

**Estado del Arte: La movilidad una acción para la vida de las mujeres rurales**

**Apartado del Macroproyecto: “Mujeres, Entretenimiento y Desarrollos Rurales”**

**María Isabel Rodríguez Vargas**

**Universidad Pedagógica Nacional -Facultad de Educación  
en Convenio con la Fundación CINDE  
Maestría en Desarrollo Educativo y Social  
Bogotá D.C.  
2022**

**Estado del Arte: La movilidad una acción para la vida de las mujeres rurales**

**Apartado del Macroproyecto: “Mujeres, Entretenimiento y Desarrollos Rurales”**

**Documento como requisito para optar por el título de:**

**Maestría en Desarrollo Educativo y Social**

**María Isabel Rodríguez Vargas**

**Director**

**Néstor Daniel Sánchez Londoño**

**Universidad Pedagógica Nacional -Facultad de Educación  
en Convenio con la Fundación CINDE  
Maestría en Desarrollo Educativo y Social  
Bogotá D.C.  
2022**

## Contenido

Contenido .....	1
Lista de Tablas .....	2
Lista de Ilustraciones.....	2
Lista de Gráficos .....	2
Introducción .....	3
1. Antecedentes .....	8
1.1. Movilidad en la ruralidad.....	8
1.2. Movilidad y Mujeres Rurales.....	14
1.3. Contexto Internacional.....	16
1.4. Contexto Nacional .....	21
1.4.1. La Mujeres en el Censo 2018 realizado por el Departamento Nacional de Estadísticas - DANE 24	
1.5. Investigaciones y estudios.....	34
2. Objetivos .....	42
2.1. Objetivo general: .....	42
2.1. Objetivos específicos:.....	42
3. Marco de referencia.....	42
3.1. Movilidad desde la visión arqueológica .....	42
3.1.1. Marco Jurídico sobre la discriminación contra la mujer y temas relacionados .....	50
3.2. Movilidad e inseguridad vial rural de mujeres .....	55
3.3. Movilidad y Desarrollos Rurales .....	64
4. Metodología .....	68
5. Instrumentos para la caracterización de la Movilidad de Mujeres Rurales.....	70
6. Conclusiones y recomendaciones.....	72
REFERENCIAS .....	74
ANEXO 1 .....	78

## Lista de Tablas

Tabla 1 Objetivos del Desarrollo Sostenible 2030.....	17
Tabla 2 Colombia. Sentencias de la Corte Constitucional respecto a la libertad de locomoción .....	22
Tabla 3 Colombia, Edad y sexo, comparaciones entre los censos 2005 y 2018. ....	25
Tabla 4 Colombia, Población total por grupo de edad, según sexo, 2018. ....	26
Tabla 5 Colombia. Saber leer y escribir entre 15 y 24 años por sexo, comparación censos 2005 y 2018.....	27
Tabla 6 Colombia. Ubicación de la población en cabeceras municipales, centros poblados y resto rural, comparación entre los censos 2005 y 2018.....	27
Tabla 7 Colombia. Número de personas y jefatura por hogar, comparación censos 2005 y 2018. ....	30
Tabla 8 Colombia. Migración interna de largo plazo (cinco años), según grupos de edad y sexo, 2018.....	32
Tabla 9 Colombia. Migración reciente (menos de un año), según grupos de edad y sexo, 2018. ....	33
Tabla 10 Recopilación de algunos estudios arqueológicos-movilidad .....	44
Tabla 11 Colombia. Zona del Siniestro Vial por mujeres y edad, 2019. ....	63

## Lista de Ilustraciones

Ilustración 1 Pirámide de Kelsen - Normas .....	22
Ilustración 2 Elementos que constituyen la Seguridad Vial.....	57

## Lista de Gráficos

Gráfica 1 Colombia. Número de personas por hogar en los censos 2005 y 2018.....	30
Gráfica 2 OIT. Convenios ratificados por todos los países de ALC. ....	50
Gráfica 3 OIT. Convenios ratificados solo por algunos de los países de ALC.....	50
Gráfica 4 América Latina y el Caribe. Síntesis conceptual base de acuerdos en género. 2016. ....	51
Gráfica 5 Colombia. Síntesis histórica normas sobre derechos de mujeres. Hasta el 2002.....	52
Gráfica 6 Colombia. Obstáculos estructurales y coyunturales para las mujeres rurales, una mirada. 2003.....	54

## Introducción

Este informe de investigación hace parte de una investigación más amplia denominada: *Mujeres, Entretenimiento y Desarrollos Rurales*; la misma se constituye en un macroproyecto del grupo de desarrollo rural y educaciones rurales que se despliega en la línea de desarrollo social, comunitario y políticas públicas que se oferta en las maestrías de la Fundación Centro Internacional de Educación y Desarrollo Humano – CINDE, en convenio con la Universidad Pedagógica Nacional, la Universidad de Manizales y la Universidad de Santander.

El propósito pedagógico de la construcción de un macroproyecto es abrir un espacio sostenido en el tiempo en el que los y las estudiantes se vinculan y aprenden a investigar investigando y así, se le da continuidad al estudio de un problema permanentemente, como es en este caso, las mujeres en la ruralidad relacionado a los desarrollos rurales y el entretenimiento.

Este documento aborda dos categorías reconocidas como centrales en el macroproyecto como son: Mujeres y Desarrollos Rurales y lo hace desde una subcategoría, la movilidad, que para este estado del arte se concibe como transversal, toda vez que abarca lo relacionado con los desarrollos rurales y el lugar de la mujer en este entramado.

El macroproyecto que tiene como base geográfica la ruralidad y tiene tres categorías definidas: mujeres, entretenimientos y desarrollos rurales. Según Tabares (2012), éstas son consideradas de menor valía por la ciencia occidental, dado que no pertenecen a la centralidad hegemónica del conocimiento.

En primer lugar, aparece la mujer, quien es considerada como un sujeto de menos importancia de manera formal y simbólicamente por la sociedad (Maya, 2004); su lugar es considerado de segundo orden en la vida y en la construcción de la ciencia y su espacio en la ruralidad sigue siendo mucho más invisible a pesar de su papel en la producción agrícola y en otros aspectos que tienen que ver con el desarrollo humano y social (Lovatto et al., 2010).

En un segundo momento, emerge, la categoría entretenimientos; desde esta aparecen el ocio como una categoría más aceptada por la ciencia de occidente (Tabares Fernández, 2012) y la recreación como un campo de saber (Carreño Cardozo et al., 2020) que viene consolidándose desde las construcciones que de manera particular se vienen haciendo en América Latina. Teniendo en cuenta lo anterior, la categoría entretenimiento se nos aparece como un asunto primigenio que ha sido incluso desdeñado no solamente por los españoles (Castro F et al., 2002) en la violenta invasión y conquista, sino también en la modernidad/colonialidad que nos cobija ampliamente en la actualidad (Han, 2018). En este orden, es posible que se aborde más la categoría entretenimiento en clave de lo que significa en los territorios rurales (Andrade et al., 2009).

Finalmente, la investigación abordará los desarrollos rurales incluyendo la movilidad, teniendo en cuenta que es necesario ampliar la mirada sobre el abandono en el que vive la población que habita los territorios rurales (Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo - PNUD, 2011), de manera particular en Colombia y como las políticas de desarrollo rural con enfoque territorial, han servido para que las multinacionales ingresen a los territorios y despojen a las personas de sus tierras bajo el amparo de la legalidad construida por una élite que poco interés tiene en las personas y solamente trabaja para hacer crecer la posesión de grandes

extensiones de tierra usurpada a la población campesina, indígena y afrodescendiente en este país (Salgado, 2016).

Corresponde al ejercicio investigativo identificar el papel de la mujer en este proceso de desarrollo que supone ampliar la mirada del desarrollo económico (Escobar, 2014a) y abordar los desarrollos desde las mujeres que habitan las ruralidades y que aportan el 50% de la producción agrícola en América Latina y el 70% en un país como Brasil (Lovatto et al., 2010), este dato interesante en la investigación de Lovatto y otros, solamente nos deja ver la importancia de las mujeres en la producción de los alimentos que consumimos a lo largo y ancho del continente; sin embargo, su lugar sigue siendo invisible en el mercado. Se suma a ello reconocer que el papel de la mujer rural no se centra de manera exclusiva en la productividad; por ello nos parece importante y necesario develar otros horizontes en los que la mujer rural aporta al desarrollo social y comunitario para ella y para su familia en las: “atividades religiosas, rede de vizinhança e festas comunitárias” (Simone y Giongo, 2014).

En orden a todo lo anterior y desde una mirada crítica, esta investigación implica ampliar la mirada del entretenimiento en el continente y concretamente en Colombia, en los sectores rurales; se trata de un cuestionamiento subalterno que interroge el papel “pasivo que la mujer ha jugado” en la producción, en los desarrollos y cómo el entretenimiento ha jugado un papel importante en estos procesos que se invisibilizan dado que el positivismo ha logrado opacar todo aquello que estorba a su visión plana del universo (Duvignaud, 1982).

Se trata de develar tres asuntos tratados de manera peyorativa por la ciencia, por la economía, por el mercado que desconoce a las mujeres rurales, a sus formas de entretenimiento y al papel que ellas juegan en el desarrollo mirado de dos maneras, por un lado este invento que

construyó el capitalismo moderno (Escobar, 2014b) y por otro, el desarrollo humano y el posdesarrollo como un lugar de enunciación que reconoce las voz de las mujeres y su papel en la vida comunitaria y social en el desarrollo de los pueblos latinoamericanos, incluso en la actualidad.

El desarrollo humano se considera en el macroproyecto desde el paradigma teórico conocido como el enfoque del desarrollo humano o de capacidades de la filósofa Martha C. Nussbaum (2012) el cual presenta una opción conceptual diferente a la tradicional sobre el desarrollo, el cual se centra en el crecimiento económico. En este enfoque se parte de una pregunta clave: ¿qué son capaces de hacer y ser las personas? Para poder dar respuesta a este interrogante se requiere también conocer ¿qué oportunidades tienen verdaderamente a su disposición para hacer o ser lo que puedan? La respuesta es compleja y eso lo demuestran los estudios que han desarrollado en la Organización de Naciones Unidas, específicamente el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo – PNUD. Para el caso de Colombia en el año 2011, el PNUD elaboró un informe llamado “Colombia rural. Razones para la esperanza. Informe de Desarrollo Humano” (Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo - PNUD, 2011).

En síntesis, la postura teórica del macroproyecto y del actual documento, muestra una visión decolonialista con un pensamiento que acepta y maneja la incertidumbre y la particularidad de la región de América Latina y con ello, se podría decir que es una propuesta emergente.

Frente al macroproyecto, es importante anotar que éste está orientado a comprender los desarrollos rurales y de manera específica el lugar de las mujeres y los entretenimientos en estos



desarrollos; este estado del arte se vincula desde la movilidad, específicamente desde la movilidad de las mujeres y la importancia de esta sub-categoría en la vida de las mujeres y de su desarrollo humano y social.

De esta manera, este estado del arte da cuenta de la movilidad como una acción de vida para las mujeres, los desarrollos rurales y el entretenimiento pretendiendo así construir un acercamiento a las mujeres rurales, específicamente desde la arista de la movilidad<sup>1</sup>. El movimiento es un conector en la vida cotidiana para cualquier actividad que se realice por fuera del lugar de habitación, bien sea para compartir con otras personas, para cultivar, para vender y comprar, para los quehaceres cerca del hogar, para acceder a los servicios educativos, de salud o cualquiera que se requiera. Por ello en este proyecto macro de investigación a través de la movilidad se puede conocer la realidad social, económica, cultural e incluso política de la mujer en la ruralidad.

En la primera sección de este escrito se mostrará la evidencia de cómo desde las grandes migraciones entre continentes hasta los movimientos de grupos de personas al interior de una región, un país o un territorio tienen en común, la necesidad y posibilidad de moverse.

En un segundo momento se presenta el marco jurídico internacional y nacional con el fin de dar un contexto normativo al tema de la movilidad.

---

<sup>1</sup> Se entiende por movilidad todo desplazamiento que se realiza por fuera del lugar de habitación en el espacio público de un punto Y a un punto X en cualquier medio de transporte y en cualquier tipo de camino o vía con o sin pavimento.

En la tercera parte se describen algunos temas que se encuentran en la literatura sobre movilidad en la ruralidad como categoría única, y aquella relacionada con otras categorías como mujeres y desarrollos rurales.

En un cuarto segmento se presenta el contexto socio demográfico de la movilidad con un foco en la inseguridad vial por ser este una problemática de salud pública relacionada con la movilidad.

Finalmente, se proponen los temas para construir un instrumento (encuesta) con el fin de obtener información para la caracterización de la movilidad de las mujeres rurales. Y se presentan las conclusiones y recomendaciones generales.

## 1. Antecedentes

### 1.1. Movilidad en la ruralidad

A continuación, se presentarán investigaciones con la categoría de movilidad especialmente rural que son una muestra de los tópicos que se han desarrollado.

Uno de los temas en el que se encuentran un gran número de artículos a nivel mundial es el de la migración visualizada como movilidad laboral, social y en algunos casos como movilidad relacionada con desarrollo humano y desarrollo rural.

En una investigación desarrollada en la Patagonia (Chile) una de las categorías tratadas fue la movilidad territorial, la cual definen Bendini y Steimbregger así:

*Significa moverse en espacios multiformes y cada vez más amplios; desde los desplazamientos cotidianos hasta las estadías de*

*larga duración, desde los asentamientos temporarios hasta los más o menos definitivos, desde la residencia única a doble o múltiple que forman parte del espacio de vida, desde trayectorias que conforman proyectos migratorios hasta comportamientos ocasionales* (2011, Pág.4) .

Hay que tener en cuenta que en el marco teórico se tuvo en cuenta que “las migraciones de trabajo son “hechos de movilidad” (Tarrus, 2000) que incorporan distintas dimensiones, no sólo económicas sino sociales, culturales y políticas, movilizand o redes sociales e intercambios de distinta índole” (Lara Flores, 2010, Pág.7) .

En un estudio realizado en Nicaragua proponen conceptos como la movilidad translocal, plantean que hay corredores de desarrollo rural por el cual se movilizan las familias buscando en primera instancia “ganar dinero y pagar préstamos, para la educación de sus hijos y para acumular suficientes activos que les permitan ser independientes una vez regresen a casa.” (Steel et al., 2012, Pág.16) En la investigación se observó que la diversidad de movimientos son parte de las estrategias de vida de algunos de los hogares y aunque el aspecto económico juega un papel importante, no es lo único que los mueve, también las relaciones sociales y especialmente con su comunidad base.

