía temática que se presenta a continuación contribuye a visualizar la existencia de equipamientos de salud, educación, peatonal y/o de transporte. Se toman los datos de DENUE (INEGI, 2021) sobre la existencia de servicios de educación (escuelas y guarderías) y servicios de salud (hospitales y centros de salud) en cada uno de los municipios.

El principal hallazgo de los tres municipios estudiados es que cuentan con equipamientos de cuidados vinculados principalmente a la educación y la salud accesibles caminando, lo que es coincidente con los datos de la encuesta que revelan la caminata como modo principal de desplazamiento en la cotidianidad de las mujeres. No obstante, donde se observa un rezago importante es la existencia de hospitales para especialidades, urgencias, hospitalización, laboratorio, entre otros. Sólo Atlapexco cuenta con un hospital general integral. Asimismo, la educación media-superior también presenta algunas deficiencias en la provisión de alternativas. Lo que, en parte, puede estar incidiendo en la participación de las mujeres en la educación media y superior y participación en el mercado de trabajo que logran alcanzar.

En los mapas se puede visualizar la concentración de equipamientos formales de cuidados, como guarderías, escuelas (preescolar y primaria), centros de salud y hospitales²⁵. Y, a partir de ello, se puede identificar la inequidad en la distribución territorial.

58

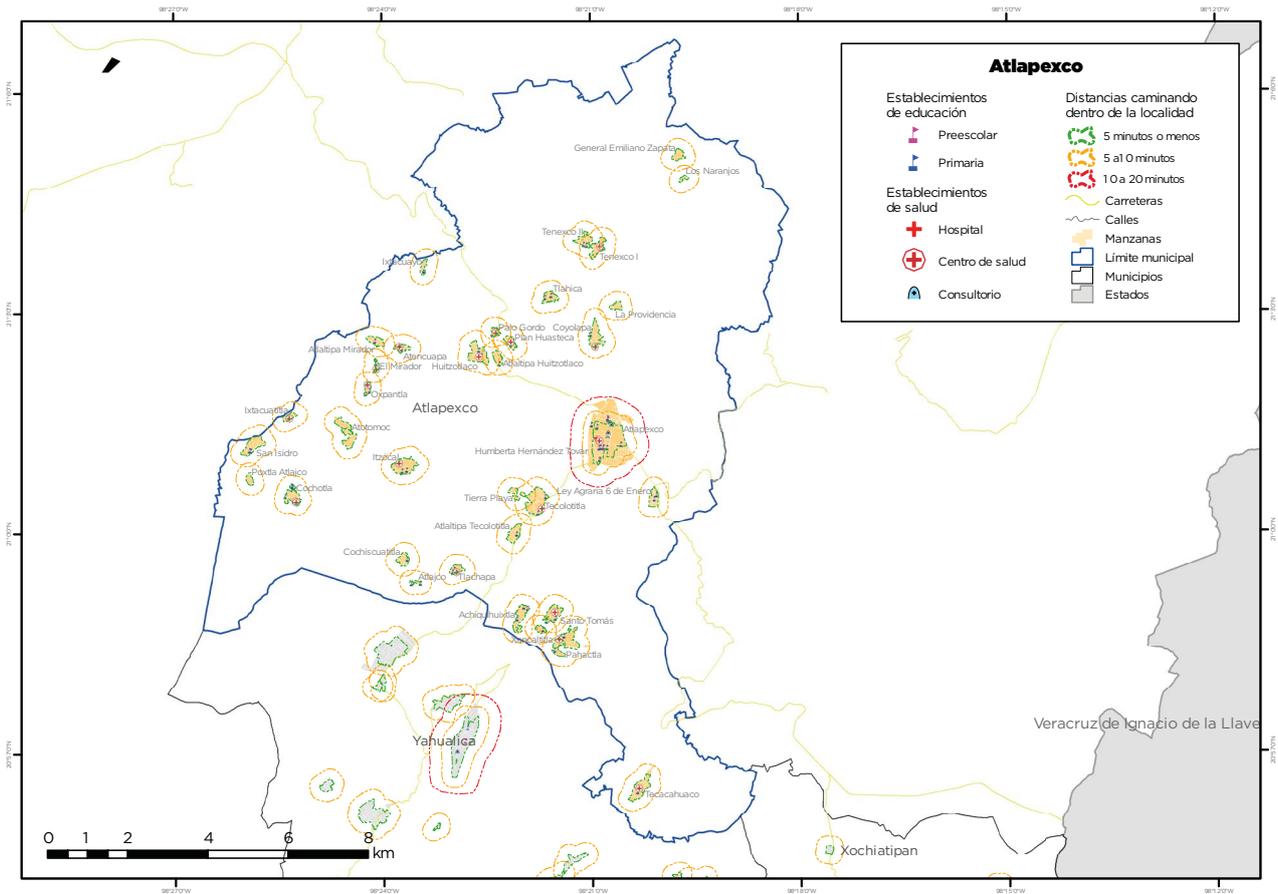
En el municipio de Atlapexco, el porcentaje de niñez receptora de cuidados entre los 0 y los 11 años, corresponde a casi el 25% de la población total del municipio (INEGI, 2015). En el Mapa 3 se puede identificar que, a nivel municipal se cuenta con 14 centros de salud, 13 de los cuales son de consulta externa y solo 1 es de hospitalización general²⁶. En términos de planteles educativos, se cuenta con 36 de nivel preescolar, 34 de nivel primaria, 13 de secundaria, 3 de educación media superior (Colegio de Estudios Científicos y Tecnológicos del estado de Hidalgo [CECYTEH] y Educación a distancia).

En la mayoría de los municipios se cuenta con equipamientos educativos a nivel preescolar y primaria. Los centros educativos se encuentran en un radio de cinco minutos a pie, si las personas parten del centro de la localidad (contorno verde). Por el contrario, si parten de la periferia, las primarias se encuentran a 10 minutos a pie del centro de la localidad (contorno anaranjado). Así, las mujeres que realizan los viajes de cuidado relacionados con la educación lo pueden hacer dentro de la localidad sin necesidad de desplazarse a otras localidades.

25. Se consideraron estos servicios de cuidado principalmente por los datos disponibles para estos municipios en el DENUE.

26. De acuerdo con la Secretaría de Salud de Hidalgo, en estos tres municipios sólo existe un Hospital Integral en Atlapexco que tiene como servicios: ginecología, cirugía general, pediatría, anestesiología, laboratorio, consulta medicina general, urgencias, hospitalización entre otros. Las unidades médicas o centros de salud dentro del catálogo de sus servicios incluyen: consulta externa, toma de signos vitales, curaciones e inyecciones, vacunación, control al niño sano, entre otros.

Mapas 3. Equipamiento de cuidados municipio de Atlapexco

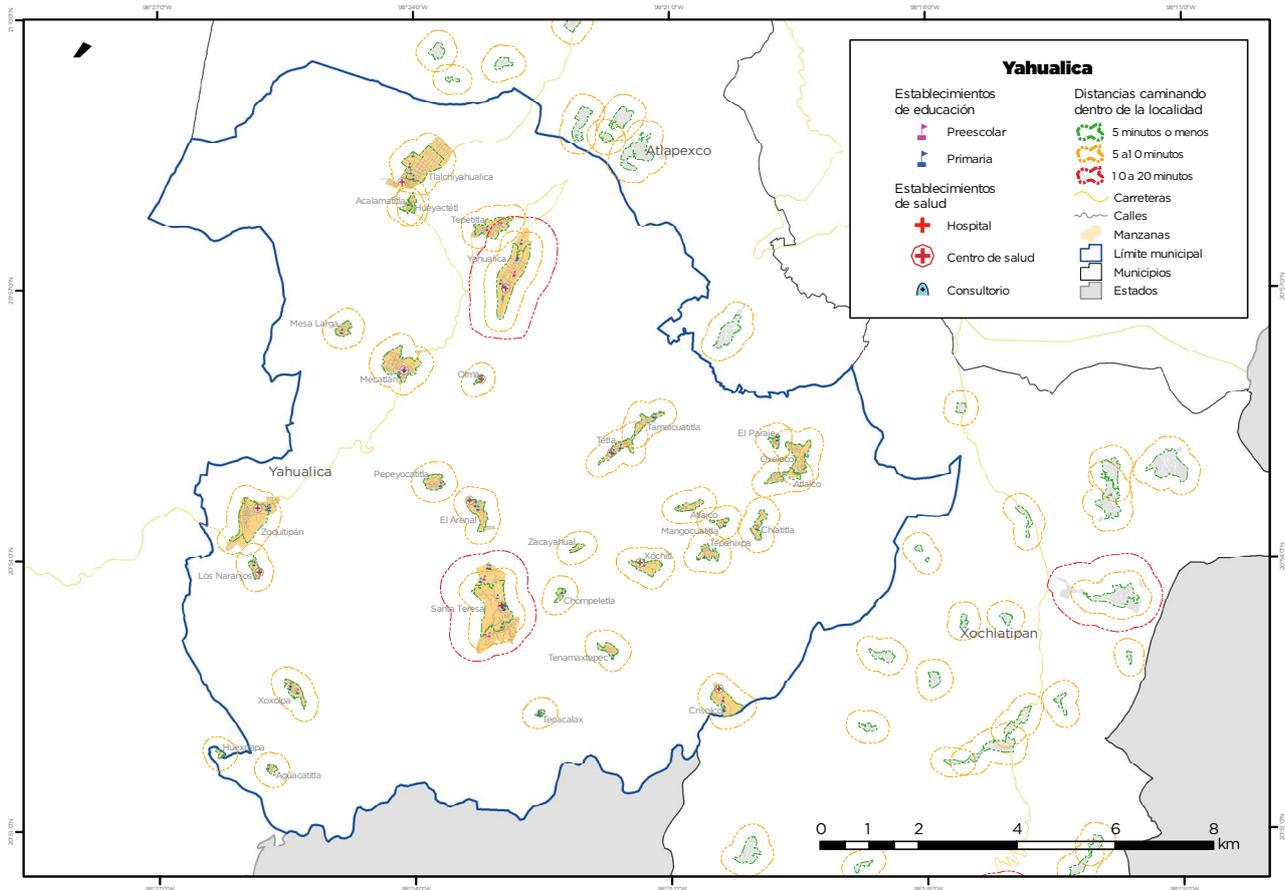


Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del DENUE (INEGI, 2021).

En el municipio de Yauhualica, el porcentaje de niñez receptora de cuidados entre los 0 y los 11 años es de casi el 27% de la población total del municipio (INEGI, 2015). En el Mapa 4, se puede identificar que en el municipio hay 86 planteles educativos, 30 corresponden a nivel preescolar, 31 de primaria, 16 de secundaria y 5 de educación media superior (Colegio de Bachilleres del estado de Hidalgo [COBAEH], educación a distancia y telebachillerato comunitario). En términos de centros de salud, el municipio cuenta con 13 unidades de consulta externa y ninguno de hospitalización general.

Se cuenta con servicio de centros educativos a nivel preescolar y primaria y de un centro de salud en 10 de las 32 localidades. Los centros educativos y de salud se encuentran en un radio de cinco minutos a pie si las personas parten del centro de cada una de las localidades (contorno verde). Por el contrario, si parten de la periferia, las primarias se encuentran a 10 minutos a pie del centro de la localidad (contorno anaranjado). Así, las mujeres que realizan los viajes de cuidado que se relacionan con la educación, lo pueden hacer dentro de la localidad sin necesidad de desplazarse a otros municipios.

