

**La Dimensión Ambiental Y Saludable De La Movilidad Del Cuidado:  
Estudio De Caso En 6 Jardines De Bogotá.**

**Autora:** Sthefania Quinche Alarcón

**Director:** Hernando Sáenz Acosta  
**Facultad de Sociología**

**Codirectora:** Lina Fernanda Quenguan López  
**Observatorio de Espacio Público**

**Universidad Santo Tomás**  
**Facultad de Sociología**  
**2024**

## Agradecimientos

*Soy todas las mujeres que cuidaron de mí.*

*Por eso, quiero agradecer a Patricia, Diana y Mónica por hacer parte de mi cuidado,  
parte de lo que soy.*

*En especial a mi abuela Isabel por cada día dedicado desde el cariño, el apoyo  
incondicional y la muestra infinita de bondad.*

*A mi mamá porque me ha acompañado en cada reto y sus palabras desde el amor me  
impulsan a buscar nuevos espacios y salir adelante.*

*A mi hermano Camilo quien con su ejemplo y escucha me empuja a nuevos mundos e ideas.*

*A Cesar por su apoyo incondicional para alcanzar mis anhelos.*

*A Gastón por brindarme espacios de risa en cada adversidad.*

*A mi tutor Hernando quién con paciencia me enseñó y acompañó durante todo un proceso  
de formación académica y aquí se encuentra un fruto de ello.*

*A mi codirectora Lina por guiarme en el trabajo y sobre todo brindarme la oportunidad de  
aprender desde el campo de la geografía.*

*A la Universidad Santo Tomás y al Observatorio de Espacio Público, en donde a Julián le  
extiendo mis agradecimientos por dejarme ser parte de un tema tan enriquecedor.*

*A cada mujer cuidadora que me dio su confianza y apoyo para hacer esto posible.*

*A las amigas y amigos que siempre tuvieron palabras de impulso.*

*A Natalia por su invaluable apoyo en cada área de mi vida.*

*Por último, a Sasha y a Gato, por acompañarme en cada palabra escrita y cada noche en  
vela durante todos estos años.*

## **Tabla de Contenido**

<b>Resumen .....</b>	<b>6</b>
<b>Abstract .....</b>	<b>6</b>
<b>Introducción .....</b>	<b>7</b>
<b>Planteamiento del problema .....</b>	<b>9</b>
<b>Pregunta problema .....</b>	<b>15</b>
<b>Objetivo general.....</b>	<b>15</b>
<b>Objetivos específicos.....</b>	<b>16</b>
<b>Justificación.....</b>	<b>16</b>
<b>Metodología.....</b>	<b>17</b>
<b>Marco Teórico .....</b>	<b>22</b>
<b>Marco Normativo.....</b>	<b>28</b>
<b>Capítulo 1. Caracterización de la población primera infancia y sus cuidadores .....</b>	<b>32</b>
<b>1.1 Primera infancia, ¿Quién cuida de ellos? .....</b>	<b>32</b>
<b>1.2. Labores del cuidado directo.....</b>	<b>41</b>
<b>1.3 Movilidad del cuidado en la ciudad de Bogotá .....</b>	<b>45</b>
<b>1.4. Conclusiones.....</b>	<b>53</b>
<b>Capítulo 2. Importancia del Espacio Público en las movilidades de mujeres cuidadoras de primera infancia .....</b>	<b>54</b>
<b>2.1. Caminabilidad y espacio público en la movilidad del cuidado.....</b>	<b>55</b>
<b>2.2. La calidad del aire en las movilidades del cuidado.....</b>	<b>61</b>
<b>2.3. Recorridos alternativos en la movilidad del cuidado .....</b>	<b>66</b>
<b>2.4 Conclusiones.....</b>	<b>69</b>
<b>Capítulo 3. Movilidad del cuidado y adaptabilidad a cambios en los recorridos .....</b>	<b>70</b>

3.1. El papel de la accesibilidad en las movilidades cotidianas.....	72
3.2. Otros actores en la movilidad del cuidado .....	78
3.3 Conclusiones.....	82
4. Conclusiones finales.....	83
Referencias: .....	86

## Índice de Tablas

Tabla 1. Modo de transporte - Porcentaje hombres y mujeres. ....	47
Tabla 2. Motivo de viaje - Porcentaje hombres y mujeres.....	50
Tabla 3. Externalidades positivas y negativas recorridos alternativos .....	66
Tabla 4. Apuntes claves encuentro Coordinadores y Docentes .....	80

## Índice de Ilustraciones

Ilustración 1. Avance ODS Colombia a 2030.....	10
Ilustración 2. Mapa de Empatía Área de Influencia .....	18
Ilustración 3. Niñas y Niños beneficiados por localidad y programa .....	30
Ilustración 4. Manzanas del cuidado Bogotá .....	31
Ilustración 5. Distribución Primera Infancia en Bogotá.....	34
Ilustración 6. Población cuidadores primera infancia en 6 jardines de Bogotá .....	36
Ilustración 7. Estrato área de influencia de los jardines trabajados .....	37
Ilustración 8. Rango de edad de los cuidadores y cuidadoras encuestadas en los seis jardines infantiles. ....	39
Ilustración 9. Grado de Escolaridad cuidadores y cuidadoras encuestadas en los seis jardines infantiles. ....	40
Ilustración 10. Tiempo empleado en cuidado a menores de 5 años por hombres y mujeres en Colombia.....	41
Ilustración 11. Tiempo empleado en cuidado a menores de 5 años por hombres y mujeres en Bogotá.....	43

<b>Ilustración 12. Cantidad de menores de 6 años al cuidado.....</b>	<b>43</b>
<b>Ilustración 14. Modo de transporte empleado por cuidadores en los jardines infantiles .....</b>	<b>48</b>
<b>Ilustración 15. Motivo de viaje - Porcentaje hombres y mujeres. ....</b>	<b>50</b>
<b>Ilustración 16. Motivo Viaje según sexo Bogotá .....</b>	<b>51</b>
<b>Ilustración 17. Indicador de espacio público efectivo por localidad .....</b>	<b>57</b>
<b>Ilustración 18. Mapa de ICAM por tramo de andén.....</b>	<b>59</b>
<b>Ilustración 19. Compilado Mapas de Material Particulado PM 2.5 y PM10.....</b>	<b>63</b>
<b>Ilustración 20. Resultados calidad del aire que respiran .....</b>	<b>64</b>
<b>Ilustración 21. Resultados padecimientos o molestias en el último año .....</b>	<b>64</b>
<b>Ilustración 22. Mapa Actores Movilidad del Cuidado Primera Infancia. ....</b>	<b>71</b>
<b>Ilustración 23. Recorrido Cuidadora Cindy – Jardín Alcalá Muzú .....</b>	<b>73</b>
<b>Ilustración 24. Recorrido Cuidadora Martha – Jardín Alcalá Muzú.....</b>	<b>75</b>
<b>Ilustración 25. Vía compartida prioridad ciclistas recorrido Cindy .....</b>	<b>77</b>
<b>Ilustración 26. Entrada y salida de volquetas viaje Martha.....</b>	<b>78</b>
<b>Ilustración 27. Mapa Evaluación de Variables para Rutas Óptimas.....</b>	<b>79</b>

## Siglas

<b>Abreviatura</b>	<b>Significado</b>
<b>DADEP</b>	Departamento Administrativo de la Defensoría de Espacio Público
<b>DANE</b>	Departamento Administrativo Nacional de Estadística
<b>DNP</b>	Departamento Nacional de Planeación
<b>POT</b>	Plan de Ordenamiento Territorial
<b>ENUT</b>	Encuesta Nacional del Uso de Tiempo
<b>EMU</b>	Encuesta de Movilidad Urbana
<b>OMS</b>	Organización Mundial de la Salud
<b>ONU</b>	Organización de Naciones Unidas
<b>ODS</b>	Objetivos de Desarrollo Sostenible

## **Resumen**

La movilidad del cuidado debe ser entendida como una práctica social, en esta, las necesidades y búsqueda de un objetivo concreto se priorizan antes que, valores ecológicos y de salud. Por ello, se busca comprender las prácticas de movilidad sostenible de las y los cuidadores de primera infancia en Bogotá, específicamente en 6 jardines en una zona con altos niveles de contaminación atmosférica. Para alcanzar este objetivo la investigación utiliza un enfoque mixto, integrando métodos cuantitativos, análisis de bases de datos, que puedan ser explicados desde elementos cualitativos que expliquen estas interacciones sociales y se acerquen más al contexto, por ello se utilizan entrevistas semiestructuradas, recorridos comentados y revisiones documentales. Entonces, se empieza caracterizando tanto cuidadores como a primera infancia; su movilidad y uso del tiempo. Luego, se describe la importancia del espacio público y elementos en este, para finalmente, analizar si existen posibilidades de apropiación de valores ecológicos y saludables.

**Palabras clave:** Movilidad del cuidado, espacio público y primera infancia

## **Abstract**

The mobility of care must be understood as a social practice, in this, the needs and pursuit of a concrete objective are prioritized before ecological and health values. Therefore, it seeks to understand the sustainable mobility practices of early childhood caregivers in Bogota, specifically in 6 gardens in an area with high levels of air pollution. To achieve this objective, the research uses a mixed approach, integrating quantitative methods, analysis of databases, which can be explained from qualitative elements that explain these social interactions and are closer to the context, so semi-structured interviews, commented tours and documentary reviews are used. Then, it begins characterizing both caregivers and early childhood, their mobility and use of time. Then, the importance of public space and elements in it is described, to finally analyze if there are possibilities of appropriation of ecological and healthy values.

**Key Words:** Mobility of care, public space, and early childhood

# **LA DIMENSIÓN AMBIENTAL Y SALUDABLE DE LA MOVILIDAD DEL CUIDADO: ESTUDIO DE CASO EN 6 JARDINES DE BOGOTÁ.**

## **Introducción**

El discurso de sostenibilidad ha venido ganando importancia a nivel mundial. Desde diferentes organismos internacionales se ha destacado la importancia de implementar planes de acción que mitigan los daños y afectaciones generadas por actividades humanas y a diferentes escalas. Sumado a lo anterior, se han incrementado las luchas sociales que cuestionan las prácticas que se llevan a cabo en la cotidianidad. Desde el ámbito de la planeación y específicamente aquella de tipo participativo se hace necesaria la identificación de los actores que antes no habían sido considerados dentro de las políticas públicas. Poner en marcha dichas iniciativas exige una mirada interseccional. Un ejemplo es el tema abordado en esta investigación, centrado en la movilidad de mujeres, niños y niñas en la ciudad. Pensar el disfrute y acceso a la misma, va más allá de un desplazamiento urbano ya que en torno a la movilidad está el tema del derecho a la ciudad, “derecho de todos los habitantes a habitar, utilizar, ocupar, producir, transformar, gobernar y disfrutar ciudades, pueblos y asentamientos urbanos justos, inclusivos, seguros, sostenibles y democráticos, definidos como bienes comunes para una vida digna” (ONU Hábitat, 2020). Ahora bien, el texto se organiza en tres grandes apartados que se describen de forma resumida a continuación.

Al hablar de la movilidad de las mujeres y la primera infancia es necesario situarlas en prácticas del cuidado que si bien pueden no ser remuneradas cumplen un papel muy importante para el desarrollo de una ciudad y un país. El cuidado implica un sistema constituido por redes, comúnmente de mujeres, donde el objetivo es la búsqueda permanente del bienestar, no solo propio sino de las personas de las cuales están a cargo. En esta primera sección se hace una caracterización de estas prácticas de cuidado y se presenta una caracterización de la población específica con la cual se trabajó: son 6 jardines infantiles ubicados en 3 localidades de la ciudad (Bosa, Puente Aranda y Kennedy), estos hacen parte de la Subdirección para la Infancia en la de Secretaría de Integración Social quienes

contribuyen a la atención integral de niñas, niños y adolescentes. La caracterización también incluye aspectos relacionados con el entorno en donde se localizan estos jardines ya que la zona ha sido identificada como una de las que presenta mayores problemas de contaminación. Seguido de esto, se busca ver las decisiones de las personas que realizan estas actividades de cuidado en relación con las movilidades cotidianas. De este modo, se hace un acercamiento a las prácticas de movilidad, los criterios de selección de viaje y en especial la accesibilidad que se tiene al movilizarse dentro de la ciudad.

Las movilidades del cuidado suelen integrar en un solo viaje el cumplimiento de diferentes objetivos. Por lo que, en el segundo apartado, el objetivo busca describir la importancia del espacio público en las prácticas sostenibles y saludables de movilidad de personas cuidadoras de primera infancia previamente caracterizadas. Por lo que, se trata de dar una visión desde indicadores de caminabilidad, calidad del aire y acceso al espacio público, puesto que desde una mirada cuantitativa que realizan las instituciones públicas, se logra dar cuenta del trabajo que se realiza desde estos espacios para las movilidades, pero, en especial con miras hacia la movilidad del cuidado. Paralelo a esto, este apartado permite ir perfilando en un primer momento si hay una apropiación de una movilidad sostenible con enfoque saludable consciente, conociendo la influencia que tiene, por ejemplo, la calidad del aire en la salud de niños y niñas y sobre todo en sus cuidadores.

El tercer y último apartado está dedicado propiamente a la movilidad sostenible y saludable. Se pretende aportar, a través de un estudio de caso, un análisis de las prácticas realizadas en estos modos activos, particularmente de la caminata. Para lograrlo se utilizan los ejercicios usando la herramienta de recorrido comentado y así abordar aspectos vinculados con la experiencia de los niños y niñas, pero, en especial de sus cuidadores, que se desplazan caminando hacia su lugar de estudio. Entonces, se busca responder ¿Cuáles son los criterios que los cuidadores y cuidadoras tienen en cuenta al elegir la ruta por donde se desplazan? ¿Tienen en cuenta criterios relacionados con la calidad del aire que se respira? Y si esto no sucede ¿estarían en disposición de incluirlos y cambiar sus desplazamientos? Para este punto se retoma el proceso llevado a cabo en el proyecto Joven Investigador vinculado a la Universidad Santo Tomás, el cual fue desarrollado en alianza con el Observatorio de

Espacio Público, titulado “Espacio Público Saludable con Enfoque en Primera Infancia” liderado por los investigadores Lina Quenguan y Julián Herrera. También, es importante señalar los aportes en términos metodológicos, puesto que surge la propuesta de recorridos comentados a raíz del proyecto Modural “Prácticas de movilidad sostenible en las metrópolis de América Latina. Estudio comparativo de Bogotá y Lima” coordinado por los docentes Vincent Goueset y Florent Demoraes de la Universidad Rennes 2, en Francia.

### **Planteamiento del problema**

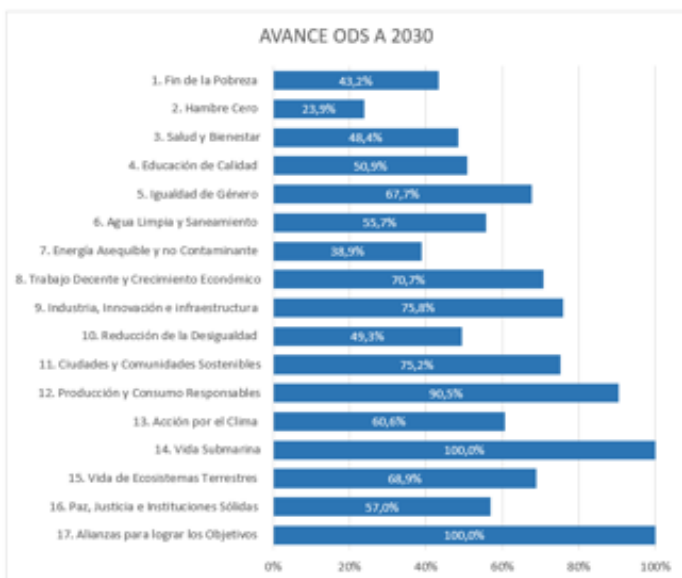
Uno de los procesos más importantes ocurrido en el siglo XX ha sido la urbanización de la población a escala planetaria. De forma progresiva, más personas se han establecido en las ciudades y en ellas tienen actividades orientadas a satisfacer necesidades y mejorar la calidad de vida. Campari (2021) nos ofrece una descripción de esa relación entre seres humanos y ciudad. Según la autora el paisaje es un espacio vital en esa relación, porque es un elemento construido gracias a las percepciones que se generan en el habitar de un lugar. Pero, principalmente, es el entorno natural y los componentes físicos los que dan un sentido completo a ese espacio habitado; estos permitirán dar una posibilidad de recreación y sociabilización. Es decir, que es gracias al territorio construido, y al que no se ha intervenido, que se logra llegar a una identidad y apropiación de este, con dinámicas específicas. Entendiendo que, éste mismo permite el goce y disfrute de los derechos de cada ciudadano, el espacio público, va a ser construido siempre y cuando exista por parte de las personas una apropiación, garantizando de este modo que se den prácticas como la reunión, el paseo, el juego y el ejercicio, pero, sobre todo, una movilidad digna y equipada. Para este trabajo de grado, se enfocará la ciudad como espacio primordial en el análisis de las relaciones surgidas en esta, se profundizará significativamente en la movilidad, los conflictos interceptados allí y la participación de las personas en esta dinámica, en especial de mujeres cuidadoras de primera infancia.

Como se mencionó en la introducción, la importancia de la sostenibilidad ya aparece en las agendas internacionales. Prueba de ello es la declaración de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS). La hoja de ruta aprobada y asumida por todas las naciones busca

compatibilizar los objetivos de crecimiento económico con las demandas sociales y ambientales en pro del bienestar de las generaciones actuales y que están por venir. De este modo, se proponen varias metas a ser cumplidas para 2030. A cada objetivo se le añade un conjunto de indicadores que permiten un seguimiento y ajuste si se enfrentan dificultades para cumplirlos.

En el caso de Colombia, los desafíos que toman los ODS se interrelacionan con los globales y se cualifican y organizan en 17 grandes temas. En el caso específico de esta investigación interesa el objetivo 11 “Ciudades y Comunidades Sostenibles” cuya finalidad general es lograr que las ciudades y asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles; de manera específica, se revisa el acceso a los medios de transporte (meta 11.2), la calidad vial y las necesidades de grupos poblacionales específicos como son las mujeres, los niños y las niñas, las personas con discapacidad y las personas adulto mayor, debido a que ellos son actores que tradicionalmente han sido invisibilizados en el ejercicio de la planeación urbana. Según el Departamento Nacional de Planeación (2023), entidad responsable de la ejecución y cumplimiento de los ODS a través del Plan Nacional de Desarrollo, se tiene un avance del 75,2% en relación con el Objetivo 11 (ver ilustración 1). A primera vista es un buen resultado, sin embargo, al desagregar por ítems más específicos se aprecian dificultades en temas como acceso de transporte y movilidad a partir de la adquisición de vehículos eléctricos (DNP, 2023).

### **Ilustración 1. Avance ODS Colombia a 2030**



**Fuente: Departamento Nacional de Planeación (2023)**

La meta 11.6. es pertinente para esta investigación ya que señala la importancia por minimizar el impacto ambiental de las ciudades y específicamente en cuanto al material particulado PM10 y PM2.5. Desde organismos internacionales como la OMS (Organización Mundial de la Salud) se llama la atención sobre la calidad del aire a la que se exponen los habitantes en las ciudades y se recomienda un seguimiento ya que reconoce que la contaminación del aire es uno de los mayores riesgos ambientales que existen para la salud. Se han ofrecido directrices para la disminución de este riesgo desde diferentes exponentes: por un lado, se encuentran las acciones dirigidas a las industrias y del otro, políticas e inversiones en transportes menos contaminantes, gestión de desechos, entre otros.

En el caso de Bogotá la entidad responsable en el seguimiento de los niveles de contaminación del aire es la Secretaría Distrital de Ambiente. La medición más relevante en este caso es el material particulado, “comúnmente es medido como PM10, que incluye todas las partículas de tamaño inferior a 10 micras, que son aquellas que permanecen suspendidas durante varias horas o días en el aire” (Rojas, p.2, 2007) uno de los problemas de éstas es que no son visibles al ojo humano, y al estar en lugares de alto flujo vehicular (fuentes móviles) incrementa su movimiento y producción, y, afecta de primera mano a los peatones y ciclistas, pues ingresan directamente en su sistema circulatorio o respiratorio.

González (2016) menciona que en el espacio público se genera la exposición a las fuentes móviles de contaminación, es decir, es en las evaluaciones sociales y la puesta en práctica donde se encuentra que, en la estructura urbana las ampliaciones de vías e incluso espacios privados, se están destinando a vehículos motorizados, dejando de lado, otros actores como peatones y ciclistas, vulnerando de este modo su derecho a la ciudad. Entonces, no se estaría dando cumplimiento a las normativas establecidas a escala global y local. En este análisis, las características de la contaminación del aire son relevantes porque al hablar de una movilidad del cuidado no es suficiente con destacar aquellos desplazamientos hechos a pie o en bicicleta sino se da importancia a ese espacio público por donde se circula. Al mismo tiempo porque en el caso de la movilidad del cuidado debe destacarse que circular por un aire limpio es también importante, especialmente si se trata de viajes realizados con los niños y niñas.

Un estudio de la OMS deja clara la pertinencia de discutir esta dimensión de lo saludable en las prácticas de movilidad del cuidado y la primera infancia. En dicho reporte se afirma que “Más del 90% de los niños del mundo respiran aire tóxico a diario” de la OMS (2018) la contaminación del aire según pruebas realizadas afecta el desarrollo neurológico y dificulta el desarrollo psíquico y motor, también, perjudica la función pulmonar de los niños y niñas, incluso a niveles bajos de exposición. No se debe dejar de lado que, las afectaciones de salud impactan notoriamente sobre otros aspectos de calidad de vida de las familias e infantes, empezando por los procesos de educación propios de la primera infancia, y pasando por la afectación de los ingresos y estados laborales del grupo familiar. Se da claridad dentro de estos informes mencionados que, de no ser atendidos los problemas sociales y de salud, y sumado a eso, mantenerse constantes en un periodo de tiempo, se puede recaer en estados de vulnerabilidad a nivel colectivo.

En el caso de Bogotá se pueden señalar los impactos que deja la contaminación en la salud de las personas que habitan la ciudad. Desde 2016 se han reportado alrededor de 96.000 casos de enfermedad respiratoria probablemente asociados a la contaminación del aire (s.f), por lo tanto, en acción directa se encuentra la campaña Calidad del Aire, orientada a brindar

recomendaciones para prevenir problemas de salud por la calidad de aire que se respira. Se resalta que una de las sugerencias está enfocada en realizar actividad física moderada como caminar o andar en bicicleta, pero, sin realizar largos recorridos en horas pico, de 6:00 a 10:00 de la mañana; aunque se focaliza en ser actividad deportiva, desconoce la presencia de actividades cuyo fin sea distinto al de la recreación, por ejemplo, por motivos de ir al lugar de estudio: ir del hogar al jardín infantil, en donde las personas cuidadoras priorizan la caminabilidad y pueden presentar trayectos mayores a 10 minutos en zonas con altos niveles de contaminación ambiental. Según la Encuesta de Movilidad 2019:

Al revisar los datos de la movilidad peatonal a nivel de género se encuentra que de los viajes a pie el 61,5% son realizados por mujeres, frente al 38,5 % que realizan los hombres. Siendo este modo, el principal medio de movilidad de las mujeres. (como se cita en DADEP, pág. 20)

Con todo esto, desde el análisis del índice de caminabilidad, el cual se profundizará más adelante, las mujeres son quienes más se movilizan a pie, y, por ende, quienes más se van a ver afectadas por la contaminación del aire. Estos desplazamientos se realizan en horas pico, cuando hay más viajes en la ciudad, principalmente por motivos de trabajo. Al coincidir tanto mujeres como niños y niñas se ven afectados. Un informe de la Secretaria Distrital de Movilidad titulado “La mujer y la movilidad urbana” (2022) llama la atención sobre la importancia del enfoque de género como perspectiva necesaria para la comprensión y mejoramiento de las condiciones de vida para las mujeres. Uno de los resultados que arrojaron dentro de este campo es el siguiente:

Según la encuesta de movilidad de 2019, las mujeres realizan 844.289 viajes en un día típico, en horario de alta demanda (6:00 am a 8:00 am) en diferentes modos de transporte. (...) los viajes origen en hora pico de las mujeres son efectuados mayormente en transporte público. (Secretaria de movilidad, 2022)

Lo que implica pensarse, de nuevo, en las tipificaciones de los viajes, pero, a la luz del acceso que tienen las mujeres a diferentes modos de transporte. Y, sobre todo, profundizar en las dinámicas del cuidado relevantes en esta investigación.

De acuerdo con la Encuesta Nacional del Uso del Tiempo 2016-2017, “El 87,5% de las mujeres mayores de 10 años que habitan Bogotá participaron en actividades de [Trabajo Doméstico y de Cuidado No Remunerado] (TDCNR), frente al 64,8 % de los hombres que hicieron lo mismo. En cuanto al tiempo, las mujeres dedican 5 [horas] y 33 [minutos] y los hombres solo 2:22 [horas]” (Secretaría Distrital de la Mujer, 2018, pág. 20 citada en Fresneda, et. al 2021, pág. 7)

La cita anterior señala cómo las prácticas del cuidado en Bogotá se han concentrado en las mujeres y son ellas quienes destinan más tiempo si se compara con la población masculina. Esto también conlleva a que, las motivaciones de los viajes se estructuren bajo estas prácticas de cuidado y en función de la satisfacción de necesidades de las personas de las que está a cargo. Adolfo García (2016) retoma categorías de Bourdieu y le llama a esto el capital de motilidad, la movilidad como práctica social, en tanto tienen un grado de acceso y apropiación del espacio; es decir, bajo las pautas y valores que interioricen junto con las oportunidades y recursos con los que cuenten, tomaran una decisión de desplazamiento para superar aquella distancia entre los lugares.