En Colombia, específicamente en Caldas, se llevó a cabo una investigación sobre la movilidad urbana-rural-urbana, la cual está relacionada con la migración e igual que la de Nicaragua, por razones laborales. El estudio muestra que la migración es un tipo de movilidad, que nace en un área rural y las personas se desplazan a la ciudad por diversas razones y terminan el círculo volviendo de nuevo a su lugar de origen. Los resultados plantean que los migrantes

que retornan a su lugar de origen y/o donde está su familia asentada fusionan lo que aprendieron en el área urbana a lo rural, lo que genera una conjunción de saberes (Méndez Sastoque, 2012).

Uno de los casos presentados muestra como un retornado (así los llaman en el estudio), emprende un lugar de videojuegos y de baile en una cabecera municipal, un típico lugar de entretenimiento para jóvenes en la ciudad y lo lleva al área rural.

En Argentina hay dos aspectos que los investigadores destacan en los estudios sobre la movilidad en las migraciones. El primero, los aportes de la interseccionalidad al análisis puesto que muestra cómo se interrelacionan las desigualdades de clase, género, etnia-raza en las experiencias migratorias y sus trayectorias. El segundo, es que “los estudios migratorios sobre espacios rurales en la Argentina involucraron cruces interdisciplinarios desde la antropología, la sociología y la geografía, problematizando categorías como territorio, fronteras, circulación y movilidad, y combinando diversos enfoques teórico-metodológicos” (Trpin y Pizarro, 2017, Pág.13).

En México (Centro) llevaron a cabo una investigación en la localidad de Santa Bárbara cuyo eje central fue el tema de la movilidad. Partieron de una base teórica que plantea que la movilidad en la actualidad ha cambiado dada las opciones que se tienen en infraestructura (vías) y los diferentes medios de transporte. Los investigadores plantean que la mayoría de los autores coinciden en que construir vías que conecten municipios sin importar la distancia, acerca y amplía las opciones de interacción de los pobladores a servicios de salud, educación, laborales, comerciales y de entretenimiento. Adicionalmente, mejorando las redes de transporte se pueden cubrir recorridos más largos en menos tiempo (Cerón Aparicio, 2018).

Sin embargo, una de las conclusiones de los investigadores basados en sus resultados es que la conectividad de la infraestructura no es el único factor para garantizar la ampliación de los espacios de interacción o que se incremente el número de viajes de los pobladores (Cerón Aparicio, 2018.). Hay que tener en cuenta principalmente la distancia y el costo del transporte, lo cual está unido al nivel de calificación de los trabajadores y las opciones de invertir un cierto porcentaje de sus ingresos en transporte.

Desde otra perspectiva, se plantea que la mirada de los estudios españoles, como los que se describirán posteriormente, sobre la migración laboral de lo rural a lo urbano tiene unos supuestos como, por ejemplo, la existencia de empleo urbano y no se parte de la realidad social y económica de un país en vías de desarrollo. Por ello, se sugiere tener en cuenta las nuevas escuelas estructuralistas que analizan también el contexto/circunstancia (Li, 2020) . Adicionalmente, tener en cuenta otro tipo de metodologías como, por ejemplo, aquella que se basa en el estudio del tiempo, espacio y personas/conciencia utilizada en China.

Otro país que ha estudiado la razón por la cual las mujeres se van de las áreas rurales es España. Un estudio que mira la situación desde el ángulo de la masculinización rural lo llevan a cabo en Valencia (Camarero y Sampedro, 2008) e introducen conceptos como el arraigo y desarraigo. En este contexto de un país europeo con una situación y características diferentes a Colombia, llegan a la conclusión en la investigación que las mujeres tienen un mayor mercado laboral en las áreas urbanas, sumado al acceso a la movilidad y esto incide en el desarraigo de las mujeres a la ruralidad. En otra investigación también desarrollada en Valencia sobre las mujeres jóvenes rurales y la emigración femenina a las ciudades (Pérez Soriano, 2013) concluye que las mujeres de los pueblos ya no quieren estar subordinadas y seguir viviendo la desigualdad que se presenta más en la ruralidad que en lo urbano.

Otro tema que han relacionado los antropólogos en el artículo del trabajo de Jeanine Anderson en el Perú con niños y niñas de los Andes, integra la movilidad (desplazamientos) al desarrollo infantil.

*En Yauyos, los niños gozan de una libertad de movimiento notable. Los datos a partir de las observaciones realizadas registran en forma abundante los desplazamientos de los niños y niñas, su adquisición de habilidades físicas para ello y la importancia de su libertad para explorar el medio como factor fundamental en su proceso de maduración (Anderson, 2013, Pág. 6).*

Dentro de las conclusiones a las que llega la investigadora dice que en la provincia de Yauyos en general las familias son flexibles respecto al espacio donde se pueden mover los niños y por esta razón desarrollan la capacidad de hacer un uso estratégico del espacio (Anderson, 2013). Es importante aclarar que cuando se habla del uso del espacio, también se involucra el desplazamiento de los niños.

En Perú, el Banco Mundial realizó una encuesta en el 2004 en el área rural y encontraron que el 60% de los viajes tenía un objetivo de llegar a algún mercado cercano, ya fuera para vender o para comprar. La distancia de desplazamiento normal estaba entre 15 a 35 kms y la posibilidad de utilizar un servicio de transporte de carga en una semana era entre uno y tres veces, si había alguno. Las consecuencias directas de ello son los altos costos en el transporte y el riesgo en el almacenamiento de productos perecederos. Después de la implementación de un proyecto de mejoramiento de caminos rurales en la evaluación de impacto se pudo evidenciar los resultados en menor tiempo y costo del viaje, mayor acceso a servicios como por ejemplo

educativos y mejores oportunidades económicas para la población rural (el Banco Mundial, 2010) .

En el año 2021 el grupo de trabajo “Movilidad innovativa para la periferia” del Foro Internacional de Transporte – ITF (por sus siglas en inglés) presentó un reporte de investigación (International Transport Forum, 2021) mostrando las buenas prácticas y recomendaciones para dar transporte a las comunidades rurales. El informe inicia mostrando todas las deficiencias que tiene el transporte rural: las políticas públicas o su ausencia, la poca o nula financiación, la incapacidad institucional, la falta de prestación de servicios de transporte. A la vez, en muchos países, la planificación y la investigación en el área rural no es la misma que para las zonas urbanas. Además, plantean que “la falta de políticas estratégicas de accesibilidad o movilidad rural da como resultado una financiación fragmentada a corto plazo y específica para programas, lo que constituye un obstáculo importante para la prestación de servicios integrados y eficientes” (International Transport Forum, 2021, Pág.9). Efectivamente cuando se tienen limitaciones de transporte en el área rural se dificulta el acceso a servicios básicos, empleos y actividades sociales. En el último capítulo recomiendan flexibilizar las regulaciones de transporte rural para darle cabida a soluciones de movilidad innovadoras y rentables. Sumado a brindar apoyo técnico y financiar planes piloto con el fin de probar el impacto de estas opciones innovadoras (International Transport Forum, 2021).

Se puede concluir que el tema de la movilidad en la ruralidad es un tema de estudio que se encuentra unido a la migración laboral y en algunos casos al desarrollo humano. En América Latina y el Caribe el tema de la falta de movilidad entendida integralmente<sup>2</sup>, no sólo para acceder

---

<sup>2</sup> La integralidad se refiere a tener en cuenta los diferentes elementos que constituyen la movilidad, como son el transporte como un servicio público o privado, los vehículos y su antigüedad, las vías y su estado, la accesibilidad para personas

a servicios básicos sino para el mercadeo y compra de productos como causa de migraciones se ha investigado poco midiéndolo con el número de investigaciones publicadas al respecto. En dónde se está concentrando la mirada académica es en la migración venezolana a países como Colombia, pero la situación al interior del país es desconocida. Tal como se mostró en el capítulo anterior, los gobiernos al destinar los recursos de presupuestos limitados en el aspecto de construcción de vías y el desarrollo de transporte de pasajeros y carga se está privilegiando conectar los mercados para el crecimiento económico del producto interno bruto de Colombia, pero las personas y para el caso del macroproyecto, las mujeres que viven en la ruralidad pareciera que no son claves para este fin económico.

## 1.2. Movilidad y Mujeres Rurales

El enfoque de género reconoce que social y culturalmente, se asignan roles y normas distintas a las personas, según su sexo biológico. Estos roles están presentes en la vida de las personas desde que nacen, y cambian de acuerdo con los contextos culturales, históricos y sociales. En el caso del transporte, es necesario tener en cuenta que las necesidades de movilidad son diferentes para hombres y mujeres, debido a las diferencias en los roles socioeconómicos asignados a cada uno y las responsabilidades que implican. Esto incide en que los patrones de uso, el acceso y las necesidades de transporte sean diferentes entre hombres y mujeres (CEPAL-Unidad de Servicios de Infraestructura, 2011; Jaimurzina et al., 2017).

Lo anterior implica que sea necesario conocer las necesidades diferenciales en movilidad, para que la planeación de políticas, programas y proyectos de transporte las tengan

---

discapacitadas, la energía no renovable que se requiere (gasolina, diesel o gas), y todos los elementos de la seguridad vial que se describen en dicho capítulo.



en cuenta. Por ejemplo, si las encuestas de movilidad se centran únicamente en caracterizar origen y destino de viajes por motivos de trabajo o estudio, deja por fuera toda la movilidad asociada al cuidado (Moscoso et al., 2020), que usualmente tiene mayor impacto sobre el tiempo de las mujeres. De forma similar, la percepción de seguridad en el transporte público puede ser diferente para hombres y mujeres, lo que debería tenerse en cuenta no solo en el diseño y en los sistemas que ya están construidos y en funcionamiento.

El vínculo entre el sector transporte y el género es central para el logro de los Objetivos del Desarrollo Sostenible, debido a que, actualmente, los servicios de transporte en los países de la región de América Latina y el Caribe reproducen las desigualdades socioeconómicas y de género que caracterizan la región (Asamblea General de las Naciones Unidas, 2015.). Si bien la mayoría de las políticas públicas de equidad o igualdad de género en la región incluyen el mandato explícito de considerar el enfoque de género en todas las políticas del gobierno, la transversalización del género en las políticas, planes, programas, proyectos y estrategias relativos a la movilidad son escasos. Específicamente en la literatura existente sobre movilidad rural no se encuentra el vínculo del enfoque de género y la movilidad. Por ejemplo, lo más básico podría ser revisar la accesibilidad a centros urbanos donde se encuentren servicios básicos para atención de niñas y mujeres.

Analizando la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible presentaron metas específicas para el sector transporte, tales como la reducción de los siniestros viales (meta 3.6 en el ODS 3) o lograr un transporte urbano sostenible para todos, incluyendo las mujeres (meta 11.2 en el ODS 11)(Asamblea General de las Naciones Unidas, 2015). Sin embargo, no hay referencias a la relación de la movilidad y el Objetivo 5 sobre la Igualdad de Género.

Este es el contexto general del desarrollo de la relación entre la movilidad y el género en la región de América Latina y la movilidad. Para centrar la revisión del tema en Colombia, se parte de un aspecto imprescindible que es la situación demográfica de la mujer en el país. Hay dos características generales que se constataron con el censo del 2018 desarrollado por el Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas – DANE, la primera es que el país se está envejeciendo, teniendo en cuenta el índice de fertilidad sumado al incremento de la esperanza de vida de hombres y mujeres principalmente en las ciudades capitales y la segunda es que hay un mayor número de mujeres que hombres.

### 1.3. Contexto Internacional

La movilidad es un derecho consignado en la Declaración Universal de los Derechos Humanos, la cual plantea en uno de los considerandos que los pueblos de las Naciones Unidas han reafirmado en la Carta su fe en los derechos fundamentales del hombre, en la dignidad y el valor de la persona humana y en la igualdad de derechos de hombres y mujeres; y se han declarado resueltos a promover el progreso social y a elevar el nivel de vida dentro de un concepto más amplio de la libertad y señala en particular en el artículo 13 “Toda persona tiene derecho a circular libremente y elegir su residencia en el territorio de un Estado” (Asamblea General de Naciones Unidas, 1948).

*Estamos resueltos a combatir las desigualdades dentro de los países y entre ellos, a construir sociedades pacíficas, justas e inclusivas, a proteger los derechos humanos y promover la igualdad entre los*

*géneros y el empoderamiento de las mujeres y las niñas* (Naciones Unidas, 2015, párr.3).<sup>3</sup>

La Comisión Interamericana de Derechos Humanos ha generado normas y estándares para los migrantes refugiados, apátridas, víctimas de trata de personas y desplazados internos. Se tiene la necesidad de proteger el derecho de la libre movilidad dado que hay migraciones y desplazamientos tanto voluntarios como forzosos, lo cual implica una coerción al ser humano (Comisión Interamericana de Derechos Humanos, 2015)

En el tema de la mujer y de los desarrollos rurales encontramos que, en la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible aprobada en septiembre de 2015 y en la Declaración del Milenio firmada en septiembre de 2000, los estados miembros se comprometen a luchar contra la pobreza, el hambre, la enfermedad, el analfabetismo, la degradación del medio ambiente y la discriminación contra la mujer.

A continuación, se presenta la tabla con los Objetivos del Desarrollo Sostenible – ODS

*Tabla 1 Objetivos del Desarrollo Sostenible 2030*

Objetivo 1.	Poner fin a la pobreza en todas sus formas y en todo el mundo.
Objetivo 2.	Poner fin al hambre, lograr la seguridad alimentaria y la mejora de la nutrición y promover la agricultura sostenible.
Objetivo 3.	Garantizar una vida sana y promover el bienestar de todos a todas las edades.
Objetivo 4.	Garantizar una educación inclusiva y equitativa de calidad y promover oportunidades de aprendizaje permanente para todos.
Objetivo 5.	Lograr la igualdad de género y empoderar a todas las mujeres y las niñas.
Objetivo 6.	Garantizar la disponibilidad y la gestión sostenible del agua y el saneamiento para todos.
Objetivo 7.	Garantizar el acceso a una energía asequible, fiable, sostenible y moderna para todos.

<sup>3</sup> Asamblea General de Naciones Unidas, Resolución aprobada por la Asamblea General el 25 de septiembre de 2015, A/RES/70/1. Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible.

Objetivo 8.	Promover el crecimiento económico sostenido, inclusivo y sostenible, el empleo pleno y productivo y el trabajo decente para todos.
Objetivo 9.	Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación.
Objetivo 10.	Reducir la desigualdad en los países y entre ellos.
Objetivo 11.	Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles.
Objetivo 12.	Garantizar modalidades de consumo y producción sostenibles.
Objetivo 13.	Adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos*.
Objetivo 14.	Conservar y utilizar sosteniblemente los océanos, los mares y los recursos marinos para el desarrollo sostenible.
Objetivo 15.	Proteger, restablecer y promover el uso sostenible de los ecosistemas terrestres, gestionar sosteniblemente los bosques, luchar contra la desertificación, detener e invertir la degradación de las tierras y detener la pérdida de la biodiversidad.
Objetivo 16.	Promover sociedades pacíficas e inclusivas para el desarrollo sostenible, facilitar el acceso a la justicia para todos y construir a todos los niveles instituciones eficaces e inclusivas que rindan cuentas.
Objetivo 17.	Fortalecer los medios de implementación y revitalizar la Alianza Mundial para el Desarrollo sostenible.
*Reconociendo que la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático es el principal foro intergubernamental internacional para negociar la respuesta mundial al cambio climático.	