Mapas 4. Equipamiento de cuidados municipio de Yahualica



60

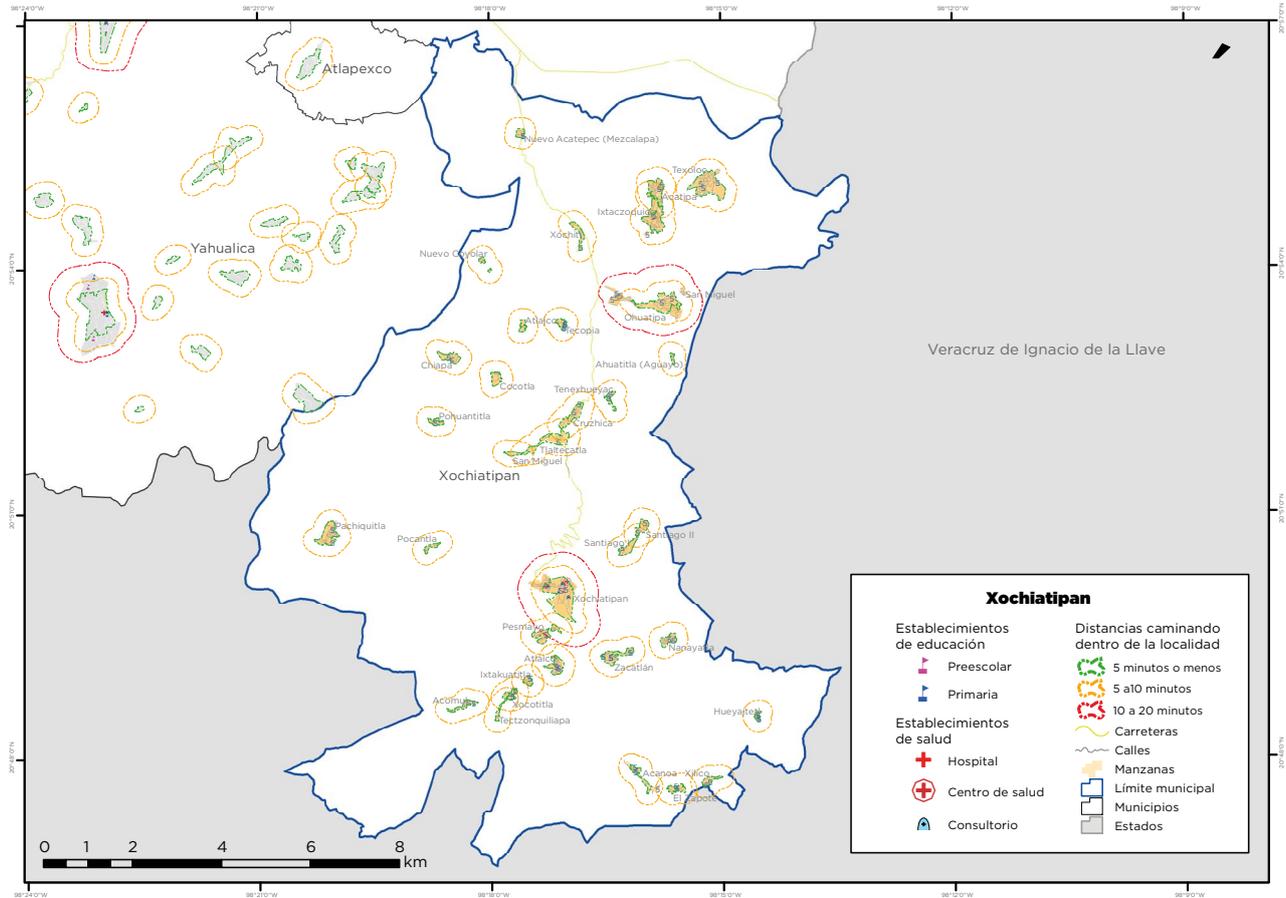
Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del DENU (INEGI, 2021).

En el municipio de Xochiatipan, el porcentaje de niñez receptora de cuidados entre los 0 y los 11 años alcanza el 27% de la población total del municipio (INEGI, 2015). En el mapa 5, se puede identificar que el municipio cuenta con 12 centros de salud de consulta externa y no cuenta con unidades de salud de hospitalización. También concentra 85 planteles o instituciones de educación, 34 de educación preescolar, 32 de primaria, 12 a nivel de secundaria y 5 de educación media superior (COBAEH, educación a distancia y telebachillerato comunitario).

En 21 de las 35 localidades del municipio se cuenta únicamente servicio de centros educativos a nivel primaria. Los centros educativos se encuentran en un radio de cinco minutos a pie, si las personas parten del centro de la localidad (contorno verde). Por el contrario, si parten de la periferia, las primarias se encuentran a 10 minutos a pie, desde el centro de la localidad (contorno anaranjado). Así, las mujeres que realizan los viajes de cuidado que se relacionan con la educación, lo pueden hacer dentro de la localidad sin necesidad de desplazarse a otras localidades.

Por otro lado, con relación a la salud, se cuenta con un centro de salud en diecinueve de 35 localidades. Así, las mujeres que tienen que moverse por motivos de cuidados, hacen sus recorridos en un rango de cinco minutos caminando si se encuentran en el centro de las localidades, mientras que demoran entre 5 o 10 minutos si viven en la periferia y pueden tardar entre 10 a 20 minutos a pie para poder llegar a las unidades de salud.

Mapas 5. Equipamiento de ciudades municipio de Xochiatipan



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del DENUE (INEGI, 2021).

ANÁLISIS DE LAS BARRERAS Y ESTRATEGIAS DE ACCESIBILIDAD DESDE LA EXPERIENCIA DE LAS MUJERES PARTICIPANTES DEL ESTUDIO

En los estudios rurales ha prevalecido el estudio de la accesibilidad vinculado con el análisis de la distancia y disposición de servicios. Más allá de esta perspectiva locacional, este estudio discute la accesibilidad de las personas en una compleja intersección de determinantes socioculturales como el género, edad, y etnicidad, que inciden en las prácticas de movilidad y por ende en la accesibilidad (Mansilla, 2018). En efecto, se ha definido que “la accesibilidad refleja el papel del transporte como facilitador relevante de oportunidades para el bienestar de las personas y, por lo tanto, puede abarcar desde el acceso a empleo hasta las interacciones sociales y el desarrollo del capital humano (por ejemplo, mediante el acceso a la educación)” (BID, 2022:55). De esta forma, a través del concepto de barreras y estrategias de accesibilidad desplegadas en la movilidad cotidiana y la interacción profunda entre ellas, se puede acceder a la articulación entre limitaciones físicas junto con las prácticas, capacidades, necesidades, deseos de accesibilidad, en el caso de las mujeres predominantemente rurales.

En esta perspectiva, el aporte de la información cualitativa complementa el análisis y evidencia las limitaciones a las que las mujeres del estudio se enfrentan cotidianamente y que condicionan su calidad de vida. En la siguiente imagen se observa cómo se operacionalizan las barreras de accesibilidad que se identificaron en la investigación:

62

Imagen 1. **Barreras generales y específicas de accesibilidad en la experiencia de viaje de las mujeres**



Fuente: Elaboración propia a partir del trabajo de campo.



Barreras financieras

La barrera económica se expresa desde la perspectiva de las informantes en los altos costos vinculados a los diferentes modos de transporte local, la cual es una limitante importante de los viajes o inclusive la razón para no realizarlos. Ahora bien, hay particularidades que profundizan esta barrera, la frecuencia es baja o inexistente en algunos territorios, las unidades se congestionan rápidamente y las mujeres optan por tomar dos transportes para poder hacer el mismo recorrido y llegar a sus destinos, en caso de emergencias que implican viajes en horarios nocturnos, debido a que en todos los municipios tienen un horario limitado de funcionamiento, solo se puede acceder a transportes informales, como los “taxis piratas” que cobran en exceso.

María vive en Atencuapa y viaja en urvan a Atlapexco a trabajar, dice que cuando las urvan van llenos debe tomar 2 camiones y cada tramo le sale en 10 pesos mexicanos (US\$0,5), por lo que su gasto se duplica. Cuando su vecino las apoya para llevar a su hija al médico le dan entre 80 pesos mexicanos (US\$4) y 100 pesos mexicanos (US\$5) por viaje. No le parece justo el precio del transporte porque va parada y paga su pasaje. “Si no te levanta²⁷, agarras una y te deja en la entrada y allá agarras otra y gastas el doble. Te cobran la parada 10 pesos mexicanos (US\$0,5) y cada tramo cuesta 10 pesos mexicanos (US\$0,5) (María, 48 años, comunidad de Atencuapa, Municipio de Atlapexco, Entrevista).

El horario del transporte en la comunidad de Pepeyocatitla es de 05:20 AM a 16:00 PM. Cuando desean viajar después de ese horario, deben recurrir a contratar un taxi el cual va aumentando de costo conforme va avanzando la tarde. El costo del viaje es de alrededor de 180 pesos mexicanos (US\$9) por una distancia de 4,5 kilómetros a Mecatlán, mientras que el mismo viaje realizado en el taxi colectivo en el día es de 10 pesos mexicanos (US\$0,5) por persona y 50 pesos mexicanos (US\$2,5) en total entre todos los pasajeros (Sinaí, 15 años, comunidad de Pepeyocatitla, Municipio de Yahualica, Grupo focal de mujeres).

63

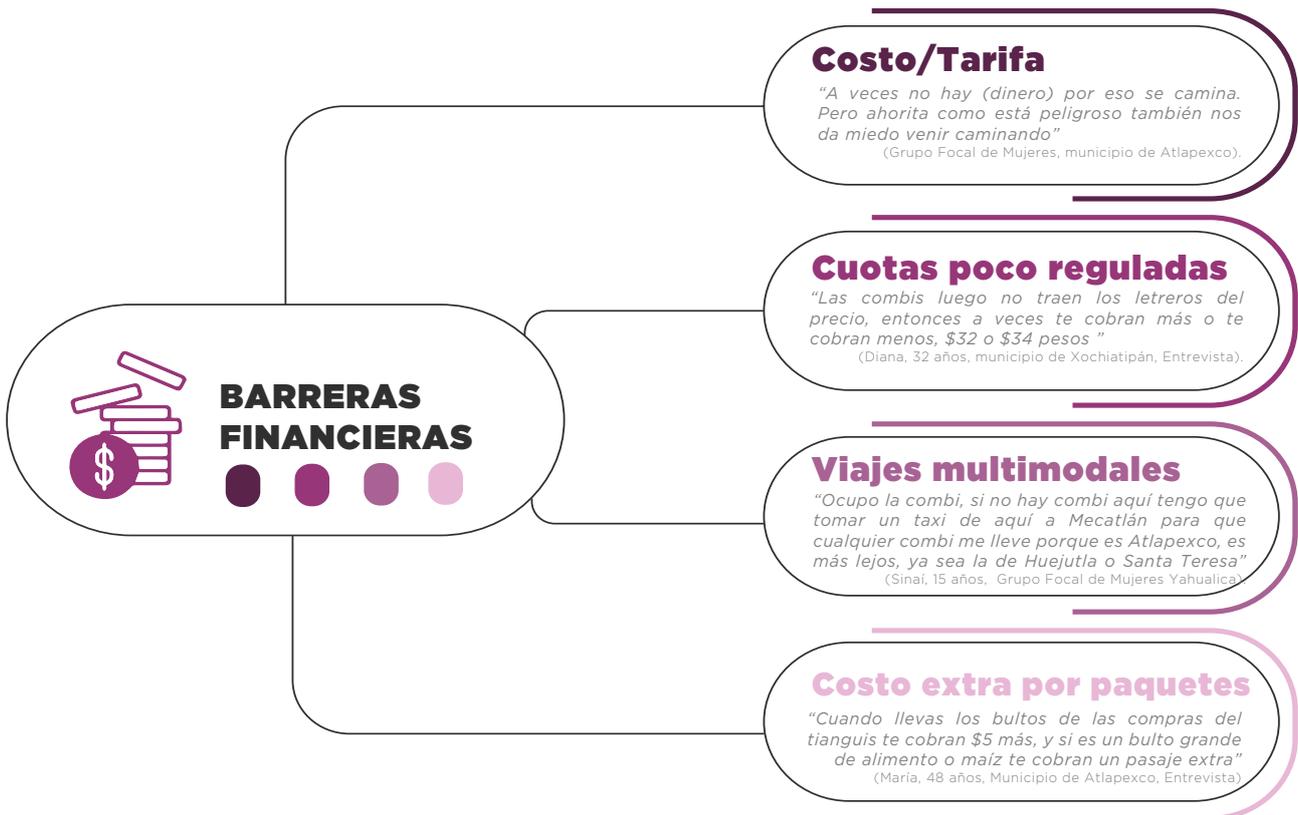
Las dificultades para pagar el transporte reproducen la pobreza y la desigualdad de las mujeres que viven en zonas. El caso que a continuación se presenta muestra que para evitarse el gasto Sandra prefiere caminar cerca de tres horas. Ello evidencia que los tiempos de traslado y el servicio limitado de transporte a algunos días de la semana puede generar pobreza de tiempo y produce un desbalance entre los tiempos disponibles para trasladarse y las oportunidades para participar en el mercado de trabajo, pero también puede tener impactos en la salud (BID, 2022).

Sandra prefiere caminar algunas veces hasta 3 horas desde su localidad Pachiquitla hasta la cabecera municipal de Xochiatipán, esto sumado a que sólo hay transporte público tres veces por semana, las camionetas o estaquitas, como ellas las conocen sólo hacen viajes domingo, miércoles y viernes. Si coinciden los días con el viaje toma estaquitas por un costo de 25 pesos mexicanos (US\$1,3) y después una combi para la cabecera que le cobra 11 pesos mexicanos (US\$0,5), un total de 36 pesos mexicanos (US\$1,8) por viaje (Sandra, 50 años, Municipio de Xochiatipán, entrevista).

27. Las entrevistadas utilizan el verbo “levantar” para referirse al subirse al transporte.

Las barreras financieras identificadas se pueden resumir en la siguiente imagen.

Imagen 2. **Barreras financieras específicas en los municipios**



Fuente: Elaboración propia a partir del trabajo de campo.