Para Beuf (2011) el acceso a aquellos espacios urbanos también depende de la concentración de oportunidades, es decir, es desde las centralidades donde se dará cumplimiento a necesidades y, a derechos sociales y culturales de las personas. Sin embargo, plantea que ese acceso es desigual, porque, implica que se dé una movilidad mucho más extensa para así lograr el cumplimiento de dichos derechos. Ovtracht, Hélène, Pascal y Jean-Pierre (2006) explican que esas dinámicas afectan el ambiente. Por un lado, es el uso del transporte el que reiteran, influye en las emisiones de contaminantes, y aunque estas emisiones podrían de un modo u otro disminuirse, al agregar mayores distancias en tiempo y recorrido se impacta significativamente sobre las cifras de aquellas emisiones, ya que, estas mismas van a aumentar. En concreto, se trata de una relación directamente proporcional, si aumentan las movilizaciones en tiempo y distancia, habrá repercusiones en las emisiones que se generan.

Demoraes, Gouëset, y Moreno-Luna, (2020) caracterizan la ciudad y sus interacciones con los municipios aledaños según actividades de altos y bajos ingresos; hacia el norte se hayan los municipios donde residen grupos de altos ingresos como lo son Chía, Cota y Cajicá mientras que, hacia el sur, se localizan grupos de medios y bajos ingresos. Al mismo tiempo, el occidente se reconoce por albergar mano de obra poco especializada para cultivos de flores y empresas agrícolas o industriales, y del otro lado, en el oriente, se encuentran lugares rurales, pero, que también son áreas en pendiente, lo que dificulta el transporte en bicicleta. Así pues, la ciudad de Bogotá se caracteriza por tener una movilidad por motivos de trabajo y estudio que comienza en las periferias y tiene como lugar de destino el centro ampliado. En el caso de quienes viven en zonas populares, por ejemplo, sus desplazamientos a trabajos o estudios son de larga duración debido a que no se encuentran concentrados en un espacio cercano, y los factores de movilidad aumentan en caminatas, transbordos poco seguros y largas esperas a la llegada de vehículos que les movilicen, sumado a ello, las conexiones de movilidad que se presentan entre estos sitios no son las mejores (Robert, J, et al. 2022).

En suma, hay que señalar que las movilidades cotidianas se dan en el espacio público y, por lo tanto, hay aspectos asociados con su calidad que pueden impactar la movilidad de poblaciones específicas como la población cuidadora y la primera infancia. Pero dicha calidad no se limita solo a aspectos vinculados a la infraestructura por donde se camina o la accesibilidad a determinados modos de transporte, sino que también incluye la calidad del aire que se respira en el ejercicio de esos desplazamientos.

### **Pregunta problema**

¿Cómo se dan las prácticas de movilidad sostenible realizadas por las y los cuidadores de primera infancia en la ciudad de Bogotá?

### **Objetivo general**

Comprender las prácticas de movilidad sostenible realizadas por las y los cuidadores de primera infancia en la ciudad de Bogotá.

### **Objetivos específicos**

1. Caracterizar los y las cuidadoras de primera infancia y su movilidad en un conjunto de jardines infantiles de la ciudad de Bogotá.
2. Describir la importancia del espacio público en las prácticas sostenibles y saludables de movilidad de personas cuidadoras de primera infancia en un conjunto de jardines infantiles de la ciudad de Bogotá.
3. Analizar las posibilidades de una transformación de las prácticas de movilidad a partir de la inclusión de unos valores ecológicos y/o de salud de cuidadoras de primera infancia en el jardín Alcalá Muzú.

### **Justificación**

La movilidad según Gutiérrez (2013) es una práctica social y, por lo tanto, puede analizarse desde las experiencias de quienes se mueven diariamente por la ciudad, puesto que se da manera grupal y reiterada y dependiendo del contexto social, espacial y temporal, se llegan a conclusiones de cómo se presenta (pp. 65). Este enfoque sociológico apela a entender no solo los espacios por donde se transita o los medios de transporte usados sino el espacio social en el que se dan y aspectos tales como el acceso, sentido y apropiación que le dan las personas a esta práctica cotidiana dentro de la ciudad que habitan. También, se resalta que se da de manera reiterativa, lo que implica que va a generar una serie de redes o conexiones con el entorno próximo y/o lejano, pero, según sea este, puede que varíe si se tenga un acceso y efectividad de la acción (movilidad). Por ello, el proyecto, analiza bajo que espacios se dan los viajes, y la forma en que el cuidador o cuidadora define sus estrategias de viaje, y si realmente desde la política pública se ha contemplado la caracterización de la población (cuidadores y primera infancia) en la planeación de la ciudad.

Es importante mencionar que el desarrollo y análisis de las prácticas de movilidad con población cuidadora de primera infancia, da una mirada a estos actores que otros proyectos distritales en marcha aún no contemplan. Se menciona en primer lugar programas como “Al Colegio en bici”, “Ciempies”, e incluso “Las manzanas del cuidado”, que se describirán más adelante. Las dos primeras iniciativas de tipo interseccional no contemplan a la población cuidadora ya que, son esfuerzos institucionales en donde participan

funcionarios adscritos a la Alcaldía. Mientras que el otro programa a pesar de que, si se orienta a las cuidadoras, no profundiza en el análisis de sus movilidades cotidianas. Un proyecto que llama la atención por centrarse en las cuidadoras es aquel liderado por la Fundación Mamacitas en Bici<sup>1</sup>, quienes trabajan de manera pedagógica con un enfoque de género y diferencial en la transformación social, con el objetivo de disminuir las brechas de violencias basadas en género por medio del arte y el uso de la bicicleta. Así pues, esta investigación se acerca a una práctica social como lo es la movilidad, que genera un alto impacto en las dinámicas de la sociedad bogotana. Por lo tanto, se propone aquí caracterizar la labor del cuidado, y con ello, entender las motivaciones de las movilizaciones de estas personas, por qué y en qué se dan, implicando conocer si son sostenibles, o no, y si se cuenta con factores saludables al movilizarse, teniendo en cuenta la contaminación de la ciudad de Bogotá y las afectaciones que puede generar según el grupo. A manera de cierre, es brindar desde este espacio académico, una mirada a esta población, pero, sobre todo a sus interacciones en la movilidad cotidiana, ya que, desde la planeación son escasos los recursos que se encuentran de estas y aporta a pensarse la ciudad desde otras aristas.

## **Metodología**

La investigación presente se enmarca en el paradigma interpretativo, Martínez (2013) evidencia que siguiendo esta línea de trabajo se permite dar paso a explicaciones que ocurren desde el ámbito social y que no pueden ser entendidos netamente desde una visión cuantitativa. Por lo tanto, van a ser importantes las prácticas inmersas en el espacio social para de este modo analizar las presencias y ausencias que llevan a la toma de decisiones, experiencias y opiniones en un campo como lo es el de la movilidad, especialmente vinculado al rol del cuidado de primera infancia en la ciudad. De igual forma, se busca que tenga un alcance descriptivo especificando las características del grupo poblacional que se pretende estudiar. De modo que, el enfoque se da de manera mixta, integrando métodos cualitativos y cuantitativos que permitan corroborar la información obtenida en cada espacio.

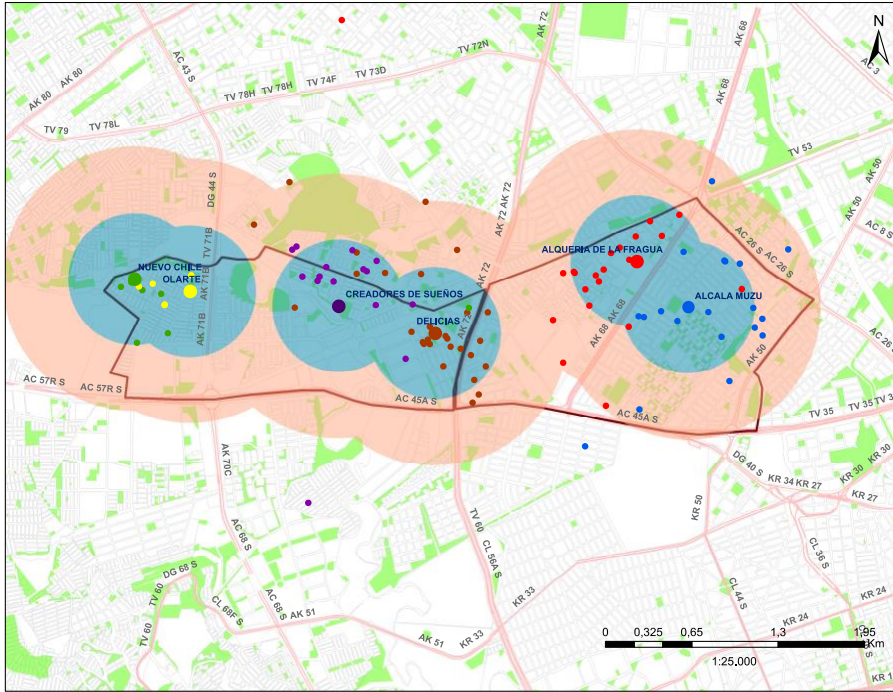
---

<sup>1</sup> Fundación Mamacitas en Bici (2024) <https://fundacionmamacitasenbici.com/>

Ahora, la población seleccionada para la investigación se definió a partir de un proceso investigativo realizado por el Observatorio del Espacio Público de Bogotá adscrito al Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público (DADEP). Se trata del proyecto “Espacio Público Saludable con Enfoque en Primera Infancia” (2022-2023) cuyo objetivo es generar, intercambiar y divulgar conocimiento en torno a la vulnerabilidad en la primera infancia asociada a la exposición de material particulado PM 2.5 y PM 10 en espacio público de Bogotá por medio del dispositivo de medición de calidad del aire “Airbeam”. En consecuencia, en este proyecto se utilizó el análisis de variables relativas a la contaminación y su presencia en Bogotá y en zonas aledañas a jardines infantiles. No solo se identificaron los niveles de contaminación PM10 Y PM2.5 sino que se tuvo en cuenta, los equipamientos de las zonas públicas, parques, y vías.

Para delimitar la zona de estudio, el Observatorio, definió un polígono de intervención, que abarca espacialmente el perímetro de 3 localidades (Bosa, Puente Aranda y Kennedy), en ellas hay 6 jardines infantiles distritales (ver ilustración 2) a cargo de la Secretaría Distrital de Integración Social, donde hay matriculados 834 niños y niñas, y es una de las zonas con mayor porcentaje de contaminación del aire. La imagen uno permite identificar el polígono y la localización de los 6 jardines y familias que ubicaron su dirección en la encuesta Mapa de Empatía (2022), cada color hace relación al jardín y las personas que asisten a él. Por lo tanto, el color verde hace referencia al jardín Nuevo Chile; el color amarillo al jardín Olarte; el color morado sitúa al jardín Creadores de Sueños; el color naranja es el jardín Las Delicias; el color rojo el jardín Alquería de la Fragua y por último el jardín Alcalá Muzú es referenciado por puntos azules.

## **Ilustración 2. Mapa de Empatía Área de Influencia**



**Fuente: Observatorio del Espacio Público de Bogotá (2023)**

Es importante mencionar que, en un primer momento se trabajó con la población de los seis jardines infantiles realizando las mediciones de calidad del aire en los recorridos de cuidadores y cuidadoras que se registraron en la encuesta realizada por el Observatorio titulada Mapa de Empatía (2022) y que cumplen con características de ser recorridos realizados a pie y que tardaran más de 10 minutos. Posteriormente (2023) se seleccionó un subgrupo más pequeño para profundizar en las movilidades del cuidado y la primera infancia ubicados en el jardín Alcalá Muzú, para obtener el contacto de estos cuidadores se contactó al jardín, sin embargo, algunas de las personas por no tener filiación actual con el jardín no se pudieron contactar, es decir, solo se logran ubicar dos cuidadoras de manera efectiva. Al mismo tiempo, se buscó ampliar el rango de personas contactadas a través del jardín, no obstante, por los requisitos solicitados en la institución y el proceso de cambio en áreas administrativas esto no fue posible. Se realiza un último acercamiento al jardín contactando cuidadores en las horas de salida de los menores, se logra obtener el contacto de 6 cuidadores, de los cuáles solo una persona respondió al contacto posterior. Las cuidadoras, que mantuvieron contacto constante, fueron con quienes se aplicaron las herramientas

metodológicas que se verán. Retomando los objetivos específicos, ya presentados, se aplicaron diferentes herramientas de investigación.

Entonces, para lograr una caracterización de la población cuidadora de primera infancia se trabajan bases de datos que permiten un análisis desde lo general hacia lo particular. En un primer momento se presentan datos provenientes del Censo de 2018 para describir algunos aspectos de la primera infancia en Colombia y luego se usan los datos de la Secretaría Distrital de Salud que registra la cantidad de niños y niñas por localidad y sus respectivos indicadores (Distrital); también, se revisan fuentes bibliográficas que caractericen la población cuidadora, se recalca la revisión documental con autoras específicas tales como Paola Jirón y Elena Zucchini quienes manejan el tema de la movilidad del cuidado y la movilidad poligonal, respectivamente. Todo esto se complementa con la Encuesta Nacional de Uso del Tiempo, donde se refleja quiénes se dedican a esta labor, sus tiempos, etc. tanto a nivel nacional como distrital. Transversal a esto se presentan los análisis de la base de datos Encuesta Mapa de Empatía realizada por el Observatorio de Espacio Público a los jardines seleccionados, buscando cruzar variables respecto a sus datos demográficos como escolaridad, rangos de edad, estrato, etc. Ahora bien, para profundizar en la movilidad de la población caracterizada, se continúa con el uso de la Encuesta Mapa de Empatía, donde se caracterizó los modos principales de viaje de la población con la que se está trabajando. A su vez, se hace uso de la Encuesta de movilidad 2021 que ofrece un apartado específico a los motivos por los cuáles se moviliza, allí se pretende hacer un análisis frente a qué se entiende por motivo de cuidado, para el cierre de este apartado se retoma la encuesta realizada por Sensata (2024) sobre la caracterización de los patrones de movilidad en Bogotá con enfoque de género. Cabe resaltar que, se aplica el instrumento de las entrevistas semiestructuradas, que pretenden conocer de una fuente primaria cómo se viven las labores del cuidado, pero, principalmente, su movilidad según los elementos de infraestructura, acuerdos intrafamiliares y la movilidad.

Para cumplir con el objetivo número dos, describir la incidencia del espacio público en las prácticas de movilidad de personas cuidadoras de primera infancia, se realiza una revisión bibliográfica. En un primer momento de lineamientos que establece el Plan de

Ordenamiento Territorial Bogotá Reverdece 2022 – 2035, el Manual de Espacio Público (2023) presentado en la alcaldía de Claudia López y de los indicadores generados por el Observatorio, estos son, Espacio Público Efectivo (2019) y el índice de Caminabilidad (2023) en la ciudad de Bogotá. Por otro lado, para hacer un abordaje integral de las prácticas sostenibles y saludables, sobre todo por la movilidad activa (caminar), se retoman dos documentos, por un lado, el Modelo de Política Marco por el Derecho al Aire Limpio, La Justicia Climática y La Salud Pública en América Latina (s.f.), por otro lado, el uso de los análisis de la Encuesta Mapa de Empatía específicamente las preguntas en torno a la calidad del aire en los barrios donde se encuentran ubicados los 6 jardines, al igual que preguntas de las encuestas semiestructuradas que buscan conocer si realmente se piensa en la movilidad sostenible y saludable a la hora de movilizarse. Por último, se retoman los recorridos realizados en el proyecto de joven investigadora “La Dimensión Ambiental de la movilidad del cuidado: Estudio de caso de personas cuidadoras en Kennedy y Bosa” en conjunto con el proyecto del Observatorio de Espacio Público mencionado previamente, éstos cuentan con una caracterización de las zonas, en cuanto a su medición de la calidad del aire en esta zona y externalidades favorables y desfavorables.

Luego, para analizar las posibilidades de una transformación de las prácticas de movilidad a partir de la inclusión de unos valores ecológicos y/o de salud de los y las cuidadoras de primera infancia en los jardines escolares, se utiliza un instrumento clave. Se trata de la aplicación de recorridos comentados, una herramienta brindada desde el proyecto MODURAL Prácticas de movilidad sostenible en Bogotá – Lima. Ésta es una técnica que permite reconocer las experiencias de las personas al momento de implementar una ruta, de primera mano se conocen las motivaciones de los viajes, la planificación que se tiene, y, de igual manera se logra registrar el tiempo y la distancia que se pretende recorrer. Jimena López (2022) muestra la forma en que esta herramienta logra dar un alcance de un análisis importante al hablar de la movilidad del cuidado, y se trata de la comprensión entre lo privado y lo público, lo individual y lo colectivo, puesto que, las decisiones o el comportamiento en sí va a variar según el contexto social, pero, también familiar, al igual que como se ha venido expresando, la relación con el espacio público y si este es ameno o no al acceso de personas cuidadoras de primera infancia. Cabe resaltar que, a diferencia de la entrevista, éste se aplica

realizando el recorrido con la persona cuidadora y se trata de ir realizando preguntas que profundicen las relaciones de la persona con el entorno. Por último, se resalta en este apartado, la importancia de encuentros con docentes, coordinadores y coordinadoras de los jardines, para conocer los lugares donde están los jardines y el impacto de las movilidades de niños. La herramienta utilizada ha sido la cartografía resaltando externalidades positivas y negativas que se derivan de la calidad del espacio público e inciden en las estrategias puestas en marcha por las cuidadoras. Este ejercicio fue realizado en el marco de la investigación realizada como joven investigadora mencionado previamente.

Finalmente, el análisis de la información se dará en dos vías. La primera es desde un análisis narrativo, en tanto se analizan las experiencias con los recorridos propuestos desde la investigación, al mismo tiempo que, se trata de comprender los sentires, las perspectivas y las formas en las que las personas cuidadoras interactúan con el entorno, el espacio público. La segunda es el análisis de contenido, porque es desde los grandes ejes que articulan el proyecto, que se analizan las piezas que ya han sido escritas y que generan una visión de la realidad desde otras miradas respecto al mismo tema.

### **Marco Teórico**

Dado que la problemática se enfoca en la movilidad sostenible de personas cuidadoras de primera infancia en una de las áreas con mayor contaminación dentro de Bogotá, es necesario guiar la discusión siempre bajo tres categorías claves, todo esto con el objetivo de comprender a profundidad los actores sociales que se enmarcan en el proyecto, como aquello que les atraviesa. De este modo, se busca que haya una cohesión en tanto se habla de movilidad – del cuidado, saludable y sostenible –; al igual que, la categoría de género; por último, se tiene el tema de espacio público, ya que, existen lineamientos específicos para trabajarse y la importancia que engloba para entes sociales en una movilidad saludable y segura. Cabe mencionar que, la primera infancia atraviesa cada una de estas categorías puesto que, en los primeros años de vida, es donde dependen completamente de sus alternos y su primera socialización con los entornos, determinando la forma en que en un futuro se relacionarán con la sociedad y su entorno.

Para empezar a trabajar sobre la movilidad, entendiendo que esta implica el desplazamiento motivado por una necesidad particular dentro de la ciudad, se debe enfatizar en que este movimiento está atravesado por otros elementos que van a influir en el acceso y capacidad de moverse. Ahora bien, la movilidad sostenible, que puede ser entendida como la concertación de unas pautas dentro de un proyecto de movilidad en un espacio rural o urbano, éste debe de incluir ciertos límites que no afecten ni la salud pública, ni los ecosistemas (Guillamón y Hoyos, 2005). De modo que, las fuentes móviles de contaminación como vehículos motorizados, deben estar en sintonía de una reducción de emisiones contaminantes en los entornos urbanos, ya que, es el lugar donde se presenta mayor presencia y concentración de estos elementos. Todo esto se puede supervisar a través de las mediciones realizadas por la Secretaría Distrital de Ambiente, con los informes que hacen de manera trimestral y anual, ya que, se compara a nivel espacial y temporal. La medición más relevante en este caso es el material particulado suspendido en el aire, ya caracterizado, y es que, su mayor factor de incidencia es en temas de salud y su instalación en las vías respiratorias inferiores. Si se controlan estas emisiones, se pueden intervenir para reducir las tasas de mortalidad y morbilidad entre la población causadas por enfermedades de tipo respiratorio (Rojas, 2007).

Del mismo modo, las prácticas en torno a esta sostenibilidad implican realizar inversiones en los sistemas de transporte teniendo en cuenta criterios ambientales, de salud, energéticos, de diseño urbano, etc., sin dejar a un lado el cumplimiento satisfactorio de los objetivos asociados a la movilidad (Guillamón y Hoyos, 2005). El elemento central en la discusión planteada por estos autores son los cambios culturales respecto a la distribución de las cargas del cuidado al interior de las familias. Se busca que más personas realicen las tareas del cuidado especialmente entre hombres y mujeres.

Continuando esta línea de trabajo se encuentra la movilidad saludable que va a implicar directamente actores como peatones o ciclistas. Estas prácticas según el Ministerio de Salud y Protección Social (2019) tratan de la ruptura ante la dependencia de medios motorizados previniendo de este modo enfermedades de todo tipo, ya sean de carácter

fisiológicas o incluso mentales. De modo que, los territorios asuman compromisos de política pública y gestión, que consideren los riesgos y exposiciones viales en la cotidianidad. La razón principal de asociar lo saludable con la dependencia a los medios motorizados se resumen en que, al ser fuentes móviles son estos los que producen mayores factores de contaminación al aire y que son quienes ejercen una movilidad activa quienes reciben el impacto directamente en su salud.

Ahora bien, la movilidad del cuidado como lo explica Paola Jirón (2017) es una estrategia impulsada por rutinas, recursos, necesidades, intereses, expectativas y papeles productivos y reproductivos de personas que tienen a cargo el cuidado de otras (primera infancia, personas mayores y con discapacidad). Así, estos factores se ven atravesados por el género, la clase e incluso la generación, pues implica que las responsabilidades del cuidado al interior de las familias deben ser distribuidas (equitativamente o no) por las relaciones de interdependencia. De este modo, lo que implicará es que, lograr los desplazamientos de las personas que son cuidadas necesita de manera imprescindible otros miembros de la familia que cumplen el rol de cuidadores.

Se subraya que las cargas del cuidado las asume principalmente la población femenina. Explica Moreno (2022) que las mujeres que padecen alguna enfermedad, o son adultas mayores, invierten más tiempo en su cuidado y su ingreso en el campo laboral es limitado; de igual forma, refleja que las mujeres que viven en pareja invierten dos horas más en trabajos domésticos no remunerados. Al mismo tiempo, se ha hablado que es un tema generacional porque, los porcentajes de apoyo en el cuidado de niños y niñas son bajos, lo que en muchos casos se traduce en que los cuidadores son principalmente mujeres y menores dentro del círculo familiar sobre los cuáles recaen cierto tipo de responsabilidades. A esto se le suma que las mujeres que ejercen mayor número de horas en acciones del cuidado no remuneradas tienen menos posibilidad de acceder a trabajos remunerados por el tiempo que les implica; de modo que, acceden a trabajos informales que les permita dar cuenta de ambos trabajos de manera diaria y tener un sustento para la familia.

Siguiendo con este razonamiento, es importante Retomar el Capital de Motilidad. El

autor García Jerez (2016) realiza un análisis de los capitales de Bourdieu al momento de abordar la movilidad cotidiana, de allí que se hable de que existe una categoría como lo es el Capital de Motilidad. Este autor explica que la motilidad reúne el acceso, las competencias y la apropiación en el hábitat en que los agentes se desenvuelven. Ahora bien, el acceso lo mira desde lo colectivo, es decir, los equipamientos ofertados, la variedad de medios de transporte y las condicionalidades, costo y frecuencia; en esta misma línea, las competencias hablan de las habilidades y destrezas, ya sean físicas, de conocimientos adquiridos o la organización en la toma de decisiones; en la última, la apropiación, es la capacidad de interpretación del entorno a la hora de ver los motivos, las aspiraciones y en sí mismos los hábitos. Por lo tanto, en un sistema que abarca el relacionamiento con el espacio público donde las personas transitan para la realización de diferentes motivos, la motilidad tiene que ahondar en el análisis identificando elementos más allá del número de trayectos y su duración, donde se identifique el carácter inequitativo desde la interseccionalidad, qué políticas públicas se disponen para los agentes y cómo ellos asumen una responsabilidad, en términos de Bourdieu, referenciado en García Jerez (2016), una capacidad de agencia.

Conforme a ello, hay que enfatizar en que, el cuidado al que se refiere este trabajo se focaliza en la atención en primera infancia, y que, así mismo, las decisiones de los cuidadores al atravesar el espacio público van a cambiar. A su vez, la importancia que tienen en la influencia de esta población en los primeros procesos de socialización. En primer lugar, según Secretaria de Educación (2019), el término de primera infancia hace referencia a la primera etapa del ciclo de vida de los niños y las niñas, va desde su gestación hasta los cinco años, etapa crítica para el desarrollo pleno del ser humano en sus aspectos biológico, psicológico y social. Una vez atendido este concepto, se puede dar paso a lo que Berger y Luckman (1986) denominan la socialización primaria, se trata de la forma en que se presenta el mundo a la niñez y la base de la comprensión de los semejantes en esta etapa de la vida. Dicho de otro modo, se trata de la definición recíproca, en tanto los infantes nacen en una estructura social objetiva que sus cuidadores filtran y enseñan, y cómo se logra en la internalización de ese mundo objetivado tener una confianza infundida ante el mundo que se le presenta. Así pues, al adquirir en esta etapa de la vida cualidades emocionales, responsabilidades morales y capacidades intelectuales, en momentos futuros al adentrarse en otras estructuras sociales, el

choque puede ser mínimo o muy grande. De este modo, los cuidadores se encargan de, a través del lenguaje impactar en espacios biográficos cercanos o posteriores, si hay una buena presentación de los equipamientos y usos del espacio físico, la posibilidad de prolongar prácticas sostenibles y saludables en estos espacios son mucho más amplias.