Fuente: Resolución aprobada por la Asamblea General el 25 de septiembre de 2015, A/RES/70/1. Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, Pág. 16. (Asamblea General de las Naciones Unidas, 2015)

Dentro del Objetivo 1 el numeral 1b<sup>4</sup> el cual plantea:

*Crear marcos normativos sólidos en los planos nacional, regional e internacional, sobre la base de estrategias de desarrollo en favor de los pobres que tengan en cuenta las cuestiones de género, a fin de apoyar la inversión acelerada en medidas para erradicar la pobreza”*(Asamblea General de las Naciones Unidas, 2015).

---

<sup>4</sup> Ibidem. Pág. 17

Es importante resaltarlos pues se supone que Colombia debería estar creando este marco jurídico desde hace algunos años.

En cuanto al objetivo 3 el numeral 3.6<sup>5</sup> dice “De aquí a 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo”, el cual no se cumplió en nuestro país y como se verá más adelante en el documento, han fallecido en la vía a causa de siniestros viales más mujeres y niñas en las áreas rurales que en los centros poblados. En los numerales 3.7 y 3.8 los cuales nombran el logro de acceso y cobertura sanitaria es importante hacer notar que esta posibilidad se genera no solamente desde el sector salud sino también debe existir la posibilidad de moverse para acceder, es decir, el sector transporte también debe responder a ello con vías (infraestructura) y posibilidades de transporte tanto terrestre como fluvial si es el caso.

En el objetivo 4, sucede algo similar con el acceso a la educación, el cual se concentra en el sector educación, sin embargo, se sabe de la dificultad de transporte de los niñas, niños y jóvenes, sobre todo en el área rural.

El tema de la perspectiva de género y de igualdad de oportunidades para las personas discapacitadas y población vulnerable es constante en este objetivo.

Los Objetivos de Desarrollo del Milenio (ODM) se crearon como una hoja de ruta para poner en marcha la Declaración del Milenio. Con base en los valores y principios acordados por los Estados Miembros en la Cumbre del Milenio de 2000, los ODM han servido de marco mundial para la acción colectiva orientada a la reducción de la pobreza y a la mejora de las vidas

---

<sup>5</sup> Ibidem. Pág. 18

de las personas de pocos recursos. Los ODM se estructuran en ocho objetivos claros e incluyen 21 objetivos con fecha límite para medir los progresos en materia de reducción del hambre y la pobreza, así como en mejoras de salud, educación, condiciones de vida, sostenibilidad ambiental e igualdad de género.

De manera más específica se presentan a continuación los ocho “Objetivos del Milenio” (ODM) los cuales se plantearon antes que los Objetivos de Desarrollo Sostenible y fueron evaluados en el año 2015:

1. Erradicar la pobreza extrema y el hambre
2. Lograr la enseñanza primaria universal
3. Promover la igualdad entre los sexos y la autonomía de la mujer
4. Reducir la mortalidad infantil
5. Mejorar la salud materna
6. Combatir el VIH/SIDA, el paludismo y otras enfermedades
7. Fomentar una asociación mundial para el desarrollo
8. Garantizar la sostenibilidad del medio ambiente

En conclusión, en el contexto internacional desde hace unos años se vienen exponiendo unos temas constantes y transversales: la pobreza, la equidad, enfoque o perspectiva de género en todos los sectores, reducir la mortalidad de enfermedades o eventos prevenibles (por ej. desnutrición infantil o muertes por siniestros viales) y promover la actividad física. Es decir, temas relacionados con la movilidad únicamente se habla de siniestros viales y actividad física

(movilidad activa<sup>6</sup>). Ahora bien, no se encuentra un documento que especifique la razón por la cual la movilidad como tal no se presenta como una necesidad urgente. Tal como se planteó en la primera sección de este documento tanto en el pasado como en el presente la movilidad es la acción que conecta a las personas a los servicios básicos, con la cultura, con los mercados e infortunadamente se continúa trabajando los temas sociales y económicos separados de la posibilidad de una movilidad accesible, segura y sostenible de la población.

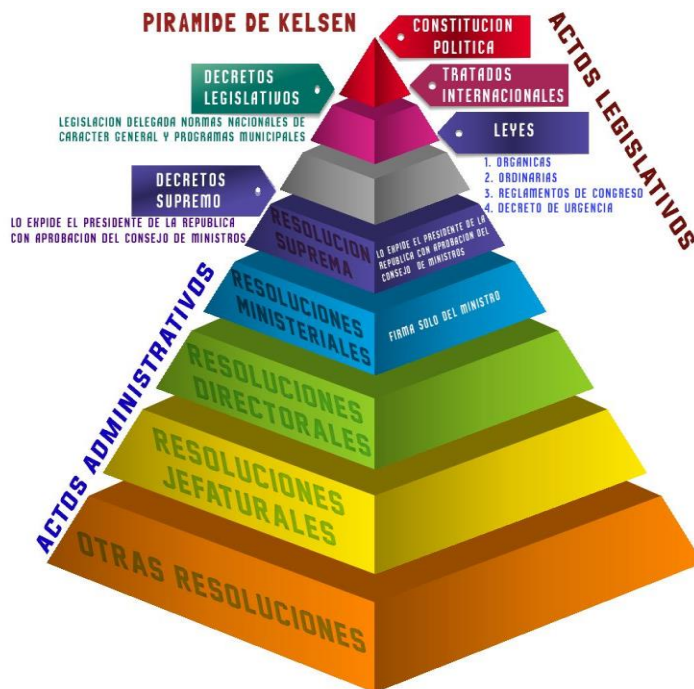
#### 1.4. Contexto Nacional

Continuando con las normas nacionales el sistema de clasificación de las normas que se utilizará será el orden jerárquico establecido por Kelsen el cual es un método jurídico estricto, mediante el cual se trató de eliminar toda influencia psicológica, sociológica y teológica en la construcción jurídica. Este tipo de ordenamiento representa gráficamente al sistema jurídico escalonado, categorizando las diferentes clases de normas ubicándolas en una forma fácil de distinguir cuál predomina sobre las demás. En este caso la cúspide la ocupan los acuerdos internacionales, seguida por la Constitución Nacional como norma suprema del sistema normativo de un Estado, por debajo estarían los actos legislativos, los decretos y por último los reglamentos u otras disposiciones gubernamentales.

---

<sup>6</sup> La movilidad activa contiene los medios que utilizan el cuerpo para el desplazamiento como es el caminar, la bicicleta, patines, tabla y todo aquel vehículo que requiera de la tracción humana.

Ilustración 1 Pirámide de Kelsen - Normas



Fuente: Tomado de [https://2.bp.blogspot.com/-LE0vMxc2FWk/W\\_Hvr0pNApI/AAAAAAAAAQ/i8c54tqQUKQbjgOAvawDfAVkfbjsT7KgCLcBGAs/s1600/p1.jpg](https://2.bp.blogspot.com/-LE0vMxc2FWk/W_Hvr0pNApI/AAAAAAAAAQ/i8c54tqQUKQbjgOAvawDfAVkfbjsT7KgCLcBGAs/s1600/p1.jpg)

En la Constitución Política de Colombia de 1991 no se habla exactamente del derecho a la movilidad, por tanto, en la necesidad de conocer sobre este derecho humano la Corte Constitucional se ha expresado al respecto en cuatro sentencias:

Tabla 2 Colombia. Sentencias de la Corte Constitucional respecto a la libertad de locomoción

Año	Documento	Disposiciones
1992	Sentencia 518 de 1992	La libertad de locomoción es un derecho fundamental en consideración a la libertad – inherente a la condición humana-, cuyo sentido más elemental radica en la posibilidad de transitar o desplazarse de un lugar a otro dentro del territorio del propio país, especialmente si se trata de las vías y los espacios públicos.
2002	Sentencia 595 de 2002	La protección de la libertad de locomoción de una persona discapacitada, a la luz de las disposiciones constitucionales e internacionales, contempla la posibilidad de acceder al sistema de transporte básico de una ciudad en condiciones de igualdad, es decir, sin tener que soportar limitaciones que supongan cargas excesivas
2016	Sentencia C-361 de 2016	La libertad de locomoción conlleva implícito dos aspectos esenciales. En primer lugar, se trata de un derecho constitucional que tiene una importancia particular por sus especiales condiciones de materialización y ejercicio que lo convierten en un presupuesto para el ejercicio de otros derechos y garantías, como, por ejemplo,



		el derecho a la educación, al trabajo o a la salud. En segundo lugar, establece de forma expresa que la libertad de locomoción tiene sus limitaciones en la ley. En efecto, el legislador puede legítimamente imponer limitaciones a la libertad de locomoción, siempre y cuando éstas sean razonables.
2018	Sentencia T-257 de 2018	La libertad de locomoción comprende en su sentido más elemental, la posibilidad de transitar o desplazarse de un lugar a otro dentro del territorio del propio país, especialmente si se trata de las vías y los espacios públicos; para que exista una violación al derecho fundamental de locomoción respecto del libre tránsito por las vías públicas, debe tratarse de una vía pública; debe privarse a las personas del libre tránsito por esa vía y se debe lesionar el principio del interés general.

Fuente: Tomado de <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/listados/tematica2.jsp?subtema=23992>

Con la Sentencia 518 de 1992 Colombia se alinea con el Derecho Internacional (Asamblea General de Naciones Unidas, 1948) , sin embargo, no es sino hasta 2011 en la actualización de la Constitución Política de Colombia de 1991 en el artículo 24 que se adopta “Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse (Senado de la República de Colombia, 2011, Pág. 4).

Lo último que se tiene de informes de ponencias para un proyecto de Ley que esté relacionado con el transporte en las áreas rurales se presenta en la Gaceta del Congreso (agosto 2021). El objeto del proyecto de Ley No. 036 de 2020 es “modificar las disposiciones sobre el servicio de Transporte Terrestre Automotor Mixto para que las personas de las zonas rurales tengan un transporte público adecuado a sus necesidades de movilización y la de sus mercancías o productos” (Villalba Hodwalker, 2021, Pág.10).

La importancia de tener este marco jurídico se aclara en la medida que se acepte el beneficio del movimiento para el desarrollo humano, social, económico y cultural en áreas urbanas y rurales dado que permite el contacto humano, el intercambio de servicios y bienes, la relación con el entorno físico y ambiental, la convivencia en lugares públicos, compartir las

expresiones culturales, las manifestaciones y acciones sociales. El que sea un derecho humano, se supondría que despeja cualquier camino para que las posibilidades sean iguales para todo tipo de poblaciones, de género y de nacionalidad y, sin embargo, no es así (Ulloa, 2010).

#### 1.4.1. La Mujeres en el Censo 2018 realizado por el Departamento Nacional de Estadísticas - DANE

En la siguiente sección se describe a nivel general la situación de la mujer a nivel demográfico en el país. Este es un contexto vital en la medida que se tiene evidencia cuantitativa del contexto en el que vive la mujer en el país. El dato base del censo 2018 (Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas, 2019) sobre el cual se trabajan posteriormente todos los porcentajes es el número total estimado de personas en Colombia el cual es 48.258.494, de los cuales 24.708.349 son mujeres y 23.550.145 son hombres.

Hay datos claves para el análisis de contexto del macroproyecto los cuales se presentan en las siguientes tablas incluyendo información sobre cabeceras municipales, centros poblados y el resto rural<sup>7</sup>.

---

<sup>7</sup> Las estadísticas del Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) suelen desagregarse en tres áreas. Las cabeceras municipales corresponden al área geográfica que está definida por un perímetro urbano, cuyos límites se establecen por acuerdos del Concejo Municipal; corresponde al lugar en donde se ubica la sede administrativa de un municipio. Por su parte, el centro poblado es un concepto creado para fines estadísticos, útil para la identificación de núcleos de población. Se define como una concentración de mínimo 20 viviendas contiguas, vecinas o adosadas entre sí, ubicada en el área rural de un municipio o de un corregimiento departamental. Finalmente, el área rural o resto municipal se caracteriza por la disposición dispersa de viviendas y explotaciones agropecuarias; no cuenta con un trazado o nomenclatura de calles, carreteras, avenidas, y demás. Tampoco dispone, por lo general, de servicios públicos y otro tipo de facilidades propias de las áreas urbanas. En los tabulados y sistemas de consulta, los centros poblados y el rural disperso se agregan en una misma categoría denominada “resto rural”. Por simplicidad, a lo largo de esta publicación, los términos “cabeceras” y “ámbito urbano” y similares se usan para referirse a las mismas áreas. Asimismo, “centros poblados y rural disperso”, “ámbito rural”, “resto rural” y similares se usan indistintamente.

Tabla 3 Colombia, Edad y sexo, comparaciones entre los censos 2005 y 2018.

<b>TEMA</b>	<b>2005</b>		<b>2018</b>		<b>DIFERENCIA</b>
<i>Censo</i>	Mujeres	51,2%	Mujeres	51,2%	-
	Hombres	48,8%	Hombres	48,8%	
<i>Edad en años (Ver siguiente tabla discriminada por años)</i>	0 a 14	30,7%	0 a 14	22,6%	-8,1%
	15 a 64	63,0%	15 a 64	68,2%	5,2%
	65 y más <sup>8</sup>	6,3%	65 y más	9,1%	2,8%
<i>Estimación según la CEPAL la población de 65 años y más</i>	<u>En 10 años</u>		<u>En 50 años</u>		
	Total	13,0%	Total	21,0%	8,0%
	Mujeres	14,3%	Mujeres	22,8%	8,5%
	Hombres	11,8%	Hombres	19,1%	7,3%

Fuente: (Departamento Administrativo Nacional de Estadística, 2020; Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas et al., 2020)

En esta tabla se puede observar que no hay una diferencia en la proporción de mujeres y hombres entre los dos censos, es decir, desde hace 13 años se ha mantenido el porcentaje de hombres y mujeres en la población colombiana. Ahora bien, si hay una diferencia en rangos de edad entre el 2005 y el 2018 con una disminución en primera infancia hasta los 14 años. Este dato es muy importante puesto que muestra el cambio en la decisión de tener hijos lo que podría mostrar una tendencia que se mantenga o aumente en un futuro próximo. El mayor aumento se presenta en la adultez y el siguiente en la edad de 65 años o más mostrando una vez más que Colombia está cambiando su pirámide población y se está envejeciendo. Según estimaciones de la CEPAL (Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas et al., 2020) para la

<sup>8</sup> En el censo de 1985 se tenía la población de 65 años o más en 4,0% del total de la población.

población colombiana de 65 años y más en 10 y 50 años, lo que actualmente es el 9,1% aumentará en 4% durante 10 años y en 50 años serán aproximadamente 12% más de población de ese rango etario. Este dato es clave para tomar decisiones en el momento de definir los temas y el contenido de lo que se recolectará como información y a la vez para el trabajo de campo.