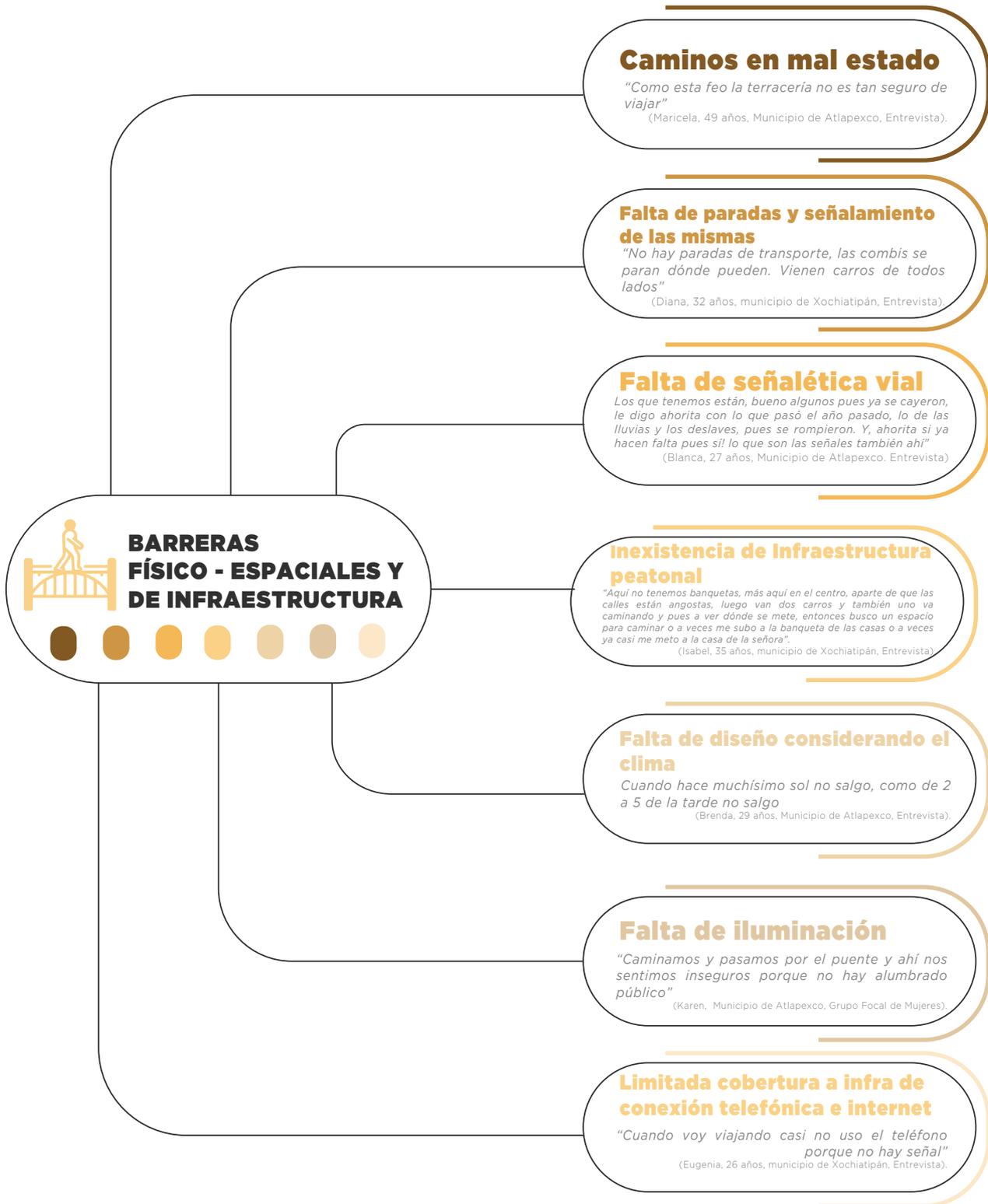
Barreras físico-espaciales y de infraestructura

Una de las limitaciones más sentidas por las mujeres es el mal estado de los caminos rurales por los cuales se mueven cotidianamente están llenos de "baches", lo que demuestra una brecha de infraestructura relevante. Pero también las mujeres expresan que las condiciones físicas de las urvan y estaquitas son obstáculos debido a que son incómodas y no tienen asientos, es común que deban "brincar" y "moverse" durante el viaje.

Eugenia es de la localidad de San Miguel en el municipio de Xochiatipán. De lunes a viernes realiza dos viajes por día para ir a trabajar y regresar a su casa. Ella camina 30 minutos para tomar una combi que la lleve a la cabecera municipal. Sin embargo, el trayecto hacia la combi es de pura bajada por lo que tiene que pisar con cuidado para no resbalar, ya que en ocasiones se ha caído. Además de que en el camino no hay banquetas, por lo que también debe tener cuidado con los autos (Eugenia, 26 años, municipio de Xochiatipán, trabajadora del Instituto Municipal de la mujer entrevista).

Luz se levanta a las 7 de la mañana, alista a su hijo y se alista para salir rumbo al trabajo para llegar a las 8:30 de la mañana. A pesar de que hace 5 minutos el camino es complicado porque no hay banquetas y siempre tiene que sortear los autos que pasan muy cerca de ella (Luz, 35 años, municipio de Xochiatipán, trabajadora del Instituto Municipal de la mujer entrevista).

Imagen 3. **Barreras específicas físico-espaciales y de infraestructura**



Fuente: Elaboración propia a partir del trabajo de campo.

Hay varias condiciones que dificultan el traslado desde una perspectiva físico material:

- Las malas condiciones de caminos (terracería, sin pavimentar, baches, mala compactación, falta de revestimiento, rocas y piedras en superficie por rodadura, vías estrechas, superficie no nivelada, curvas peligrosas, problemas de drenaje de aguas cuando llueve, desprendimiento de rocas en carretera) lo que no garantizan que sean transitables en todo momento y época del año. Las entrevistadas resienten que el hecho de que haya tantos “topes” ralentiza el servicio.
- La falta de caminos rurales peatonales por donde circular afecta directamente a las mujeres que habitan territorios predominantemente rurales que como se precisó en la encuesta utilizan como principal modo de transporte la caminata.
- La falta de señalización de rutas, senderos, cruceros, caminos, así como de paradas, velocidad, cruces peligrosos etc., implica un riesgo permanente de accidentes porque caminan por las vías.
- Existencia de paradas informales a pie de carretera y que carecen de iluminación o equipamiento para sentarse o cubrirse del tiempo de sol o lluvia.
- La escasa iluminación de los caminos es un problema reconocido por las propias mujeres en la experiencia de su movilidad cotidiana.





Barreras temporales

La dimensión temporal de los viajes es una barrera extendida y presente en la experiencia de las mujeres bajo estudio y, hace referencia a la idea de ritmos y de ciclos diarios, anuales y estacionales que pueden generar más viajes que otros. De esta forma:

- En el ciclo cotidiano el día y la noche son importantes porque los viajes se concentran en las mañanas por las limitadas opciones por la tarde y noche.
- Baja capacidad del transporte para cubrir la demanda en días y periodos donde se incrementa el flujo de usuarias y usuarios de transporte. Así las entrevistadas indican que son especialmente sensibles para su experiencia los “días de plaza” que es un mercado que se instala una vez a la semana, donde las mujeres se abastecen de alimentos y, algunas fiestas como: navidad, fiestas patronales y religiosas.
- Los ciclos asociados a la época de lluvias o de calor intenso resultan determinantes en la movilidad de las mujeres. Ello sucede porque que algunas localidades son inaccesibles por derrumbes, aumento del cauce del río, desbordamientos, e inundaciones. Estas situaciones provocan cambios de recorridos y aislamiento de las comunidades.
- El factor del clima también es relevante ya que en verano sobrepasa los 40 grados centígrados lo que inhibe en muchas ocasiones las salidas de las mujeres. Esta barrera temporal se debe cruzar con la barrera de infraestructura debido a la inexistencia de paradas o lugares donde resguardarse del calor o la lluvia. Esta carencia implica una exposición permanente a las condiciones climáticas que, entre otras, tiene como consecuencia dolores de cabezas, mareos, y vómitos, sobre todo en la población infantil.

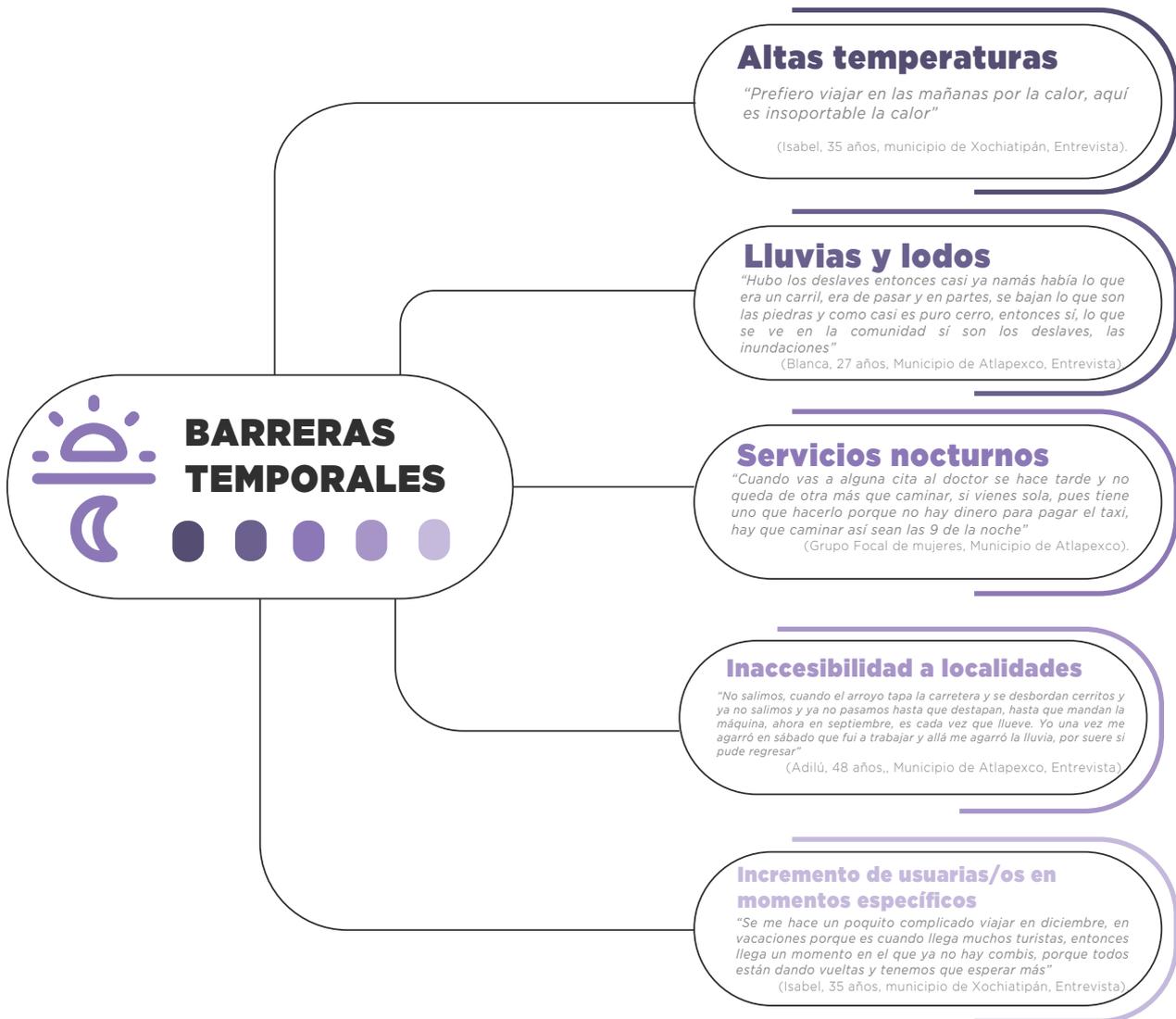
67

Maricela, de la comunidad de Pactla viaja para trabajar a Atlapexco. Señala que cuando llueve mucho se tapa el camino y ya no pueden pasar, porque se cae un árbol, se desborda un cerrito o crece el río. Si les toca en Atlapexco debe ir por Tlalhuacha y por ahí toma una vereda caminando por media hora. La comunidad queda aislada y no salen hasta que arreglan los caminos con máquinas (Maricela, 49 años, comunidad de Pactla, Municipio de Atlapexco, Entrevista).

Beatriz en ocasiones sale tarde de su trabajo por lo que para llegar a su casa en Coyolapa. Muchas veces ya no encuentra transporte, entonces tiene que caminar por el monte, se pone sus audífonos para no sentir miedo y relajarse un poquito, pero se va corriendo a su casa (Beatriz, grupo focal de mujeres, Municipio de Atlapexco).

Juana sale a las 07:40 junto con sus dos hijos para llevarlos a la escuela. El trayecto lo realizan caminando por veinte minutos. A las 12:40 sale nuevamente de su casa para recoger a sus hijos, quienes salen a la 13:00. De regreso, aunque suele llevar un paraguas, esto no evita que, en ocasiones, le duela la cabeza por el sol (Juana, 31 años, comunidad de Santa Teresa, Municipio de Yahualica, Entrevista).