Retomar el cuidado desde quiénes lo ejercen y para quién lo brindan merece profundizarse según la relación entre los ámbitos público y privado. Existe una brecha de género que va más allá de los roles realizados por hombres y mujeres y adquiere una dimensión espacial. González & Parra (2023) y Segovia & Nieves (2017) abordan que, el espacio social determinado a las mujeres se reduce al ámbito doméstico y calles próximas, con el objetivo de realizar mayores responsabilidades del cuidado no remunerado, limitando su participación en otros espacios y, por lo tanto, generando relaciones de poder. En este orden de ideas, las mujeres son segregadas de actividades comunitarias, educativas (propias) y profesionales; si no se indaga desde y para la participación de las mujeres en el espacio, se recae en la reproducción de una mirada de la ciudad que se planifica sin ellas.

Incluir a esta población femenina y cuidadora requiere del conocimiento de los viajes y uso del espacio público que realizan. Vivir en zonas periféricas puede hacer más difícil el cumplimiento de diferentes actividades, aún más cuando se dedican a tareas domésticas y de trabajo remunerado, puesto que estas últimas implican largos desplazamientos, en su mayoría con diferentes etapas de viaje y que, muchas de estas personas deben regresar a su hogar y cumplir con labores del cuidado no remuneradas (Zucchini, 2015). Es decir, la ciudad se organiza en torno a unas dinámicas específicas, y son las labores del cuidado las que han quedado de lado en aquella planificación. Los impactos son mayores, cuando el espacio no ha sido diseñado con un enfoque poblacional, entonces, los gastos son mayores; las condiciones físico-espaciales se convierten en una barrera puesto que afectan según el tipo de movilidad por el cual se opte; implica tener habilidades de manejo no solo en vehículos motorizados si es el caso, sino también en tecnologías y conocimientos geoespaciales, que permitan un amplio panorama en distancias y, por ende, en tiempos invertidos. (Jirón, 2017) Lo central es ver cómo las desigualdades sociales se manifiestan en la práctica de la movilidad

y como desde un enfoque poblacional mediante políticas públicas se puede transformar y reducir.

Campari (2021) explica que los conflictos en el espacio público surgen en torno al diseño y uso del espacio. Entendiendo que éste mismo permite el goce y disfrute de los derechos de cada ciudadano, el espacio público va a ser construido siempre y cuando exista por parte de las personas aquella apropiación, debe de garantizar que se den prácticas como la reunión, el paseo, el juego y el ejercicio, pero, sobre todo, una movilidad digna y equipada. Por ende, la labor del cuidado implica a su vez contar con soportes en la infraestructura para impactar en el factor tiempo, y la accesibilidad, pero, sobre todo, son los viajes multipropósito que conllevan el mayor flujo de características sobre las personas cuidadoras. Y es que, diariamente llevan los hijos a la escuela, hacen las compras, van al médico o realizan actividades de ocio, pero no directamente impactan sobre el bienestar del cuidador, al contrario, son actividades que se realizan por y para la persona sobre la cual se está a cargo.

Suárez (2022) en el texto “Urbanismo feminista en Patio Bonito: una propuesta que integra el cuidado, el género y el ambiente en el espacio público” logra acercar esos enfoques en la planificación de la ciudad y el ámbito del cuidado. En efecto, expresa que la planificación urbana representa cuestiones políticas y económicas y a su vez espacios de jerarquías, desigualdades y relaciones de poder, lo que afecta que sean los peatones quienes las vivan en mayor medida, expuestos a una violencia más fuerte en el ámbito público. Para que, una labor como la del cuidado sea integrada a la ciudadanía, propone que las zonas que se han construido manejen una cercanía y una coherencia en torno a las necesidades de estas personas, ampliando su acceso a oportunidades (relaciones ecológicas, de estudios y alimentarias) y, por ende, que tengan un mejor disfrute de la ciudad. Aunque esta investigación se liga netamente a lo físico, Eliana González y Sebastián Parra (2023) en un abordaje histórico del urbanismo feminista logra complementar esta visión. Más allá de los espacios físicos de participación de mujeres fuera del hogar, es pensarse en su participación en las políticas públicas y espacios de participación que se dejaron a la figura masculina, sobre todo, redistribuyendo las cargas del cuidado ahondando en la problemática de la sobrecarga de estas labores y su limitación para participar en la vida pública.

Por último, al igual que la visión de las cuidadoras en el espacio público, es fundamental otorgarle una visión a la primera infancia en sus procesos de socialización hacia el espacio público, teniendo en cuenta que no tienen una responsabilidad sobre el lugar en el que nacen, al contrario, son sus pares quiénes filtran el mundo a ellos. Entonces, desde los parques o los jardines, la mirada se focaliza en que los espacios más allá de ser físicos (construidos), son el conjunto de las interacciones que los niños y las niñas pueden desarrollar. Hart y Woodhead (2012) demuestran que las relaciones sociales se empiezan a reproducir en estos lugares y desde esta apropiación se va a traspasar a la forma en que se relacionan en su vida adulta. Hay que tener en cuenta, que no se desmerita la importancia del espacio físico en sí mismo, pues es gracias a los equipamientos con los que interactúan que existe un impacto en el desarrollo infantil. Es decir, es fundamental la realidad material, como la apropiación y desempeños alrededor de esta.

### **Marco Normativo**

Los desplazamientos de los niños y niñas han sido objeto de registro especialmente a partir de 2013 en relación con el derecho a la educación. Desde ese año y hasta la actualidad las Secretaría Distrital de Movilidad y de Educación han puesto en marcha 8 programas enfocados en mejorar la movilidad de este grupo poblacional de manera sostenible y segura. Cabe resaltar que se involucran en la política pública Visión Cero, que tiene como meta reducir el número de víctimas fatales o heridos graves de siniestros viales; considerando la vulnerabilidad que crece a medida que se tiene menor edad. A continuación, se presentarán algunos de ellos, priorizando los que promueven la movilidad activa en los y las estudiantes.

Entre ellos se encuentran BiciParceros y Al Colegio en Bici (ACB). La Secretaria de Movilidad (s.f) explica que estos dos proyectos están enfocados en promocionar el uso de la bicicleta como medio de transporte de manera segura y acompañada para llegar de la casa al colegio y viceversa, se genera un plan de encuentro con los y las estudiantes, ya sea, en su lugar de residencia o un punto cercano, de modo tal que se crea una ruta colectiva en donde en todo momento van acompañados no solo por sus compañeros sino también, por adultos encargados de guiar y proporcionar una seguridad, cabe resaltar que dentro de las

instituciones participantes, estos proyectos implican que también se brinde la infraestructura necesaria para las bicicletas (ciclo parqueaderos y rampas de acceso a la institución).

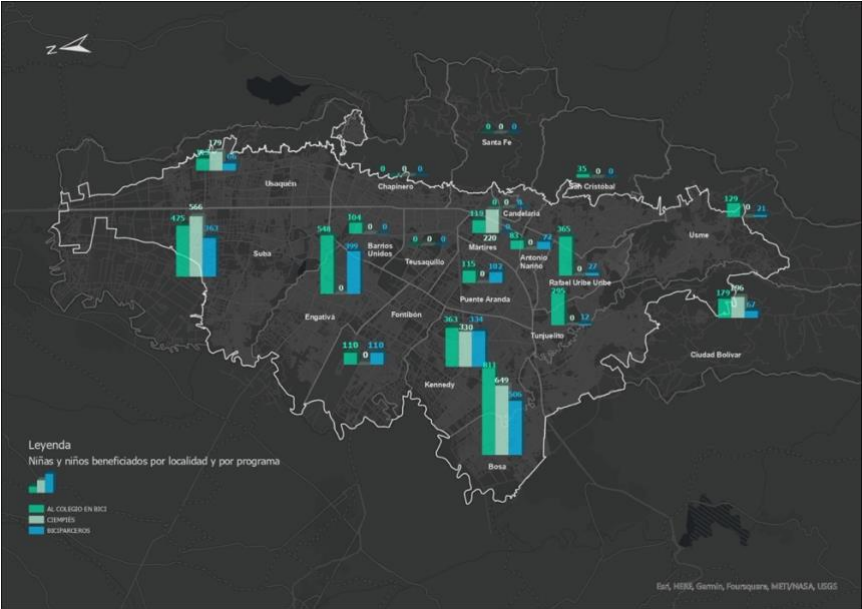
Una diferencia entre estas dos iniciativas radica en que el programa ACB proporciona los implementos para los desplazamientos, es decir, les presta las bicicletas y cascos a quienes participan allí durante todo el año escolar, mientras que, los niños y niñas en BiciParceros ya cuentan con sus propias bicicletas. También se han implementado este estilo de rutas a otros espacios públicos con el objetivo que los niños y las niñas tengan un goce del mismo y conozcan los entornos con los que cuenta Bogotá. Con todo esto, se resalta que, en un análisis cronológico y espacial, la bicicleta en muchas ocasiones hace parte de los primeros años de vida de la primera infancia como un fin recreativo, sin embargo, va a depender de características viales y uso, si en la adultez en su movilidad cotidiana se sigue implementando (Bonham y Wilson, 2012) por ello la importancia de incentivar desde estos espacios y no solo con fines recreativos, el uso de movilidades sostenibles y activas.

Bajo esta misma idea, surge el proyecto Ciempies. Según la Secretaria Distrital de Movilidad (s.f.) este proyecto consiste al igual que el anterior en la planeación de rutas en caravanas para que los y las estudiantes asistan al colegio, en este caso ya no en bicicleta sino a pie, pero, manejando las mismas ideas del acceso, reconocimiento y disfrute de la ciudad. También hay un guía que dinamiza los recorridos, implementando actividades lúdicas enfocadas en la conciencia ciudadana y la seguridad vial, a su vez, los padres y madres que deseen acompañar la ruta lo pueden hacer. Además, de forma externa a los recorridos, se hacen actividades con las familias para incentivar el sentido de la comunidad que hace parte de la iniciativa. Esta iniciativa responde a las necesidades como la sensación de inseguridad o siniestralidad vial, teniendo en cuenta que, durante el colegio la mayoría realiza sus recorridos a pie. Por ende, se puede decir que el cuidado no viene solo de madres y padres, sino que, se complementa en espacios de comunidad tanto por vecinos como por respuestas que el mismo distrito proporciona, siendo un trabajo colectivo.

En general estos proyectos han generado un impacto en la vida de los niños y las niñas en la ciudad porque les enseñan a tener una movilidad consciente en Bogotá. En la ilustración

3 se logra evidenciar las métricas de aquellos que acceden a los tres grandes programas y su localización dentro de la ciudad. Teniendo en cuenta que estos programas tienen presencia específica en colegios seleccionados a nivel distrital, donde más se logra ver su participación es en la localidad de Bosa, que cuenta con los tres programas y tienen un alcance a 1966 niños y niñas en total.

**Ilustración 3. Niñas y Niños beneficiados por localidad y programa**

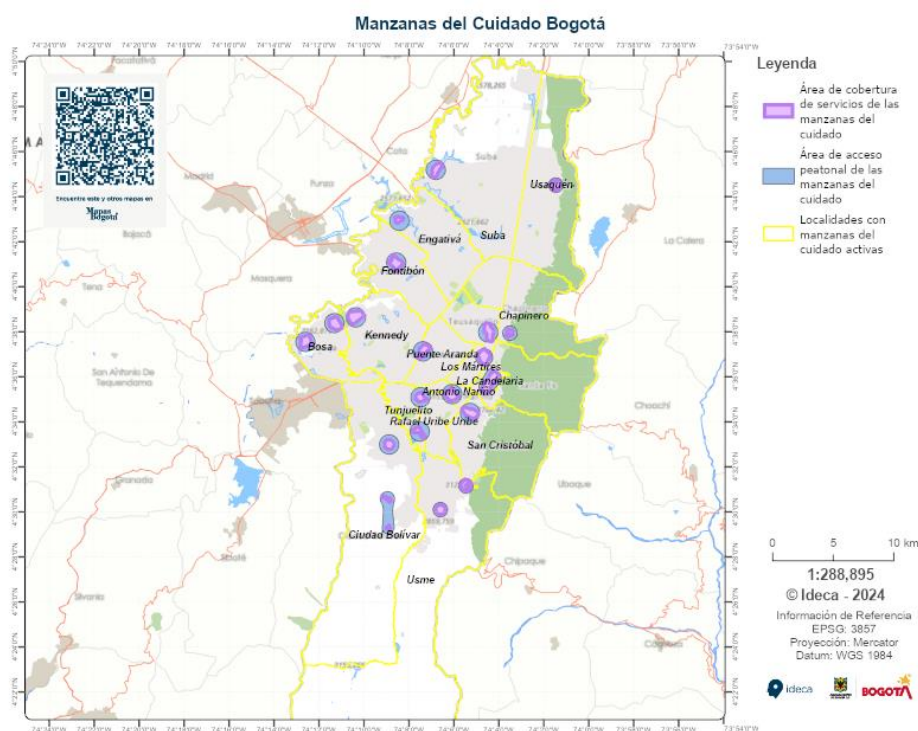


**Fuente: Recorre Bogotá en Mapas 2022**

Finalmente, es necesario en este punto mencionar el programa distrital que involucra tanto a las personas cuidadoras como a quienes cuidan: a niños y niñas menores de 5 años, adultos mayores y personas con discapacidad. La Secretaría Distrital de la Mujer (2021) detalla que este es conocido como el Sistema Distrital del Cuidado y se materializó en Las Manzanas del Cuidado de Bogotá, una estrategia vinculada al Plan de Ordenamiento Territorial que tiene como objetivo central reconocer, valorar y resignificar el trabajo de cuidado no remunerado y a quienes lo realizan. Sus principales características para un funcionamiento adecuado son las siguientes: En primer lugar, una articulación coherente liderada por Secretaría Distrital de la Mujer y líneas de servicio distrital acorde al programa, es decir, una intersectorialidad; en segundo lugar, contar con 3 principios que garanticen el

acceso a las cuidadoras – proximidad, entre los hogares y los equipamientos, horarios flexibles, antes de las 8 y después de las 6, y la simultaneidad de servicios, involucrar actividades no solo para las cuidadoras sino también para quienes son cuidados –. Por último, las rutas que deben seguir estos programas deben estar bajo un diagnóstico acorde a la población, es decir, impactar sobre espacios más allá del cuidado que ellas realizan como lo es el estudio, rutas para una autonomía económica y, a través de formación de redes de cuidado, lograr redistribuir la carga emocional y física que se da sobre las mujeres en estos ámbitos. Al igual que con los programas de movilidad, también se cuenta con una georreferenciación de estos espacios y se da de la siguiente manera (ver ilustración 4)

**Ilustración 4. Manzanas del cuidado Bogotá**



**Fuente: Ideca 2024.**

De manera que, pensarse el cuidado, la movilidad y en sí misma la dinámica de la ciudad implica dar la mirada primero, a actores sociales históricamente relegados a ámbitos privados, y segundo, son las políticas públicas las que pueden impactar en las realidades de las personas frente al acceso y goce de sus derechos humanos en relación con los entornos

físicos, específicamente del espacio público. Se reitera la importancia de focalizar a la primera infancia en futuras políticas públicas asociadas a la movilidad, ya que, no hay una que les priorice como grupo en estas decisiones.

## **Capítulo 1. Caracterización de la población primera infancia y sus cuidadores**

Este capítulo busca dar respuesta a la caracterización de los y las cuidadoras de primera infancia en un conjunto de jardines infantiles de la ciudad de Bogotá. Esto ya que, la palabra cuidadores puede entenderse desde diferentes perspectivas, según sea el lugar de enunciación en que se da esta labor. Por tanto, es importante empezar hablando de quiénes corresponden al grupo de primera infancia y cómo se distribuyen en las zonas de estudio. Luego, en ese mismo orden de ideas se abarca a la población cuidadora y la importancia de caracterizarlos. Por último, se relacionarán ambas poblaciones dentro de las zonas de estudio seleccionadas, conociendo del uso de espacio público en Bogotá referente a sus movilizaciones con objetivo de cuidado, llevar y traer a primera infancia al jardín.

Cabe resaltar que, se hace referencia a las bases de datos distritales y nacionales porque el cuidado implica una discusión demográfica. Es decir, las personas pueden pasar de ejercer el cuidado de niños a adultos mayores según sea la composición demográfica de una sociedad; de igual forma, porque hay acuerdos intrafamiliares que cambian según como esté conformado el núcleo familiar, y eso se va a ver permeado por las transformaciones familiares que se vean en los territorios; al igual que, el cuidado como se ha mencionado se ha dejado en gran parte a las mujeres, y estas con el paso de los años han ido en búsqueda de espacios de formación y laborales, más allá de los que se les han dado históricamente en el papel reproductivo, y por lo tanto, del cuidado – discusión que se retomará más adelante – (Montaño, 2010).

### **1.1 Primera infancia, ¿Quién cuida de ellos?**

Retomando el término de primera infancia, en Colombia, este es entendido según la Secretaría de Educación (2019) como aquellos niños y niñas que se encuentran en la primera etapa de crecimiento y desarrollo, es decir, desde los 0 a los 5 años. Para el ICBF (2020) este

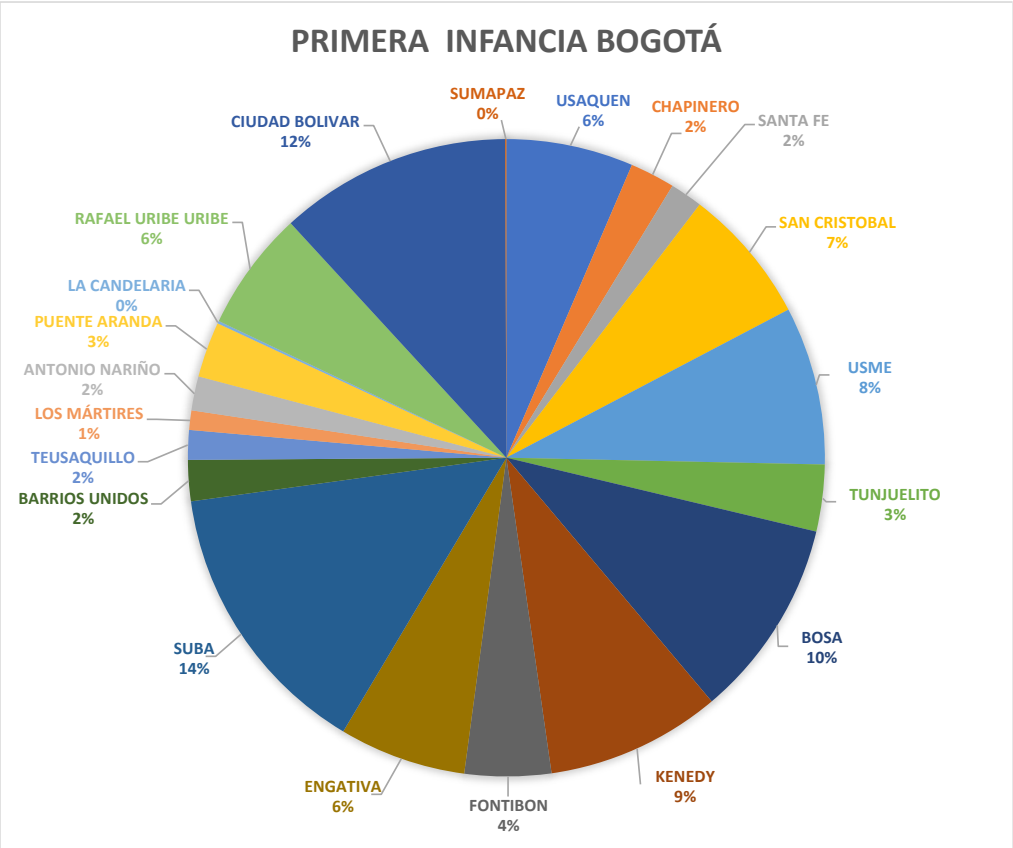
desarrollo integral debe estar comprendido por procesos complejos y de cambios constantes según el contexto del hogar, salud, educación y espacio público en el que se encuentre cada infante, es decir, no es algo lineal y simultáneo, sumado a ello, es en esta etapa que empiezan a estructurar su identidad y autonomía como sujetos de derechos. Por lo tanto, se debe atender a que los espacios en que desenvuelven esta etapa de la niñez promuevan el desarrollo de sus capacidades biológicas, psicológicas y sociales.

Ahora bien, según el Censo Nacional de Población y Vivienda 2018 se registró que de 0 a 4 años había un total de 3.037.781 distribuidos en 1.555.605 (51%) respecto a niños y 1.482.176 (48%) respecto a las niñas en ese rango de edad, esto en relación con un total de 44.164.417 personas censadas efectivamente en Colombia. Por lo tanto, a nivel nacional, quiénes se caracterizan dentro del rango de primera infancia, corresponden al 7% de la población total (DANE, 2018). En esta etapa de vida, las instituciones tanto públicas como privadas, deben garantizar el buen desarrollo de los niños y niñas, ya que eso permite que en un futuro pueda ser un adulto útil con habilidades y costumbres. Es aquí en donde desde Berger y Luckman (1986) se retoma a la socialización primaria, pues el niño o niña está adoptando significantes que alguien más le está brindando. Como individuo está produciendo una identificación con su entorno y volviéndola propia.

Así pues, se da paso a indagar cómo se distribuye esta primera infancia, pero, en entornos de la ciudad de Bogotá. Para ello se tomaron los datos expuestos en SaluData Observatorio de Salud de Bogotá (2024) en donde refleja una proyección a nivel distrital de la población de 0 a 4 años es de un total de 462.484 niños y niñas, distribuidos en 236.446 hombres (51%) y 226.038 mujeres (48%). Para el análisis de esta investigación, se toman tres localidades específicas, Bosa, Kennedy y Puente Aranda, de las cuales el observatorio permite evidenciar en cada localidad como se encuentra distribuida esta población (Ver ilustración 5). Bosa cuenta con un total de 47.786 niños y niñas, en donde 24.423 son hombres y 23.363 son mujeres (reflejan el 10% del total distrital); Kennedy cuenta con un total de 42.148 niños y niñas, en donde 21.422 son hombres y 20.726 son mujeres (reflejan el 9% del total distrital); en Puente Aranda hay un total de 13.239 niños y niñas, en donde 6.807 son hombres y 6.432 son mujeres (reflejan el 3% del total distrital). Por lo tanto,

sumando estas tres localidades, se tiene el 22% de la población de primera infancia con respecto al total a nivel Bogotá.

**Ilustración 5. Distribución Primera Infancia en Bogotá**



**Fuente: Elaboración propia con datos de Población de Bogotá D.C. 2005 – 2035. SaluData**

Hay que resaltar que, el Observatorio también ofrece análisis de los índices demográficos de la ciudad con respecto al año 2005 y los datos al 2023. Se retoman dos aludiendo al grupo poblacional descrito. Por un lado, está el índice de infancia que expresa que en el año 2005 de 100 personas 29 correspondían a población hasta los 14 años, mientras que para el año 2023 este grupo poblacional fue de 18 personas, esto indica que la población infantil ha disminuido con respecto a lo que era hace 15 años. También, se encuentra el índice de dependencia infantil, que muestra que en el año 2005 43 personas menores de 15 años dependían de 100 personas entre los 15 a 64 años, mientras que para el año 2023 fue de 25

personas, viendo de igual forma que está relación de dependencia va también en descenso. Ahora bien, hay un indicador que expresa la cantidad de niños y niñas de 0-4 años por cada 100 mujeres de 15-49 años (edad fértil), para el año de Bogotá se da de la siguiente manera: en 2005 había 100 mujeres por cada 31 niños y niñas (0-4 años), mientras que para el año 2024 por cada 21 niños y niñas hay 100 mujeres. A pesar de que no es discusión central de este trabajo, quiere decir que, en casi 15 años ha disminuido la población de primera infancia, vale la pena cuestionar si esto se debe a la carga de cuidado que recae sobre las mujeres sin ser distribuida en el hogar, y, por lo tanto, su acceso a oportunidades en el mundo laboral y educativo.

Ahora, bien, para poder acercarse a definir qué se entiende por población cuidadora, hay que comenzar describiendo a qué hace referencia el término de cuidado, la acción en sí misma que define a esta persona y que de la misma manera puede tomar múltiples interpretaciones. Por lo tanto, se retoma a Fisher y Tronto (1990) citado en Montaña Virreira (2010) el cuidado es “todo lo que hacemos para mantener, continuar y reparar nuestro mundo, de manera que podamos vivir en él tan bien como sea posible” (pág. 27). En la misma línea, en el abordaje teórico de este término hace mención del cuidado como bienes y servicios, dado que se da cumplimiento de actividades que permitan a las personas alimentarse, educarse y estar sanas, ya sea que se dé para sí mismas o para otras, en general se habla del cuidado a menores de 5 años (primera infancia), adultos mayores y personas con alguna limitación. Aquí se demuestra que la red de acciones implica una relación de interdependencia con otros actores, incluyendo al ambiente, al igual que debe contemplar practicar un autocuidado, y que esta relación puede presentarse en diferentes momentos de la vida. Por lo tanto, como lo explica Batthyány, (2004) citado en Montaña Virreira (2010) el cuidado abarca: “un cuidado material que implica un trabajo, al cuidado económico que involucra un costo y al cuidado psicológico que entraña un vínculo afectivo” (pág. 27).