Tabla 4 Colombia, Población total por grupo de edad, según sexo, 2018.

<i>Grupo de Edad</i>	<b>Total Porcentaje</b>	<b>Mujeres Porcentaje</b>	<b>Hombre Porcentaje</b>	<b>Diferencia Porcentaje</b>
0 a 4	6,9	6,6	7,2	-0,6
5 a 9	7,6	7,2	7,9	-0,7
10 a 14	8,2	7,8	8,6	-1,0
15 a 19	8,7	8,3	9,1	-0,8
20 a 29	17,3	16,9	17,7	-0,8
30 a 39	14,9	14,9	14,9	-
40 a 49	12,2	12,6	11,8	0,8
50 a 64	15,2	15,9	14,4	1,5
65 y más	9,1	9,9	8,3	1,6

Fuente: DANE, Consejería Presidencial para la Equidad de la Mujer, ONU Mujeres. 2020. *Mujeres y Hombres: Brechas de género en Colombia*. Bogotá.

La proporción de mujeres y hombres en Colombia se ha mantenido igual en los censos de 2005 y 2018, sin embargo, si se revisan los datos por edades más desagregados de la tabla 5, se observa que hasta los 29 años hay una mayoría de hombres mientras que en el grupo de edad de 30 a 39 años se mantiene igual y de los 40 años en adelante hay más mujeres. Especialmente si se aborda las personas de 65 años y más se tiene una “sobrerrepresentación de las mujeres en la población adulta mayor lo que se conoce como la “feminización del envejecimiento”, debida a la mayor longevidad de las mujeres (Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas et al., 2020, Pág.12)”.

Teniendo esta perspectiva se consideró importante tener en cuenta si los adultos jóvenes sabían leer y escribir y se tienen los siguientes datos:

Tabla 5 Colombia. Saber leer y escribir entre 15 y 24 años por sexo, comparación censos 2005 y 2018.

TEMA	2005		2018		DIFERENCIA	
<i>Edad entre 15 y 24 años saben leer y escribir</i>	Mujeres	97,5%	Mujeres	97,7%	Mujeres	0,2%
	Hombres	96,2%	Hombres	95,7%	Hombres	-0,5%

Fuente: DANE, Consejería Presidencial para la Equidad de la Mujer, ONU Mujeres. 2020. *Mujeres y Hombres: Brechas de género en Colombia*. Bogotá.

La información de la tabla 6 muestra que no hay una gran diferencia entre el 2005 y el 2018 de la población que sabe leer y escribir. Si se encuentra una mayor brecha entre mujeres y hombres, en el transcurso de 13 años se aumentó la diferencia en 0,7% de quienes saben leer y escribir. Es interesante anotar lo puesto que en un estudio que se presentará más adelante las mujeres jóvenes se refieren a este tema, diciendo que ellas estudian más y se proyectan en el futuro estudiando más y esa es una de las razones para migrar al área urbana (Arias et al., 2013).

La migración interna en Colombia del área rural a la urbana es un aspecto que impacta al país y para tener un panorama de cómo es la situación se muestra la siguiente tabla:

Tabla 6 Colombia. Ubicación de la población en cabeceras municipales, centros poblados y resto rural, comparación entre los censos 2005 y 2018.

TEMA	2005		2018		DIFERENCIA
<i>Ubicación de la población en las cabeceras municipales CM</i>	CM	76,0%	CM	77,1%	1,1%
<i>Centros poblados CP y rural disperso RP</i>	CP y RP	24,0%	CP RP	7,1% 15,8%	-1,1%

Fuente: DANE, Consejería Presidencial para la Equidad de la Mujer, ONU Mujeres. 2020. *Mujeres y Hombres: Brechas de género en Colombia*. Bogotá.

En 1,1% está la diferencia entre lo que se encontró en el censo de 2005 y el de 2018. Sin embargo, se puede concluir que la tendencia de la población en Colombia es vivir en las cabeceras municipales y paralelamente los centros poblados y el resto rural está disminuyendo con tendencia a ser una quinta parte del lugar de vivienda para la población. Analizando la

ubicación de la población por fuera de las ciudades se observa que la mayoría están en lo que el DANE ha categorizado como resto rural, es decir en zonas donde las viviendas están dispersas. Este punto es vital para el tema de la movilidad en la medida que ya se conoce cuántas personas en Colombia tienen acceso a pocas vías y a un transporte público escaso o inexistente.

Ahora bien, uniendo el análisis de la variable de grupos de edad y la disminución de la población en los centros poblados y en el área rural dispersa, la ubicación de la población femenina se convierte en un aspecto pertinente de estudiar para el macroproyecto. De una parte, se tiene que las mujeres en el resto rural representan en todos los grupos de edad el 48%, es decir, menos de la mitad de la población y además el promedio de edad es menor (31,4 años) que el de las mujeres de las áreas urbanas (34,9 años) (Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas et al., 2020, Pág.12). En un estudio realizado en el año 2013 sobre las mujeres rurales jóvenes en Colombia, las autoras muestran que para ese momento había alrededor del 4% del total de la población, es decir, aproximadamente 1'700,000 mujeres rurales entre los 14 y 35 años (Arias et al., 2013).

Para tener una referencia geográfica el menor índice de envejecimiento de mujeres se encuentra en Vaupés, Guainía, Vichada, Amazonas y la Guajira y, por el contrario, el índice superior se encuentra en Risaralda, Caldas y Quindío.

Ahora bien, en el análisis del censo del 2018 realizado por el DANE, la Consejería Presidencial para la Equidad de la Mujer y ONU Mujer (Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas et al., 2020) plantean lo siguiente al mostrar en dónde están ubicadas espacialmente las mujeres en Colombia:

*En Colombia, el 77,2% de la población total se asienta en las cabeceras. Entre las mujeres, el porcentaje que reside en dicho ámbito es mayor que entre los hombres, 78,7% y 75,7%, respectivamente. La relación urbana mujeres-hombres es 108,9 mujeres por cada 100 hombres, mayor a la relación nacional de 104,7. En cambio, en el resto rural, la relación es inversa, hay 91,7 mujeres por cada 100 hombres (Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas et al., 2020, Pág.18).*

Una observación que se realiza en este contexto es que en los departamentos más grandes en población y que presentan mejores indicadores de desarrollo según el DANE son aquellos donde hay una mayor proporción de población femenina, es decir, su representación es mayor del 50%. Y los departamentos en donde hay más población masculina son Guaviare, Vichada, Vaupés, Guainía y Amazonas. Si se revisa con lo planteado anteriormente, parte de estos departamentos son los que tienen el menor índice de envejecimiento de la mujer.

Finalmente se mostrará en esta sección el número de personas por hogar y quién es el o la jefe de hogar, lo cual es una fotografía de las familias en ese momento.

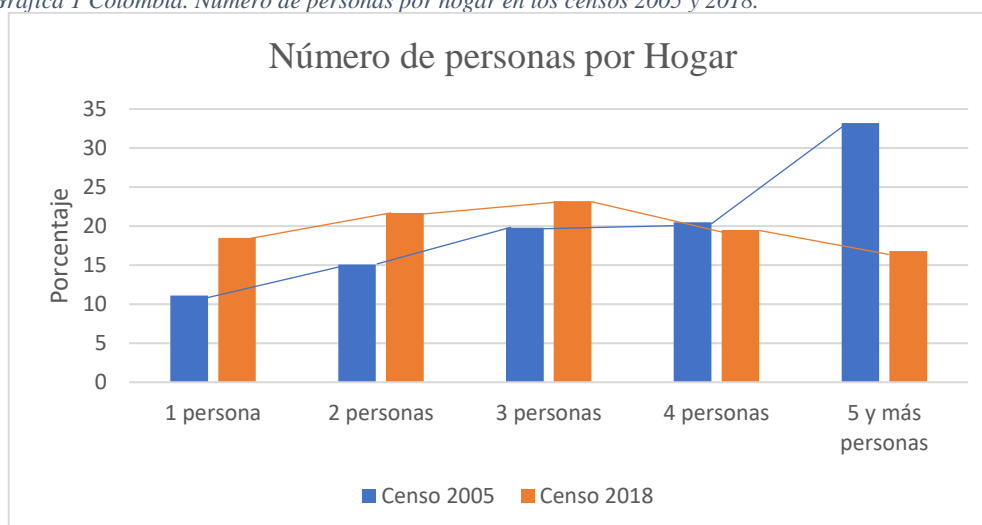
Tabla 7 Colombia. Número de personas y jefatura por hogar, comparación censos 2005 y 2018.

TEMA	2005		2018		DIFERENCIA
Número de personas por hogar	1 persona	11,1%	1 persona	18,5%	7,4%
	2 personas	15,1%	2 personas	21,7%	6,6%
	3 personas	19,8%	3 personas	23,2%	3,6%
	4 personas	20,5%	4 personas	19,5%	-1,0%
	5 y más	33,2%	5 y más	16,8%	-16,4%
Jefatura de los hogares	Hombres	70,1%	Hombres	59,3%	-10,8%
	Mujeres	29,9%	Mujeres	40,7%	10,8%

Fuente: DANE, Consejería Presidencial para la Equidad de la Mujer, ONU Mujeres. 2020. *Mujeres y Hombres: Brechas de género en Colombia*. Bogotá.

En 13 años la conformación de los hogares ha tenido cambios al igual que su jefatura. La gráfica a continuación es un apoyo para visualizar los datos del número de personas por hogar en ambos censos, mostrando en el 2005 la relación ascendente entre el número de personas en el hogar y la cantidad de hogares, siendo el punto más alto hogares de 5 o más personas, a diferencia del censo del 2018 donde se observa una curva siendo el punto más alto los hogares conformados por tres personas.

Gráfica 1 Colombia. Número de personas por hogar en los censos 2005 y 2018.



Fuente: DANE, Consejería Presidencial para la Equidad de la Mujer, ONU Mujeres. 2020. *Mujeres y Hombres: Brechas de género en Colombia*. Bogotá.



Respecto a la jefatura de los hogares también se ha visto un aumento de mujeres asumiendo ese rol. Ahora bien, hay muchos factores que habría que revisar puesto que puede ser porque vivan solas, o porque el jefe de hogar falleció, migró forzada o voluntariamente, o abandonó el hogar u otra cantidad de causas. Este es otro tema que cambia la situación de la mujer por la carga no solamente de cuidadora sino también de proveedora, lo que implica más trabajo y menos tiempo para sí misma.

Es de anotar, que los grupos con autorreconocimiento étnico como población indígena, son quienes tienen más población joven y se concentra su ubicación en las zonas rurales (79%) de los departamentos de Vaupés donde el 84,3% de su población es indígena y Guainía con 77,6%.

A continuación, se presentan otros datos del censo del 2018 que aportan al conocimiento del contexto de las mujeres en la ruralidad.

- En el 2018 la mayoría de los jóvenes (15 años a los 29 años) nacieron en el Amazonas, Arauca, Guainía, Guaviare, Putumayo y Vichada.
- El 78,7% de las mujeres viven en las cabeceras, es decir, algo más de una quinta parte de las mujeres viven en el área rural.
- 2,5 millones de mujeres se autorreconocen en algún grupo étnico, siendo el mayor el afrocolombiano.
- En 2018 las mujeres tenían una esperanza de vida en promedio 6.5 años mayor que la de los hombres.

- Más de 1,5 millones de mujeres son migrantes internas de largo plazo (5 años).

Sobre el tema de la migración es importante profundizar para dar claridad en el tema de movilidad. Como se ha podido ver en el documento, uno de los mayores desplazamientos que se han presentado en la humanidad ha sido la migración. En Colombia se puede hablar de desplazamientos forzados y voluntarios.

Según las estadísticas presentadas en el análisis realizado por parte del DANE, la Consejería Presidencial para la Equidad de la Mujer y la entidad de las Naciones Unidas para la Igualdad y el Empoderamiento de las Mujeres (Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas et al., 2020) el Registro Único de Víctimas para julio de 2020 indicaba que 9.041.303 personas han sido víctimas de la violencia armada y el 89% ha tenido que desplazarse forzosamente y las mujeres son la mitad tanto de las víctimas como quienes han sido obligadas a migrar.

*Tabla 8 Colombia. Migración interna de largo plazo (cinco años), según grupos de edad y sexo, 2018.*

<i>EDAD</i>	<i>TOTAL</i>	<i>%</i>	<i>MUJERES (%)</i>	<i>%</i>
<i>0 a 14</i>	525.967	16,9	258.309 (49,1%)	16,2
<i>15 a 64</i>	2.428.563	77,9	1.251.430 (51,5%)	78,3
<i>65 y más</i>	164.079	5,3	87.799 (53,5%)	5,5
<b><i>TOTAL</i></b>	<b>3.118.609</b>	<b>100,0</b>	<b>1.597.538 (51,2%)</b>	<b>100,0</b>

Fuente: DANE. Censo Nacional de Población y Vivienda (CNPV) 2018. Sistema de Sistema de Recuperación de Datos para Áreas pequeñas por Microcomputador (REDATAM). Consultado en marzo de 2022 en <http://systema59.dane.gov.co/bincol/rpwebengine.exe/PortalAction?lang=esp>

El primer dato que llama la atención es que la misma proporción de mujeres respecto a la población total de Colombia se presenta en las migraciones internas. En cuanto al grupo de

edad que tiene una mayor migración de largo plazo es aquel que se encuentra en edad estudiantil, productiva, cuidadora y en parte reproductiva. Sin embargo, al revisar el total de personas que migraron por grupo etario, en el de 65 años y más se encuentran más mujeres que hombres.

*Tabla 9 Colombia. Migración reciente (menos de un año), según grupos de edad y sexo, 2018.*

<i>EDAD</i>	<b>TOTAL</b>	<b>%</b>	<b>MUJERES (%)</b>	<b>%</b>
<i>0 a 14</i>	211.894	22,4	103.913 (49,0%)	21,9
<i>15 a 64</i>	695.508	73,5	349.194 (50,2%)	73,6
<i>65 y más</i>	39.451	4,2	21.250 (53,9%)	4,5
<b><i>TOTAL</i></b>	<b>946.853</b>	<b>100,0</b>	<b>474.357 (50,1%)</b>	<b>100,0</b>

Fuente: DANE. Censo Nacional de Población y Vivienda (CNPV) 2018. Sistema de Sistema de Recuperación de Datos para Áreas pequeñas por Microcomputador (REDATAM). Consultado en marzo de 2022 en <http://systema59.dane.gov.co/bincol/rpwebengine.exe/PortalAction?lang=esp>

En la tabla 9 los datos muestran una menor presencia de las mujeres en la migración, siendo casi idéntica a la de los hombres. Se mantiene la misma tendencia, por porcentaje el grupo etario con una mayor representación femenina en la migración recientes es la de 65 años y más.