Imagen 4. **Barreras temporales específicas en los municipios**



Fuente: Elaboración propia a partir del trabajo de campo.



Barreras en la calidad, cobertura y frecuencia del servicio de transporte

Esta barrera se asocia a aspectos relacionados con el funcionamiento y la calidad del servicio brindado por el transporte público formal e informal, y fue una de las barreras de mayor connotación en el análisis de las experiencias de mujeres. En el caso de los municipios analizados implica problemáticas asociadas con:

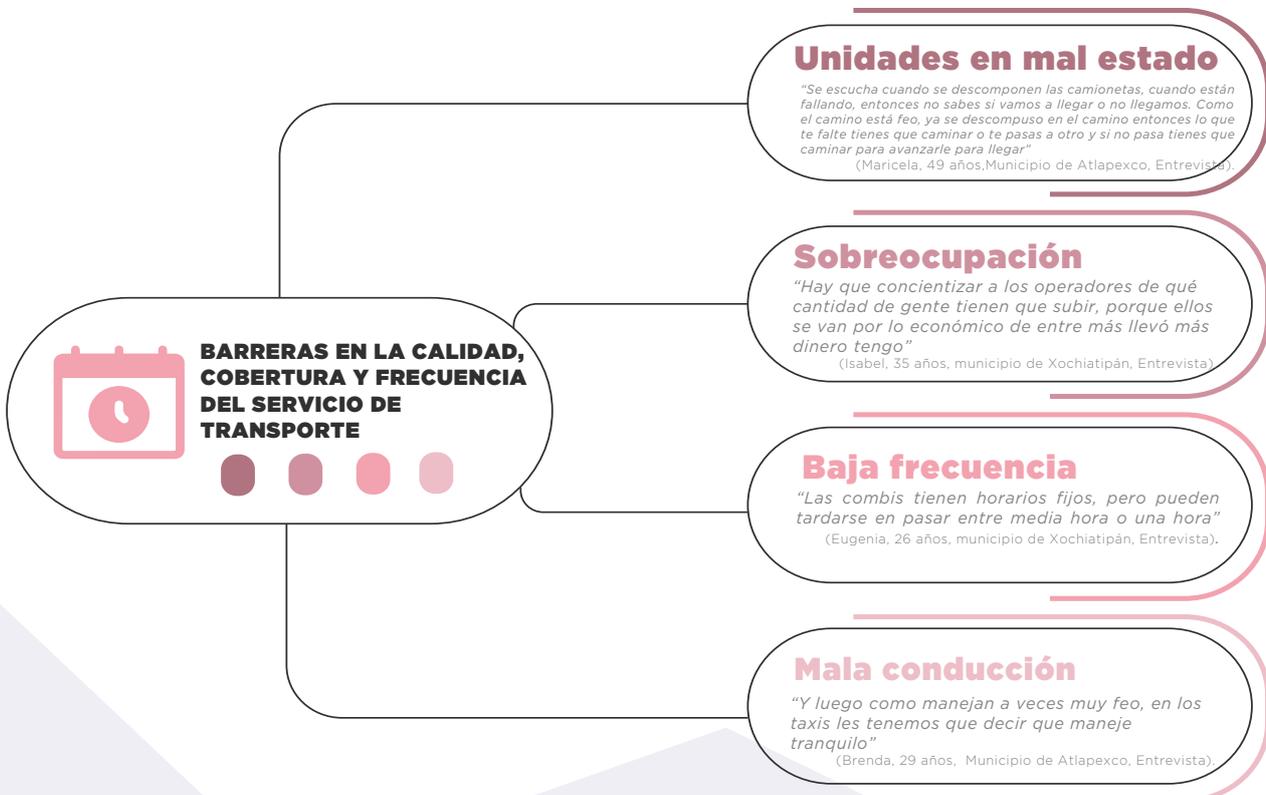
- La baja frecuencia del servicio en horarios valle y la inexistencia de servicio nocturno.
- Escasa cobertura de transporte formal en localidades donde en ocasiones llega dos o tres veces por semana.
- La conducción de choferes (exceso de velocidad, riesgo de siniestros, desconocimiento de la lengua náhuatl, entre otras).
- Las paradas donde esperan el transporte se encuentran a pie de carretera y carecen de iluminación o equipamiento para sentarse o refugiarse del clima.
- Algunas unidades de transporte se encuentran en mal estado y no cuentan con asientos especialmente en estaquitas y urvan (van de pie, utilizan banquitos, etc.).

Brenda sale a las 7:15 de su casa en Coyolapa con su hija y llega a su trabajo a las 7:50. Debe llegar antes de que pase la camioneta a las 7:30 para que no la deje y espera que no pase muy llena, de lo contrario debe esperar media hora a la siguiente camioneta o llamar un taxi. Por lo anterior, el horario de las camionetas limita su organización. En muchas ocasiones deben subirse y su hija se va parada con su mochila en la camioneta y a veces ella también, a pesar de tener siete meses de embarazo (Brenda, 29 años, comunidad de Coyolapa, Municipio de Atlapexco, Entrevista)

Después de las seis de la tarde ya no hay transporte de Huejutla a Santa Teresa. En ese caso recurren al único taxi pirata que hay en su comunidad el cual no trabaja todos los días. Otra forma de regresar es transbordando; primero, debe tomar una combi que la deje en una comunidad cercana y después, solicitar un taxi o esperar que pase uno (Claudia, 26 años, comunidad de Santa Teresa, Municipio de Yahualica, Entrevista).

Para Sandra, quien vive en localidad de Xochiatipan es complicado viajar a la cabecera porque el transporte público (estaquitas) sólo llega tres veces por semana con una sola corrida a las 6 de la mañana. Ella se tiene que organizar para salir en esos días de lo contrario tendrá que caminar 3 horas. Si es una emergencia o es de noche debe tomar un taxi pirata de la comunidad con precios que van desde los 50 pesos mexicanos (US\$2,5) hasta los 400 pesos mexicanos (US\$20,2) (Sandra, 50 años, municipio de Xochiatipán, entrevista).

Imagen 5. **Barreras específicas en la calidad, cobertura y frecuencia del servicio de transporte**



Fuente: Elaboración propia a partir del trabajo de campo.



Barreras de seguridad, corporales y sensoriales

Este tipo de barreras se asocian en primer lugar con la inseguridad. No obstante, la percepción de miedo por violencia sexual no es fácilmente reconocida por las mujeres, lo cual puede estar asociado a la normalización sobre algunos tipos de violencia sexual tales como piropos, miradas lascivas, silbidos, inclusive los toqueteos, y a la idea estereotipada de que quien agrede es un “borrachito”, “un albañil”, “alguien de fuera de la comunidad”. En efecto, si bien en términos generales no se reconoce situaciones de violencia sexual en el transporte o en sus trayectos, estos discursos varían de acuerdo con la edad. Así, en el grupo focal de mujeres adolescentes-jóvenes comentaron el miedo en torno a la desaparición de una joven en una parada cercana un colegio en Atlapexco. En las entrevistas individuales aparecen algunos relatos que muestran que la inseguridad forma parte de sus experiencias de movilidad. Las mujeres de mayor edad asocian el temor con delitos como robos o accidentes vehiculares. Un papel fundamental en la seguridad de las mujeres en el uso del transporte es la confianza que generan los conductores y miembros de la misma comunidad.

Un aspecto interesante es cómo esta barrera se articula con la barrera físico-espacial y se hace más profunda con la calidad del servicio de transporte formal e informal. En este sentido la inseguridad aparece de dos formas:

- Seguridad operacional: relacionada con la seguridad vial por el riesgo de siniestros por exceso de velocidad, curvas peligrosas, pendientes, visibilidad reducida al caminar por las vías, deterioro de las unidades de transporte, animales sueltos, entre otras.
- Seguridad personal: asociada a las diferentes experiencias de acoso sexual que van siendo reconocidas como un problema que afecta los comportamientos y los desplazamientos de las mujeres mayoritariamente rurales. Factores como la falta de iluminación y condiciones del entorno se cruzan con un aspecto sensorial que queda evidenciado en los discursos de las mujeres que hacen referencia a la apariencia, los sonidos y los olores que tienen los modos de transporte locales. En las entrevistas de manera recurrente aparecen comentarios sobre los malos olores, la falta de limpieza y la aglomeración en las unidades que implica una cercanía corporal que aumenta la percepción de inseguridad.

70

Eugenia comenta que algunas veces le han gritado hombres desde sus coches, pero ella prefiere ignorar. Piensa que si fuera de noche le daría más miedo que la acosaran de esa manera (Eugenia, 26 años, municipio de Xochiatipán, entrevista).

Brenda vive un Coyolapa y un día que regresó de Atlapexco a las 18:00 o 19:00 de la tarde ya no alcanzó transporte, por lo que decidió caminar y dos hombres comenzaron a seguirla. Venían en una camioneta y le hablaban para que se subieran. Ella no les hizo caso y corrió hasta que se fueron (Brenda, 29 años, comunidad de Coyolapa, Municipio de Atlapexco, Entrevista).

A mi hija si la querían subir en una moto, pero en eso don Pedro iba por su hija y ya mi hija le tuvo que decir a don Pedro “papá” y Don Pedro le agarró la onda y ya cuando el de la moto vio eso ya no hizo nada porque Don Pedro traía su machete, han pasado muchas cosas (Grupo focal de mujeres, Municipio de Atlapexco).

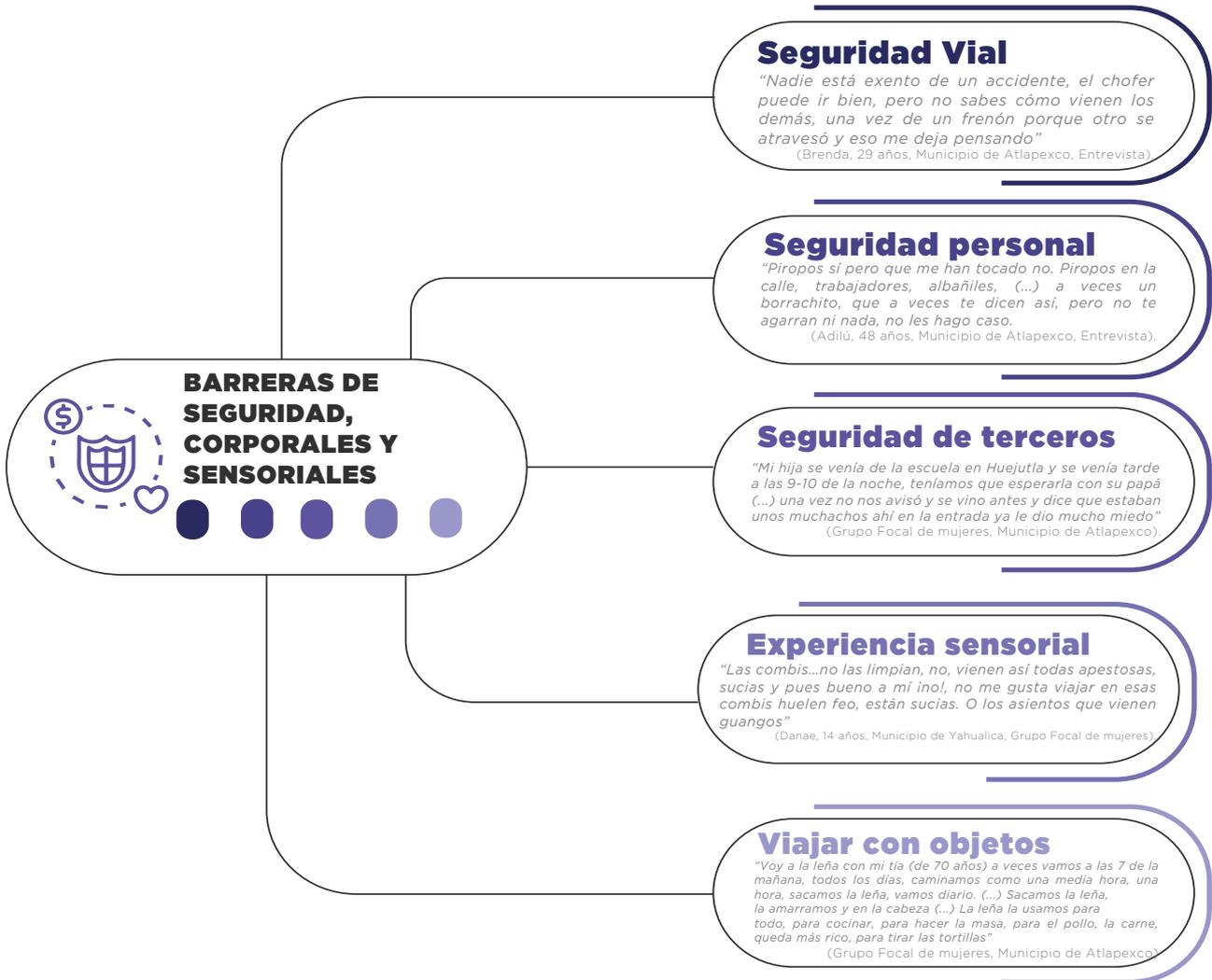
En términos corporales una barrera importante es la dificultad de viajar con objetos como alimentos, bolsas de mandado, ropa lavada del río, comida, e incluso se pudo observar en campo a mujeres cargando bandejas, leña, agua, troncos y cubetas en la cabeza o en carretillas.