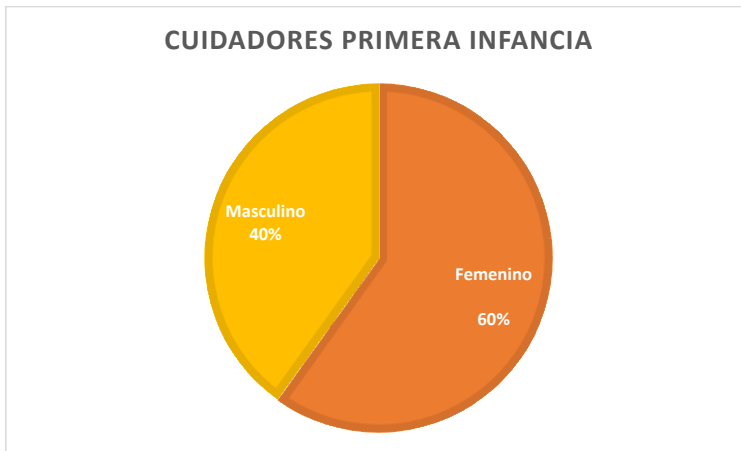
A la luz de esto se desenvuelve el trabajo del cuidado, ya que el cuidado se ha destinado a la visión de lo privado, el hogar, y que, por ende, no es productivo, es decir, como externalidad del sistema económico (Montaña, 2010). Sin embargo, en sí mismo merece ser parte de perspectivas de trabajo, independiente a si es o no remunerado, ajeno a ello cumple

con actividades relacionadas al bienestar de las familias, entornos físicos y en sí al desarrollo de los países. La Secretaría Distrital de la Mujer (2021) explica que se puede dar dentro o fuera de los hogares, pero, son las mujeres las que en mayor medida realizan labores de cuidado no remuneradas y que estas mismas se dividen en dos. La primera es el cuidado indirecto, hace referencia a las acciones dadas en el mantenimiento físico del espacio, o también conocidas como trabajos domésticos, que pueden ser las compras del hogar, preparación de alimentos, aseo, entre otras. La segunda es el cuidado directo, que tipifica a las personas que son cuidadas como lo son niños y niñas, personas con discapacidad, adultas mayores o personas enfermas. Por lo tanto, hablar del trabajo del cuidado representa contemplar tanto las acciones inmersas, como, los actores que se ven involucrados.

En cuanto a las políticas públicas de escala distrital debe mencionarse la creación del Sistema Distrital del Cuidado durante el gobierno de la alcaldesa Claudia López (2020 - 2023) de hecho, en un diagnóstico presentado por La Secretaría Distrital de la Mujer (2021) se encontró que, predomina una cultura machista puesto que: “La mayoría de las personas creen que las mujeres son más aptas para el trabajo doméstico (52,2% de las mujeres y 53,8% de los hombres).” (pág. 2) Por lo tanto, este sistema con la oferta del componente Respiro, impacta en el tiempo que las mujeres dedican a las labores del cuidado, sobre todo, desde espacios de autocuidado, salud mental y recreación, y por supuesto, otros aspectos socioeconómicos como lo son el emprendimiento y la educación.

En esa misma línea, es importante hablar entonces de la población cuidadora de los seis jardines ubicados en estas tres localidades. Para ello, se retoma la Encuesta Mapa de Empatía realizada por el Observatorio de la Defensoría de Espacio Público. Dentro de esta encuesta se encuestaron a 346 cuidadores que brindaron la información entorno a aspectos demográficos y su percepción de la calidad del aire en la zona en la que viven. En este caso para describir la población, se tomarán los datos demográficos como el sexo, los rangos de edad y escolaridad, permitiendo un panorama más concreto de esta población.

#### **Ilustración 6. Población cuidadores primera infancia en 6 jardines de Bogotá**



**Fuente: Elaboración propia con datos de Encuesta Mapa de Empatía**

Para empezar, hay que resaltar que la población de cuidadores que respondieron la encuesta está principalmente conformada por mujeres (ver ilustración 6). Las mujeres corresponden al 60% de la población, más de la mitad de la población encuestada, mientras que, los hombres representan el 40%. Esta encuesta fue realizada al momento de recoger o dejar a los niños y niñas en el jardín, por lo tanto, ya da un primer indicio de las movilidades con motivo de cuidado a primera infancia, es decir, con un carácter de interdependencia hacia la figura femenina del hogar. De acuerdo con Gómez (2016) citado en Jirón (2017) “las relaciones sociales y cotidianas no son neutras, sino que están cargadas de negociaciones en las que priman distintos papeles asociados a condicionantes de género, ciclo de vida y poder adquisitivo, entre otros elementos” (pp. 408) Por lo que, en estos viajes de cuidado, la mujer toma un rol central en la planificación de estos viajes de cuidado, por un lado, como ya se vio, por las cargas simbólicas que asocian a la mujer con el cuidado, pero también, por las distribuciones y arreglos intrafamiliares. Explican Sáenz-Acosta, Robert, y Rodríguez (2022) que enlazar los espacios familiares en la movilidad va a variar en el análisis, puesto que, no es solo el acceso en la práctica, sino que influyen, los recursos en el hogar, si las externalidades del hogar son oportunidades o no, y en especial, el consenso y comunicación al interior de las familias.

**Ilustración 7. Estrato área de influencia de los jardines trabajados**

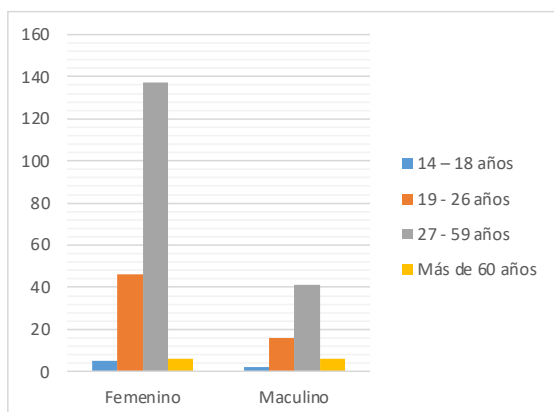


**Fuente: Elaboración propia con datos de Encuesta Mapa de Empatía y Manzanas de Estratificación IDECA**

Una de las variables usadas para caracterizar los hogares en términos socio-demográficos es el estrato residencial que hace referencia a aspectos vinculados al inmueble residencial y la disponibilidad de servicios públicos domiciliarios, además, el DANE (s.f) explica que el usos de esta variable funciona para “realizar inversiones públicas; implementar programas sociales como la ampliación y mejora de la infraestructura vial y de servicios públicos, la salud y el saneamiento, y los servicios educativos y recreativos en las zonas que más lo requieren”. En la zona de estudio que se trabajó, se hizo un cruce de capas con la aplicación Qgis para contrastar los puntos en donde se ubican los cuidadores y el estrato (ver ilustración 7), esto arroja que los estratos residenciales de estas zonas son 2 y 3, es decir, bajo y medio bajo, respectivamente. Por lo tanto, son zonas que albergan población con menores

recursos y de los cuáles las políticas públicas o subsidios deberían focalizar para impactar y mejorar esos niveles<sup>2</sup>.

### **Ilustración 8. Rango de edad de los cuidadores y cuidadoras encuestadas en los seis jardines infantiles.**



**Fuente: Elaboración propia con datos de Encuesta Mapa de Empatía (2022)**

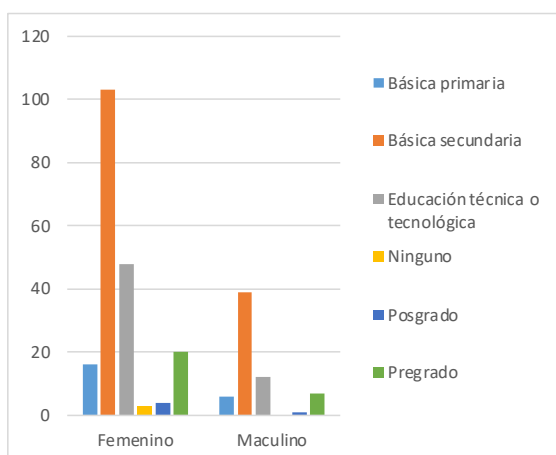
Por otro lado, dentro de esta población se encuentra que, quienes más realizan esta actividad se encuentran en un rango de 27 a 59 años, seguido de 19 a 26 años y más de 60 años, siendo 14 a 18 quienes menos tienen participación (ver ilustración 8). Jirón (2017) explica que, al analizar los patrones de movilidad y la interdependencia, emanan situaciones particulares de género, pero, también generacionales. En este sentido, a pesar de que la encuesta no proporciona las relaciones de parentesco con la población infantil, no se debe desconocer que muchas veces los cuidadores al tener jornadas de trabajo que les impiden realizar la movilidad de dejar o recoger a sus hijos, buscan apoyo o generan otras redes de cuidado. Por lo tanto, puede que en esta movilidad estén participando figuras tanto masculinas como femeninas con el parentesco de abuelos, hermanos e inclusive vecinos con alto grado de relacionamiento, de allí que se vean estas diferencias en los rangos de edad de

---

<sup>2</sup> La estratificación de los hogares según el DANE (s.f.) se dan de la siguiente forma: 1. Bajo-bajo; 2. Bajo; 3. Medio-bajo; 4. Medio; 5. Medio-alto; 6. Alto. Si desea profundizar en la medición de cada uno puede consultar <https://www.dane.gov.co/index.php/servicios-al-ciudadano/servicios-informacion/estratificacion-socioeconomica#preguntas-frecuentes>

las personas encuestadas. “No es casual que en general los soportes involucren a mujeres que de cierta forma “sostienen” a otras mujeres en sus labores asociadas al ámbito familiar y privado.” (Jirón, 2017; pp. 411)

**Ilustración 9. Grado de Escolaridad cuidadores y cuidadoras encuestadas en los seis jardines infantiles.**



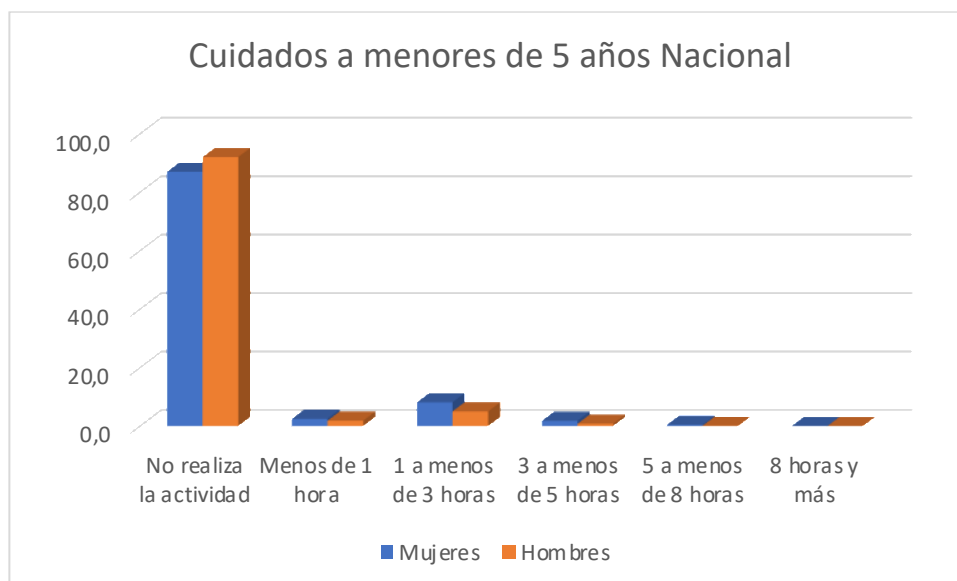
**Fuente: Elaboración propia con datos de Encuesta Mapa de Empatía (2022)**

Por último, en los grados de escolaridad (ver ilustración 9) se puede apreciar que, en ambos grupos, el nivel de escolaridad que más predomina se encuentra en básica secundaria. ONU Mujeres (2023) expone que, para lograr sistemas de cuidado más integrales y que respondan a las necesidades de la población, hay que generar sinergias en las políticas económicas, laborales, de salud, educación y protección social desde un enfoque de género, derechos humanos y corresponsabilidad social. (pp. 9). Con esto no se busca afirmar que se forme en temas del cuidado, sino que, por un lado, se provean sistemas que permitan la redistribución de cargas del cuidado, y que en esta misma línea el acceso a temas como la educación pueda ser mucho más amplio, sin generar la sobrecarga que ya se evidencia en las labores productivas y reproductivas, sobre la cual se pretende profundizar en el siguiente apartado.

## 1.2. Labores del cuidado directo

Ya una vez caracterizada la población cuidadora y revisadas las referencias disponibles de primera infancia en la ciudad de Bogotá, se hizo una revisión de bases de datos que reflejaran la conexión que hay entre estos dos grupos poblacionales. Por lo tanto, se retomó la base de datos Encuesta Nacional del Uso de Tiempo 2020-2021, la cual según el DANE (2022) genera información sobre el tiempo diario dedicado por la población de 10 años y más a tres grandes grupos de actividades: de trabajo remunerado, de trabajo no remunerado, y actividades personales. Todo esto recolectando los datos a nivel nacional excepto por la Orinoquía y la Amazonía. Para el caso de la investigación en curso se tomó especial atención en el anexo especializado en cuidados directos a menores de 5 años. Se debe mencionar que hay otras actividades que retoma la ENUT en cuidado directo y estas van enfocadas hacia el juego, contar o leer cuentos y llevar al parque a primera infancia, de igual forma presenta datos de cuidados a otras personas en el núcleo familiar, sin embargo, se hizo especial énfasis en cuidados que pueden abordar elementos más allá del ocio. A nivel nacional se encontró lo siguiente:

**Ilustración 10. Tiempo empleado en cuidado a menores de 5 años por hombres y mujeres en Colombia**



**Fuente: Elaboración propia con datos tomados de Encuesta Nacional Uso del Tiempo 2020 – 2021**

La ilustración 10 muestra que son las mujeres quienes siguen dedicando mayor tiempo al cuidado de los niños y las niñas menores de 5 años. Por ejemplo, mientras que en el grupo de los hombres solo el 5,1% dedica 3 horas o menos al cuidado, en este mismo punto, las mujeres reflejan el 8,1%. Ahora bien, el 92,1% de los hombres no dedica tiempo a esta actividad, pero contrario a eso, el porcentaje de mujeres es más bajo, se encuentra que el 87,1% de mujeres no realiza este tipo de actividades. Aunque no se profundiza en la distribución laboral, es importante recordar lo que menciona Devaki Jain (2013) para Latinoamérica cuando afirma que se repite el patrón en donde las mujeres son quienes se dedican al trabajo remunerado en búsqueda de autonomía, pero, que no hay una redistribución en las labores del cuidado, lo que resulta en una doble jornada o en apoyo desde contratación de una persona al uso de servicios públicos, en este caso jardines.

Esto no solo lleva a ver la distribución desequilibrada del cuidado, sino que también, habla de la conformación de redes de cuidado. Ya antes se exponía que el cuidado impacta de manera diferente sobre las generaciones, desde un punto de vista de a qué población se le dedican los cuidados y quienes conforman las redes de cuidado para brindar ese servicio.

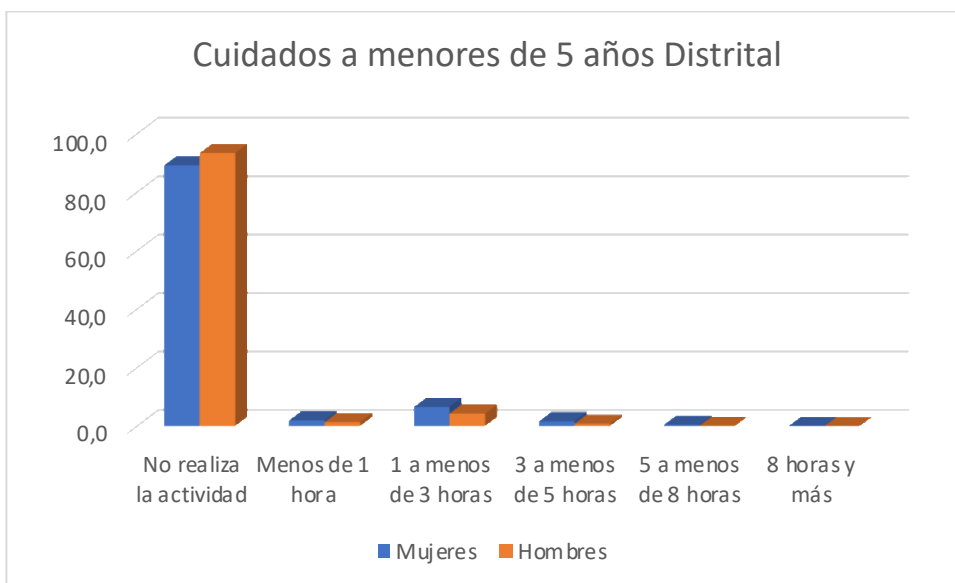
Soy ama de casa, mi trabajo es en el hogar paso más de las 8 horas en mis tareas, solo yo hago las labores del hogar. Mi esposo trabaja al igual que mi hija, entonces, yo cuido a mi nieta (Entrevistada 3, comunicación personal, 21 de marzo de 2024)

Pues yo en mi trabajo entro a las 6:00 de la mañana y salgo a las 4:50 de la tarde, o sea, yo ni recojo al niño ni lo llevo tampoco a jardín. Pues sí asisto a las reuniones, a veces, cuando hacen las reuniones y me dan el permiso sí voy yo. Los fines de semana sí los llevamos al parque. Si mi hermano no lo recoge, lo recoge mi cuñada. (Entrevistada 2, comunicación personal, 20 de noviembre de 2023)

Entonces, se logra observar la manera en que esa red de cuidado se conforma. En el primer apartado se evidencia que se realiza entre madre, hija y abuela. Es decir, es la abuela quien ejerce el rol de cuidado directo, mientras su esposo y su hija se dedican a labores productivas fuera del hogar. En el segundo caso, se evidencia que el soporte en la red de

cuidado se conforma por su hermano y cuñada mientras ella trabaja fuera del hogar. Se puede apreciar la necesidad de unas redes de cuidado para poder ejercer un trabajo fuera de labores netamente asociadas a cuidado directo.

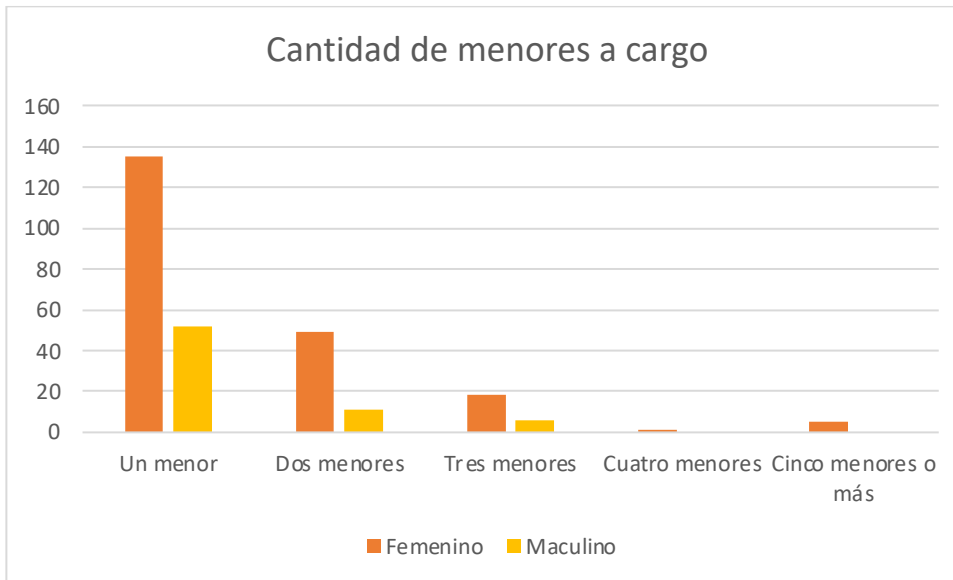
**Ilustración 11. Tiempo empleado en cuidado a menores de 5 años por hombres y mujeres en Bogotá.**



**Fuente: Elaboración propia con datos tomados de Encuesta Nacional Uso del Tiempo 2020 – 2021**

En los resultados arrojados a nivel Bogotá (ilustración 11) se encuentran las mismas similitudes frente a la distribución en los rangos de tiempo. Mientras que 4,3% de los hombres dedican a 3 horas diarias de cuidado directo, 6,6% de mujeres dedican la misma cantidad de tiempo a estas labores. Por ejemplo, en el rango de 3 a menos de 5 horas diarias, las mujeres que realizan esta actividad duplican la cantidad de hombres, siendo 1,7% a 0,8% respectivamente. Como lo menciona Jirón (2017) en las mujeres es común encontrar una carga tanto en papeles reproductivos como en los productivos y en algunos casos comunitarios, esto se va a ver reflejado en la inversión y división del uso del tiempo que tienen para cumplir con sus labores y objetivos.

**Ilustración 12. Cantidad de menores de 6 años al cuidado**



**Fuente: Elaboración propia con datos de Encuesta Mapa de Empatía**

En esa misma línea del cuidado a primera infancia, la Encuesta Mapa de Empatía elabora una pregunta hacia ¿Cuántos niños/as menores de 6 años cuida? (ver ilustración 12). Siendo las mujeres el grupo con mayor nivel de respuesta, se puede observar que la interdependencia es un factor clave para analizar la forma en que se organizan los cuidados. Esto se debe a que, existe por parte de las personas que son cuidadas un bajo rango de autonomía; situación que se extiende cuando se habla de su movilidad, es decir, “genera la necesidad de organizar movilidades diferenciadas según necesidades específicas al interior de un hogar y de las familias con sus relaciones extendidas” (Jirón et al, 2022, pág. 204) ahora bien, estas necesidades van a cambiar, según sea la cantidad de menores que no poseen una autonomía y que por lo tanto, dependen plenamente del cuidador. No hay que desconocer las situaciones en que, los cuidadores tienen bajo su responsabilidad menores de edad en otras etapas (infancia y adolescencia), puesto que, a pesar de que ya cuentan con ciertos niveles de autosuficiencia y pueden ser parte de la red de cuidados a primera infancia, siguen teniendo un lazo de interdependencia con cuidadores, que les implique pensarse diferentes formas de suplir sus necesidades y sus objetivos de movilidad. Para poder ilustrar mejor esta situación se retoma la entrevista realizada a una cuidadora en el jardín Alcalá Muzú:

hay veces que yo traigo a los dos niños al mismo tiempo sí, porque el niño entra a las 7 y la niña también entra a las 7, pero la niña puede entrar hasta las 8. Entonces, hay veces que dejo a la niña durmiendo un ratito más y traigo sólo al niño, vuelvo a la casa, alisto a la niña y de ahí sí la traigo a ella. (Entrevistada 1, comunicación personal, 21 de noviembre de 2023)

De este modo, logra verse como la cuidadora organiza su rutina de la mañana para llevar a sus hijos al jardín y al colegio, a pesar de que, el hijo mayor ya no se encuentra en etapa de menores de 6 años, el contexto implica que sea acompañado en estos trayectos, puesto que genera mayor seguridad en la cuidadora, sin embargo, es algo que se busca ahondar con mayor detalle en el siguiente apartado.

### **1.3 Movilidad del cuidado en la ciudad de Bogotá**

Las labores del cuidado implican situar las condiciones materiales y culturales en una relación de interdependencia, ésta diferenciada por las necesidades y acuerdos que se dan en cada uno de los hogares y la forma en que la movilidad cotidiana se practica en el día a día (Jirón, et. al. 2022). Hay que resaltar que aparte, dependen también de las decisiones que se tomen en materia de política pública y legislación ante la movilidad cotidiana. Para el caso de esta investigación, con los y las cuidadoras de primera infancia se busca realizar una tipificación de las movilidades, y dar cuenta si estas se ven permeadas por valores ecológicos contemplados en las agendas de movilidad sostenible, esto quiere decir que, se empezarán exponiendo los datos recolectados de la Encuesta de Movilidad para Bogotá 2019 (EMU) y los resultados de la encuesta Patrones de movilidad en Bogotá con enfoque de género (2024) simultáneamente se presentan los datos recolectados en los seis jardines infantiles mediante la Encuesta Mapa de Empatía.

En el ámbito urbano, pensar el transporte desde el género da cuenta de los límites y fronteras que se normalizan para las mujeres y siguen reproduciendo un orden de los roles sociales, donde la mujer se encarga de las labores del cuidado en el hogar, espacios privados, y el hombre se muestra como la figura trabajadora y proveedora, en el espacio público (Barroso, et. al. 2023). Por lo tanto, esta visión se puede ver aplicada en el contexto público, como lo expone Barroso (2023) son las “barreras de accesibilidad” las que se manifiestan en

la movilidad, estas fueron inspiradas en trabajos previos de Jirón y Mansilla (2013) y Jirón, Carrasco y Rebolledo (2020) y dan una totalidad de 10 barreras<sup>3</sup>; en este caso, para este apartado se retomara la Barrera de transporte que la definen como las “limitaciones por deficiencias en el servicio de transporte público (formal o informal) en relación con infraestructura, acceso, seguridad y eficiencia” (pág. 265).

En ese orden de ideas, se toman datos de la Secretaria de movilidad (2022), específicamente de la Encuesta de Movilidad, pues permiten ver un alcance distrital de la movilidad respecto al transporte, tanto público como privado. Por lo tanto, ésta muestra cómo se movilizan las personas en la ciudad: qué modos utilizan, cuánto demoran y por qué motivos viajan. Así pues, para la investigación se hizo uso de la EMU 2019, donde se tiene registro de cuál es el medio de transporte que prima en la movilidad cotidiana. En el anexo “D\_Movilidad”, una de las estadísticas arrojadas discrimina por hombres y mujeres, qué modo de transporte priorizan en sus trayectos que son mayores a los 15 minutos. Con esta información suministrada se realizó una agrupación de los medios de transporte, de modo que, se logre apreciar la movilidad activa (a pie y en bicicleta), los servicios públicos (Alimentador, Intermunicipal, SiTp, Cable, Transmilenio), los transportes privados (Auto, moto, patineta) y el transporte informal, esto transversal al uso y el sexo.