Los últimos datos que se expondrán en este documento están relacionados con el empleo y la pobreza de las mujeres y específicamente en la mujer rural.

En el caso de los ingresos de mujeres y hombres en los centros poblados y rural disperso, la brecha es casi el doble que en las cabeceras municipales: 33,6% vs 16,4% respectivamente.

*En Colombia, la probabilidad de no contar con un sustento económico propio de las mujeres (27,5%) es casi tres veces mayor que*

*la de los hombres (10,2%). Esta diferencia se agrava en el ámbito rural, donde la probabilidad de una mujer de estar en esta condición (sin ingresos propios) es cinco veces mayor a la de un hombre (35,9% y 7,8%, respectivamente) (Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas et al., 2020, Pág. 43)*

En el país el índice de feminidad de la pobreza nos muestra a nivel nacional que para el 2018 por cada 100 hombres en hogares pobres había 118 mujeres, es decir, un 18% más. Los departamentos donde esa brecha es mayor son Caldas (40%), Risaralda (30%), Caquetá (28%) y Quindío y Cundinamarca (27%) y los que menos diferencia tienen son Santander y Córdoba (11%) y Bolívar con un 12%.

En el caso de niveles de empleo generales, a raíz del COVID 19, las mujeres quedaron en una situación de mayor vulnerabilidad económica, social y de seguridad física respecto a la violencia intrafamiliar. En la situación de confinamiento total, se presenta una movilidad limitada o inexistente en las áreas urbanas donde se tuvo un mayor control tanto policivo como social. Para el caso del área rural, se desconoce la situación de las mujeres, aunque se abrió la opción de movimiento para cultivar y recolectar la producción de todo tipo de alimentos.

### 1.5. Investigaciones y estudios

Se encuentran investigaciones cuyo tema central es la mujer rural, estudiando diversos aspectos, como son el empoderamiento de la mujer rural por medio de organizaciones o grupos de mujeres, narración de historias de violencia en la ruralidad, el aspecto socio económico - productivo y el estudio de las desigualdades.

La CEPAL ha fomentado los estudios de transporte y género, sin embargo, no se especifica el tema de las mujeres rurales. Uno de ellos muestra la situación laboral de las mujeres en el sector transporte (CEPAL-Unidad de Servicios de Infraestructura, 2011) y el segundo estudia cada uno de los países de la región analizando “dos dimensiones del papel de la mujer en el sector: las mujeres como actores en su mercado laboral y las mujeres como actores y sujetos de las políticas de transporte (Jaimurzina et al., 2017, Pág.7).” Para el caso de Colombia se centra en el Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018 y en la política pública que se había desarrollado hasta el momento de la publicación de ese reporte. La conclusión es igual a la presentada en el tema de demografía, siguen las desigualdades y las brechas en todo sentido en el tema de transporte y movilidad.

De todas maneras, sería muy importante que todas las recomendaciones que se dan para mejorar la situación de la mujer tuvieran también en cuenta las áreas rurales donde el transporte, las vías y la movilidad en general es escasa, difícil e insegura, como se mostrará en el siguiente capítulo.

Una de las investigaciones referenciadas es una tesis desarrollada por estudiantes de CINDE y se llevó a cabo en los municipios de Bituima y Chocontá (Cundinamarca, Colombia) sobre el empoderamiento de la mujer rural. El objetivo del estudio fue el de “identificar aquellos factores de empoderamiento que inciden en las prácticas, relaciones y contextos de la mujer rural que no participa directamente en procesos organizativos sociales” (Riaño Pulido, 2019, Pág.7).

La investigación permitió evidenciar que el empoderamiento de la mujer es vital para el área rural colombiana y debe ser reconocido por parte de todos los actores sociales para que sea

una realidad. Para ello se requiere hacer efectiva la política pública existente y generar la que haga falta para fortalecer las capacidades de la población en la ruralidad, especialmente a la mujer para cerrar las brechas económicas, sociales y políticas.

Hay un factor clave para el empoderamiento de la mujer el cual es “auto reconocerse como sujeto autónomo y autosuficiente en las acciones que desarrolla” (Riaño Pulido, 2019, Pág.5). Las investigadoras concluyen que, al interior de las familias rurales, incluyendo la relación de pareja se presenta constantemente la inequidad lo cual dificulta, frena y limita las posibilidades de la mujer para su autodescubrimiento.

En otro proceso investigativo evaluativo del programa “Grupos de mujer rural” desarrollado en el municipio de La Mesa (Cundinamarca) la autora busca con los resultados hacer un aporte a la discusión sobre equidad de género y social en la planeación local. La recolección de datos la desarrolló con 14 grupos y 86 mujeres participantes del programa.

Una de las conclusiones a las que llega la investigadora es que “la experiencia muestra como para las mujeres rurales su ocupación principal antes y después de hacer parte de un proceso organizativo es el hogar, y en un segundo lugar su proyecto productivo (Caro Yazo, 2004, Pág.8)”. Sin embargo, también es interesante ver que para las mujeres el hecho de reunirse en espacios como el de Grupo de Mujer Rural tiene un significado emocional por el gusto y el entretenimiento que les concede el estar en grupo y compartir con otras mujeres que viven situaciones similares y a la vez desarrollan ideas con las que proyectan su futuro.

Aunque en las conversaciones con la investigadora se nota el gusto de las mujeres por esta actividad, también identificaron dificultades para salir del hogar por la carga de trabajo que

tienen en la casa, la falta de servicios de cuidado que den soporte con los hijos y la discriminación de la comunidad por romper con el papel tradicional de la mujer del campo.

Un estudio que apoya en parte los resultados de la anterior investigación se llevó a cabo en Cundinamarca analizando los factores de éxito de organizaciones de carácter agroindustrial de nueve pequeñas agrupaciones. Sus resultados muestran que su éxito en parte se debe a lo siguiente:

*(...) compartir la identidad de género, territorial y socioeconómica, además de fines comunes entre los cuales están la necesidad de adquirir ingresos económicos propios, salir de la rutina del hogar y trabajar conjuntamente para acceder a beneficios que individualmente sería muy difícil de conseguir (Giraldo, 2010, Pág.14).*

Otros aspectos claves fueron que las organizaciones se crearon en un proceso autónomo por iniciativa de la misma comunidad, tener una lideresa colaboradora, persistente y con capacidad de convocatoria y las redes sociales manteniendo estrechos vínculos. Y al igual que en la tesis de estudiantes de CINDE, uno de los mayores obstáculos fue la relación de pareja, por el trabajo fuera del hogar y la obtención de una remuneración al realizar actividades productivas (Giraldo, 2010).

Hay un tema que ha tenido una gran importancia en el país y son las experiencias y narrativas de las mujeres rurales frente al conflicto armado del país. Dado que este no es un tema que se tratará específicamente en el macroproyecto, no se profundizará en él. Sin embargo, como una muestra se presenta la siguiente investigación, la cual hace parte de los análisis y cuestionamientos suscitados a partir del proceso de investigación que entre el 2009 y el 2010

llevó a cabo la Línea de Tierra y Conflicto del Grupo de Memoria Histórica (GMH) de la Comisión Nacional de Reparación y Reconciliación (CNRR) en Córdoba, Sucre y la región de los Montes de María. Su metodología cualitativa le permitió a la autora escuchar muchas historias, relatos y memorias que se iban dando en los grupos focales, los talleres de memoria y las entrevistas con mujeres en situación de desplazamiento, líderes antiguas del movimiento campesino y nuevas líderes que se presentaban como campesinas de la costa Caribe. Para ella construir memoria es un acto político y a la vez es una manera de recoger las experiencias organizativas que vivieron para poder aprender de ellas (Pinto Velásquez, 2011).

En el análisis que hace la autora plantea la importancia de la lucha de las mujeres por la tenencia de la tierra y evidencia el significado esencial de la tierra como espacio de dimensiones sociales, culturales y políticas. Este vínculo de las mujeres con el territorio se podría unir a la movilidad como conectora pues efectivamente allí nacen, se construyen, desarrollan y vivencian los regímenes de género. Si se profundiza, incluso, en las vías que existen en estos territorios, tanto las visibles como las escondidas (usadas por los diferentes grupos armados), se podrá observar el aspecto político y territorial de la movilidad.

La conclusión predominante es la urgencia de mantener vivos los relatos de las múltiples violencias experimentadas por las mujeres que narran sus historias para su reconocimiento y hacer historia (Pinto Velásquez, 2011).

En Chile desarrollaron una investigación analizando la participación de mujeres rurales de la Araucanía (Chile) en un programa que tiene varios temas para fomentar como son el desarrollo personal, social y de autonomía en unidades productivas asociativas. Lo más interesante del planteamiento del programa es que no se centró únicamente en el aspecto



económico, sino que valoró la integralidad. Y dentro del análisis de este estudio se enfocaron en el desarrollo de la autonomía física, económica y política y en los efectos en las dimensiones de concientización de género relacionados con su empoderamiento. Específicamente quisieron responder preguntas sobre el proceso de concientización de género, los roles que asumen a nivel familiar y en general social y los efectos que tuvo el programa en los procesos de autonomía de las mujeres (Mora Guerrero et al., 2019).

Los hallazgos de este estudio refuerzan lo que se ha encontrado por ejemplo en la tesis de las estudiantes de CINDE en el sentido de que hay una tensión de la mujer empoderada en seguir asumiendo el rol tradicional reproductivo y de cuidadora y su autonomía integral con una mayor conciencia de género.

Es importante anotar que en el estudio de Chile las participantes valoran ante todo la autonomía económica, dado que el resultado es visible y a la vez que las ganancias pueden servir como aporte a las necesidades del grupo familiar del que forma parte. El resultado de lo anterior, además de la satisfacción, refuerza la autoestima y la posibilidad de continuar desarrollando la autonomía integral (Mora Guerrero et al., 2019).

La conclusión del estudio es la necesidad de mantener constante este proceso de empoderamiento teniendo en cuenta la autoestima, dignidad y el desarrollo de capacidades con el fin de lograr una autonomía permanente y con ello, se esperan lograr los cambios necesarios en la estructura hegemónica patriarcal de los territorios rurales.

Relacionando esta conclusión con lo narrado por las mujeres de Córdoba, Sucre y Montes de María, la violencia y sus consecuencias generan en algunos grupos femeninos la necesidad urgente de realizar cambios por su dignidad. Claramente, el que la violencia sea el

motor no es en absoluto lo deseable, pero hace pensar que lo económico puede quedar en un segundo plano cuando la vida y la salud física y mental están en peligro.

Otra tesis que se expondrá en esta sección de antecedentes es de un estudiante de FLACSO Argentina que se pregunta sobre cómo se han concretado las cinco libertades instrumentales propuestas por Amartya Sen en las mujeres rurales de tres municipios de Cundinamarca en Colombia (Carrera Celis, 2017) .

En el desarrollo del marco teórico expone dos críticas al discurso economicista del desarrollo planteando que el crecimiento económico no conlleva directamente a la distribución de la riqueza y no reduce la pobreza. Y basa su investigación en las cinco libertades instrumentales de Sen<sup>9</sup>:

1. Libertades políticas
2. Servicios económicos
3. Oportunidades sociales
4. Garantías de transparencia
5. Seguridad protectora

Después del análisis de los datos recolectados la conclusión a la que llega el investigador respecto a las libertades instrumentales es que ellas priorizaron las oportunidades sociales y los servicios económicos sobre las otras tres libertades instrumentales como son las libertades políticas, garantías de transparencia y la seguridad protectora. Las razones de dicha priorización pueden ser múltiples según el autor, sin embargo,

---

<sup>9</sup> Amartya Sen.1999. *Desarrollo y Libertad*. Barcelona, España: Planeta.

*(...) muchas mujeres manifestaron, cubrir sus necesidades básicas de salud, educación, vivienda y recreación se convierte en lo más importante para quien habita en un contexto rural. Seguidamente, buena parte de las mujeres consideran la generación de ingresos económicos, las actividades productivas y la asociatividad dentro de un rango significativo, en tanto que se logra, por medio de estas, el cubrimiento de las necesidades básicas y se potencia la realización de sus deseos, sueños y expectativas a futuro (Carrera Celis, 2017, Pág.109).*

Ellas también expusieron que las últimas tres libertades instrumentales que ellas escogieron son de los hombres tradicionalmente, según palabras de las participantes.

La literatura respecto al tema de la mujer es mucho más amplia que aquella enfocada en la movilidad, sin embargo, estas dos categorías unidas no se encuentran fácilmente como tema de investigación. Si tenemos en cuenta el número de mujeres que viven en lo que el DANE llama el resto rural donde no hay opciones de vías ni de un sistema de transporte público, probablemente se les imposibilitará o dificultará acceder a proyectos, programas y estrategias para su empoderamiento, desarrollo y/o fortalecimiento de capacidades y autonomía y muy difícilmente se reconocerá la importancia de un trabajo en el área rural si ellas no lo pueden divulgar, difundir, ni mostrar.

## 2. Objetivos

Teniendo en cuenta lo anterior, para esta investigación se trazaron los siguientes objetivos:

### 2.1. Objetivo general:

Comprender la movilidad de las mujeres rurales y su contribución a los desarrollos rurales como aporte al macroproyecto de investigación, mujeres, entretenimiento y desarrollos rurales.

### 2.1. Objetivos específicos:

- Caracterizar las condiciones de posibilidad para la movilización de las mujeres rurales en su territorio.
- Comprender la importancia de la movilidad para el desarrollo personal y social de las mujeres y de los pueblos.

## 3. Marco de referencia

### 3.1. Movilidad desde la visión arqueológica

Específicamente en Colombia en todos los momentos de su historia, antes o después de la entrada de los españoles, las poblaciones se movían por diversas razones, así éstas fueran sedentarias, nómadas, mixtas, agrícolas, recolectoras o cazadoras. Esta acción es vital para la evolución y desarrollo de nuestros pobladores y en general de la humanidad. Se sabe que en este

país tropical desde hace miles de años<sup>10</sup>, las tribus se movían constantemente en grupos de 20 a 30 personas, no sólo para cultivar y recoger diferentes tipos de alimentos, sino también para encontrarse con otras tribus y visitar diferentes ambientes geográficos (playa, montaña, valle) y climáticos (Langebaek, 2021).