Voy a la leña a las 7:00 de la mañana con mi tía (de 70 años). Todos los días caminamos como una media hora, una hora, sacamos la leña, la amarramos y en la cabeza (...) La leña la usamos para todo, para cocinar, para hacer la masa, para el pollo, la carne, queda más rico, para tirar las tortillas (Grupo focal de mujeres, Municipio de Atlapexco).

Antes (del embarazo) podía irme parada en la camioneta sin ningún malestar, ahora ya no, ahora ya es incómodo, sobre todo porque llevo a mi hija también. El ajeteo y los movimientos de la camioneta son incómodos, me cuesta ya más viajar (Brenda, 29 años, comunidad de Coyolapa, Municipio de Atlapexco, Entrevista).



Imagen 6. **Barreras específicas de seguridad, corporales y sensoriales**



Fuente: Elaboración propia a partir del trabajo de campo.



Barreras organizacionales

Estas barreras tienen un peso específico desde una perspectiva de género en tanto están relacionadas con la división sexual del trabajo. Coordinar el ciclo cotidiano de las mujeres incluye diferentes viajes de cuidado tales como: realizar compras, acceder a servicios básicos de salud, educación, abastecimiento; hacer trámites, pagar cuentas, acceder al lugar de trabajo; y llevar y recoger a niños y niñas a la escuela. Las mujeres que se dedican al trabajo no remunerado llevan o recogen a sus hijos de la escuela y organizan sus actividades de acuerdo con los tiempos escolares. Se levantan temprano para ir a dejarlos, regresan a su hogar y preparan comida, hacen quehacer o lavan ropa. Más tarde vuelven a salir para recoger a sus hijos de la escuela. A esto se le denomina interdependencia, es decir las decisiones de movilidad de las mujeres dependen de otros y otras. Se pudo constatar que las escuelas de enseñanza básica están dentro de la localidad, no obstante, cuando se quiere acceder a la escuela media superior deben salir de la localidad de origen y utilizar el transporte público, por ello es común que las mujeres acompañan a sus hijos e hijas a la parada.

Asimismo, si las mujeres que se mueven con el propósito de ir de compras o recibir atención médica deben realizar trayectos más largos hacia Huejutla, por ejemplo, para lo cual deben organizar los tiempos en función de los transportes ya que suelen ir acompañadas.

Blanca antes de salir de casa debe realizar varias tareas asociadas al cuidado de sus hijos. Los arregla, les da de desayunar y prepara además el desayuno que su mamá les va a dejar en la hora del receso. “De hecho por eso me tengo que parar a las seis de la mañana, seis y media a más tardar, para dejarles hecho el desayuno y para la escuela después. Por ejemplo, diez y media salen al receso y ya mi mamá les va a dejar lo que es el lunch”. Si se levanta más temprano, deja la limpieza de la casa o lava ropa a las seis. Y si se prepara un lunch para el trabajo se levanta 5:30. El gasto de la comida representa entre 50 pesos mexicanos (US\$2,5) y 70 pesos mexicanos (US\$3,5) diarios aproximadamente (Blanca, 27 años, Comunidad de Itzocal, Municipio de Atlapexco, entrevista).

Luz es mamá soltera, vive con su mamá y su hijo en la cabecera municipal de Xochiatipan. Trabaja de lunes a viernes en la presidencia municipal. Todas las mañanas se levanta a las 7 de la mañana, alista a su hijo y se alista ella para salir rumbo al trabajo para llegar a las 8:30 de la mañana. Mientras tanto su mamá se encarga de su hijo, de llevarlo a la escuela y recogerlo. Cuando regresa de trabajar, como a las 7 de la noche, baña a su hijo, juega con él y le da de cenar. Algunos sábados viaja con su hijo a Huejutla para comprarle zapatos o ropa, pero no puede comprar otras cosas porque no puede cargar con bolsas grandes y estar al pendiente de su hijo (Luz, 35 años, municipio de Xochiatipán, entrevista).

Claudia se despierta entre las 06:00 y 06:30 a preparar el lunch para su hijo de seis años. Sale a las 07:30 de la mano de su hijo y cargando la mochila en dirección a la escuela, caminan media hora y a las 08:00 lo deja. De regreso, camina durante otros 30 minutos. Al llegar a su casa hace el quehacer y prepara la comida. Al dar las 12:30 sale de su casa para recoger a su hijo, debido al sol lleva consigo un paraguas, a las 13:00 pasa por él a la escuela. En ocasiones, también recoge a su sobrina. El día de la entrevista Claudia se dirigía a Huejutla a recibir atención médica con motivo de su embarazo, iba a su cita de laboratorio y ultrasonido acompañada de su suegra. En esas ocasiones no desayuna en su casa y pasa primero a dejar a su hijo a la escuela, luego toma una combi que cobra 35 pesos mexicanos (US\$1,8) y tarda una hora y media. Al llegar a Huejutla desayuna (Claudia, 26 años, comunidad de Santa Teresa, Municipio de Yahualica, entrevista).

73

Los obstáculos específicos de tipo organizacional son muy importantes porque están asociadas a aspectos socioculturales que definen una distribución desigual de las tareas del cuidado.

Imagen 7. **Barreras específicas organizacionales**



Fuente: Elaboración propia a partir del trabajo de campo.

Estrategias de accesibilidad de mujeres estudiadas

Con el objeto de observar las barreras de accesibilidad de manera relacional, este estudio también identificó las estrategias que utilizan las mujeres para hacer frente a estas barreras. Los resultados evidencian el carácter dinámico y potenciador de las capacidades de las mujeres, individual y colectivamente, quienes han desarrollado estrategias adaptativas y toma de decisiones de manera contextualizada.

Una de las estrategias de las mujeres en torno a las **barreras financieras**, es la organización para compartir los gastos de transporte, realizando viajes compartidos. Brenda, como en ocasiones no le alcanza para el taxi, se organiza con el vecino para compartirlo y de regreso le pide el favor a un compañero. A Maricela le gusta salir a trabajar para *"ganar sus centavos"* y cuando no tiene dinero negocia con los choferes pagarles después, puesto que los conoce y son de su comunidad.

Las estrategias que desarrollan las mujeres frente a las **barreras temporales**, especialmente las que tienen que ver con la época de calor, para ellas y sus hijos o hijas, son: salir con botellas de agua, usar sombrilla, ropa de manga larga, buscar árboles para cubrirse del sol mientras esperan el transporte, pero sobre todo realizar los viajes temprano. Mientras que, en ciclo de lluvias, llevar botas, caminar con cuidado, intentar evitar accidentes.

En cuanto a barreras referentes a la calidad, cobertura y frecuencia del servicio de transporte, sobre todo por las tardes cuando disminuye la disponibilidad de transporte o las combis dejan de pasar, las mujeres solicitan el servicio de taxis o hacen un traslado multimodal. Por ejemplo, si regresan de Huejutla a Pepeyocatitla usan una combi que las deje en Mecatlán y después toman otra combi hasta la localidad. Lo mismo ocurre cuando las urvan van llenas. María junto a su hija debe tomar dos transportes para llegar, esto hace que puedan llegar a sus destinos, pero se duplique el gasto.

Para ir al trabajo o a la escuela y llegar a tiempo (...) tratamos de ir transbordando, esperar ahí y ya si no te levanta, buscar otro que te saque de acá a la carretera y de ahí agarrar para acá, pagar doble, si no nos levanta la que va directo, tenemos que tomar la que va directo a Huejutla para que nos deje aquí en la entrada donde pasan las que vienen para acá (María, 48 años, comunidad de Atencuapa, Municipio de Atlapexco, Entrevista).

En este mismo sentido, cuando los viajes se desarrollan en horarios nocturnos, para Brenda que va a consulta médica por su embarazo, su esposo pide prestada la camioneta de sus papás o, la de sus suegros. Las consultas entre semana son en la noche y los fines de semana en la mañana. Lo mismo aplican para ir los viernes a la “plaza” (tianguis/mercado), cuando aumenta la demanda de transporte y no se dan abasto. En otras ocasiones, cuando utiliza el transporte público, Brenda pide a los choferes de la camioneta poder ir en la cabina de adelante para ir más cómoda. Por lo regular aquellos choferes que la conocen son los que le permiten irse adelante, en otras ocasiones paga más y se va en taxi o lo comparte con una vecina.

En este sentido los viajes compartidos son una práctica que realizan cotidianamente. Por ejemplo, María de Atlapexco, cuando tiene una urgencia médica como llevar a su hija al médico pide apoyo a sus vecinos para ir en su coche y le paga el viaje. Y cuando Eugenia de Xochiatipan, sale tarde de trabajar y no encuentra transporte para regresar a su casa, le pide a su pareja que vaya por ella en la motoneta, o se organiza con alguien del trabajo que tenga coche para que la acerquen a su destino. En esta misma línea Blanca se pone de acuerdo con sus compañeras de trabajo. Tiene dos compañeras de trabajo que viven en la comunidad y afirma que “*esa es la ventaja de tener compañeras, puedes viajar con ellas, pero cuando no, pues sí se le hace más difícil*” (Blanca, 27 años, Comunidad de Itzócal, Municipio de Atlapexco). De regreso también vuelve acompañada con sus otras dos compañeras.

Una situación similar ocurre con las estrategias ante la inseguridad. El principal mecanismo utilizado es andar acompañadas, así, acuerdan con vecinas salir a la misma hora para acompañarse y no caminar ni usar el transporte solas. La ventaja que encuentran al viajar acompañada es sentirse más segura “*pues te distraes, vienes platicando con la persona, te sientes cómoda y la confianza que le tienes, eso de viajar sola a mí, la verdad, casi no me gusta*” (Blanca, 27 años, Comunidad de Itzócal, Municipio de Atlapexco). Pero también ante situaciones de violencia sexual como tocamientos, señalan no dejarse y defenderse físicamente:

Nos han hecho de no dejarnos, porque si me agarran yo tengo que defenderme, les doy una cachetada (Grupo focal de mujeres, municipio de Atlapexco).

Iba viajando y un señor le hacía así y le di un codazo y ya se quitó (Grupo focal de mujeres, Municipio de Atlapexco).

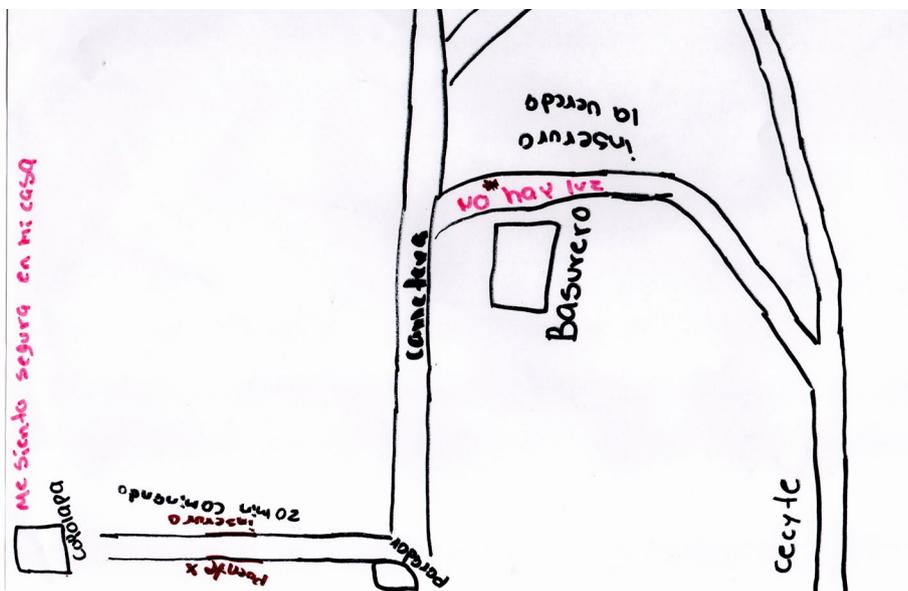
Pues solamente cuando esperamos la combi, cuando llega es muy temprano ahí si nos acompañamos al transporte para irnos (Jetzi, 15 años, comunidad de Pepeyocatitla, municipio de Yahualica, Grupo focal de mujeres).

Paso por una vecina que también va hasta allá abajo (Tatiana, 29 años, comunidad de Santa Teresa, Municipio de Yahualica, Entrevista).