---

<sup>3</sup> Las barreras de accesibilidad son: Físico-espaciales; temporales; económicas; transporte; seguridad; organizacionales; habilidad; corpo-sensoriales o kinésicas; emocionales y tecnológicas. Si desea profundizar en ellas puede acceder a Barroso, E. P. (2023) Prácticas de cuidado y barreras de accesibilidad en la movilidad cotidiana de mujeres de las periferias de la ZMCM. En Salinas, L., Carmona, M. & Castillo, O. (Eds.) Periferias urbanas en América Latina. Desafíos teóricos y metodológicos para la acción sociopolítica. (pp. 259-287)

**Tabla 1. Modo de transporte - Porcentaje hombres y mujeres.**

Modo de transporte	Hombres		Mujeres		Total	
	Cantidad	Porcentaje	Cantidad	Porcentaje	Cantidad	Porcentaje
A pie	1.525.363	20%	2.427.449	30%	3.952.812	25%
Bicicleta	870.911	11%	306.957	4%	1.177.868	7%
Transporte Público (Alimentador, Intermunicipal, SiTp, Cable, Transmilenio)	2.460.508	32%	3.121.861	38%	5.582.369	35%
Trasporte público individual	272.381	3%	409.612	5%	681.993	4%
Auto	1.284.230	17%	1.007.646	12%	2.291.876	14%
Moto	693.727	9%	221.587	3%	915.314	6%
Transporte Informal (Bicitaxi, Transporte Informal)	311.787	4%	369.888	4%	681.675	4%
Transporte Escolar	241.222	3%	248.762	3%	489.984	3%
Otros (Patineta, otros)	123.018	2%	110.392	1%	233.410	1%
Total	7.783.147	100%	8.224.154	100%	16.007.301	100%

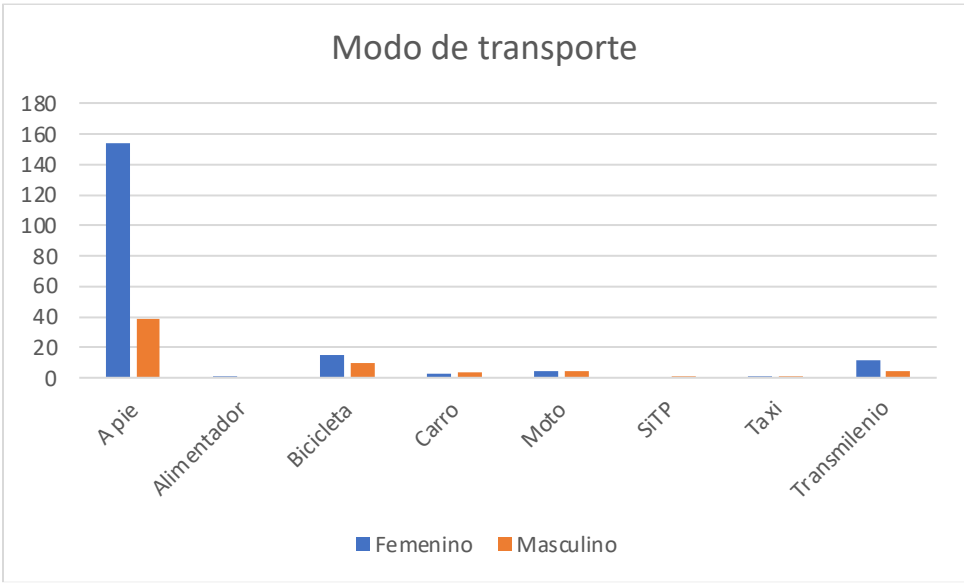
**Fuente: Encuesta de movilidad urbana – EMU 2019.**  
<https://www.simur.gov.co/encuestas-de-movilidad>

A partir de la información de la tabla 1 se puede destacar que los hombres realizan sus viajes usando vehículos particulares lo que les permite mayor autonomía en su movilidad. Las mujeres, por su parte, tienen mayor interacción con los medios de transporte que son conducidos por otra persona, Zucchini (2015) explica que esta relación de dependencia complica el desarrollo de las actividades, por ejemplo, en el transporte público dependen de la frecuencia con que estos transiten, lo que puede llegar a tomar más tiempo respecto a si se utilizara un medio particular privado. Es fundamental pensarse en que los viajes del cuidado también en varios casos implican una intermodalidad, es decir, generar viajes que den uso de diferentes modos de transporte para culminar ya sea con uno o varios objetivos que se tienen dispuestos desde que se planifica el viaje.

La EMU (tabla 1) muestra que los viajes duran más de 15 minutos, por lo tanto, implica que el trayecto va a tomar una amplia distancia. Manzini (2023) expone que entre más largas sean las distancias en las ciudades, el tejido social tiende a debilitarse, pues crea personas distantes y desconectadas unas de otras, sin contar el impacto en la inversión de tiempo en altos flujos de tráfico y, por ende, un aumento en la huella de carbono. En una idea para impactar en estas afecciones, surge como solución las ciudades sostenibles, donde la proximidad al acceso de servicios, un mejor aprovechamiento del tiempo y, sobre todo, los espacios de encuentro se conviertan en el foco principal a la hora de hablar de la planeación

de las ciudades. En la movilidad del cuidado, ya se ha venido planteando, que son las redes de cuidado las que mejoran el realizar estas actividades, de hecho, esta apuesta de planificación lleva la concepción del cuidado más allá de sistemas de salud o políticas públicas y permite que se formen las redes de comunidades que por su proximidad generen un cuidado colectivo y no solo individual. Explica Montaña (2010) “el derecho a cuidar, a no cuidar y a ser cuidado se debiera organizar poniendo en el centro a las personas que reciben los cuidados, garantizando arreglos público-privados que incluyan al Estado y a la comunidad.” Entonces, la responsabilidad es compartida por comunidad y Estado y el foco se dirige a ambos actores, en este caso, a la primera infancia que es cuidada, y la población de cuidadores.

**Ilustración 13. Modo de transporte empleado por cuidadores en los jardines infantiles**



**Fuente: Elaboración propia con datos de Encuesta Mapa de Empatía**

En el caso de los cuidadores que fueron encuestados (ver ilustración 14) el modo de transporte que más se utiliza es la caminata, seguida de la bicicleta, es decir, priman los modos activos de movilidad. Así mismo, son las mujeres quiénes mayor participación tienen en estos espacios de movilidad, mientras que son 150 mujeres quiénes llevan a los menores a pie, en hombres se encuentra que son lo 40 de ellos quiénes lo hacen de esta forma; en esa misma línea la bicicleta presenta una diferencia de 15 mujeres a 10 hombres en su uso. De

esto se pueden destacar dos elementos claves. El primero, tiene que ver con la movilidad sostenible, explican Prada, Demoraes & Saenz (2024) que “esto no debe interpretarse desde una visión voluntaria progresista orientada hacia la sostenibilidad, ya que, según el enfoque comportamental, existen razones que, justificadas por lo económico, pueden explicar el uso de estos modos, más que por una conciencia ambiental.” (pp. 50) de modo que, más allá de una decisión orientada a valores ecológicos, responde más a unas dinámicas sociales, impulsadas por sensaciones de seguridad, economía e incluso autonomía. Lo que lleva a destacar un segundo momento, y es la libertad que permiten estos modos; al ser modos activos, es decir, que el cuerpo es el principal motor en la movilidad, da una sensación de independencia, contrario a la sensación de dependencia que se genera con los modos motorizados como el carro o el transporte público que no son conducidos por las cuidadoras propiamente. Explica González (2023) que también impacta en la autonomía de crianza y comunicación con el entorno y la ciudad.

A raíz de las estadísticas presentadas por entidades nacionales se empieza a configurar la planeación del transporte y, por supuesto, la infraestructura destinada según sea la demanda que se presente. Sin embargo, es necesario revisar también los motivos por los cuáles se realiza el viaje, pues estos también influyen en esa toma de decisiones y las hojas de ruta de la ciudad. En la encuesta de movilidad 2019 se logra visualizar en el “Anexo B” los motivos por los cuales se realiza el viaje, y arroja los datos distribuidos dependiendo la actividad<sup>4</sup> que busca realizar con el recorrido. Ahora bien, aunque la encuesta evidencia en su directorio a que actividad corresponde cada número, no deja claro en el número 15 qué tipo de cuidado se da, es decir, si este es remunerado o no, a qué tipo de población se realiza, ya sea, primera infancia, adulto mayor o personas con discapacidad. Cuando se habla de las prácticas de la movilidad del cuidado la autora E. Zucchini (2015) lo explica “como un todo, ya que son

---

<sup>4</sup> Motivo del viaje: 1: Trabajar; 2: Asuntos de trabajo; 3: Estudiar; 4: Recibir atención en salud; 5: Ver a alguien; 6: Volver a casa; 7: Buscar/Dejar a alguien; 8: Buscar/Dejar algo; 9: Comer/Tomar algo; 10: Compras; 11: Tramites; 12: Recreación y cultura; 13: Buscar trabajo; 14: Actividades con fines religiosos; 15: Cuidado de personas; 16: Actividad física y deporte; 77: Otro; 99: NR.

desplazamientos derivados de las distintas tareas de atención y cuidado a la familia u otras personas dependientes.” (pág. 167). Por lo tanto, en una apuesta del cuidado, se pretende caracterizar esta actividad. Dicho esto, para poder visualizar los datos arrojados en esta categoría se realizó la tabla 2 y el respectivo gráfico (ilustración 15).

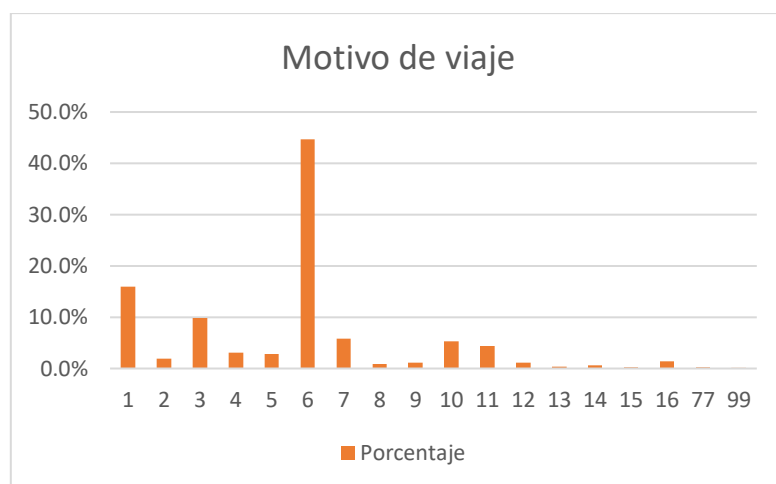
**Tabla 2. Motivo de viaje - Porcentaje hombres y mujeres.**

p17_Id_motivo_viaje	Sexo		Total	Porcentaje
	Hombre	Mujer		
1	1.722.422	1.314.612	3.037.034	16,0%
2	220.604	154.208	374.812	2,0%
3	955.143	927.515	1.882.658	9,9%
4	201.860	380.827	582.687	3,1%
5	228.799	297.705	526.504	2,8%
6	3.988.557	4.491.161	8.479.718	44,6%
7	370.293	740.355	1.110.648	5,8%
8	69.568	97.676	167.244	0,9%
9	112.329	106.159	218.488	1,2%
10	359.927	652.609	1.012.536	5,3%
11	365.069	469.293	834.362	4,4%
12	110.168	112.368	222.536	1,2%
13	44.481	29.777	74.258	0,4%
14	30.241	78.950	109.191	0,6%
15	11.983	43.562	55.545	0,3%
16	150.148	118.502	268.650	1,4%
77	18.470	20.938	39.408	0,2%
99	212	0	212	0,0%
Total	8.960.274	10.036.217	18.996.491	100,0%

**Fuente: Encuesta de movilidad urbana – EMU 2019.**

<https://www.simur.gov.co/encuestas-de-movilidad>

**Ilustración 14. Motivo de viaje - Porcentaje hombres y mujeres.**

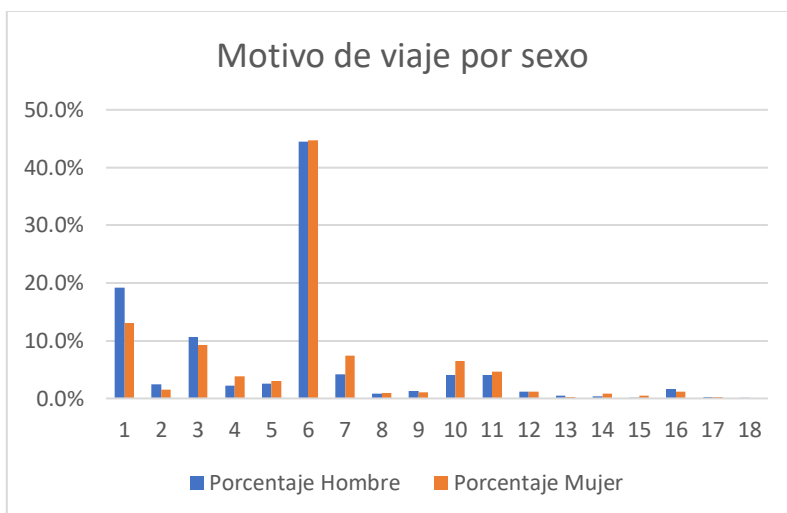


**Fuente: Elaboración propia a partir de datos de EMU 2019**

<https://www.simur.gov.co/encuestas-de-movilidad>

Antes de profundizar en la visión de género, es importante mencionar los siguientes aspectos de estos datos. Los viajes del cuidado como se dijo anteriormente se dan por unas redes de interdependencia “resulta errado asumir que las personas siempre viajan solas” (Jirón, 2017; pp. 425) de la misma manera, requieren de una planeación, adecuación a las condiciones del espacio y las condiciones socioeconómicas a las cuáles se pertenece por el contexto para así cumplir con el objetivo del viaje. En esa línea, la encuesta muestra los motivos de viaje 4. Recibir atención en salud y 15. Cuidado de personas, al igual que, el motivo 7. Buscar/dejar a alguien y el 10. Compras, estos pueden ser expresados dentro de las rutinas de cuidado, pues son finalidades que sostienen los hogares, sin embargo, sigue estando deficiente la percepción que se le da a los motivos de viaje del cuidado. Al mismo tiempo, son rutinas que en su mayoría engloban las personas cuidadoras, y que por lo tanto, van a ser viajes acompañados de las personas que cuidan, por lo tanto, va requerir de una mayor planeación y asimismo, un uso efectivo del tiempo y recursos con los que se dispone. Como lo expone Madariaga (2020) “la movilidad del cuidado, entendida como una nueva categoría general que abarca los distintos tipos de viajes necesarios para la reproducción de la vida, representa un grupo importante de movilidad general” (pp. 92)

### Ilustración 15. Motivo Viaje según sexo Bogotá



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de EMU 2019

<https://www.simur.gov.co/encuestas-de-movilidad>

En el caso de las movilidades diferenciadas por sexo (ver ilustración 16) en el motivo 1. Trabajar y 2. Motivos de trabajo, se puede observar la forma en que los hombres generan mayor participación de estos espacios, dejando en este punto la discusión de la forma en que las labores del cuidado no son consideradas en el ámbito laboral, y que sigue siendo la figura masculina la que prima en estos espacios. En el caso de los motivos 4 y 7, discutidos previamente, se refleja una alta diferencia en estas tareas realizadas principalmente por mujeres, el cuidado refleja actividades para estar sanos y poder habitar el espacio o territorio, sin embargo, en esta interacción social, se debe replantear aquella distribución de las cargas del cuidado, sin subordinar a una figura netamente a estos espacios.

De tal manera que las mujeres realizan una gestión del tiempo basándose en el principio de máxima eficacia y, para que ello sea posible, se precisan unos espacios urbanos complejos que combinen usos y que, a la vez, estén conectados con otras áreas de la ciudad mediante unos servicios de transportes públicos eficientes y variados. (Zuchini, 2015; pp.51)

Sin embargo, ver estas realidades a la luz de un enfoque de género permiten cuestionar y profundizar sobre los datos que arrojan las encuestas de movilidad, especialmente por la relación de infraestructura y las personas, sea por cuestiones de poder (opresión o privilegio) o acceso. Por lo tanto, se retoma la encuesta realizada por SENSATA (2024) Caracterización de los Patrones de Movilidad en Bogotá con Enfoque de Género e Interseccional que precisamente se realiza en el marco de una consultoría para la Secretaria de Movilidad. De esta encuesta se recata lo siguiente, en primer lugar, el tema de seguridad en la vía con enfoque de género, como ya se ha visto, la población que predomina en esta investigación está representada en su mayoría por mujeres que caminan o van en bici, sin embargo, la encuesta muestra que las ciclorrutas se convierten en espacios de disputa con vehículos motorizados y que a su vez, al ser una opción ante las violencias basadas en género que viven en el transporte público, no descarta que estos hechos no se presenten en estos espacios de modos activos. Esto lleva al segundo alcance que tuvo esta encuesta, la dependencia que se genera por parte de las mujeres hacia el transporte público, e incluso a personas del propio hogar que conducen vehículos privados y que rompe con el uso de la bicicleta.

Muchas mujeres que viven en la periferia prefieren hacer uso de la bicicleta para no tener que lidiar con trancones, tiempo de espera y rutas de buses poco eficientes (que se “meten entre muchos barrios”), y así poder tener horas de llegada claras (Sensata, 2024, pp. 25)

Por lo que, la bicicleta o incluso, el ir a pie, generan espacios de autonomía, pero, a su vez, se siguen viendo expuestas a situaciones de violencia.

#### **1.4. Conclusiones**

Jirón (2022) explica que hablar de los cuidados en un espacio físico, debe ir más allá de hablar de la infraestructura, se trata de “la manera corporal, relacional y multiescalar en que llevamos a cabo los cuidados cotidianos, estrechamente vinculados a formas de habitar los diversos entornos en que suceden.” (pp. 202). Este apartado permitió ver la movilidad del cuidado en tres grandes aspectos. El primero, en torno a discusiones demográficas que impactan en las decisiones de política pública y accionar del Estado, a su vez, que contextualiza a qué hace referencia la palabra del cuidado y a quién cuida. En segundo lugar, estas labores del cuidado por quiénes se ejercen, porque eso impacta en el acceso a espacios laborales de cuidado y fuera del cuidado. En tercer lugar, es la forma en la que la movilidad, aunque se prime en patrones masculinos dentro de la planeación urbana, tiene una mayor participación de mujeres que buscan romper con patrones de dependencia, pero, que a su vez realizan más planificaciones de los viajes.

Por lo que, se puede encontrar que la población infantil, en este caso primera infancia, aunque viene en descenso, sigue requiriendo atención y cuidados focalizados. Recordando que a nivel nacional representan el 7% de la población total. Ahora bien, esto desemboca en una actividad clasificada como trabajo de cuidado directo -pues se especializa en una población particular- y quiénes mayor representación tienen en ese grupo son las mujeres. Sin embargo, cabe resaltar que estas mujeres generan cadenas de cuidado con otras personas, por ello, las movilidades del cuidado van a tener un factor generacional, ya que, el apoyo en este caso de recoger y dejar a alguien puede provenir de abuelos/as, hermanos/as mayores, tíos/as e incluso vecinos/as.

En esa misma línea cabe resaltar que al ser las mujeres quienes más tiempo dedican al cuidado directo, aún no se han implementado patrones perdurables en el tiempo que redistribuyan esas cargas al interior de los hogares, lo que repercute en que las mujeres tengan menor acceso a otros espacios laborales, o en caso de tenerlo, se genera una sobre carga, pues se dedica en su totalidad a espacios productivos y reproductivos. Explica Virreira (2010) que en Latinoamérica se tiene arraigado el concepto de “Super mujer”, concepción que recarga a la mujer en los diferentes espacios de la vida social y le atribuye un pensamiento que todo lo puede hacer sola. Por eso, es importante que las entidades públicas con datos como la Encuestas de Uso del Tiempo puedan focalizar en este tipo de cargas e implementar espacios que mejoren esa calidad de vida. También, en espacios de movilidad es fundamental esta mirada, pues las mujeres deben asumir roles de planeación buscando la máxima eficacia de recursos con los que dispone, en este caso, en tiempo, y pueden ser de igual forma redistribuidos o incluso mejorados.

Lo que lleva al último hallazgo de este apartado, las redes de interdependencia que se generan entre la primera infancia y cuidadores hace que en esa planeación se prioricen ciertos modos de transporte. En el caso de las mujeres se aprecia que optan por modos que les generen espacios de libertad y autonomía como lo son ir a pie, o en bicicleta. Sin embargo, se resalta que no lo hacen apropiándose de ser estos los modos más ecológicos y limpios en la movilidad, lo hacen porque les permite una autonomía al desarrollar las diversas tareas que deben realizar en el día, siendo una de ellas llevar o dejar a los niños y niñas en el jardín. Por otro lado, es desde estos espacios que empieza a verse como la movilidad se configura también en espacios de conflicto, donde no se sienten seguras, lo que impacta en las decisiones que se toman en el espacio público.

## **Capítulo 2. Importancia del Espacio Público en las movilidades de mujeres cuidadoras de primera infancia**

En el anterior capítulo se profundizó en la visión de personas cuidadoras y la manera en que es importante hablar de sus movilidades guiadas por el propósito de cuidado. Ahora,

en este apartado, se describe la forma en la que el espacio público, influye sobre las dinámicas en la movilidad del cuidado. Es de suma importancia profundizar en las características que se tienen en cuenta al hablar de caminabilidad (forma en la que se apropia y disfruta del espacio), ya que, como se evidenció anteriormente, ir caminando es una de las modalidades que más se implementa en las labores de cuidado de primera infancia. De la mano con esto, están las condiciones de calidad del aire que pueden afectar en la salud de las personas cuidadoras, pero, sobre todo de la primera infancia. Del mismo modo, se presentan los análisis de recorridos alternativos de mujeres cuidadoras desde su hogar hasta el jardín, la respectiva medición de la calidad del aire en estos espacios y externalidades favorables y desfavorables.

### **2.1. Caminabilidad y espacio público en la movilidad del cuidado.**

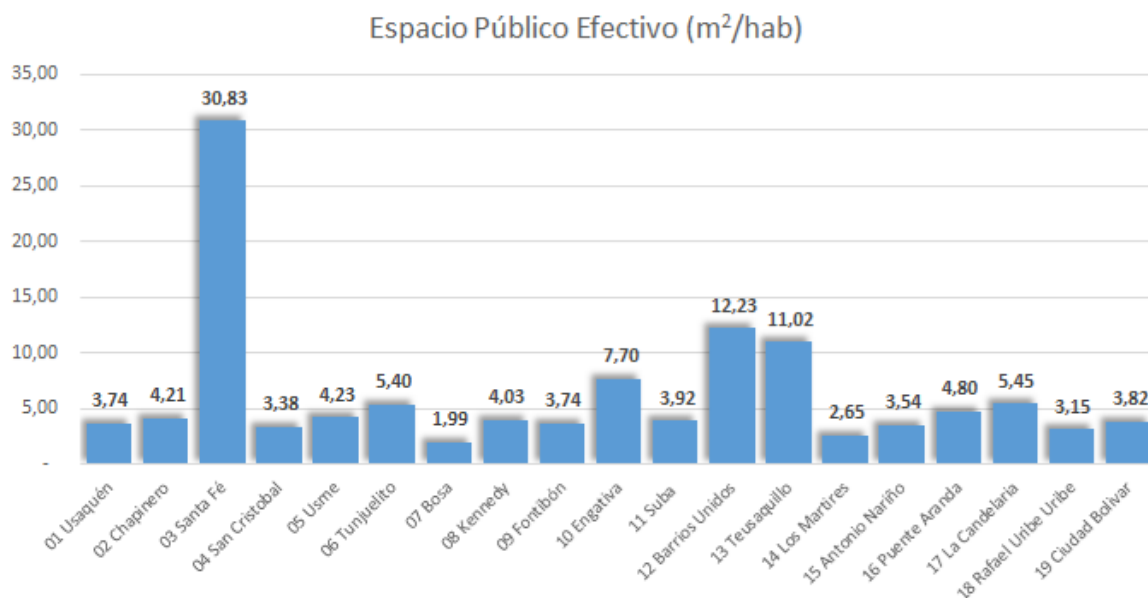
Antes de empezar, hay que recordar que las localidades sobre las que se trabaja son Bosa, Puente Aranda y Kennedy. A su vez que, Bogotá cuenta con un Plan de Ordenamiento Territorial Bogotá Reverdece 2022 – 2035 (POT), estipulado en el Decreto Distrital 555 del 2021, que busca garantizar la diversidad de servicios esenciales relacionados con salud, cuidado, educación, trabajo, cultura, etc. De este POT se destaca que su nueva distribución en Unidades de Planeación Local incluye pilares como el reverdecimiento, el cuidado y la movilidad sostenible. El primero, destaca el ordenamiento territorial priorizando las estructuras ecológicas y mejorando la cobertura y condiciones del espacio público; el segundo, hace alusión al Sistema Distrital del Cuidado que prioriza la oferta de estos en las zonas, de modo que genere una cercanía y, sobre todo, un acceso a todas las personas cuidadoras en Bogotá; el último prioriza el acceso a diferentes modos de transporte enfatizando en aquellos que son alternativos y le apuestan a una ciudad más sostenible (Secretaría Distrital de Planeación, 2021). Dentro de esta monografía, esta hoja de ruta es relevante porque plantea los ejes centrales bajo los cuáles Bogotá busca impulsar el estilo y calidad de vida de las personas, e involucra a las personas cuidadoras, su calidad y acceso en espacio público y la movilidad en estas zonas, destacando la armonización con otros planes de trabajo en torno a las acciones por el cambio climático (calidad del aire y modos de transporte sostenibles ODS).