Otra característica clave relacionada a lo anterior es que los pobladores de nuestro país, a diferencia de México y Perú, al vivir

*...en ambientes muy diversos donde hay relativamente pocos individuos por especie y una moderada predictibilidad, como es el caso del trópico, la gente optó por tener una tecnología multipropósito, apta para el aprovechamiento simultáneo de una mucho más amplia variedad de recursos (Langebaek, 2021, Pág. 110).*

Revisando la forma de moverse Lewis Binford (1990) diferenció dos modelos de movilidad, la residencial o modelo forrajero y la logística o modelo colector. El modelo residencial consiste en mover a la gente hacia los recursos, es decir, si los recursos alimenticios se encuentran en una zona diferente a la que están viviendo en un momento dado, toda la comunidad o familia se desplaza hacia el lugar donde van a encontrar o cultivar unos productos específicos y allí organizan su lugar de habitación. En el modelo logístico o colector de movilidad se llevaban los recursos hacia la gente. La comunidad o grupo familiar se mantenía en un lugar mientras unos pocos recolectaban los productos y posteriormente los transportaban al lugar donde residía el grupo familiar.

---

<sup>10</sup> En Colombia se han encontrado rastros en las riberas del Río Porce, la Sabana de Bogotá y sus alrededores, el Cauca Medio, Calima, Valle de Popayán, Serranía de Lindosa, Chiribiquete y Peña Roja y las fechas datan de alrededor 14.000 años.

Tom Dillehay (2000) dice que la gente puede tener ciertas prácticas sedentarias y otras móviles al mismo tiempo. Por ejemplo, puede tener prácticas funerarias sedentarias y enterrar sus muertos en un solo lugar, o tener ciertos rituales sedentarios, aunque para otras actividades se muevan.

A continuación, se presenta un recorrido por los diferentes estudios recopilados por el arqueólogo y escritor colombiano Carl Langebaek (2021), relacionados con los modelos de movilidad y las actividades realizadas por las diferentes tribus y épocas.

*Tabla 100 Recopilación de algunos estudios arqueológicos-movilidad*

Muiscas Durante cientos o miles de años	Sembraban y tenían aldeas grandes en la sabana de Bogotá cerca de tierras donde habían intensificado agricultura – meses correspondientes a festejos relacionados con el cultivo del maíz.	Desplazamientos de vez en cuando a cultivos en tierra templada.
	Cada familia mantuvo casas y labranzas en otros lugares: varios tipos de maíz, frutales, raíces. La gente no pasaba todo su tiempo en una sola aldea; múltiples cultivos controlados por cada familia.	La movilidad no sólo tuvo un sentido cultural, o ecológico sino también político.
	Es probable que practicaran sedentarismo funerario y ceremonial y se movían respecto a sus actividades agrícolas.	Movilidad con cierta frecuencia.
Muiscas - españoles	Hicieron lo posible para que vivieran en pueblos alrededor de una plaza y una iglesia.	Labranza de comunidad y no por familia. Para los españoles era clave controlar a la población haciendo que viviera y cultivara en un solo lugar fijo.
San Isidro y La Elvira- Investigador Cristóbal Gnecco	La hipótesis que manejó el investigador fue que la movilidad de los cazadores – recolectores se relacionaba con aspectos ambientales y si esto es cierto, los artefactos debieron ser reutilizados y pequeños.	La movilidad era reducida en estos sitios porque no dependieron de un solo recurso que cuando se agotaba forzaba a moverse, sino que podían explotar una amplia variedad de recursos en el mismo lugar, sin tener que trasladarse de nuevo.
San Jacinto – Costa Caribe Investigador Renée Bonzani	Ocupación estacional para aprovechar las plantas que prosperaban únicamente en verano, incluyendo algunas variedades de pastos, tubérculos y amaranto.	Movilidad logística.
San Jacinto – Costa Caribe Investigadores Peter Stahl y Augusto Oyuela	Encontraron algo similar a Bonzani pero con las especies animales.	Movilidad logística.
Aceituno y Castillo en la cuenca del río Porce 9000 a 7500 años	Las poblaciones exploraron zonas por primera vez manteniendo sus campamentos principales por fuera (ML). Poco a poco fueron ocupando cada vez más se movían menos.	Movilidad logística y posteriormente movilidad residencial.
Aceituno y Castillo 8000 años	Hubo un cambio: aumentó la densidad de artefactos y pisos de piedra. Los sitios se ubicaban principalmente cercanos a las márgenes de los ríos pues hay más recursos.	Reducción de la movilidad.
Aceituno y Castillo Entre 7500 y 6500 años	Incremento de claros abiertos en el bosque utilizados probablemente para cultivar yuca, palmas y frutales; mayor reocupación de los sitios y una mayor reutilización de las herramientas. Y se continuó con esta tendencia en la medida que se aprovechaban más plantas como el amaranto y el maíz.	Más tiempo en los campamentos, por tanto, reducción en la movilidad.
Aceituno y Castillo 6500 años	Campamentos ocupados cada vez por más tiempo y paulatinamente menos expediciones a otros lugares ocupados.	Movilidad Logística.
Aceituno y Castillo 5000 años	Mayor inversión de trabajo en construcciones, la adecuación de sitios especiales para enterrar los muertos y la introducción de la cerámica.	Sedentarismo cada vez más acentuado. Movilidad Logística.

Valle medio del río Cauca	El proceso fue diferente: 1. Tenían conocimiento del uso de plantas y una alta movilidad; 2. Su traslado de un campamento a otro se daba con mayor frecuencia; 3. De acuerdo con el entorno inmediato las personas hacían cosas más especializadas; 4. Aunque consumían yuca y maíz, este cultivo no tuvo como resultado una reducción en la movilidad; 5. No se usó la cerámica en época tan temprana como en el Aceituno y Castillo.	Movilidad constante, no se reduce.
Andes Orientales – 7500 años Investigadora Catalina Zorro	La relación de los pobladores de esta zona se relacionaba casi exclusivamente con los animales del entorno. Hubo dos tipos de movilidades: 1. Un campamento central al cual se traían recursos de otras partes; 2. Una ocupación transitoria por parte de individuos que tenían un campamento base en otro lugar. Y según el tamaño del animal que cazaban había reducción de la movilidad en la medida que podían quedarse alimentándose por más tiempo si los animales eran grandes.	Los dos modelos de movilidad (residencial o logístico) dependiendo de los animales del entorno.
Checua (Sabana de Bogotá y alrededores) 9000 años Investigadora Sonia Archila	Inicia 9000 años la ocupación con campamentos temporales y no hay evidencia de entierros. Entre 7580 y 7475 años los habitantes empiezan a tener entierros. Entre 5771 y 5190 se reduce la movilidad teniendo en cuenta las siguientes características: 1. Aumento en la densidad de restos de animales; 2. Enterramientos de humanos y artefactos; 3. Presencia de estructuras; 4. Aumento de cantidad de herramientas por ejemplo la elaboración de azadas; 5. Huellas de postes que sugieren construcciones circulares.	Reducción de movilidad.

Fuente: Carl Langebaek “Antes de Colombia. Los primeros 14.000 años.” 2021. Bogotá, Peguin Books. Resumen en tabla-elaboración propia de los datos tomados de la recopilación de estudios descritos en la fuente.



Cada una de las investigaciones arqueológicas presenta la evidencia de los modelos de movilidad expuestos arriba, además de demostrar que los pobladores del país decidieron dónde vivir más tiempo, crearon tecnología, domesticaron plantas, modificaron dinámicamente el medio ambiente en el que vivían y también fueron quienes tuvieron las manifestaciones culturales del norte de Suramérica.

La creación de tecnología se refiere a los instrumentos o herramientas que diseñaron y construyeron para las actividades que las requerían en los diferentes ambientes existentes, es decir, una sola herramienta debía ser multifuncional por la diversidad de flora, fauna y climas. Adicionalmente, las plantas comestibles las domesticaron en la medida que usaban sus semillas para cultivarlas y adaptarlas a los terrenos escogidos.

Ahora bien, otros arqueólogos plantean que además del acceso a los recursos, la movilidad y específicamente el trazado de rutas es una estrategia que forma parte de la conducta territorial de los grupos humanos, encaminada a ocupar y controlar un territorio, así como a legitimar su uso para las generaciones venideras. Una de las razones para analizar la movilidad es comprender, a un nivel básico, el concepto de territorialidad, entendido como el conjunto de estrategias que permiten ejercer algún tipo de control sobre los recursos básicos de una sociedad delimitados espacialmente (Peterson 1975; Dyson-Hudson y Smith 1978; Cashdan 1983; Kelly 1995).

James Scott (2011) plantea que el sedentarismo no es solo el resultado de cálculos racionales sobre la forma de producir más o menos, o de adaptarse mejor a un medio ambiente determinado, es también una estrategia de control político, se puede entender también como una manera muy eficiente de regular la vida de la gente.

Ahora bien, sabemos por ejemplo que para los grupos nómadas los caminos optimizan los cambios residenciales, el aprovechamiento de los recursos y posibilitan el manejo de los límites territoriales y, especialmente, mantienen vivas las redes sociales que viabilizan la supervivencia de una sociedad (Bocanegra y González, 2019).

Hasta ahora se ha descrito la concepción de la movilidad y de la importancia del trazado de los caminos en el pasado lejano y con el fin de tener herramientas para un análisis más completo se hará referencia a algunos estudios encontrados en la actualidad.

Actualmente las vías se visualizan como “herramientas para abrir oportunidades al insertar hogares a los mercados y así fortalecerlos” (Sánchez Rojas, 2009, Pág. 31) y especialmente las de tercera y cuarta generación tienen como prioridad “la conexión de grandes centros de consumo y producción con zonas portuarias” es decir, tienen como objetivo “el crecimiento económico mediante el incremento de la participación nacional en mercados extranjeros” (Rengifo Gutiérrez, 2018, Pág. 38). El Banco Mundial, como organización internacional, visualiza la movilidad como “el alma de nuestras comunidades; con las carreteras tenemos el poder de sanar, de educar, de generar prosperidad.”(Pub-docs World Bank Group, 2021, Pág.1) Además, consideran que el transporte es “la red social original, la red social física.” (Pág. 1)

Hoy en día las vías tienen el objetivo de conectar mientras que anteriormente se usaban mayormente para acceder. En el actual macroproyecto, el interés recoge estas dos acciones: conectar a las mujeres que viven en áreas rurales dispersas y acceder a todas las opciones que puede tener un ser humano al ser parte de un grupo poblacional: desarrollo, entretenimiento, crecimiento en todo sentido, bienestar.

En conclusión, la movilidad de los cazadores – recolectores no está determinada exclusivamente por razones ambientales, ni siguen el mismo orden lógico, ni fue igual en todas partes. Por tanto, se podría decir que la movilidad se da por diversas consideraciones, incluyendo la ideológica (por ej. Interés por la muerte). Además, con lo que han encontrado los arqueólogos se demuestra que no es correcto identificar un único tipo de movilidad en la diversidad del trópico. Y aunque trataron de encontrar relaciones entre la forma en que la gente se mueve y explota recursos, las conclusiones desmiente este supuesto y por ello, conocer la historia de la movilidad demuestra la importancia de revisarla de manera integral teniendo en cuenta todas las facetas del ser humano.

Esta rápida mirada de la historia de nuestros primeros pobladores nos da indicios de la vida que se labraron por sus propios medios y con un comportamiento que ha sido constante: el movimiento libre.

Respecto a la diferencia entre mujeres y hombres hay una discusión sobre la perspectiva desde la cual se analizan los resultados de algunas de las investigaciones arqueológicas realizadas. Sin embargo, no se encuentran estudios representativos de las condiciones de vida, por tanto, lo que se sabe hasta ahora genera hipótesis, pero no se tiene evidencia como en el caso de la movilidad.

Es de aclarar que no se encuentra fácilmente literatura respecto a la movilidad en general, el trazado de rutas y caracterizaciones de ello en el área rural con una mirada desde lo humano, con enfoque de género en diferentes épocas de nuestra historia y de la actualidad, ni tampoco teniendo en cuenta la posición geopolítica del país y tampoco que la población del país es mestiza y con ello se tienen unas características diferentes. La antropología y la especialidad de

arqueología tiene algunos estudios valiosos, pero infortunadamente no se encuentran investigaciones con la mirada de las diferentes disciplinas sociales y humanas, ni siquiera para la movilidad en la actualidad. Otro aspecto para resaltar es el vacío de investigaciones que sean claramente decoloniales y basadas conceptualmente en filosofías diferentes a las eurocéntricas como es la filosofía del Sur.

Ahora bien, partiendo de esta base histórica y regresando a la situación actual de nuestro país hay unas conclusiones claves que podemos mantener para asociar con la actualidad:

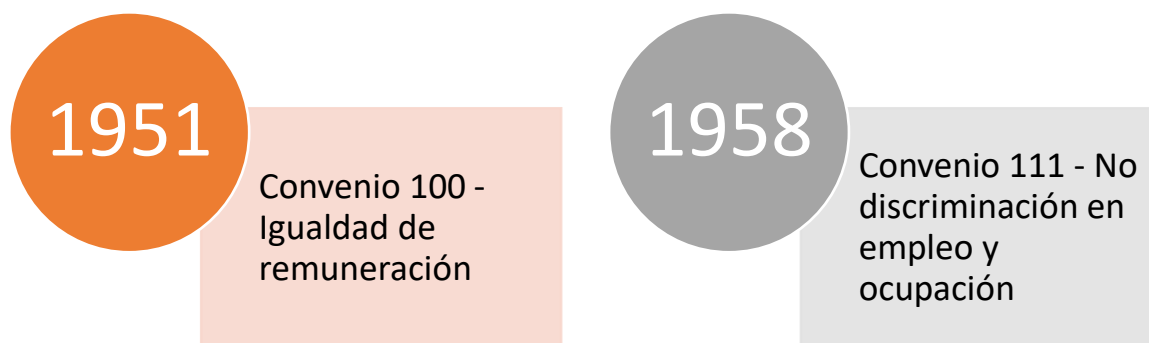
1. Si visualizamos al ser humano como un ser integral que no sólo requiere comer sino también relacionarse con otros grupos humanos, saciar la curiosidad, dar vía libre a la inventiva, dialogar y conocer a la naturaleza, visitar diversos ambientes geográficos y climáticos, vivir en familia, la movilidad es indispensable.
2. Se conoce que los grupos humanos y sus líderes definen estrategias de movilidad.
3. El desplazamiento no se hace al azar, sino que se trazan rutas para facilitar la movilidad de los grupos humanos y la carga.
4. Las rutas generan control de territorios, creando intereses económicos, políticos y sociales por ambientes ricos en comida, por ejemplo.
5. Incluso hoy en día, los grupos humanos destinan un lugar especial para los muertos y se desplazan para visitarlos.

Con el transcurso del tiempo llegamos a una situación de limitaciones de la movilidad en el mundo por diferentes razones, por lo cual se hizo necesario tener un marco jurídico tanto internacional como nacional.