En términos organizacionales el uso del teléfono celular ayuda a coordinar las actividades domésticas cuando se trabaja. Así, por ejemplo, Blanca viaja con una bolsa pequeña “*para andar cargando siempre el teléfono, ora sí por cualquier emergencia*”. Y usa el teléfono para estar en comunicación con su trabajo, pero también se comunica con su mamá para estar al pendiente de sus hijos “*cuando estoy aquí pues a marcarle de cómo siguen los niños, ¿qué hacen, si ya comieron?*” (Blanca, 27 años, Comunidad de Itzócal, Municipio de Atlapexco).

Hay dos características que se identifican en estas estrategias desarrolladas por las mujeres para enfrentar las barreras de accesibilidad antes descritas:

- Son interdependientes, ponen en el centro diversos tipos de relaciones de parentesco, vecindad, estudios y laborales, que implican a diversos sujetos hijos e hijas, madres y padres, vecinos y vecinas, compañeros y compañeras de trabajo, suegras y suegros, abuelas y abuelos. De tal forma, viajar acompañadas por vecinas, compañeras de trabajo, compañeras de escuela, hermanos y hermanas, abuelas y abuelos, entre otras, que el vecino facilite el vehículo para una emergencia, confiar en los choferes porque son de la comunidad, muestra el carácter interdependiente de las estrategias de movilidad.
- Funcionan a través de redes de apoyo y cuidado informal comunitario. Estas redes son fundamentales en la organización de la vida cotidiana en territorios rurales. Articulan los diversos roles, rutinas y necesidades entre “quienes se relacionan por medio de vínculos emocionales/afectivos y prácticos, esenciales en la organización de la vida diaria, y que hoy en día son inconcebibles sin la existencia de otros miembros de estas redes” (Jirón et al., 2022: 209).



De acuerdo con el trabajo de los grupos focales con mujeres usuarias, personas funcionarias y personas operadoras; en la siguiente tabla, se identifican fortalezas y debilidades de la prestación y organización del servicio de transporte local en los municipios. Como se muestra, la valoración que realizan las mujeres usuarias, las personas funcionarias públicas y las personas operadoras que usan y/o trabajan en el transporte público, no es homogénea. Inclusive en sus propias experiencias puede haber diversas valoraciones.

Características de la prestación del servicio de transporte público formal e informal

Fortalezas

Mujeres usuarias

- Taxis piratas: el servicio es bajo demanda y las rutas se adaptan a las necesidades y horarios de las usuarias.
- Taxi: es práctico las personas pueden moverse rápido en distancias cortas y largas sin transferencias, pero el costo es el mayor de todos los modos de transporte. Se usa principalmente para urgencias médicas y/o trámites.
- Estaquitas: precio asequible para los distintos servicios que realizan como llevar personas, cosas, encargos.
- Urvan: precio asequible, su ventaja es el servicio hasta la “puerta de la casa” permiten paradas intermedias para dejar encargos y transportar bultos.

Personas funcionarias públicas

- Taxis “piratas”: el gobierno no invierte recursos financieros por su informalidad.
- Taxis: están regulados y pagan impuestos.
- Estaquitas: hay modelos “estaquitas” que operan informalmente y satisfacen necesidades de transporte en lugares donde el gobierno no tiene la capacidad técnica, financiera y/o institucional para desarrollar nuevas rutas.
- Urvan: es el servicio de transporte público con mayor normatividad, se tiene un censo de operadores y concesionarios.

Personas operadoras

- Taxis “piratas”: no requieren una gran inversión de capital y es rentable pues son autos “viejos” y sin seguridad.
- Taxi: es una oportunidad para tener empleo con ingresos por arriba del salario mínimo y de manera formal.
- Estaquitas: crean trabajos informales en y alrededor del sector del transporte, ayudan a mover a las personas.
- Urvan: un impacto que se valora como positivo es que crean trabajos informales en y alrededor del sector del transporte y son parte de los cuidados comunitarios.

Debilidades

Mujeres usuarias

- Taxis “piratas”: baja calidad en el servicio en términos de confort y seguridad personal, sin tabulador de costos y permiten a más pasajeros de lo permitido.
- Taxis: los conductores a menudo no siguen las normas y ponen en peligro la seguridad del usuario.
- Estaquitas: sin protección adecuada para las características locales del clima: calor, lluvia, frío. Sin seguridad personal, sin accesibilidad para personas con discapacidad.
- Urvan: sin seguridad personal especialmente para las mujeres y niños, sin accesibilidad para personas con discapacidad.

Personas funcionarias públicas

- Taxis “piratas”: dificultad para monitorear, regular y hacer cumplir las normas.
- Taxis: altos costos, horarios sin definir y pocas unidades.
- Estaquitas: causan contaminación ambiental por el tipo de motor y la cantidad de personas que transporta. Difícil de monitorear, regular y hacer cumplir las normas.
- Urvan: los conductores a menudo no siguen las normas y ponen en peligro la seguridad de las personas usuarias. Pocas unidades y competencia por los pasajeros entre los operadores.

Personas operadoras

- Taxis “piratas”: carecen de capacidad financiera para actualizar y mejorar los vehículos, ofrecen trabajo precario con largas horas de trabajo sin contratos formales.
- Taxis: poco flujo de personas para dar servicio a menor costo.
- Estaquitas: sin capacidad financiera para actualizar y mejorar los vehículos.
- Urvan: pese a ser un servicio concesionado, el trabajo de los operadores es precario pues no cuentan con contratos formales.

De acuerdo con la mirada de los operadores que participaron de los grupos focales, hay aspectos positivos, negativos y algunas innovaciones que son relevantes de considerar para mejorar la experiencia de viaje de las mujeres:

Los aspectos positivos están relacionados con los cuidados comunitarios, que son prácticas realizadas por las personas de las comunidades. En estos cuidados también intervienen operadores de transporte y/o personas usuarias para desarrollar estrategias de cuidado colectivo, y hacer que la movilidad de niños, niñas y mujeres sea segura, cómoda y cuidadora.

78

- Prevención del acoso sexual desde la comunidad: la figura de los delegados comunitarios es importante para prevenir el acoso sexual: *“los delegados (autoridades comunitarias) tienen un reglamento para evitar eso (el acoso sexual en el transporte), y que se suban así, tomados (alcoholizados), así no molestan a los otros pasajeros y si no entienden, los pueden multar (tanto a los usuarios como a los operadores)”* (Miguel, Xochiatipan).
- Prevención del acoso sexual desde los operadores: *“bajar a las personas alcoholizadas es parte del reglamento interno de la ruta (urvan: Xochiatipán-Huejutla) si se sube, detectarlos y bajarlos. Les decimos que se esperen y cuando regresemos y ya se les bajé los podemos subir, si se ponen necios los llevamos a la policía”* (Miguel, Xochiatipan).
- Cuidados en movimiento: Ajustar la atención del servicio realizando paradas intermedias para dejar algún encargo, y esperar a las pasajeras, acomodar la mercancía que llevan las personas usuarias *“hay personas que nos piden que nos detengamos para dejar un encargo, bajan lo dejan en alguna casa, se suben y nos vamos”* Asimismo *“si una persona nos dice que necesita bajar para ir al baño nos detenemos en algún paraje para que se baje y pueda ir al baño, y ya continuamos el viaje”* (Rubén, Yahualica). Eso ocurre principalmente con mujeres que viajan con niños y niñas.
- Cuidados comunitarios: se refiere a labores que cumplen actores del transporte como los checadores en brindar facilidades para viajar por ejemplo cuando se viaja con objetos pesados *“también tenemos a un checador, que tiene la función de medir el tiempo, pero también de ayudar a los usuarios. Si ve a una persona con su despensa lo ayuda y se las acomoda en la unidad o se las puede dejar encargadas*

por si se le olvido algo. Al checador se le ha dado la indicación de que cuide los bultos y los acomode. Es un acuerdo de nosotros como ruta, las autoridades no tienen nada que ver. Hace como siete años nos quitaron las canastillas del techo para que no llevásemos nada del usuario” (Rubén, Yahualica).

Los aspectos negativos en el transporte público están asociados con las formas en cómo se organiza y presta el servicio de transporte como se expresa en las siguientes narrativas:

- *Urvan: “El usuario es quien hace que exista transporte “irregularizado”, se van con ellos, pero qué pasa cuando existe un accidente, no hay responsabilidad y nosotros si pasa algo en las urvan nos dicen de todo y en las camionetas comunitarias no dicen nada, porque son del mismo lugar” (Rubén, Yahualica).*
- *Estaquitas: “son muchas las que usan en las comunidades, ellos no gestionan rutas. Ellos en la comunidad pueden comprar una camioneta y hacer su ruta. No podemos hacer nada, pues Transportes (Secretaría) dijo que son usos y costumbres y no se pueden meter. Entonces les quitan el pasaje a las combis. Ya se meten con las rutas, ya van de Atlapexco a municipios grandes” (Miguel, operador de transporte del Municipio de Xochiatipan).*
- *Prestadores de servicio foráneos: “Tenemos problemas con transportistas de Veracruz que se meten a cargar pasaje acá, y hemos metido oficios y vamos al gobierno, pero no hacen caso, nos dicen que es un acuerdo de gobierno y pues nosotros no podemos luchar contra el gobierno. Pagamos todos, tenencia, seguro, gasolina, somos de la misma casa y no hacen nada y a los de Veracruz no les dicen nada” (Sofía, representante de los transportistas del Municipio de Xochiatipan).*

79

Asimismo, se identifican algunas estrategias de innovación comunitaria en el sentido de que en las comunidades se desarrollan colectivamente respuestas para resolver la violencia, el acoso sexual y las experiencias negativas que experimentan las niñas y mujeres. Estas repuestas se denominan estrategias de innovación comunitarias. Dentro de las cuales están las siguientes:

- **Servicio de transporte bajo demanda:** los taxis piratas han diseñado una estrategia de solicitud de servicio bajo demanda por medio de redes socio digitales (WhatsApp). El precio puede ser mayor que en el transporte formal, pero pueden agendar el día y el horario sin importar si es de noche, madrugada o fin de semana. Este servicio, lo utilizan las mujeres para acudir al médico o realizar algún trámite en alguna dependencia de gobierno estatal o federal. Otra modalidad que brinda el taxi pirata es el servicio grupal donde los usuarios pagan una parte proporcional del costo, con ello reducen el costo del viaje y pueden llegar a su destino sin importar el horario.
- **Creación de fuentes de trabajo:** un efecto negativo del transporte informal es el estigma social que tiene dentro de la economía informal en México. No se le asigna efectos positivos, pero el transporte público informal también ha generado fuentes de empleo en y alrededor de ese sector, principalmente para varones. Pueden ser puestos directos o indirectos. Los operadores (checadores) son trabajadores directos de todos los modos de transporte. Mientras que los trabajos indirectos son los locales y puestos ambulantes de comida, los mecánicos que dan servicio a las unidades, la venta informal de autos y autopartes reacondicionadas, y sobre todo el servicio indirecto que prestan para llevar objetos pues ellos trasladan la mercancía que compran los usuarios a las localidades.

- Creación de rutas informales: comprende la definición de rutas que se ajusten a la demanda de los y las habitantes, y que pueden o no responder a las rutas oficiales. *“Dentro de las comunidades tienen su propio transporte, estas están alejadas los llevan y los traen. Se juntan y dicen a donde van a ir y los dejan en comunidades más grandes y ahí son las estaquitas las que los acercan al municipio (Xochiatipan) y ya las urvan van de aquí (Xochiatipan) a Huejutla (centro urbano para hacer compras o trámites)”*. *“Así se forman las rutas, por las necesidades de la población porque antes se paraban a las 3:00 de la mañana para ir a Huejutla, había solo un horario y sin carretera, ahí nos íbamos todos juntos entre los puerquitos, los gallos, la gasolina, todos juntos y ya después se fue mejorando y con las combis pues ya es horario fijo de las 17:00 a las 19:00”* (Sofía, representante de los transportistas del Municipio de Xochiatipan).

Por último, un elemento relevante es la infraestructura necesaria para fortalecer al transporte público formal e informal. Las necesidades de infraestructura son compartidas por mujeres usuarias, personas funcionarias y operadores del transporte, en el sentido de que las carreteras, caminos de terracería, señaléticas, paradas del transporte, luminarias y reductores de velocidad, son elementos que se reconocen como obstáculos en el servicio que se ofrece. Para los operadores, está relacionada con los tiempos de traslados, pero también se observa que los caminos en mal estado impactan en la calidad del servicio del transporte público que se brinda. Sin buenos caminos no se puede llevar a mujeres embarazadas, niños y niñas o personas mayores enfermas *“las carreteras están en mal estado, desde el piso hasta las señalizaciones, hay personas que no conocen estos rumbos y se pasan, o hay accidentes, porque es zona de curvas y no saben”* (Pepe, Xochiatipan).



CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

La principal conclusión del estudio es que los patrones de (in) movilidad, junto a las barreras de accesibilidad descritas, configuran una movilidad rural de las mujeres “cautivas”²⁸. Ello debido a los problemas de calidad, accesibilidad y cobertura del servicio de transporte público agudizado por una deficiente infraestructura de transporte disponible y el mal estado de las redes viales. En este escenario las mujeres se ven forzadas a depender de modos informales de transporte público, así como de los traslados a pie y, en muchas ocasiones pueden llegar desistir de hacer viajes. Por otro lado, la cantidad de tiempo dedicada a viajes relativos al cuidado de otros familiares puede resultar en pobreza de tiempo, que se expresa en la escasez de tiempo para descansar y recrearse y para el autocuidado, en una cultura tradicional de género que define que las tareas del cuidado son responsabilidad de las mujeres (INMUJERES-ONU Mujeres, 2015; CEPAL, 2012).

Todas estas restricciones favorecen una potencial situación de inmovilidad, que es una expresión de desigualdad de género, pero al mismo tiempo de pobreza de transporte (BID, 2022). Este concepto es fundamental para comprender los problemas que enfrentan cotidianamente las mujeres que habitan zonas rurales, porque expresa un cruce entre acceso a transporte rural y desigualdad de género, que exacerba condiciones de aislamiento y exclusión social (BID, 2022). Por lo tanto, estas movibilidades representan un enorme desafío social y técnico dado que implica llegar hasta comunidades que están aisladas y dispersas en el territorio.

Criterios que fundamentan un sistema integral de movilidad rural con perspectiva de género

A partir del trabajo de campo se diseñó la cadena de valor para las recomendaciones de un sistema integral de movilidad rural con perspectiva de género. Los componentes de trabajo incluyen: 1 propósito, 4 componentes, 27 actividades y 3 ejes estratégicos, los cuales contribuirán a fortalecer las condiciones de movilidad de las niñas y mujeres de los municipios de Atlapexco, Yahualica y Xochiatipan. El objetivo es construir una perspectiva integral de género interseccional en los sistemas de transporte y la movilidad rural del estado de Hidalgo y en particular de los municipios estudiados.

Para impulsar una política integral de movilidad y transporte, se diseñaron tres ejes transversales del sistema integral: movilidad participativa, intersectorial e interseccional, para la transversalización de la perspectiva de género en el sector. Para ello, se deberá garantizar la participación de las usuarias diversas en la generación de datos, el diseño y la toma de decisiones en la construcción de alternativas de solución de movilidad cotidiana. Así también, la participación de las comunidades es fundamental porque tienen un conocimiento experto a partir de sus experiencias y estrategias de movilidad

28. El término cautiva es utilizado por el sociólogo Fernando Callonge para referirse a como las capas bajas quedan cautivas del uso del transporte público y están más expuestas a sufrir mayores niveles de violencia, mientras los sectores socioeconómicos altos disponen de automóviles privados para realizar sus desplazamientos privados. Pero además al integrar este argumento con la noción de cautiverio de Marcela Lagarde (1990), para quién la idea de cautiverio sintetiza la condición femenina de opresión de las mujeres. En particular, la autora precisa que los cautiverios se concretan en la relación específica de las mujeres con el poder y se caracterizan por la privación de la libertad y de la autonomía vital, de la posibilidad de escoger y de la capacidad de decidir sobre los hechos fundamentales de su vida y el mundo.

cotidiana. Pero además, se debe dar visibilidad y valoración al conocimiento tradicional de las comunidades empleando su patrimonio cultural en campañas de comunicación y sensibilización oral con pertinencia cultural.

Cadena de valor del sistema integral de movilidad

Propósito: promover la equidad a través del fortalecimiento de las condiciones de movilidad, reconociendo que las diferencias de género, etnicidad y edad influyen en la accesibilidad e interactúan con los regímenes de movilidad y sistemas territoriales.

Criterio 1. Accesible y con pertinencia intercultural

Proporcionar acceso a modos de transporte a todas las personas de forma asequible y equitativa, teniendo presente las diferencias de género, étnicas y territoriales para lo cual el desarrollo de las infraestructuras debe poner a las mujeres y diversidades en el centro.

Criterio 2. Cuidados

Asegurar que la movilidad y el transporte brinden condiciones físicas y sociales a todas las personas usuarias para promover la responsabilidad compartida de estas labores con los varones, facilitando el desarrollo de una diversidad de prácticas cotidianas del cuidado, como cuidar a otras personas, al entorno, la comunidad y los autocuidados.

Criterio 3. Seguridad

Abordar las diferentes formas de seguridad que afectan los desplazamientos cotidianos de las mujeres: Seguridad operacional (seguridad vial, infraestructura peatonal y señalética del transporte, mejora superficies viales, velocidades), seguridad personal (violencias sexuales experimentadas en el transporte y que afectan la percepción de seguridad).

Criterio 4. Innovación

Fortalecer las estrategias de innovación en la movilidad para mejorar la cobertura de transporte, las capacidades de los actores y las redes de movilidad ciudadanas.

Ejes estratégicos:

- Participación
- Intersectorialidad
- Interseccionalidad

Generar espacios que fomenten la participación permanente de las mujeres en su diversidad (edad, etnicidad, territorialidad entre otros) en todo el proceso de planeación, ejecución y evaluación promoviendo sus conocimientos situados en el área de movilidad y transporte rural, e integrando otros sectores relevantes como las Instancias Municipales para el Desarrollo de las Mujeres (IMDM), infraestructura, educación, salud, entre otros.

Medidas de infraestructura

Criterio 1. Accesible y con pertinencia intercultural

Proporcionar una infraestructura segura y accesible es clave para construir una movilidad con perspectiva de género en territorios rurales. Debido a que una mayor proporción de viajes de las mujeres se hacen caminando, se debe considerar una serie de intervenciones dirigidas a mejorar las condiciones de infraestructura peatonal de pequeña escala. Entre ellos caminos de terracería, veredas, accesos vecinales y caminos secundarios que atraviesan sembrados, los cuales recorren cotidianamente las mujeres, considerando las condiciones geográficas, sociales y climáticas.

Fortalecer la infraestructura de los paraderos formales que se encuentren fuera de las cabeceras municipales, pues la espera es un momento particularmente vulnerable por el promedio de tiempo que las mujeres en las localidades acostumbran a esperar el transporte público. El tipo de mejoras en los paraderos va desde luminarias solares, techumbres, horarios y rutas del transporte. Asimismo, se debe considerar inversión en infraestructura de telefonía satelital comunitaria en las zonas rurales que pueden ayudar a la conectividad y complementar acciones en el transporte para ofrecer servicio bajo demanda a partir de la posibilidad de la conectividad. Finalmente, a nivel de diseño se debe buscar alternativas espaciales para temperaturas cálidas. En efecto, los municipios estudiados son una buena muestra de espacios donde el calor y la lluvia son parte de la vida diaria, frente a lo cual el diseño de espacios debe incorporar el análisis de la temperatura, asoleamiento, la orientación para buscar la proyección de sombra especialmente en espacios de movilidad (IMPLAN-Hermosillo, 2017).

Acciones propuestas:

- Mejorar la red de caminos rurales y brechas comunitarias para fortalecer la accesibilidad de las mujeres y niñas a la educación, empleo y salud.
- Diseñar paradas de transporte cubiertas y con luz que puedan servir para recarga de teléfonos celulares, como descanso (asientos) y refugio para el clima cálido y para la lluvia, principalmente en paradas que se encuentran fuera de las cabeceras municipales para mejorar la percepción de seguridad.
- Definir paradas en puntos estratégicos cerca de escuelas, hospitales, negocios, instituciones públicas, que son las que mayormente frecuentan las mujeres.
- Construir un plan de mantenimiento sistemático de carreteras, puentes y otras infraestructuras para prevenir situaciones de emergencias causadas derrumbes e inundaciones en caminos y puentes, para permitir el libre tránsito y la movilidad cotidiana con propósitos de cuidados.
- Gestionar la incorporación del estado de Hidalgo en el Programa de Pavimentación de Caminos a Cabeceras Municipales para fortalecer la movilidad de las personas y la accesibilidad a la salud, empleo y educación.
- Construir caminos y senderos rurales peatonales a la orilla del camino para la seguridad de mujeres, niños y niñas que caminan a lo largo del mismo.

Medidas operacionales

Criterio 2. Cuidados

La operación de los sistemas de transporte debe ser optimizada con medidas orientadas hacia un uso equitativo de las ventajas que este provee para personas usuarias. Considerar los diferentes tipos de viajes (laborales, cuidados, recreación entre otros) junto a las necesidades de mujeres diversas (indígenas, jóvenes, niñas, adultas mayores), analizando diferencias en horarios, propósitos de viaje, modos utilizados, duración de los viajes, etc., que son indicadores de un transporte sensible a la desigualdad que viven niñas y mujeres. También implica desarrollar estrategias para la integración de modos no motorizados y la convivencia vial, lo que impactará positivamente en la movilidad de las mujeres y su acceso a los distintos servicios que ofrece la comunidad debido a la centralidad de la caminata en la vida cotidiana.

Acciones propuestas:

- Garantizar la frecuencia del servicio y su existencia donde no hay servicio de transporte. Esto implica una planeación de viajes en horarios valle y nocturnos, debido a que los viajes de cuidado muchas veces no responden a patrones de horario, como puede ser los viajes de salud. Por ejemplo, considerar una tarifa fija en el servicio de taxis durante la noche, cuando sean con motivos de salud. Considerar alargar el horario de la última salida de la urvan a las 19:00 de la noche.
- Crear un reglamento para transportar bienes y objetos (leña, bultos, mercadería, maíz, etc.) y en ciertas cantidades. Algunas mujeres deben cargar y caminar con bienes y objetos sobre la carretera pues las camionetas no las transportan, este trabajo forma parte del trabajo no remunerado.
- Adaptación de vehículos de transporte para facilitar los viajes relacionados con el trabajo reproductivo y de cuidados.
- Explorar alternativas de movilidad activa como un servicio público de bicicletas, ciclovías y bici escuelas (mecánica básica, uso y reparación) que podría tener un potencial importante para trayectos que cubren distancias cortas y viajes de cuidados dentro o entre localidades. Considerando primero la inversión en caminos para el uso de las bicicletas, pues esa es un de las principales limitantes de su uso.
- Explorar las posibilidades de un esquema de viajes compartidos que pueden servir para viajes cortos de cuidados, por ejemplo, ir de compras, viajes de salud, trámites. En algunas zonas rurales de países como Australia, Bélgica, Francia, Alemania y Suiza se ha utilizado un sistema de “*volunteer car service*” para brindar acceso a un grupo comunitario de vehículos accesibles (ITF, 2021). Esto podría combinar los servicios de transporte, para brindar servicios específicos por grupos para viajes de cuidados y para grupos de mujeres especialmente vulnerables: jóvenes, madres que van a recoger a sus hijos. Por ejemplo, se usan los taxis comunitarios (piratas) pero son inseguros (transportan hasta nueve pasajeros) y su costo es excesivo para las personas. Por lo anterior se debe de considera una red de movilidad que involucre a diferentes actores públicos, privados, y de la sociedad civil en una participación equitativa e igualitaria (cooperativas o modelos de economía social).
- Diseñar una articulación multimodal del servicio de transporte y avanzar en la coordinación de horarios entre diferentes modos para una mejor integración entre los diferentes servicios.

- Mejorar la cobertura extendiendo las rutas del sistema de transporte a localidades donde se da un servicio irregular y, asegurar la conectividad con una red de transporte más amplia hacia núcleos de mayor distancia, a través de la submodalidad de Transporte Comunal Indígena el cual puede aportar a los cuidados comunitarios de manera general.

Medidas de Seguridad y accesibilidad

Criterio 3. Seguridad

Los niveles de seguridad y confort de las mujeres que se mueven en zonas rurales son bajos. Por ello se deben priorizar mejoras vinculadas con la caminata, la espera en las paradas y las unidades de transporte con medidas como la iluminación, señalización, vigilancia y equipamiento, con personas capacitadas y sensibles para participar en prevención y atención. El concepto de seguridad debe ampliarse a la seguridad vial y la accesibilidad de niñas, niños y de personas mayores, debido a que la percepción de seguridad presenta variaciones dependiendo de la edad, la etnicidad y la territorialidad.