Bajo este orden de ideas, el POT define la Estructura Funcional y del Cuidado, que garantiza el acceso a la ciudad con la creación de espacios de encuentro e integración social, es decir, proporcionar un acceso equilibrado en el territorio del espacio público. El Manual de Espacio Público (2023) da los lineamientos y componentes sobre dos espacios claves para esta investigación. El primero, es el Sistema de Espacio Público Peatonal para el Encuentro, de este se destacan los siguientes: los parques estructurantes, que corresponden a parques zonales y metropolitanos; los parques de proximidad son aquellos menores a 1 hectárea; las plazas son los espacios abiertos y bordeados por edificaciones; las zonas verdes correspondientes a empedrados a 400m<sup>2</sup>; los elementos complementarios como mobiliario, señalización, vegetación, monumentos conmemorativos y objetos artísticos. Aquí se destaca que este sistema busca fortalecer la estructura del territorio. El segundo, es el Sistema de movilidad conformado por: Espacio Público para la Movilidad, se trata de un conjunto de vías que permiten la conectividad física y digital; Red de transporte público de pasajeros urbano, rural y regional conjunto de infraestructura de transporte que da soporte territorial a la prestación de servicio de pasajeros e integración y operación de medios de transporte; la red de transporte de carga y para la actividad logística que brinda la infraestructura para estas actividades, necesarias para movilización, almacenamiento y distribución de mercancía. Todo esto es importante, porque implica pensarse que en la movilidad existen diversidad de variables más allá del tiempo y la distancia, y que las entidades públicas cumplen un rol fundamental en las estructuras e inmobiliario que brindan a la ciudadanía para su goce y disfrute.

Ahora bien, el Departamento Administrativo de la Defensoría de Espacio Público (DADEP), en su Reporte técnico de indicadores de espacio público (2023) acierta que, para tener un alcance de diferentes enfoques frente al espacio urbano, centra sus mediciones desde tres conceptos de la siguiente manera “estar (permanencia), conectar (movilidad) y proteger (sostenibilidad ambiental).” (pág. 13). Estos van a ser claves en la comprensión de la batería de indicadores que manejan. Para el caso de esta investigación se verá la incidencia del indicador Espacio público efectivo. Aquí el concepto central es estar, pues se asocia a los parques, plazoletas y zonas verdes utilizados por la ciudadanía, es decir, establece la relación entre la cantidad de habitantes y espacio público. La ficha técnica de este indicador expone

que “A mayor cantidad de Espacio Público Efectivo y menor población, el valor del indicador crece. A menor cantidad de espacio público y mayor población el valor del indicador se reduce” (pág. 15). Los resultados que arroja este reporte al 2023 sobre las localidades se pueden apreciar en la ilustración 17. Respecto a las localidades de estudio de esta investigación, Bosa cuenta con 1,99 m<sup>2</sup>/hab; Puente Aranda con 4,80 m<sup>2</sup>/hab y Kennedy 4,03 m<sup>2</sup>/hab. Según el reporte de este indicador “La localidad de Bosa para esta vigencia cuenta con 1,99 m<sup>2</sup>/hab, aumentando su indicador respecto a la vigencia 2021 que fue de 1,75 m<sup>2</sup>/hab” (pág. 16), esto quiere decir que se ha incrementado la incorporación de espacios públicos, sin embargo, sigue siendo una de las localidades con menor cobertura. En Kennedy y Puente Aranda, sus valores se encuentran próximos al valor general de Bogotá que corresponde a 4,79 m<sup>2</sup>/habitante. Ante esto, vale la pena mencionar que se encuentran por debajo de ser un indicador óptimo, en tanto la Organización Mundial de la Salud (OMS) establece que el indicador de áreas verdes debe estar entre 10 y 15 metros cuadrados por habitante (Reporte Técnico de Indicadores de Espacio Público 2023).

### Ilustración 16. Indicador de espacio público efectivo por localidad



Fuente: Reporte Técnico de Indicadores de Espacio Público 2023

Ante esto, Jeres (2016), en el capital de motilidad expresa que estas unidades de análisis como lo es la localidad hacen parte del hábitat, y que este, condiciona y explica el

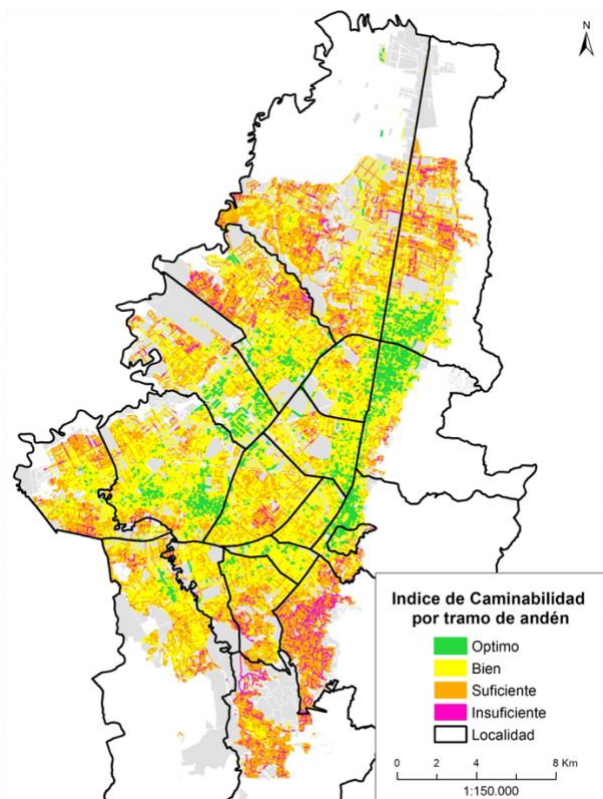
comportamiento móvil de los residentes. Por lo tanto, un indicador como el Espacio Público Efectivo plantea considerar un uso y un goce de lo que le brindan los espacios físicos. Desde lo cuantitativo, se logra ver que el grado de acceso de una persona cuidadora y su infante a espacios verdes y de ocio es reducido, sin mencionar que en los recorridos de primera infancia, el paso por estos lugares permite al infante mayor flujo de interacción, reconocimiento y apropiación del espacio público; de igual forma, aunque no es objeto central de estudio de esta investigación se puede hacer un acercamiento a la hipótesis que estas personas deben de realizar movilidades fuera de sus localidades para acceder a espacios verdes más grandes de los que ya posee su localidad.

Según González y Parra (2023) en su informe sobre movilidad del cuidado en Bogotá, expresan que el derecho a la ciudad para las mujeres presenta mayores barreras en el acceso y uso del espacio público dentro de ellas la infraestructura, la iluminación y la inseguridad, por lo que, esto se puede conectar con el índice de caminabilidad. Para empezar, la caminabilidad según Libertun, Mastellaró y Hobbs (2020) se ha pensado por las personas que caminan con una finalidad específica y manejan diferentes percepciones de seguridad y confort, esto se logra evaluando el entorno físico construido y disponible en el espacio público. Por lo tanto, el índice analiza que tan satisfecho o no se encuentra un peatón en la vía. Según el Reporte Técnico de Indicadores de Espacio Público 2022 presentado a Bogotá por el DADEP y el IDECA (2023) se deben de contar con 4 criterios: la utilidad, se refiere al acceso a pie a equipamientos y comercio; la seguridad, en tanto se vea desde la percepción y normativa vial, como, pública; la comodidad y confort, da cuenta de las vivencias de las personas que se vean satisfechas por el espacio público disponible; por último, el interés de generar experiencias que lleven a la interacción de la ciudadanía. Todo esto de la mano del Sistema Distrital del Cuidado y la ciudad de los 15 minutos, donde las dinámicas de la ciudad permitan a las personas no tardar más de este tiempo en cumplir el objetivo de su movilidad a pie, siendo más sostenible y amigable. Por lo que, si la ciudad le apuesta a una dinámica con espacios más incluyentes, ahondar en las barreras que presentan las mujeres cuidadoras puede generar mejores beneficios en los impactos que tienen las intervenciones de entidades públicas.

Así pues, profundizando en el índice de caminabilidad, se retoma el proceso de investigación del Observatorio de Espacio Público y el DADEP (2023) donde se realizó el análisis por tramos de andenes. Las variables de estudio se dieron de la siguiente forma: Infraestructura para la movilidad peatonal (INMOPE) que involucra Ancho y largo de los andenes, tipología de la vía y la red ciclo viaria; la movilidad peatonal (MOPE) tiene que ver con las distancias a los modos de transporte del SITP y el Transmilenio; la seguridad relaciona infraestructura desde la iluminación y la cantidad de delitos ocurridos por zonas; la atracción es en torno a las decisiones que toma un peatón frente a las rutas que toma para su desplazamiento; la seguridad vial (SEGVIAL) tiene que ver con las afectaciones que puede tener una persona al caminar en el espacio público por ello retoma las intersecciones o cruces (semáforos) y siniestralidad vial registrada en ese espacio; por último, contemplar el ambiente implica pensarse la sombra y abrigo prestada por árboles y estructuras construidas, la contaminación sonora y la calidad del aire midiendo PM 10 y PM 2.5.

De los resultados arrojados en el índice de caminabilidad para Bogotá se recatan los siguientes. La zona de Puente Aranda hace parte de las localidades que cuenta con más del 50% de medición en la categoría de “bien”, se trata de un valor del 58,8% lo que logra inferirse es que un poco más de la mitad de la infraestructura está adecuada para goce y disfrute sus habitantes. Para el caso de Kennedy y Bosa, no se muestran datos numéricos, pero gracias a la ilustración 18 del mapa de ICAM por tramo de andén, se evidencia que, poseen más espacios con índices de caminabilidad en niveles óptimos a diferencia de la localidad de Puente Aranda. Todo esto debe pensarse a la luz de dinámicas que implican relaciones de interdependencia como el cuidado a menores de 5 años, puesto que no es solo el confort en un recorrido individual, sino, con la compañía de un actor que empieza a generar destrezas y habilidades para moverse en la ciudad.

### **Ilustración 17. Mapa de ICAM por tramo de andén**



**Fuente: Reporte Técnico de Indicadores de Espacio Público 2022. DADEP – IDECA 2022**

No obstante, a lo largo del texto se ha expresado énfasis en la movilidad con fines de estudio y de regreso a los hogares, pese a que es una idea global, es sesgada dejarla a una movilidad pendular, es decir, de un punto A al punto B, en tanto las labores del cuidado implica que los viajes pueden darse desde otros puntos y con otros motivos; esto es salir del empleo a recoger a la persona a cargo, pero, luego de ello tener recorridos hacia visitas hospitalarias, encuentros escolares, comercios con compras cotidianas, lugares de ocio y deporte, etc. A esto se le llama cadenas de tareas de tipo poligonal, porque enlazan una amplia cantidad de objetivos a lo largo del día, por ende, de movilizaciones, y que se presentan en mayor medida cuando hay una carga de cuidado. (Zuchini, 2016) Estos viajes, por lo tanto, como se analizó en el apartado anterior se priorizan en modos activos, caminando o en bici y, es de esta forma que el espacio público debe permitir el cumplir con los objetivos de estas movilidades. Para ello se retoma la experiencia de una de las cuidadoras entrevistadas, que muestra esa movilidad pendular:

Porque ellos a veces quieren ir al parque o también lo otro es que, el niño tiene los martes y miércoles fútbol. Entonces díganos: yo traigo a la niña y tengo que irme a llevarlo a él a fútbol o recojo la niña y tengo que ir allá al parque donde está el niño, ahí ya se cambia la rutina y, ahí a veces, es cuando nos quedamos en el parque y al acabar vamos a la casa. (Entrevistada 1, Comunicación personal, 21 de noviembre de 2023)

## **2.2. La calidad del aire en las movilidades del cuidado.**

A propósito de los espacios públicos y su disfrute y goce a través de la caminabilidad, es importante hablar de la calidad del aire que presentan estos espacios, puesto que, implica conectar hacia qué le apuestan las políticas al pensarse en ciudades más saludables y sostenibles. Transversal a esto, es ver las consecuencias de una mala calidad del aire en la salud de las personas, a pesar, que realizan movilidades que priorizan modos sostenibles, como es el caso de la bicicleta y la caminata, sumado a eso, las personas no suelen cambiar sus rutinas de movilidad con relación a valores saludables. Pardo (2018) citado en Prada, Demoraes y Sáenz (2024) explica que los objetivos que se quieren lograr en la movilidad sostenible no impactan en las realidades cotidianas, las sugerencias a prácticas vistas como sostenibles se pueden llegar a tomar como sacrificios que no valgan la pena tomar, a pesar de que se hable de entornos más seguros y saludables.

Antes de profundizar en estas prácticas, es importante conocer el panorama que se implementa en torno a la calidad del aire. Recordando que según una nota informativa del BBVA (s.f.) la contaminación atmosférica es visualizada a nivel global, sin embargo, las causas y sus efectos se ven desde espacios más locales y es allí donde se habla de la contaminación del aire. Existen diversas sustancias que impactan en esos efectos, sin embargo, para esta investigación en curso importa centrarse en las partículas suspendidas en el aire conocidas como PM10 o PM2,5 se miden en 10 o 2,5 micrones (40 veces más finas que un cabello humano) y en las zonas urbanas son las que mayor presencia tienen, puesto que provienen de fuentes móviles. Particularmente son éstas las que impactan en la salud de los seres humanos. Explica la Organización Panamericana de Salud citada en el modelo de política marco por el derecho al aire limpio (s.f) que en el continente de América (norte,

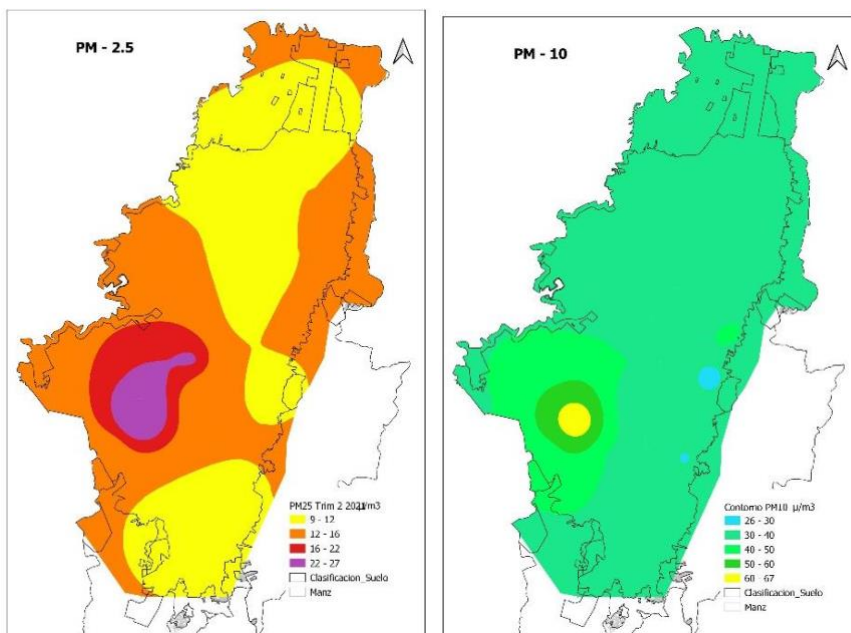
centro y sur) la contaminación local es el principal riesgo de salud. De hecho, Clean Air Fund (2022) resaltan que América Latina se encuentra dentro de las regiones a las que la cooperación internacional destina menos fondos para el tema de calidad del aire.

En esa misma línea el modelo de política marco por el derecho al aire limpio (s.f) explica varias consideraciones clave para tener en cuenta al debatir estos contenidos, sin embargo, se retoman dos. En primer lugar, las personas tienen derecho a un ambiente limpio, saludable y sostenible, por lo tanto, respirar aire limpio hace parte de éste, y se debe priorizar en las gestiones de prevención y control para mitigar los efectos que genera en los habitantes. En segundo lugar, en línea de la problemática que abarca la injusticia ambiental, exponen que, los impactos de la contaminación atmosférica recaen en mayor medida en grupos en situación de vulnerabilidad, algunos de ellos mujeres, niños y niñas, población que se prioriza en esta monografía. Por lo que, las hojas de ruta para atender esta problemática deben de aludir a estas consideraciones.

En el caso de la ciudad de Bogotá la Secretaria de Ambiente cuenta con herramientas como lo son el Índice Bogotano de Calidad de Aire (IBOCA) y La Red de Monitoreo de Calidad del Aire de Bogotá (RMCAB). En el caso del primero es el que permite comunicar los riesgos en torno a la calidad del aire y, por lo tanto, generar recomendaciones o medidas a tomar para mitigar los impactos de esto en la salud de ciudadanos. El segundo, se trata de la herramienta que realiza el monitoreo de agentes contaminantes presentes en la ciudad, su ubicación es crucial porque, por un lado, busca abarcar toda la ciudad, por lo tanto, no está distante de fuentes de emisión, posibles interferencias y restricciones de funcionamiento; por otro lado, el registro de datos se da cada hora, buscando con ella un registro actualizado en el corto plazo.

En esta línea de análisis se sitúa la investigación realizada en el Observatorio de Espacio Público “Espacio Público Saludable con Enfoque en Primera Infancia” (2022). Puntualmente el diagnóstico con relación a las áreas donde mayor presencia de contaminantes atmosféricos se tienen y el resultado que arrojan en torno a las tres localidades que se priorizan en este trabajo, las cuales son Kennedy, Bosa y Puente Aranda.

## Ilustración 18. Compilado Mapas de Material Particulado PM 2.5 y PM10



**Fuente: Administración Distrital de la ciudad de Bogotá citada en Informe Final Vulnerabilidad de la Primera Infancia sobre Recorridos del Espacio Público (2022)**

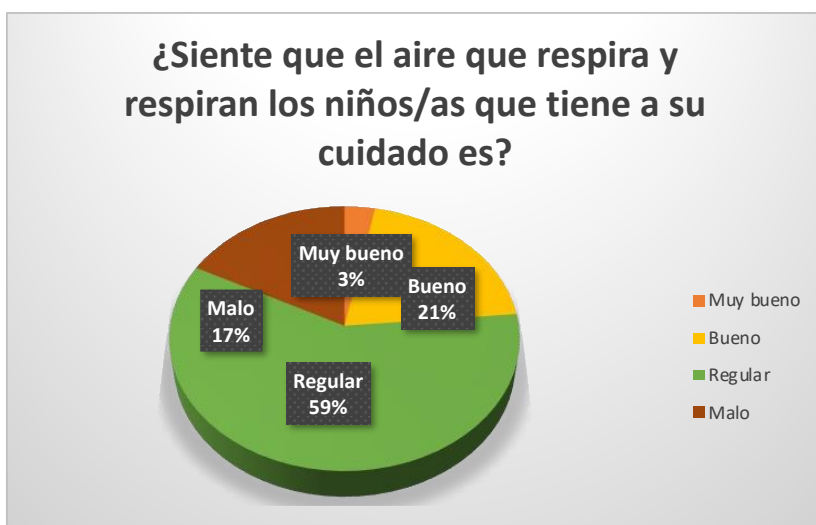
Gracias a los mapas de calor presentados en la ilustración 19 se logra observar que son estas tres zonas las que mayor presencia tienen del material particulado PM 2.5 y PM10. Lo que da como resultado que en esta zona las personas que realizan movilizaciones con modos activos, como lo es el caso de la movilidad con motivo de cuidado, se van a ver principalmente afectadas por la calidad del aire, en especial niños y niñas. Para desarrollar la importancia de tener sistemas más amigables y saludables para primera infancia se retoma un comunicado de prensa emitido por UNICEF (2016) en donde explican lo siguiente:

Los niños son más susceptibles que los adultos a la contaminación atmosférica interior y exterior, ya que sus pulmones, sus cerebros y sus sistemas inmunitarios están aún en desarrollo y sus vías respiratorias son más permeables. Los niños también respiran más rápido que los adultos, e inhalan más aire en relación con su peso corporal. (UNICEF, 2016)

Por lo tanto, la calidad del aire impacta en las movilidades del cuidado de primera infancia. Por un lado, porque como se ha visto, las personas cuidadoras realizan movilidades poligonales para cumplir con varias tareas diarias, pero, esto implica que van a tener mayor exposición a agentes contaminantes. Por otro lado, es la primera infancia quienes acompañan estos recorridos, ya sea, solo del jardín al hogar, o con paradas en parques para actividades de ocio, sin embargo, a pesar de que su exposición no es tan prolongada como la de sus cuidadores, por la etapa de desarrollo en la que se encuentran sus afectaciones sí son mucho más grandes y pueden generar daños a un largo plazo.

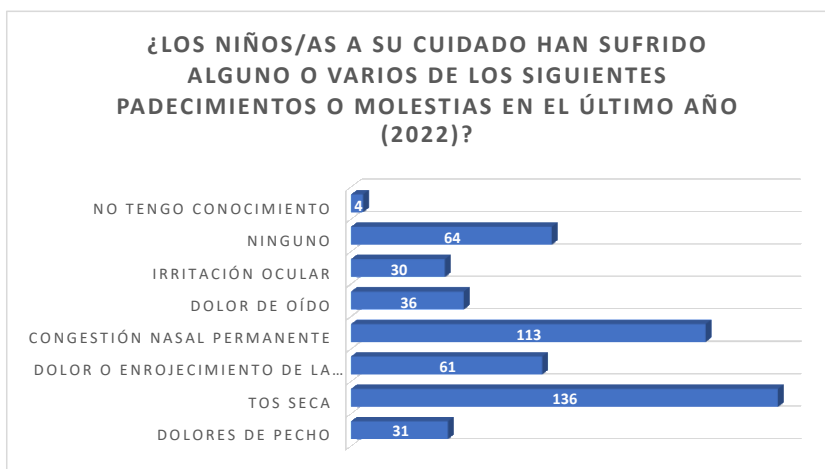
De hecho, la investigación del Observatorio con ayuda de la Encuesta Mapa de Empatía logró llegar a dos grandes hallazgos en torno a la calidad del aire. Por un lado, más de la mitad de las personas encuestadas respondieron que la calidad del aire que respiran ellos y los menores es regular y malo (véase ilustración 20). Por otro lado, una de sus preguntas enfatizó en los padecimientos durante ese año, los resultados que más llaman la atención (ilustración 21) en este caso tienen que ver con el padecimiento de congestión nasal permanente y tos seca, pues justamente son síntomas enlazados a la calidad del aire que respiran.

#### **Ilustración 19. Resultados calidad del aire que respiran**



**Fuente: Observatorio de Espacio Público**

#### **Ilustración 20. Resultados padecimientos o molestias en el último año**



**Fuente: Observatorio de Espacio Público**

Pese a esto, en las entrevistas semiestructuradas al realizar algunas preguntas en torno a la percepción de la calidad del aire en las zonas en las que viven las cuidadoras afirmaron que en general la percepción de la calidad del aire es mala, pero, que, por ejemplo, las enfermedades de corte respiratorio aluden más a un contagio por el clima o incluso que dentro de los espacios de la institución, es decir, que otros niños o niñas en el jardín tienen gripas y demás, y estas se transmiten a sus hijos.

No creo que tanto en el barrio, sino como tal por el clima sí, los cambios de clima son como los que hacen que uno se enferme más de la parte respiratoria, pero pues no se han enfermado mucho (Entrevistada 1, comunicación personal, 21 de noviembre de 2023)

Sí, señora, es que lo que pasa es que nosotros vivimos cerca de la primera de mayo. Pues al igual eso por todas partes. Yo ya no le doy importancia a eso – hace alusión a la cercanía de vías y la mala calidad del aire – (Entrevistada 2, Comunicación personal, 21 de noviembre de 2023)

Por lo tanto, los valores saludables (enfermedades) y ecológicos (calidad del aire) no son factores determinantes a la hora de moverse en el espacio público, como se puede apreciar en las respuestas, se asocian más a factores de cotidianidad que llegan a pasar desapercibidos dentro de nociones de clima e incluso dentro de las mismas rutinas.

### **2.3. Recorridos alternativos en la movilidad del cuidado**

De la misma manera la investigación del Observatorio, mencionada previamente, con ayuda de la caracterización que lograron en la encuesta “Mapa de Empatía” seleccionaron cuidadores que sus trayectos fuesen a pie y que tardaran más de 10 minutos en este recorrido. Una vez hecho esto, generaron por Google Maps (buscando escoger el trayecto más rápido) rutas del hogar al jardín para posteriormente ser medidas por el dispositivo “AirBeam2”, proporcionado por la fundación Bernard Van Leer. Este dispositivo cuenta con el tamaño para ser cargado durante el trayecto, e igualmente, con la tecnología adecuada para lograr la medición de la calidad del aire por donde va transitando, para finalmente generar mapas de calor presentados en su aplicativo “AirCasting” con los datos del recorrido registrado y los materiales particulados que va detectando, si estos tienen una alta presencia o no.

Pese a esto, el objetivo de mencionar este proceso es porque durante el desarrollo de una segunda etapa, en la cual se participó desde el proyecto de joven investigadora<sup>5</sup>, se generaron recorridos alternativos a aquellos que arrojaba Google Maps priorizando el paso por zonas verdes y vías locales, disminuyendo los trayectos que implicaran vías de alto flujo vehicular y, por lo tanto, mayor exposición a factores contaminantes. En este proceso, durante el trabajo de campo se fueron realizando apuntes respecto a externalidades positivas y negativas, al mismo tiempo, algunos de los recorridos fueron registrados con el aplicativo Relive, logrando captar imágenes claves en el análisis de estas particularidades registradas.