### 3.1.1. Marco Jurídico sobre la discriminación contra la mujer y temas relacionados

Con el fin de hacer un recuento a nivel internacional en el año 1979 la Convención de las Naciones Unidas acogieron la eliminación de todas las formas de discriminación contra la mujer y todos los países de América Latina y el Caribe (ALC) lo ratificaron. En el aspecto laboral se han dado también convenios de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), los principales que han sido aceptados por todos los países de ALC:

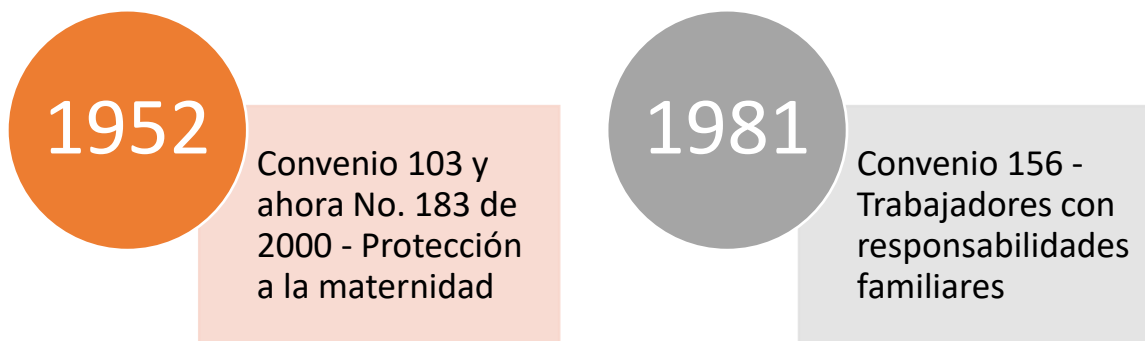
*Gráfica 2 OIT. Convenios ratificados por todos los países de ALC.*



Fuente: CEPAL.2011. La perspectiva de género en el transporte de América Latina y el Caribe. *Boletín FAL 301 (9):1-7.*

Sin embargo, otros convenios no han sido ratificados por todos los países de ACL, tales como:

*Gráfica 3 OIT. Convenios ratificados solo por algunos de los países de ALC.*



Fuente: CEPAL.2011. La perspectiva de género en el transporte de América Latina y el Caribe. *Boletín FAL 301 (9):1-7.*

Otro mecanismo a nivel internacional son los Objetivos de Desarrollo Sostenible que tienen un enfoque de género contundente con compromisos políticos multilaterales y se espera que tenga un efecto en cada uno de los países. En un análisis publicado por la CEPAL la autora plantea que, aunque se han alcanzado algunos logros sobre todo en legislación y política pública, en la cotidianidad hay resistencias en todos los niveles empezando por laborales, sociales e incluso culturales unido a la falta de voluntad política y a la inercia de las instituciones gubernamentales. Todo lo anterior frena y retrasa las transformaciones necesarias para eliminar las brechas de desigualdad y de esta manera ejercer los derechos de las mujeres (Bidegain, 2017).

En la región de América Latina y el Caribe se ha trabajado en conjunto el tema de género y se han generado acuerdos, los cuales se pueden enmarcar en tres categorías (Bidegain Ponte, 2017):

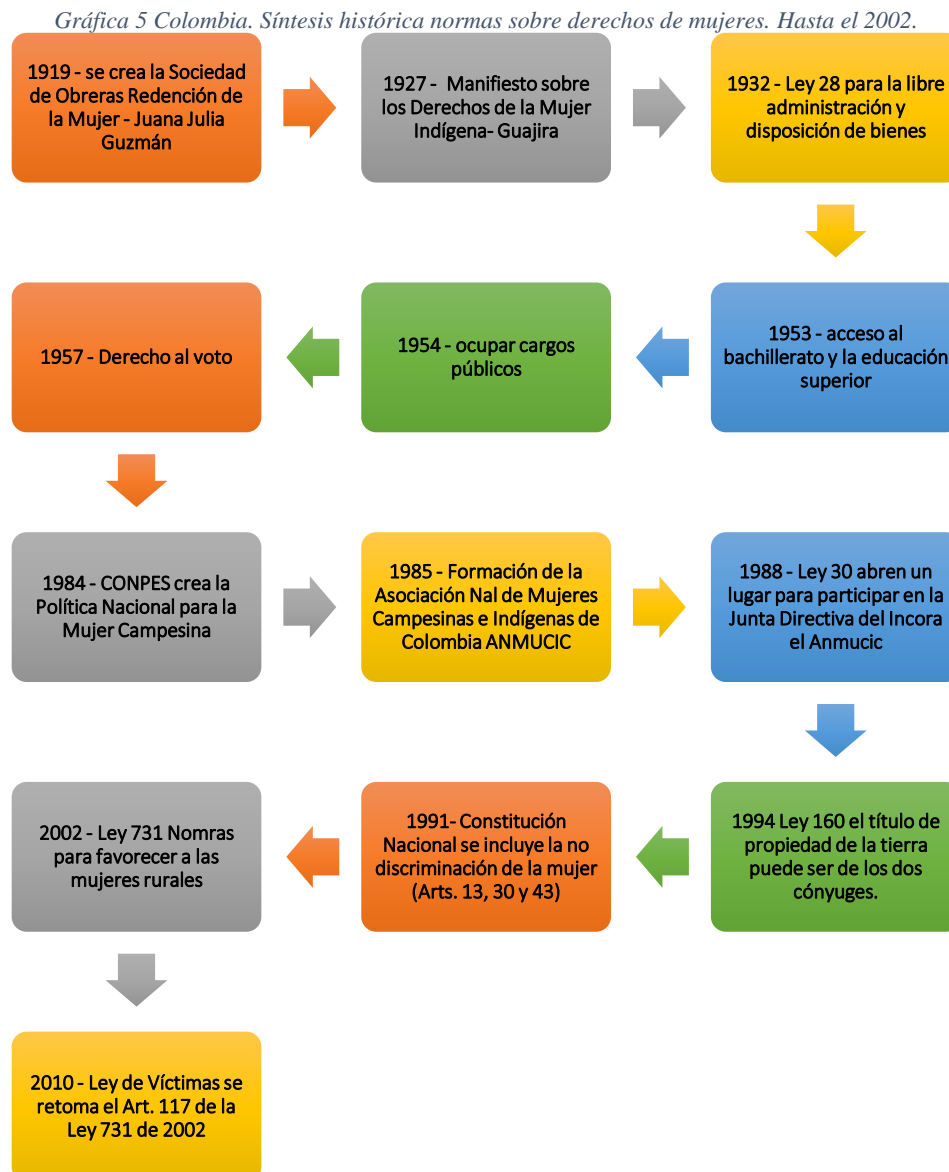
*Gráfica 4 América Latina y el Caribe. Síntesis conceptual base de acuerdos en género. 2016.*

Enfoques que orientan las políticas públicas	Ejes de implementación	Dimensiones críticas tematizadas en derechos
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Igualdad de género</li> <li>• Derechos humanos de las mujeres</li> <li>• Interseccionalidad e interculturalidad</li> <li>• Democracia paritaria, representativa y participativa, y laicidad</li> <li>• Desarrollo sostenible inclusivo</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Marco normativo</li> <li>• Participación</li> <li>• Construcción de capacidades</li> <li>• Financiamiento</li> <li>• Comunicación</li> <li>• Tecnologías</li> <li>• Cooperación</li> <li>• Sistemas de información</li> <li>• Seguimiento, evaluación y rendición de cuentas</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Derecho a una vida libre de violencia y discriminación</li> <li>• Derechos sexuales y reproductivos</li> <li>• Derechos económicos, sociales y culturales</li> <li>• Derechos civiles y políticos</li> <li>• Derechos colectivos y ambientales</li> </ul>

Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), Autonomía de las mujeres e igualdad en la agenda de desarrollo sostenible (LC/G 2686/Rev.1), Santiago de Chile, 2016.

La finalidad es que cada gobierno y en la región se implementen dichos acuerdos haciendo un monitoreo de sus avances.

A nivel nacional la historia de la normatividad respecto a las mujeres incluyendo las mujeres en la ruralidad, se presenta a continuación:



Fuente: Gutiérrez, Myriam. 2003. La ley para las mujeres rurales en Colombia. Alcances y perspectivas. *Revista de Trabajo Social* (5): 56-80; Pinto Velásquez, Eliana. Que cante la gallina, no solo el gallo: memoria, mujeres y tierra. *Revista de Trabajo Social* (13): 43-59.

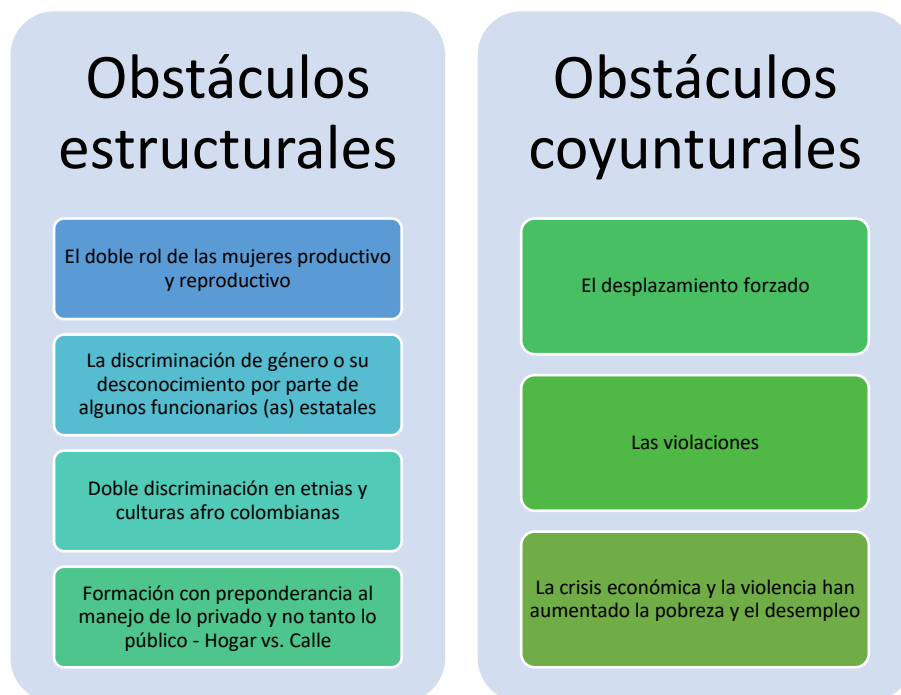
El Congreso de la República de Colombia aprobó la Ley 731 de 2002 “por la cual se dictan normas para favorecer a las mujeres rurales” y buscar acelerar la equidad entre el hombre y la mujer rural. El Censo de 2018 muestra una situación crítica de inequidad y de brechas para la mujer rural, por lo que sería importante revisar si se tienen informes donde estén plasmadas las acciones que se han llevado a cabo, como por ejemplo el Fommur (Artículo 10), subsidio familiar por Comcaja (Artículo 13), afiliación al sistema general de riesgos (Artículo 14), acceso a los programas de formación profesional realizados por el SENA (Artículo 17) y otras acciones más (Congreso de Colombia, 2002).

Myriam Gutiérrez en su artículo sobre la ley para mujeres rurales en Colombia (2003) narra la historia de la lucha de las mujeres campesinas e indígenas para lograr que se aprobara en el 2002 la ley para mujeres rurales y las razones de gestionar esta ley incluyen dar acceso igualitario a los medios de producción, el reconocimiento del rol que juega la mujer en la producción y por ende al sector alimentario del país y en las demás actividades relacionadas con lo rural.

A pesar de todo lo que se ha ido logrando aún se encuentran obstáculos estructurales y coyunturales cuyas consecuencias repercuten directamente en la calidad de vida de las mujeres rurales y sus familias y, por tanto, generando una mayor vulnerabilidad frente a situaciones como la violencia intrafamiliar, social, desplazamiento y pobreza.



Gráfica 6 Colombia. Obstáculos estructurales y coyunturales para las mujeres rurales, una mirada. 2003.



Fuente: Gutiérrez, Myriam. 2003. *La ley para las mujeres rurales en Colombia. Alcances y perspectivas. Revista de Trabajo Social* (5): 56-80.

Hay otros temas que es vital tener presente respecto a las desigualdades como, por ejemplo:

- Sistemas de financiamiento a pequeñas productoras
- Recuperación y titulación de tierras a las mujeres
- Sistema de asistencia técnica específico para mujeres rurales

Como sucede en muchos casos con las leyes, empezando por la Constitución Política de la República de Colombia, el contenido es ideal pero su implementación efectiva no se lleva a cabo, o si se lleva a cabo es donde haya voluntad política y presupuesto, pero al cambiar de administración es posible que no se continúe lo que se había iniciado.

### 3.2. Movilidad e inseguridad vial rural de mujeres

El tema de la seguridad vial es inherente a la movilidad, por esta razón se desarrollará en esta sección del documento. Los desplazamientos en general tienen un nivel de riesgo y peligro y por ello, los fallecimientos y las lesiones en las vías del espacio público, estén en la condición en que estén (pavimentadas o no) se han convertido desde hace varias décadas en un problema de salud pública. Aunque la movilidad es un derecho, consignado en el artículo 13 de la Declaración Universal de Derechos Humanos (Asamblea General de Naciones Unidas, 1984) como se dijo en el primer capítulo, debido a los riesgos que han demostrado que pueden afectar la salud de la población en general, en el nuevo Plan Mundial de Acción para la Seguridad Vial presentado el pasado 28 de octubre de 2021 por la OMS para el decenio 2021-2030 (OMS, 2021) se plantea la posibilidad que la seguridad vial sea también un derecho humano.

Respecto al riesgo de muerte y traumatismos por colisiones en vías de tránsito, cabe resaltar, que en el primer decenio de la seguridad vial (Ministros y Jefes de Delegación Declaración Moscú, 2009)<sup>11</sup>, no se alcanzaron los objetivos mundiales propuestos y la situación se mantiene similar para el próximo decenio (13 millones de defunciones y 500 millones de traumatismos en 10 años a nivel mundial) si no se logran hacer reales transformaciones. Según la OMS en el año 2019, en los países de ingresos bajos las infecciones respiratorias inferiores fueron la segunda causa de defunciones a nivel mundial, mientras que las lesiones por accidentes de tránsito fue la séptima. Para el caso de países de ingresos medianos bajos, las infecciones de

---

<sup>11</sup> En la Primera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial en Moscú (Ministros y Jefes de Delegación Declaración Moscú, 2009) se revisó la situación de la seguridad vial a nivel mundial y plantearon estrategias para el futuro. La OMS en su Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial (2009) propuso que “es hora de pasar a la acción”. El resultado se dio en la resolución 64/255, de marzo de 2010, en la cual la Asamblea General de las Naciones Unidas proclamó el periodo 2011-2020 «Decenio de Acción para la Seguridad Vial», con el objetivo general de estabilizar y, posteriormente, reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo aumentando las actividades en los planos nacional, regional y mundial.

las vías respiratorias inferiores fueron la quinta causa de defunciones y las lesiones por accidentes de tránsito fueron la décima.