Acciones propuestas:

- Fortalecer la percepción de seguridad mediante la ubicación de las señaléticas legibles y accesibles en lengua náhuatl, en especial cruces seguros, rutas peatonales, ceder el paso a las personas y reducción de velocidad y remplazar donde hay ausencia de ellas, están deterioradas o no se observan por las ramas de los árboles y arbustos.
- Fortalecer la seguridad de las personas usuarias y las personas operadoras de transporte público por medio de la reducción de los límites de velocidad. Con la reducción del límite de velocidad, el operador/a mantiene el control del vehículo, tiene mayor tiempo de reacción y frenado y se puede anticipar a peligros como cruces de animales de carga o deslaves en las carretas.
- Desarrollar un protocolo integral de prevención y sensibilización de acoso sexual y otras formas de violencia sexual en el transporte y espacios públicos mediante campañas de sensibilización, capacitación a las personas operadoras del transporte, usuarias y testigos, lineamientos de atención y canalización y la sistematización de datos para responder adecuadamente a la percepción de inseguridad y a la victimización sexual.
- Mejorar la seguridad y el confort dentro de las unidades de transporte formal e informal (asientos acojinados, pasamanos fijos, cinturones y puerta de seguridad, bien iluminados, uso de lona que proteja de la intemperie, entre otras).
- Mejorar la accesibilidad de las personas usuarias por medio de la adecuación de las “estaquitas” con escaleras plegables para el acceso y descenso de los pasajeros y piso antideslizante.
- Establecer y supervisar protocolos de seguridad de viaje que garanticen el bienestar en las unidades (no llevar personas de pie ni sobreocupar los asientos).

Medidas para fomentar iniciativas locales de innovación, generación de datos y redes

Criterio 4. Innovación

Para construir respuestas de movilidad justas y pertinentes al contexto local, la producción y disponibilidad de datos con perspectiva de género es una de las condiciones previas para una planificación exitosa del transporte rural. En este sentido, la falta de conocimiento sobre los patrones de movilidad específico de las mujeres en estos territorios es un obstáculo para brindar respuestas consistentes de planeación de infraestructura y de diseño de servicios de movilidad. Por ello, es de crucial importancia generar información sobre el transporte público formal, pero sobre todo el informal, el cual está poco estructurado y que, debido a la ausencia de datos, se desconoce su operación, beneficios e impactos negativos. De ello podría derivarse una línea estratégica de intervención basada en conocer en profundidad los servicios que brindan y las necesidades de las mujeres que resuelven y, por otro, estrategias para gestionarlo de mejor forma con la participación de una multiplicidad de actores involucrados.

Para lo anterior es un imperativo involucrar a todas las partes interesadas a nivel intersectorial y multiactor: autoridades estatales, locales, personas operadoras, usuarios y usuarias, proveedores de los servicios de transporte, academia, organizaciones de la sociedad civil, grupos de mujeres que de manera equitativa y colaborativa diseñen las estrategias integrales de transformación.

Acciones propuestas:

86

- Producir información local sobre movilidad con perspectiva de género y en ámbitos rurales y semi urbanos, la cual generalmente no está disponible en las encuestas de origen-destino.
- Implementar estudios cualitativos para analizar los modelos de negocios del transporte rural (cooperativas, comunales, solidarias y de economía de mercado), así como la demanda en territorios rurales de grupos específicos de mujeres (niñas, personas con discapacidad, indígenas, trabajadoras etc.).
- Elaborar una cartografía de los sistemas de transporte para fortalecer rutas, horarios, usos y a partir de ello determinar cómo estos dan respuesta a las necesidades de las mujeres.
- Regularización de taxis piratas en cuanto a costos, horarios y frecuencia.
- Evaluar un sistema de subsidios focalizados para generar tarifas escalonadas, así también un control más exigente de tarifas, para bajar costos y tiempos de traslados y proveer un servicio asequible.
- Incorporar criterios de cuidado y género en las licitaciones vinculadas a decisiones de transporte y movilidad.
- Elaborar protocolos de prevención y erradicación de violencia sexual, brindar opciones de capacitación a operadores sobre el acoso sexual en el transporte público.
- Conformación de equipos de movilidad y transporte con criterios de paridad entre varones y mujeres.

- Diseño de procesos participativos de generación de datos sobre la movilidad peatonal por medio de auditorías, caminatas exploratorias, encuestas de percepción de seguridad, considerando horarios y lugares de fácil acceso a las mujeres y brindando alternativas de cuidado infantil para su participación.
- Capacitar a choferes para mejorar la calidad del servicio, la prevención del acoso e impulsar el uso de la tecnología de la comunicación como, aplicaciones de mensajería para comunicarse entre personas operadoras para brindar información de rutas en mal estado, derrumbes y accidentes en carreteras, que estén afectando el funcionamiento del servicio.



BIBLIOGRAFÍA

- Anthopoulou, T. (2010). Rural women in local agro food production: Between entrepreneurial initiatives and Family strategies. A case study in Greece. *Journal of Rural Studies*, 26, pp. 394-403.
- Belton-Chevallier, L. (2015). Prendre en compte l'immobilité dans les imaginaires de la mobilité, *Sociologies* [En ligne], <http://journals.openedition.org/sociologies/5155>; DOI: <https://doi.org/10.4000/sociologies.5155>
- BID (2019) Análisis de la movilidad, accesibilidad y seguridad de las mujeres en tres centros de Transferencia Modal (CETRAM) de la Ciudad de México. Ciudad de México: División de Transporte, Banco Interamericano de Desarrollo.
- BID (2020). Género y Transporte Hidalgo. Transport Gender Lab, Banco Interamericano de Desarrollo. DOI: <http://dx.doi.org/10.18235/0002793>
- BID (2021). Visión 2025. Reinvertir en las américas: una década de oportunidades
- BID (2022). Transporte para el desarrollo inclusivo: Un camino para América Latina y el Caribe. Banco Interamericano de Desarrollo. DOI: <http://dx.doi.org/10.18235/0004335>
- Bravo, M., y Torre, J. (2014). Confort Térmico en los Espacios Públicos Urbanos, Clima cálido y frío semi-seco. *Revista Hábitat Sustentable*, 4(2).
- Bryceson, D (1997). De-agrarianisation in Sub-Saharan Africa". En Bryceson, D. y Jamal, V. (eds.). *Farewell to Farms: De-agrarianisation and Employment in Africa*. Aldershot: Ashgate.
- Cass, N., et al. (2005). Social exclusion, mobility, and access. *The sociological review*, 53(3), pp. 539-555.
- CAF (2019). Patrones de movilidad con perspectiva de género en la Ciudad de México. México: CAF & Steer.
- CEPAL (2012). Panorama Social de América Latina 2012. Santiago de Chile: Naciones Unidas.
- Farah, María A. y Pérez, Edelmira (2004) Mujeres rurales y nueva ruralidad en Colombia, *Cuadernos de Desarrollo Rural*, 51, pp. 137-160.
- Golubov, N. (2016). Interseccionalidad. En Moreno, H. y Alcántara, E. (Coord.). *Conceptos clave en los estudios de género*. Ciudad de México: México: Universidad Nacional Autónoma de México
- Granada, I. et al. (2016). El porqué de la relación entre género y transporte. Banco Interamericano de Desarrollo (BID)
- Hubert J-P, Armoogum J, Axhausen KW, et al. (2008). Immobility and mobility seen through trip-based versus time-use surveys. *Transport Reviews* 28(5): 641-658.

- IMPLAN Hermosillo (2017). Manual de Lineamientos de Diseño de Infraestructura Verde para Municipios Mexicanos. https://www.implanhermosillo.gob.mx/wp-content/uploads/2019/06/Manual_IV3.pdf
- INEGI (2017). Anuario Estadístico de Hidalgo. México: INEGI.
- INEGI (2015). Encuesta Intercensal. México: INEGI.
- INEGI (2020). Censo de población. México: INEGI.
- INEGI (2021). Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas. México: INEGI
- INMUJERES-ONU Mujeres (2015). Pobreza y tiempo: Una revisión Conceptual. Cuaderno de Trabajo. Ciudad de México INMUJERES-ONU.
- Instituto de Estudios Legislativos (2021). Ley de Movilidad y Transporte para el estado de Hidalgo. Gobierno del estado de Hidalgo
- ITF (2021). Innovations for Better Rural Mobility, ITF Research Reports, OECD Publishing, París.
- Jaimurzina A., Muñoz C., y Pérez G. (2017). Género y transporte: experiencias y visiones de política pública en América Latina. Santiago: CEPAL.
- Jennings, G. y Behrens, R. (2017). The Case for Investing in Paratransit: Strategies for Regulation and Reform. Volvo Research and Educational Foundations (VREF)
- Jirón, P.; Lange, C. y Bertrand, M. (2010). Exclusión y desigualdad espacial. Retrato desde la movilidad cotidiana. Revista INVI, 25(68), pp. 15-57
- Jirón, P. et al. (2022). La espacialización de los cuidados. Entretejiendo relaciones de cuidado a través de la movilidad. Revista INVI, 37(104), pp. 199-229. <https://doi.org/10.5354/0718-8358.2022.65647>
- Jirón, P. y Gómez, J. (2017). Interdependencia, cuidado y género desde las estrategias de movilidad en la ciudad de Santiago, Tempo Social, Revista de Sociología da USP, 30(2), pp. 55-72.
- Kunieda, M., y Gauthier, A. (2007). Gender and Urban Transport: Smart and Affordable. En Sustainable Transport: A Sourcebook for Policy-makers in Developing Cities. Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit. https://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/sites/ppp.worldbank.org/files/documents/GTZ_Gender-and-Urban-Transport_EN.pdf
- Lagarde, M. (1990). Los cautiverios de las mujeres. Madresposas, monjas, putas, presas y locas. México: UNAM.
- Lazo, A., Riquelme, H., y Huiliñir, V. (2020). La movilidad en su ambiente: prácticas y experiencias de movilidad cotidiana mapuche-williche en contextos rurales. Evidencias desde la comuna de Puyehue, Región de los Lagos, Chile. Diálogo Andino, (62), 5-17. <https://dx.doi.org/10.4067/S0719-26812020000200005>
- Le Breton, D. (2015). Elogio del caminar. Madrid: Siruela.
- Ley de Movilidad del estado de Hidalgo (2021). Ley publicada en el Periódico Oficial del Estado, el 30 de julio de 2018.

- Mansilla, P. (2018). Accesibilidad En: Zunino, Gucci y Jirón (Coord.) Términos claves para los estudios de movilidad en América Latina, Buenos Aires: Biblos.
- Milbourne, P. y Kitchen, L. (2014). Rural mobilities: Connecting movement and fixity in rural places. *Journal of Rural Studies*, 34, pp. 326–336.
- Motte-Baumvol, B., Bonin, O., Nassi, C. D., & Belton-Chevallier, L. (2016). Barriers and (im) mobility in Rio de Janeiro. *Urban Studies*, 53(14), 2956–2972. <https://www.jstor.org/stable/26151256>.
- Neiman, G. y Craviotti, C. (2005). Entre el campo y la ciudad. La pluriactividad en el agro. Buenos Aires: CICCUS.
- Orozco y Sánchez (2020). Tiempos de cuidados. Las cifras de la desigualdad. DANE/Onu Mujeres.
- Pérez, E.; Farah, M. A. y De Grammont, H. (2008). La nueva ruralidad en América Latina, avances teóricos y evidencias empíricas. Bogotá: FLACSO.
- Perez, G. (2019). Políticas de movilidad y consideraciones de género en América Latina. Santiago:CEPAL.
- Ramírez, E. y Berdegué, J. (2001). Estrategias de generación de ingresos de hogares en zonas de concentración de J., 1996-2000. Santiago de Chile: RIMISP, Documento de trabajo.
- García Ramon, M. y Ferré, M. (eds.) (2000). El nuevo papel de las mujeres en el desarrollo rural. Vilassar de Mar: Oikos-Tau.
- Ruiz, N. y Delgado, Javier. (2008). Territorio y nuevas ruralidades: un recorrido teórico sobre las transformaciones de la relación campo-ciudad. *Revista EURE*, 34(102), pp. 77-95. <https://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612008000200005>
- Sánchez de Madariaga, I. (2009) Vivienda, movilidad y urbanismo para la igualdad en la diversidad: ciudades, género y dependencia. *Ciudad y Territorio*, XLI (161- 162), pp. 581-598.
- Sánchez de Madariaga, I. (2013a). From women in transport to gender in transport. Challenging conceptual frameworks for improved policy making. *The Gender Issue: Beyond Exclusion, special issue, Journal of International Affairs*, 67(1), pp. 43- 66.
- Sánchez de Madariaga, I. (2013b). “Mobility of Care: Introducing New Concepts in Urban Transport.” En: I. Sánchez de Madariaga y Roberts, M. *Fair Shared Cities. The Impact of Gender Planning in Europe*. Londres: Taylor & Francis Group.
- SEMOT (2022). Derroteros, Itinerarios y Total de Unidades por Municipio (Documentos de trabajo)
- Soto, P. y Fawaz, M. (2016). Ser mujer microempresaria en el medio rural. Espacios, experiencias y significados. *Cuadernos de Desarrollo Rural*, 13(77), 141-165. <https://doi.org/10.11144/Javeriana.cdr13-77.smme>
- Starkey, P.; Ellis, S; Hine, J. y Ternell, A. (2004). Mejora de la Movilidad Rural. Opciones para el Desarrollo del Transporte Motorizado y No Motorizado en Áreas Rurales. Washington D.C.: Banco Mundial.