#### **Tabla 3. Externalidades positivas y negativas recorridos alternativos**

---

<sup>5</sup> La Dimensión Ambiental de la movilidad del cuidado: Estudio de caso de personas cuidadoras en Kennedy y Bosa

Recorrido	Duración	Externalidades positivas	Externalidades negativas	Ruta AirCasting	Ruta en Relive
1 Yaqueline López Cra. 64 #55 A 94 sur, Bosa, Bogotá, Cundinamarca 17 Jardín Las Delicias	0:25:30	Presencia de zonas arboladas de manera constante	Calles destapadas Falta de mantenimientos Residuos sólidos - basuras Poco tránsito de transeúntes Vías en mal estado	<a href="#">Ruta No. 1</a>	<a href="https://www.relive.cc/view/vx0QQAEx2O">https://www.relive.cc/view/vx0QQAEx2O</a>
2 Miriam Bulla Tv. 68c #48, Bogotá 10 Jardín Las Delicias	0:17:06	Al respaldo del jardín atraviezan un parque mediano, con equipamientos para el ocio y buena cobertura verde	Poco tránsito de transeúntes Presencia de la empresa Postobón (camiones) Presencia de la empresa de jabón Residuos sólidos - basuras Paso por una gasolinera (anden pequeño) Una cuadra al lado del recorrido planteado, hay moteles y una empresa recicladora En este recorrido se tomó una vía alterna, la Boyacá, y se veía una mayor contaminación en el aire	<a href="#">Ruta No. 2</a>	<a href="https://www.relive.cc/view/vMq5ed4ky8g">https://www.relive.cc/view/vMq5ed4ky8g</a>
3 Cristina Corredor Cl. 44 Sur #68b-51, Bogotá 10 Jardín Las Delicias	0:14:59	Al respaldo del jardín atraviezan un parque mediano, con equipamientos para el ocio y buena cobertura verde	Poco tránsito de transeúntes Presencia de la empresa Postobón (camiones) Presencia de la empresa de jabón Residuos sólidos - basuras Paso por una gasolinera (anden pequeño) Una cuadra al lado del recorrido planteado, hay moteles y una empresa recicladora En este recorrido se tomó una vía alterna, la Boyacá, y se veía una mayor contaminación en el aire	<a href="#">REVISAR</a>	<a href="https://www.relive.cc/view/v4QGmni5mO">https://www.relive.cc/view/v4QGmni5mO</a>
4 Mayerly cubillos Cl. 44 Sur #73 34, Bogotá 22 Jardín Las Delicias	0:32:00	Paso por la ronda del río, y paques con equiamentos para ocio	Calles destapadas A pesar del tránsito por la ronda del río, el paso peatonal no es el más óptimo Poco tránsito de transeúntes Vías en mal estado	<a href="#">Ruta No. 4</a>	
5 Maruzella Gutierrez Cra. 51d Bis #42b50, Puente Aranda, Bogotá 12 Jardín Alcalá Muzú	0:19:17	Hay zonas verdes constantes, en buen estado y cercanas principalmente a residencias Poco tránsito sobre vías principales, por ende, hay poco contacto con fuentes de contaminación móviles	Lluvia durante el recorrido Paso por el callejón para la llegada Poco tránsito de transeúntes Alta presencia de parques y zonas verdes Algunas calles sin pavimentar (pocas)	<a href="#">Ruta No. 5</a>	<a href="https://www.relive.cc/view/vJOKZ9dJewv">https://www.relive.cc/view/vJOKZ9dJewv</a>
6 Tomaría Maldonado Cra. 51 d #30, Puente Aranda, Bogotá 15 Jardín Alquería La Fragua	0:19:07	Buena cobertura arbolada cerca la ronda del río Poco flujo de vehículos antes de la 68	Calle sin pavimentar cerca al canal del Río Presencia de escombros Al llegar a la avenida 68 se encuentra en construcciones, el paso peatonal no es tan claro Jardín en la parte trasera de Homecenter - entrada y salida de camiones -	<a href="#">Ruta No. 6</a>	<a href="https://www.relive.cc/view/vXOd8BZKxkO">https://www.relive.cc/view/vXOd8BZKxkO</a>
7 Cindy soler Dg. 47 sur #52-82, Bogotá 25 Jardín Alcalá Muzú	0:22:00	Hay paso por parques amplios Las calles están bien delimitadas y señalizadas con vía compartidas con ciclistas	Se debe hacer un cruce por la autopista sur que tiene alto flujo vehicular y transmilenio	<a href="#">Ruta No. 7</a>	
8 Carmen Elena Suárez Guzmán Cl. 21 Sur #51-28, Bogotá 14 Jardín Alcalá Muzú	0:19:28	Cruce por una cancha con buena cobertura verde y arbolado	Lluvia solo en el inicio del recorrido Poco tránsito de personas	<a href="#">Ruta No. 8</a>	<a href="https://www.relive.cc/view/vNOPQB5g26">https://www.relive.cc/view/vNOPQB5g26</a>
9 Estefany basto Galvis Cra. 63 #23-51, Bogotá 24 Jardín Alcalá Muzú	0:30:56	Poco tránsito de vehículos Amplia cobertura verde	Poco tránsito de trasceutes	<a href="#">Ruta No. 9</a>	<a href="https://www.relive.cc/view/v1OwGWJdwEO">https://www.relive.cc/view/v1OwGWJdwEO</a>
10 Yaquelin castro Cl. 42f Sur #72, Bogotá 11 Jardín Creadores de Sueños	0:15:03	Amplia cobertura verde Corredor con buena estructura para peatones - arbolado y andenes -	Poco tránsito de personas Cruce por dos vías de alto flujo vehicular Amplia cobertura verde	<a href="#">Ruta No. 10</a>	<a href="https://www.relive.cc/view/vmqXwoWakl6">https://www.relive.cc/view/vmqXwoWakl6</a>
11 Yuri Yanet Roa Cera. 64b, Bogotá 16 Jardín Creadores de Sueños	0:15:00		Pavimentar calle porque hay un alto flujo de vehículos y levantan el polvo	<a href="#">Ruta No. 11</a>	
Nota: Las externalidades no aluden a la totalidad del trayecto, solo a un tramo					

**Fuente: Elaboración propia a partir de los recorridos realizados en Kennedy, Bosa y Puente Aranda**

Los recorridos alternativos son pensados en función de reducir la exposición a factores contaminantes, buscando que estas prácticas generen menor riesgo en la salud de niños y niñas y de igual forma en sus cuidadores. Por lo que, el registro de estos recorridos

(ver tabla 3) permite conocer factores que podrían influir en las decisiones que eventualmente puede tomar una persona cuidadora al realizar las movilidades con motivo de cuidado dejar o recoger. Las entrevistas semi estructuradas aplicadas a algunas cuidadoras buscaban ahondar en esta toma de decisiones y se encontró lo siguiente:

Sí, lo he intentado por lo que te digo ahorita de lo de los vehículos que o sea hay mucha congestión y eso, pero pues no. No me ha parecido como que sea muy diferente, entonces no la he cambiado, pero sí, sí he tratado de mirar otras alternativas porque digamos nosotros tenemos que pasar un puente peatonal, entonces como para evitar esa pasada he intentado por otro lado, pero no se puede. (Entrevistada 1, comunicación personal, 21 de noviembre de 2023)

Vale la pena mencionar a Kenyon y Lyons (2003) citados en Prada, Demoraes y Sáenz (2024) quienes afirman que la gente usualmente no implementa otras alternativas de viaje, al mismo tiempo, su recepción de información para dar paso al cambio de rutinas disminuye, ya sea, por la comodidad y otros elementos de conveniencia, sumado al costo y duración del viaje. En el caso de la cuidadora, la infraestructura juega un papel fundamental en sus recorridos puesto que debe cruzar una avenida con alto flujo vehicular, sin embargo, cambiar esos trazos son casi impensables puesto que debería aumentar su recorrido bastante. Por lo tanto, a pesar de ser recorridos que buscan fortalecer los valores saludables, se ven en juego otras dinámicas como, la percepción de la seguridad o incluso el tiempo, ya que, a pesar de que el recorrido priorice zonas verdes, puede incrementar el tiempo empleado en el desplazamiento y, por lo tanto, en rutinas del cuidado donde se reafirma el propósito de máxima eficacia para cumplir con varias actividades, no podría adaptarse estos valores.

Al mismo tiempo, de los recorridos se puede resaltar que la zona tiene una alta presencia de industrias. Esto incrementa la presencia de factores contaminantes, por lo que, es importante fomentar valores ecológicos. No solo por una buena salud, sino porque, sus impactos a largo plazo pueden fomentar que aquellas prácticas aprendidas en la infancia se puedan incluso mejorar por los mismos que son cuidados en un futuro, de este modo, a pesar que se tomen medidas que mitiguen el impacto de las industrias o incluso de los vehículos

motorizados, en las personas ya se tendrían capacidades para analizar estas situaciones y reducir la disposición a las enfermedades que se fomentan en torno a la calidad del aire.

## 2.4 Conclusiones

En este apartado, se logró visualizar como las entidades públicas generan espacios de referencia desde lo cuantitativo, como lo son el acceso a espacio público, e igual, la calidad del aire. Estos dos indicadores muestran la forma en la que las entidades públicas deben priorizar sobre ciertas falencias que se van presentando en torno a la cantidad de las personas que tiene el territorio. Ante esto, se retoma a Virreira (2010) en miras de reconocer e integrar en los planes de acción “servicios que posibiliten que las distintas necesidades de cuidado sean asumidas solidariamente por el conjunto de la población activa, así como por los servicios, instituciones y empresas públicas y privadas” (pp. 32)

Al mismo tiempo se destaca que referente al Espacio Público correspondiente a cada una de las personas en la ciudad, se queda corto. Es decir, los niveles de espacio público según el reporte anual (2023) son bajos, más de la mitad de lo que recomienda la OMS, pues ésta establece que se debe estar entre 10 y 15m<sup>2</sup> por habitante, sin embargo, a nivel Bogotá se alcanza apenas 4m<sup>2</sup> de cobertura por habitante. Llevando a las entidades a impactar más en espacios y zonas verdes, sin priorizar espacios, por ejemplo, para vehículos motorizados. En la misma línea, la caminabilidad surge en este debate de aportar al acceso de espacios públicos, puesto que deben, dentro de la movilidad a pie priorizar aspectos como la seguridad de los peatones e incluso, su interés por participar en espacios que convoquen a la interacción ciudadana en espacios públicos. En el caso de la movilidad del cuidado, que involucra viajes poligonales, es de vital importancia contar con estos elementos para que no sea el espacio público una zona de mayor carga física y emocional en los cuidados, sino que al contrario le apueste a que las personas puedan tener un disfrute y, por ende, involucrar otros aspectos a la hora de planificar un viaje, más allá de su visión de seguridad y tiempo.

Lo que lleva a la siguiente conclusión en torno a la calidad del aire, pues los actores que mayor vulnerabilidad tienen – niños, niñas y cuidadores – son quiénes más deberían apropiarse valores saludables en sus movilizaciones, sin embargo, como se mencionó

anteriormente, la seguridad sigue siendo un detonante para no optar por diferentes vías que no generen padecimientos tanto en la primera infancia, que pueden llegar a tener consecuencias de largo impacto, como en los adultos, que mayor exposición generan al material particulado por sus diferentes movilidades en la ciudad. Un reto que se asume al hablar de los valores saludables es lograr que las personas, en este caso los cuidadores que instruyen a los más pequeños, puedan tener en sí mismos, imaginarios que les permitan un mejor disfrute de la ciudad y, al mismo tiempo, contar con elementos por parte del Estado que garantice ese disfrute, para así lograr que se transmita desde una etapa de aprendizaje la importancia de contar con valores que impacten de manera positiva en la salud a la hora de tomar decisiones.

Por lo tanto, los recorridos alternativos ya empiezan a generar ese diagnóstico acercado a las realidades de los peatones y las condiciones de los espacios, yendo más allá de las cifras. Sin embargo, es necesario profundizar que las personas no prioricen el tiempo y la seguridad antes, que la salud propia y de quienes cuidan.

### **Capítulo 3. Movilidad del cuidado y adaptabilidad a cambios en los recorridos**

Para este punto ya se ha ahondado en una caracterización respectiva de la población, al igual que de la infraestructura y políticas públicas con las que cuentan las personas cuidadoras a la hora de movilizarse por la ciudad. Por lo tanto, para este apartado es fundamental analizar a profundidad qué posibilidades existen en una transformación de las prácticas de movilidad de los y las cuidadoras de primera infancia en el jardín Alcalá Muzú a partir de la inclusión de unos valores ecológicos y/o de salud. Para ello, se retomarán dos espacios, primero, se presentarán dos historias de dos cuidadoras del jardín que permita visualizar la rutina propiamente de las cuidadoras en un recorrido del hogar al jardín a la luz de elementos que se han tratado a lo largo del texto; luego, se retoma el encuentro con coordinadores y docentes de los jardines infantiles seleccionados, quienes profundizan en la visión de territorio; de este modo, a la luz de los casos se podrá evidenciar si realmente hay o no presencia de los valores ecológicos y/o de salud en los recorridos de cuidado.

## Ilustración 21. Mapa Actores Movilidad del Cuidado Primera Infancia.



**Fuente:** Elaboración propia

No obstante, con el fin de hacer un barrido de lo que se ha hablado hasta ahora, visualizando la ilustración 22 se logra apreciar un marco referente a lo que los viajes de cuidado en primera infancia implican. Por un lado, se ubica el punto de inicio y de llegada, que, aunque parece ser con un solo objetivo, puede tener diferentes propósitos enlazados al cuidado, como lo son las compras o el ocio, pero, no para sí mismas sino para las personas de las que están a cargo, que, en este caso, menores de 5 años. Igualmente, son diferentes los cuidadores que se pueden ver inmersos, se habla de hermanos/as mayores, abuelos/as, padres o madres, cuidadores remunerados e incluso vecinos con lazos fuertes de relacionamiento. También, pueden verse permeados a tomar diferentes decisiones con base a habilidades propias y que ofrece el sistema o territorio que habitan; por lo que, los viajes se verán realizados en fuentes móviles (vehículos motorizados que pueden o no ser propios) o en una movilidad activa, es decir aquellos que implican el uso del cuerpo propio como fuerza para el desplazamiento, es más, estos viajes pueden incluir una intermodalidad, donde se vea una mezcla entre la movilidad activa y las fuentes móviles. Hay que considerar que las fuentes

móviles son las principales que generan contaminación y quienes más se ven afectados realizan movilidades activas.

### **3.1. El papel de la accesibilidad en las movilidades cotidianas**

Dicho todo esto, la mejor forma de materializar los hallazgos de las investigaciones es consultando el contexto mismo de las personas que viven estas realidades, por lo que, con la herramienta de recorridos comentados brindada por el proyecto MODURAL se traen a este espacio dos viajes que exponen esas realidades en las rutinas del cuidado.

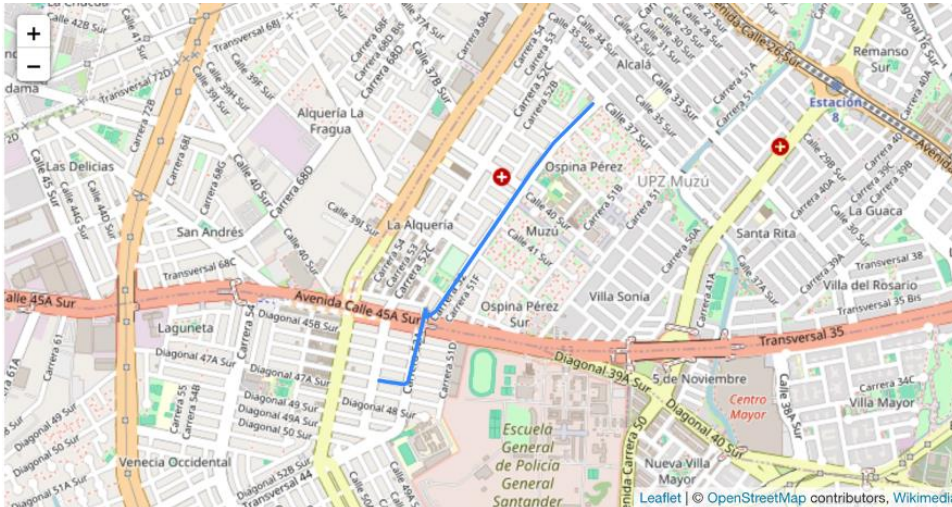
#### **3.1.1. El viaje de Cindy**

Cindy es una mujer que trabaja como contadora pública de manera independiente. Tiene 32 años y junto a su esposo tienen dos hijos, su trabajo le permite tener autonomía para distribuir su tiempo y cumplir con los cuidados de los niños y así mismo trabajar, su esposo, también es independiente y su trabajo es cercano al hogar, sin embargo, es Cindy quien tiene mayor flexibilidad para realizar los viajes del cuidado con motivo de estudio. Hace 6 años viven en el barrio Venecia y sus hijos asisten al colegio, el hijo mayor en primaria, y al jardín, la hija menor, los cuales están cercanos el uno del otro, de allí la razón principal que estén en estas instituciones. La rutina empieza entonces con el mayor, lo alista y lo lleva al colegio en su bicicleta antes de ser las 6:30 a.m. pues logra ahorrar tiempo en el viaje. Así, al volver del colegio, realiza la misma rutina, pero, ahora con su hija menor, la alista, desayuna y emprende viaje hacia el jardín, la hora de entrada está entre las 7:00 y 7:30 a.m.

En el recorrido que se acompañó, salimos del hogar a las 7:15 a.m. y ella accedió a ir caminando, aunque Cindy tenía miedo de que su hija se cansara y tuviera que cargarla (otra razón más para llevarla en bicicleta). Durante el recorrido amenaza con llover. Cindy menciona que cuando está lloviendo suele tomar un taxi (5000 pesos) para no exponer a los niños. Cuando va caminando suele llegar hasta el puente peatonal que cruza la NQS y toma un bicitaxi (2000 pesos). Usar la bicicleta le permite ahorrar dinero. Cruzamos el puente peatonal y en efecto hay un señor de un bicitaxi que ya la conoce y le pregunta si va a utilizar el servicio. Cindy menciona que ya ha usado ese servicio y que es muy cómodo y seguro.

Nos habla que en el pasado eran muchos más bici taxistas pero que su número ha caído en las últimas semanas. Nos dice que del lado de la Estación de Transmilenio llamada General Santander también hay una oferta de bicitaxis que llevan a los padres y los niños al jardín. Una vez que se ha cruzado el puente peatonal el recorrido está muy marcado por la presencia de espacios verdes, señales que advierten de que la vía es compartida con bicicletas y muchos reductores de velocidad para evitar que los vehículos pasen a altas velocidades. Conversamos sobre el tema de las enfermedades respiratorias en los niños y Cindy nos cuenta que su hija ya se ha enfermado algunas veces. Sin embargo, señala que se trata ante todo de cuestiones relacionadas con el clima y con el hecho de que algún niño con gripa le termine transmitiendo el virus a sus compañeros. No parece ser muy relevante el hecho de la contaminación producida por los gases emitidos por las fábricas o por los vehículos. En términos de la seguridad que siente, menciona que no suele transitar por allí en horas de la noche, pues asume que debe ser solo y peligroso, y que, si lo hace, lo hacen en el vehículo propio que tienen en su hogar; también, nos cuenta que una sola vez se llegó a asustar por la presencia muy cercana de dos hombres que iban en motocicleta y ella pensó que le iban a robar la niña, pero no fue así ya que estaban preguntando una dirección. Sobre la motocicleta nos cuenta que en efecto ella sabe manejar (tomo ese curso junto con el de conducción de carro) pero no le parece adecuado porque no se debe viajar con los niños en la motocicleta. Ella ha visto a otros hacerlo, pero le parece muy peligroso andar los tres en ese medio de transporte. Nuestro recorrido a pie duró poco más de media hora y aunque Cindy tenía miedo de que su hija se cansara y tuviera que cargarla (otra razón más para llevarla en bicicleta) aguantó finalmente todo el recorrido. Es más, Cindy nos cuenta que la niña algunas veces se quiere bajar de la bicicleta y caminar y es algo que le molesta algunas veces por todo el esfuerzo que hace para llevarla en bicicleta.

## **Ilustración 22. Recorrido Cuidadora Cindy – Jardín Alcalá Muzú**



**Fuente:** Elaboración propia con el aplicativo Relive

### 3.1.2. El viaje de Martha

Martha es madre de una hija, y abuela de una nieta que ronda en sus primeras etapas de la vida. Su esposo trabaja manejando taxi y, entre él y su hija, que trabaja en una empresa de *call center* con horarios rotativos, realizan las labores productivas fuera del hogar. A la par, Martha dedica su tiempo al cuidado de su nieta y realizar las labores del hogar, trabaja como ama de casa más de 8 horas al día. Hace 3 años viven en el barrio Alquería la Fragua y desde que está la niña, es Martha quien responde por el cuidado directo de ella.

El recorrido que se acompañó en este caso fue del jardín al hogar, es decir, en horas de la tarde. La dinámica empieza sobre las 4:00 pm luego de haber hecho fila con otros papás que también venían por sus hijos e hijas. Para poder llevar a su nieta, usualmente utiliza el coche, pues al ser un recorrido largo, si van ambas caminando, la niña suele cansarse y pide ser alzada, sin embargo, Martha expresa que no puede hacerlo en un tiempo prologado, por lo que suele generar más tensión en el recorrido. A su vez, suele cargar un forro que cubre el coche de la niña de la lluvia, explica que ha intentado llevar la sombrilla pero, eso dificulta maniobrar el coche y puede resultar siendo más un estorbo para ella. El recorrido se toma sobre la calle 37 sur hasta llegar a la avenida 68, indica que irá un poco más rápido de lo normal ya que, parece que va a llover. Durante el recorrido se presencia bastante comercio, y semáforos señalizados, en un cruce vehicular indica que cuando tiene tiempo y hace buen clima, suele cruzar al otro lado y llevar a la niña a un parque cercano. Cuando se desvían,

durante ese trayecto trata de irle explicando a la niña cosas que van encontrando en el camino, priorizando ser la guía de ella. Fuera de este cambio, no realiza algún otro, pues explica que suele tener miedo exponerse a un riesgo más con la niña, de hecho, que usualmente en los recorridos intenta estar pendiente de todo en su alrededor. En este caso, no se desvía por el temor de que llueva pronto. Cabe resaltar que, entre cada cruce Martha debe realizar más esfuerzo para subir y bajar del andén peatonal puesto que, la infraestructura no posee rampas que le permitan una mejor movilidad con el coche. Expresa que su esposo trabaja en un taxi y de vez en cuando suele recogerlas y llevarlas a casa, o viceversa, sobre todo cuando está lloviendo. Una vez se alcanza la avenida 68 se denotan varias cosas, en primer lugar, es una vía de alto flujo vehicular; en segundo lugar, se encuentra en construcciones por lo que el flujo de camiones pesados y polvo, aumenta; en tercer lugar, a pesar que hay semáforo peatonal, este cruce cuenta con una persona que bloquea el flujo de unos vehículos que giran para tomar la 68, priorizando la prelación y el cruce de los peatones. Ahora, al terminar de cruzar se pasa por una zona de edificios en construcción, en este paso se debe preguntar a una señora si se puede pasar por allí (pensando en no cruzar por la calle vehicular sino por el andén), ya que, hay varios camiones de carga entrando y saliendo en ese momento hacia la construcción. Finalmente se entra hacia un conjunto de casas, frente a la casa de Martha hay una cancha y parque pequeño, sin embargo, por la cercanía a las obras no suelen usarlo. Acabando el recorrido se termina sobre las 4:18 pm, por lo que, la ruta tardó alrededor de 15 minutos. En el aplicativo Relive se saca la huella del recorrido y se presencia de la siguiente manera

***Ilustración 23. Recorrido Cuidadora Martha – Jardín Alcalá Muzú***



**Fuente:** Elaboración propia con el aplicativo Relive

Como se ha venido trabajando, las mujeres y en sí mismos, los viajes del cuidado son principalmente realizados a pie. Por eso para este punto vale la pena recalcar que como menciona Monnet (2018) citada en Soledad (2021) la caminata puede ser vista desde dos puntos. El primero alude a una actividad de ocio, donde no se tiene un fin último más allá de generar un desplazamiento por un goce individual, sin embargo, el segundo, se ve como una trayectoria vista desde la necesidad de llegar a un lugar; para esto es clave mencionar que mientras la primera es una elección apreciada en la élite, la segunda, se ve como algo que no vale la pena de generar reflexión y por lo tanto, que no merece ser discutida en las planeaciones de los territorios urbanos. He aquí el déficit que encuentran las personas cuidadoras, porque este modo de viaje es el que más se prioriza pero, son las personas que lo realizan quiénes menos visibilidad tienen.

Con los recorridos, se logra ver la forma en que el acceso que se tiene en espacios públicos va a variar según sea el caso. Por ejemplo, en el recorrido de Cindy se logra apreciar que ella debe superar barreras como lo son las físico-espaciales y de habilidad (Jirón, 2017), por un lado, la primera hace alusión a la larga distancia que debe recorrer y que en ella debe cruzar puentes y calles con presencia de construcciones y basuras, al mismo tiempo que

comparte la vía con otros vehículos motorizados (ver ilustración 25), lo que lleva a la segunda barrera, para poder mejorar la eficacia del trayecto en tiempo, usa la bicicleta, pero, eso también le implica a ella conocer qué hacer en caso que alguna parte falle, pinchar su rueda al pasar sobre la basura que queda, es decir, poderse desvarar. También, se destaca de este recorrido que la posibilidad de cambio en su ruta no es posible debido a los factores mencionados.

#### **Ilustración 24. Vía compartida prioridad ciclistas recorrido Cindy**



**Fuente: Elaboración propia**

Por otro lado, por la modalidad que utiliza usualmente la señora Martha se enfrenta a barreras similares pero en ambientes completamente diferentes. La físico-espacial en este recorrido se presenta por la ausencia de rampas y la exposición a camiones de alta carga, que aumentan el peligro en la vía (ver ilustración 26). Por otra parte, se encuentra con las barreras corporales y emocionales, puesto que, su sensación de seguridad se ve permeada por situaciones que ha escuchado en donde pasan y se roban a los niños o niñas, lo que incrementa en ella la sensación de estar todo el tiempo alerta. Explica Estela (2012) citada en Jirón (2017) que estas sensaciones se basan fundamentalmente en la tensión entre lo vivido y lo

experimentado en la vida cotidiana, en este caso, a pesar de no haber sido vivido, los medios de comunicación con la información que proveen pueden alterar esas percepciones en las calles. Sobre esta percepción de seguridad es sobre la que más recalca la cuidadora que la motiva a no cambiar la ruta que realiza diariamente con su nieta.

### **Ilustración 25. Entrada y salida de volquetas viaje Martha**



**Fuente: Elaboración propia**

Esto se ve dentro del capital de Motilidad que García (2016) aborda, puesto que, las mujeres a pesar de coincidir en el jardín, sus trayectos son diferentes y por lo tanto, su accesibilidad también cambia. Ambas pasan por vías de alto flujo vehicular, pero, no es igual si se va en bici que a pie y con un coche. Una de las razones está en que las vías que utiliza Cindy cuentan con mayor señalización para el modo que ella utiliza, mientras que en el caso de Marta, a pesar de haber semáforos que permitan el paso peatonal, las vías le dificultan el uso del coche.

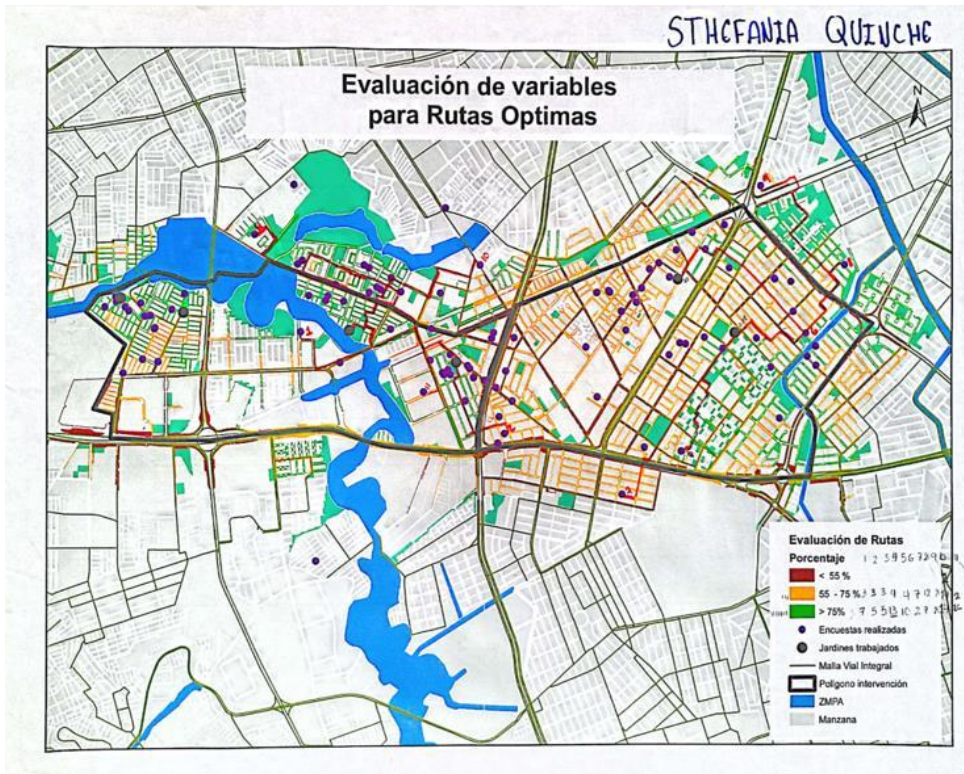
### **3.2. Otros actores en la movilidad del cuidado**

Las condiciones de la planificación de las ciudades, en torno a estas movilidades lleva entonces a pensarse qué papel cumplen los 6 jardines seleccionados en la movilidad del

cuidado, de nuevo, enfatizando en que es primera infancia y que programas que ya se desarrollan en la ciudad, como al colegio en bici o ciempiés, no les acoge por sus edades e interdependencia remarcada en sus cuidadores. Por lo que, es importante destacar algunos hallazgos obtenidos en una reunión realizada con coordinadores y docentes en el marco del proyecto con el observatorio público y joven investigadora. Jirón (2017) propone que “Los elementos relevantes para la planificación urbana y del transporte se pueden observar de manera escalar, desde el cuerpo a la vivienda y el barrio a la ciudad.” (pág. 424) por lo que, tener las visiones de estas personas permite dar cuenta de otros rasgos espaciales que no se focalizan desde las cuidadoras o actores propiamente del ámbito público, sino más del ámbito educativo.

La actividad consistió en presentar por un lado los resultados obtenidos por el Observatorio, luego, se realizó una presentación enfocada en una cartografía social, que permitiese evidenciar los factores externos que se pueden presentar en la movilidad ya sean de carácter positivo o negativo. Para ello, se utilizaron los mapas que previamente se crearon para el trazado de rutas alternativas (ilustración 27) en donde se focaliza la zona de estudio y las zonas verdes y vías de alto, medio y bajo flujo vehicular. Todo esto con la finalidad que las personas invitadas realizaran el mismo ejercicio de trazado, y de este modo, poder resaltar las motivaciones que tienen las personas de los jardines para tomar decisiones sobre las rutas que eligen.

### **Ilustración 26. Mapa Evaluación de Variables para Rutas Óptimas**



**Fuente: Observatorio de Espacio Público**

Hay que tener en cuenta que, la mayoría de asistentes fueron mujeres docentes (Referente importante al momento de mirar las labores del cuidado). Así mismo, varias de ellas dentro de la cartografía señalaron información parcial ya que, su lugar de vivienda es diferente y por ello, el tiempo que imparten durante el sector es bastante reducido. Los aportes se clasificaron teniendo en cuenta si hacían alusión al espacio público o a la calidad del aire, variables que se han desarrollado durante la monografía, sin embargo, se adiciona la seguridad ya que, fue bastante mencionada durante el ejercicio (ver tabla 4).

**Tabla 4. Apuntes claves encuentro Coordinadores y Docentes**

<b>Espacio Público</b>	<b>Calidad del Aire</b>	<b>Seguridad</b>
<p>Tema de basuras cerca al jardín, plagas y etc. Las personas no hacen uso de los horarios acorde a las recogidas de las empresas de basuras, por ende, la basura dura varios días en las zonas de espacio público</p>	<p>Construcción en la calle 68, lo que provoca espacios de inseguridad, y a su vez, que la calidad del aire empeore por la presencia de polvo, camiones y otros elementos en la calle.</p>	<p>Zona verde - parques: Inseguridad porque son zonas poco transcurridas y se da la presencia de personas en condición de habitabilidad de calle lo que aumenta el poco tránsito de personas</p>
<p>Recorridos por zonas verdes puede mejorar siempre y cuando existan las condiciones viales aptas para las personas que se movilizan a pie. Senderos demarcados, amplios y con buena iluminación</p>	<p>La presencia de basuras impacta en la calidad del aire, por los olores que genera.</p>	<p>Uno de las apreciaciones estuvo dada por una docente, y explicaba que a veces, también el transitar o no por una zona dependía de los comentarios que se generaban sobre ella. Experiencias ajenas que condicionan el actuar propio.</p>
<p>Presencia de bici-taxis lo que hace que se generen conflictos en el uso de las vías</p>		
<p>Las selecciones de los recorridos también se ven influenciadas por el cumplimiento de otras tareas dentro de la ruta, por ejemplo, en un solo recorrido poder hacer compras para la casa ya sea frente a la alimentación o labores del hogar como el aseo, al mismo tiempo que voy de camino a dejar a mi hijo al jardín</p>		

**Fuente: Elaboración propia con comunicaciones personales dadas en el evento**

De estos apuntes se puede resaltar la forma en que, a pesar que se busca elegir recorridos que son más saludables y que priorizan las zonas verdes, siguen primando factores como la seguridad y la infraestructura con la que disponen los cuidadores para transportarse. A su vez, que las dinámicas de cuidador implican en un solo recorrido poder dejar listas varias actividades, como las compras del mercado, e incluso onces para el día del menor. Por lo que, la institucionalidad, propiamente en primera infancia, aún no cuenta con herramientas para dar a cuidadores, niños y niñas, un acercamiento de los valores ecológicos.

### **3.3 Conclusiones**

García (2016) profundiza sobre los capitales de Bourdieu y entre ellos en la motilidad, que se conforma por el acceso, las competencias y la apropiación que tienen los actores en la movilidad. En esta lógica se puede apreciar que, las movilidades del cuidado vistas a lo largo de este apartado, pero más enfáticamente, las tensiones sociales, son las que precisamente impactan en la no apropiación de nuevas rutinas de viaje con valores ecológicos y saludables. Se trata de tensiones que se manifiestan a la hora de compartir los espacios con otros actores, puesto que el peatón, sigue quedando entre los más vulnerables ante otros como los camiones motorizados, si se junta con la persona que va en bicicleta, hay que resaltar que las visiones de inseguridad incrementan, pero, más que un miedo a un daño o pérdida material propia, es pensar y velar por la seguridad de aquella persona que se está cuidando en una zona pública, donde el control externo es casi que nulo, de hecho, de ahí que las decisiones de viaje sean previamente meditadas analizando estos espectros de las realidades cotidianas. Ahora bien, si se cruza con otras labores de trabajo como el reciclaje o las obras de construcción, estas van a impactar de forma significativa en el acceso que se tiene al espacio público, por un lado, por la sensación de soledad que se fomenta en estos espacios debido a bloqueos de paso, o incluso percepciones colectivas de no acercarse a esa zona por el imaginario de ser peligrosa y por otro, porque van a incrementar las barreras a las que se tienen que enfrentar las personas cuidadoras.

Por lo que, instaurar valores ecológicos y saludables, queda desapercibido en un espacio que constantemente prima a actores motorizados y no a los modos activos más allá

del ocio y el deporte, como suele verse en espacios dominicales y festivos con la ciclorruta, sin embargo, esa es una discusión que se puede dar más a profundidad en otra investigación.

#### **4. Conclusiones finales**

Esta investigación ha logrado hacer un abordaje de las prácticas de movilidad de personas cuidadoras de primera infancia. Durante este texto se ha logrado abordar el contexto y dinámicas sociales en el cual se sumergen cuidadores de 6 jardines ubicados en las localidades de Kennedy, Puente Aranda y Bosa. Buscando como objetivo general comprender los trayectos del hogar al jardín pero, sin desconocer, que las labores del cuidado pueden impactar en más actividades durante un solo trayecto.

Así pues, el primer apartado en su caracterización de cuidadores y primera infancia, logró destacar que se trata de un trabajo de cuidado directo realizado principalmente por mujeres, reconociendo que se pueden ver diferentes lazos de relación con los infantes debido a las redes de cuidado que soportan el cuerpo de los hogares para poder realizar actividades productivas fuera del hogar. Estas labores del cuidado obligan a las personas a organizar sus movilidades de manera diferenciada, en donde prime la eficacia del tiempo y tareas diarias realizadas, en ese orden de ideas, el uso de modos de transporte se va a ligar a estas actividades. Por ello, se halló que prima la movilidad de modos activos, a pie y en bicicleta, pues en las mujeres fomenta una sensación de autonomía y manejo propio de los tiempos, sin depender, por ejemplo, de la frecuencia del transporte público. Desde este punto, ya se empiezan a ver entonces, razones por las que los valores ecológicos y saludables no son apropiadas en estas modalidades. A pesar de ser movilidades que dentro de la movilidad sostenible hacen mejores a las ciudades, estos valores son los últimos que priorizan las personas que cuidan de la primera infancia.

Dentro del segundo apartado se ve la importancia que tiene el espacio público en estas movilidades, debido a que, desde la institucionalidad implica pensarse que tanto acceso están teniendo los habitantes a estas zonas, y por supuesto, que características priman para que sea un acceso óptimo. Dentro de eso, es importante hablar de la calidad del aire desfavorable que se presenta en la ciudad de Bogotá, pero, que a pesar de generar impacto en la salud de niños,

niñas y cuidadores, éstos últimos, no generan un cambio en las prácticas para disminuir la exposición a estos factores contaminantes, puesto que, se priorizan en los trayectos aspectos de seguridad y manejo del tiempo, este último suele duplicarse al tomar vías alternas con menos presencia de factores contaminantes.

En el último apartado, se focalizó propiamente en analizar las posibilidades de transformación de los recorridos de cuidadoras que asisten al jardín infantil Alcalá Muzú. Sin embargo, al ir analizando los recorridos y observaciones dadas por actores que hacen parte de los espacios escolares, se ve que el espacio social en que se transita siempre está en disputa con otros actores sociales, sean trabajadores en otras áreas e incluso, con vehículos motorizados. Cabe resaltar que la interdependencia de los jóvenes a sus cuidadores incrementa la percepción de estar alerta ante temas de seguridad puesto que, priorizan la seguridad de los menores antes que la propia. Por lo tanto, aún falta profundizar en estos temas de disputa para que, elementos como la salud o incluso lo sostenible pueda primar más allá del ocio.

Las condiciones en las que históricamente se pensó el rol de la mujer se han focalizado a espacios de cuidado y del hogar, no a públicos de participación. Por lo que, no tenerlas en cuenta en estos ámbitos implica no pensar en mejores sistemas que les permitan desempeñar su vida con más oportunidades. Al mismo tiempo, la movilidad es el medio para lograr un fin último, pero centrar las discusiones de la movilidad y del espacio público a la figura masculina desconoce el rol fundamental de la mujer desde los espacios del cuidado para el sostenimiento de la vida. Al mismo tiempo, se dirigen las discusiones a medios motorizados, sin priorizar los modos activos de movilidad fuera de un discurso sostenible, valores que no se apropian en la movilidad del cuidado, al contrario, priman temas de seguridad y efectividad del tiempo.

Entonces, las motivaciones de las personas cuidadoras deben contemplarse en los modelos de movilidad en las ciudades, de modo que, los siguientes aspectos acercan a la implementación de estos marcos a una realidad más incluyente. Virreira (2010) lo explica de forma que el cuidado es un debate teórico, pero, también una herramienta política, que

permita la inclusión de visiones con enfoques de género e interseccional, pues ubica en la esfera de las decisiones y la planeación a actores que no son tomados en cuenta como es el caso de la primera infancia y sus cuidadoras directas.

## Referencias:

Barroso, E. P. (2023) Prácticas de cuidado y barreras de accesibilidad en la movilidad cotidiana de mujeres de las periferias de la ZMCM. En Salinas, L., Carmona, M. & Castillo, O. (Eds.) Periferias urbanas en América Latina. Desafíos teóricos y metodológicos para la acción sociopolítica. (pp. 259-287)

BBVA (s.f.) ¿Qué es la contaminación atmosférica o del aire? Del ozono a las calefacciones. <https://www.bbva.com/es/sostenibilidad/del-ozono-y-las-calefacciones-que-es-la-contaminacion-atmosferica-o-del-aire/>

Berger P. & T. Luckmann (1986) La construcción social de la realidad (Cap. III). Buenos Aires: Amorrortu

Brooker, L. & Woodhead, M. (2012) Ambientes saludables. La primera infancia en perspectiva. The Open University. Reino Unido.

Campari, G. (2021) Territorios del paisaje: espacio público y verde urbano. En V. Paiva (Ed.) Sociología y vida urbana: de los clásicos a los problemas actuales. (pp. 177-196) TeseoPress Design

Departamento Administrativo de la Defensoría de Espacio Público (abril 2023) Reporte Técnico de Indicadores de Espacio Público 2022. ISSN: 2665-4040 (En Línea) [https://observatorio.dadep.gov.co/sites/default/files/2022/reporte\\_tecnico\\_de\\_indicadores\\_de\\_espacio\\_publico\\_2022\\_final\\_03052023.pdf](https://observatorio.dadep.gov.co/sites/default/files/2022/reporte_tecnico_de_indicadores_de_espacio_publico_2022_final_03052023.pdf)

Departamento Administrativo de la Defensoría de Espacio Público (diciembre 2023) Reporte Técnico de Indicadores de Espacio Público 2023. ISSN: 2665 – 4040 (En línea) [https://observatorio.dadep.gov.co/sites/default/files/resultadosactividades/reporte\\_tecnico\\_de\\_indicadores\\_2023.pdf](https://observatorio.dadep.gov.co/sites/default/files/resultadosactividades/reporte_tecnico_de_indicadores_2023.pdf)

Departamento Administrativo Nacional de Estadística DANE (octubre 5, 2022) Encuesta Nacional de Uso del Tiempo (ENUT) <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/pobreza-y-condiciones-de-vida/encuesta-nacional-del-uso-del-tiempo-enut>

Departamento Nacional de Planeación – DNP (abril 25, 2023) Colombia está retrasada en los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y debe fortalecer su implementación, revela informe del DNP. <https://www.dnp.gov.co/Prensa/Noticias/Paginas/colombia-esta-retrasada-en-los-objetivos-de-desarrollo-sostenible-ods-y-debe-fortalecer-su-implementacion-revela-informe.aspx#:~:text=El%20DNP%20present%C3%B3%20el%20Informe,2030%20del%2060%2C2%25.>

García Jerez, F. A., (2016). La movilidad socioespacial desde la teoría de Pierre Bourdieu: Capital de motilidad, campo de movilidad y habitus ambulante. *Sociedad y economía*, (31), 15-32.

González, E. K. & Parra, S. (2023) Familias que cuentan. Un informe sobre movilidad del cuidado en Bogotá.

Guillamón, D., & Hoyos, D. (2005). *Movilidad sostenible: de la teoría a la práctica*. Manu Robles-Arangiz Institutua.

Gutiérrez, A. (enero, 2013) ¿Qué es la movilidad? Elementos para (Re)construir las Definiciones Básicas del Campo del Transporte. Universidad Nacional de Colombia, Bogotá.

Herrera, J. & Quenguan, L. (2022) Vulnerabilidad de primera infancia sobre recorridos del espacio público en condiciones de calidad del aire desfavorables (PM10 y PM2.5) en Bogotá, alternativas de mejora. (Informe Final) Departamento Administrativo del Espacio Público - Observatorio de Espacio Público de Bogotá.

- Jain, D. (2013) Incorporación de la perspectiva de género en el progreso económico. En Calderón, C. (Ed.) Redistribuir el cuidado. Desafío de las políticas (pp. 19-48) ISBN: 978-92-1-021070-6
- Jirón Martínez, P. A., Solar-Ortega, M. I., Rubio Rubio, M. D., Cortés Morales, S. R., Cid Aguayo, B. E., y Carrasco Montagna, J. A. (2022). La espacialización de los cuidados. Entretejiendo relaciones de cuidado a través de la movilidad. *Revista INVI*, 37(104), 199-229. <https://doi.org/10.5354/0718-8358.2022.65647>
- Jirón P. A. (2017). Planificación urbana y del transporte a partir de relaciones de interdependencia y movilidad del cuidado. En M. N. Rico & O. Segovia (Eds.), *¿Quién Cuida en la Ciudad?* (pp. 405–432). UN. <https://doi.org/10.18356/e4910022-es>
- Jóvenes Investigadores IFEA (febrero 1, 2022). Bicirecorridos comentados: ¿cómo estudiar la movilidad en bicicleta en condiciones cotidianas? IFEA. Consultado 17 de marzo, recuperado de: <https://doi.org/10.58079/pv35>
- Libertun, N., Mastellaro, C. & Hobbs, A. (2020). Índice de caminabilidad: construyendo entornos urbanos más seguros para las mujeres y niñas en Curitiba. Recuperado de: [https://blogs.iadb.org/ciudades-sostenibles/es/construyendo-entornos-urbanos-mas-seguros-para-las-mujeres-y-ninas-en-curitiba-indice-caminabilidad/#:~:text=La%20%E2%80%9Ccamina%20\(wal%20kability%20en,una%20mejor%20percepci%C3%B3n%20de%20seguridad](https://blogs.iadb.org/ciudades-sostenibles/es/construyendo-entornos-urbanos-mas-seguros-para-las-mujeres-y-ninas-en-curitiba-indice-caminabilidad/#:~:text=La%20%E2%80%9Ccamina%20(wal%20kability%20en,una%20mejor%20percepci%C3%B3n%20de%20seguridad)
- Manzini, E. (2023). Livable proximity. Ideas for the city that cares [Conferencia]. Bogotá, Colombia.
- Montaño, S. (2010) El cuidado en acción. En Montaño, S. & Magaña, C. (Eds.), *El cuidado en acción. Entre el derecho y el trabajo.* (pp.13-68) Cuadernos de la CEPAL

Organización Mundial de la Salud - OMS. (2018). Más del 90% de los niños del mundo respiran aire tóxico a diario. Ginebra.

ONU – Habitat (febrero 24, 2020) Componentes del Derecho a la Ciudad. <https://onuhabitat.org.mx/index.php/componentes-del-derecho-a-la-ciudad#:~:text=El%20Derecho%20a%20la%20Ciudad,comunes%20para%20una%20vida%20digna.>

Prada, V., Demoraes, F., & Sáenz-Acosta, H. (2024). La movilidad sostenible: conceptos, enfoques y realidad vistos desde un sector periférico popular del área metropolitana de Bogotá. Ensayo: Revista De Arquitectura, Urbanismo Y Territorio, (4), 35-52. Recuperado a partir de <https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/ensayo/article/view/28392>

Quinche Alarcón, S. (2023) La Dimensión Ambiental de la movilidad del cuidado: Estudio de caso de personas cuidadoras en Kennedy y Bosa (Informe Final Joven Investigador) Universidad Santo Tomás. Bogotá.

Robert, J, Gouëset, V., Demoraes, F. (Coords.); Vega Centeno, P., Pereyra, O., Flechas, A. L., Lucas, M., Moreno Luna, C., Moreno, M. M., Pardo, C. F., Pinzón Rueda, J. A., Prieto, G., Sáenz Acosta, H., & Villar-Uribe, J. R. (2022). Estructura urbana y condiciones de movilidad en las periferias populares de Lima y Bogotá: desafíos y método de análisis. Territorios, (46), 1-26. <https://doi.org/10.12804/revistas.urosario.edu.co/territorios/a.9942>

Rojas, N. Y. (2007). Aire y problemas ambientales de Bogotá. Universidad Nacional de Colombia.

Sáenz-Acosta, H., Robert, J., & Rodríguez, D (2022) Movilidad cotidiana en tiempos de Covid 19: un análisis desde los arreglos intrafamiliares en Bogotá. Bulletin de

l'Institut Francais d'etudes andines 51(1) pp. 165-183 DOI:  
<https://doi.org/10.4000/bifea.14330>

Sánchez-de Madariaga, I., & Zucchini, E. (2020). “Movilidad del cuidado” en Madrid: nuevos criterios para las políticas de transporte. *Ciudad Y Territorio Estudios Territoriales*, 52(203), 89–102. <https://doi.org/10.37230/CyTET.2020.203.08>

Secretaría de Ambiente (s.f.) Calidad del Aire en Bogotá  
<https://www.ambientebogota.gov.co/calidad-del-aire>

Secretaría Distrital de Movilidad (diciembre 19, 2019) Encuesta de Movilidad 2019.  
[https://www.movilidadbogota.gov.co/web/encuesta\\_de\\_movilidad\\_2019](https://www.movilidadbogota.gov.co/web/encuesta_de_movilidad_2019)

Secretaria Distrital de la Mujer (2021) Oferta de Cuidado a Cuidadoras del Ssitema Distrital del Cuidado. [https://www.sdp.gov.co/sites/default/files/g\\_documento-cuidado-cuidadoras.pdf](https://www.sdp.gov.co/sites/default/files/g_documento-cuidado-cuidadoras.pdf)

Secretaria Distrital de Planeación (2021) ABC del POT Bogotá Reverdece 2022-2035  
[https://www.sdp.gov.co/sites/default/files/generales/abc\\_pot.pdf](https://www.sdp.gov.co/sites/default/files/generales/abc_pot.pdf)

Secretaria Distrital de Planeación (julio 2023). Manual de Espacio Público. ISBN: 978-958-8964-73-7 [https://www.sdp.gov.co/sites/default/files/171023\\_mep\\_dig\\_vin\\_.pdf](https://www.sdp.gov.co/sites/default/files/171023_mep_dig_vin_.pdf)

Sensata (2024) Caracterización de los patrones de movilidad en Bogotá con enfoque de género e interseccional. Informe Final de Hallazgos

The Clean Air Fund (2022) 5 funding trends for air pollution and climate.  
<https://www.cleanairfund.org/news-item/air-pollution-funding/>

UNICEF (31 octubre de 2016) 300 millones de niños respiran aire tóxico debido a la contaminación, según un informe de UNICEF.

<https://www.unicef.org/es/comunicados-prensa/300-millones-ni%C3%B1os-aire-t%C3%B3xico-contaminaci%C3%B3n-UNICEF>

**Anexos.**

**Anexo 1. Formato de Entrevista a Cuidadoras**

**Anexo 2. Ficha Registro Recorrido Comentado Proyecto MODURAL**