En el Informe Mundial de Traumatismos de la Organización Mundial de Salud (2004) se utilizaba la matriz del Dr. Haddon como una base de análisis para comprender las acciones a llevar a cabo en cada una de las situaciones (antes, durante y después de un siniestro vial). Por tanto, la seguridad vial toma de otras experiencias, como la seguridad laboral, conceptos que se aplican pertinentemente a este problema de salud pública. Hoy en día se ha acogido la seguridad vial a los Objetivos de Desarrollo Sostenible – ODS y con ello, integró temas como la calidad del aire, el género y la equidad, entre otros.

Para profundizar en la importancia que adquirió la seguridad en los Objetivos de Desarrollo Sostenible – ODS (ONU, 2015), adoptados por 193 países en 2015, para erradicar la pobreza, proteger el planeta y garantizar la prosperidad para todos para 2030, se van a citar metas específicas:

- La Meta 5.2 la cual plantea la eliminación de todas las formas de violencia contra todas las mujeres y las niñas en los ámbitos público y privado, incluidas la trata y la explotación sexual y otros tipos de explotación. La violencia de género en los medios de transporte, un hecho ya documentado para los países de América Latina, que impacta en las oportunidades de vida y en la integridad de las personas (Rozas Balbontín y Salazar Arredondo, 2015). Este hecho se ha estudiado sobre todo a nivel urbano (Moscoso et al., 2020) sin embargo, presenta un contexto que es vital estudiarlo para las mujeres en la ruralidad.

- La Meta 5.5 la cual insta a los países asegurar la participación plena y efectiva de las mujeres y la igualdad de oportunidades de liderazgo a todos los niveles decisorios en la vida política, económica y pública. Esta situación se expresó en el capítulo de movilidad y mujeres donde los datos del censo muestran la dificultad para las mujeres rurales tener empleos y más aún de liderazgo en sectores tradicionalmente masculinos.

A continuación, se presenta los elementos que constituyen la seguridad vial desglosados con el fin de conocer esta problemática y darle la dimensión que le corresponde a cada uno y su incidencia en la prevención y reducción de la actual mortalidad anual mundial: 1 millón 350 mil personas fallecidas y 50 millones de personas lesionadas en las vías.

*Ilustración 2 Elementos que constituyen la Seguridad Vial*



Fuente: Elaboración propia.

Así mismo, en el Decenio de 2011 a 2020 la OMS definió un derrotero a trabajar en el plano local, nacional y regional, haciendo hincapié principalmente en acciones locales y nacionales. En el ámbito nacional la OMS alentó a los países a que aplicaran los cinco pilares en el marco de su propia estrategia nacional de seguridad vial:

1. Pilar 1: Gestión de la seguridad vial
2. Pilar 2: Vías de tránsito y de movilidad más seguras
3. Pilar 3: Vehículos más seguros
4. Pilar 4: Usuarios de vías de tránsito más seguros
5. Pilar 5: Respuesta tras los accidentes

La seguridad vial como una problemática de salud pública se diferencia de otras pandemias por su característica de ser prevenible en gran número de los casos<sup>12</sup> y que es un sistema que involucra al transporte, sin embargo, las consecuencias están totalmente relacionadas con la salud física y mental de todos los habitantes del planeta. Por lo tanto, el enfoque de sistema seguro planteado en el primer decenio consiste, en un primer momento, en aceptar la posibilidad del error humano y, con ello, la imposibilidad de evitar completamente que se produzcan siniestros de tránsito. Ahora bien, en este punto se propone considerar no solamente el error humano sino también las conductas temerarias y aquellas relacionadas con la salud mental, las cuales tienen incidencia en la capacidad de convivir armónicamente con las demás personas en el espacio público.

---

<sup>12</sup> Los traumatismos causados por colisiones en la vía pública son en gran parte predecibles y prevenibles. Se trata de un problema susceptible de análisis racional y subsanable (OMS, 2004).

La finalidad de un sistema seguro, como se dijo anteriormente, es garantizar que los siniestros viales no causen lesiones humanas graves ni mortales. El enfoque considera que la energía cinética que el cuerpo humano puede resistir en un impacto debe ser el referente para diseñar el sistema de transporte vial, y que las vías y los vehículos, deben armonizarse en función de ello. Por esta razón, se deben planear intervenciones claves como la gestión y el control de la velocidad y el diseño y construcción de las carreteras y vías en general con auditorías en seguridad vial y complementarlas con la recolección y análisis de datos para el establecimiento de metas pertinentes, monitoreo y evaluación de las medidas tomadas, diseño, construcción y operación de vías y vehículos seguros, control y cumplimiento de normas y sensibilización de los actores viales sobre la seguridad vial.

Otro aspecto fundamental del enfoque fue comprender que la responsabilidad de los siniestros viales y sus consecuencias no eran sola y totalmente de los usuarios de las vías, sino que cada una de las personas tienen básicamente la tarea de cumplir las normas de tránsito con el fin de respetar su vida y la de los demás. El compromiso de la gestión de la seguridad vial involucra prácticamente todos los sectores del gobierno nacional, regional y local como son salud, transporte (gestión vial, vehículos, licencias), educación, justicia, policía, energía, comunicaciones, tecnología, entre los más nombrados y cada uno tiene uno o varios aspectos que aportar a la seguridad vial. Adicionalmente, la sociedad civil organizada en colectivos, asociaciones o fundaciones, así como las organizaciones no gubernamentales (ONG) son vitales para mostrar realidades que se viven cotidianamente, solicitar acciones y aportar ideas para la solución.

El primer decenio termina en el año 2020 y su balance demostró que no se cumplió la meta de reducir en un 50% las muertes en las vías de los países que habían firmado dicho

compromiso. Solamente algunos países lo lograron, pero la gran mayoría, especialmente aquellos de bajos y medianos recursos mostraron la dificultad en la implementación del plan de acción planteado por la OMS. Como consecuencia de ello, las muertes por siniestros viales continua estando dentro de las 10 principales causas de defunción en países de bajos y medianos recursos (Organización Mundial de la Salud-OMS, 2020).

En la Declaración de Estocolmo (Ministros y Jefes de Delegación Declaración de Estocolmo, 2020) durante la tercera conferencia ministerial mundial sobre seguridad vial cuya agenda se enfocó en revisar el alcance de los objetivos mundiales para 2030<sup>13</sup> planteó lo siguiente:

*Expresamos nuestra gran preocupación por el hecho de que los accidentes de tráfico matan a más de 1,35 millones de personas cada año, produciéndose más del 90 % de estas muertes en países de bajos y medianos ingresos; que estas colisiones son la principal causa de muerte de niños y jóvenes de entre 5 y 29 años de edad; y que las proyecciones de hasta 500 millones de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en todo el mundo entre 2020 y 2030 constituyen una epidemia y una crisis que pueden prevenirse y que evitarlas requerirá de un compromiso político más significativo y una mayor acción a todos los niveles en la próxima década.*

---

<sup>13</sup> Declaración de Estocolmo. Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial: Alcanzar los objetivos mundiales para 2030. Estocolmo, 19–20 de febrero de 2020

Para terminar el contexto mundial de la seguridad vial, la Organización Mundial de la Salud - OMS en el Plan Mundial 2021-2030 (2021) hace un llamamiento a los gobiernos y asociados a aplicar un enfoque de sistemas seguros integrados lo cual incluye el transporte multimodal y planificación del uso de la tierra, infraestructura vial segura, vehículos seguros, uso seguro de las vías de tránsito y respuesta después de los accidentes, teniendo en cuenta los marcos jurídicos y la perspectiva de género.

Así mismo, el fomento de la seguridad vial requiere de unos principios básicos: responsabilidad compartida incluyendo la sociedad civil (asociaciones, colectivos, clubes, etc.), constancia en el tiempo, presencia territorial, reconocimiento de la diversidad y heterogeneidad geográfica, cultural y poblacional, evaluación de resultados y de impacto terminando cada ciclo y flexibilidad para los ajustes necesarios. Cada uno de estos principios están presentes si el fomento tiene una planeación clara a corto, mediano y largo plazo y está acompañado de una política pública y un marco jurídico coherente a lo proyectado.

En América Latina se tiene el conocimiento del crecimiento acelerado del parque automotor de motocicletas en la región, al igual que el cada vez mayor número de fallecidos y lesionados en siniestros viales donde un motociclista está involucrado. En el foro organizado por la CAF y OISEVI en el año 2013, una de las conclusiones fue,

*La problemática de la siniestralidad se concentra en gran parte en las zonas urbanas, pero también se presenta en las zonas rurales donde la motocicleta presenta muchas ventajas. Por lo tanto, se necesitan medidas para lograr la seguridad de los motociclistas en ciudades, en carreteras interurbanas y en zonas rurales apartadas*



(Banco de Desarrollo de América Latina-CAF y OISEVI, 2013, Pág. 37) .

En Colombia una cuarta parte de la población vive en centros poblados y en lugares lejanos de la agrupación de personas (rural disperso). Para esta situación, la movilidad motorizada toma gran importancia y a la vez se convierte en un obstáculo para el desarrollo de las familias que viven lejos de los centros poblados.

No hay datos sobre el movimiento de origen y destino en zonas alejadas, sin embargo, por conocimiento empírico se conoce que la motocicleta, el mototaxismo, el motocarro, la bicicleta, la caminata y la cabalgata son los medios más utilizados. El transporte colectivo es escaso y usualmente inseguro como por ejemplo los jeeps en la zona cafetera, los camiones en la Guajira, el motocarro en múltiples municipios como San José del Guaviare y las chivas al sur de Colombia. Ahora bien, en muchos casos debido a la geografía de cada región, se hace uso del transporte fluvial (chalupas) y “aéreo” como es el caso de las tarabitas.

En el caso de la siniestralidad vial de mujeres los datos en esta tabla muestran que las adolescentes y niñas mueren más en la parte rural que en las cabeceras municipales y esto teniendo en cuenta que solo el 15% de la población habitante de Colombia vive en estas zonas. Esta información deja muchos interrogantes e hipótesis respecto a la muerte de 69 niñas y adolescentes.

Tabla 11 Colombia. Zona del Siniestro Vial por mujeres y edad, 2019.

<b>VARIABLE: ZONA DEL HECHO</b>	<b>Menores de Edad (&lt;18 años)</b>	<b>Mayores de Edad (&gt;18 años)</b>	<b>Fetos</b>	<b>TOTAL, Mujeres</b>
<i>Cabecera municipal</i>	54	655	3	<b>712</b>
<i>Centro poblado (corregimiento, inspección de policía y caserío)</i>	7	56	-	<b>63</b>
<i>Parte rural (vereda y campo)</i>	69	378	-	<b>447</b>
<i>Sin información</i>	3	29	-	<b>32</b>
<b>TOTAL</b>	<b>133</b>	<b>1.118</b>	<b>3</b>	<b>1.254</b>

Fuente: Elaboración propia datos tomados de Forensis, 2019

Si para la visión general de la dimensión de esta problemática se tiene en cuenta la estructura y la conformación de la población, sumado a las pocas personas que viven en el área rural, cada accidente tiene un impacto para la familia, la comunidad y la sociedad. En el Anexo 1 se encuentra el resumen de las diferentes variables que utiliza el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forense para profundizar en las víctimas y el siniestro vial.

Dentro de las conclusiones a las cuales se llega es que el tema de los fallecimientos y lesiones de las mujeres rurales por siniestros viales es prácticamente invisible. La situación es crítica pues si no se tiene una movilidad adecuada para las mujeres en la ruralidad, mucho menos aún se ha desarrollado el marco necesario para garantizar un mínimo de seguridad vial en sus desplazamientos. Si se revisan uno a uno los elementos básicos para ello, tendríamos un panorama con desconocimiento puesto que tampoco se tienen datos respecto a vías accesibles para las mujeres rurales siendo multimodales incluyendo a la peatón, pasajera o acompañante en un vehículo motorizado, ciclista, quien utiliza la tracción animal para desplazarse o en el uso de las vías fluviales o sistemas alternos y únicos. Quedan además interrogantes en temas de vida o muerte como es la respuesta inmediata en caso de un siniestro vial, ¿quién tiene la

responsabilidad? ¿cómo es la atención? ¿Pueden llegar rápidamente a un centro de salud para la atención de un trauma? ¿Hay personal capacitado? Son múltiples los interrogantes ante cada uno de los elementos que se encuentran en la Ilustración No. 2.

En la circunstancia que se presente la posibilidad de invertir en la movilidad rural (incluye el transporte), esta debería ir de la mano de las medidas para asegurar la seguridad vial.

### 3.3. Movilidad y Desarrollos Rurales

Para el tema específico de movilidad y desarrollos rurales solamente se encontró un artículo en Colombia de una investigación de una población ribereña del Rio Meta publicada por la Revista Orinoquía, en la cual se preguntan si las condiciones de movilidad de la población rural para acceder a los diferentes servicios inciden en sus condiciones de calidad de vida.

La población del municipio de Cabuyaro Meta es particular por sus características:

- Tiene trayectoria histórica como un poblado de tránsito en la movilidad por el río Meta
- Su ubicación geográfica es estratégica en la interconexión multimodal hacia una tercera salida al mar por el océano Atlántico
- Se han realizado inversiones en infraestructura de transporte
- Tiene potencial por sus recursos naturales y las condiciones de tranquilidad social lo que abre perspectivas de desarrollo de proyectos productivos

El estudio se centró en el área de la ribera del río Meta en los municipios de Cabuyaro y Puerto López desde la desembocadura del río Humea y la del río Upía Oeste, la cual es una zona de clima cálido con una alta precipitación pluvial de abril a julio. La población objetivo de este estudio fueron aquellos hogares ubicados hasta 500 metros de la orilla del cauce del río.

De las conclusiones de los autores se tiene su visión respecto al transporte como una actividad que aporta a la producción rural y a la interacción social al abrir la opción de la movilidad de personas y productos (Flórez y Castro -Sandoval, 2010).

Ahora bien, también hacen una reflexión que podría retomarse para otras zonas el país en la cual plantean que la movilidad y en específico las vías como conectores o conexiones y el transporte multimodal<sup>14</sup> es estratégico para acceder a los servicios y necesidades humanas básicas y no se está considerando por parte de los planeadores. En este sentido se podría hacer un cuestionamiento a lo que plantea la Constitución Política del país respecto a la descentralización y su mirada política a los territorios. Puesto que como se describió al inicio de este documento, los caminos tienen una definición política y está unida a la territorialidad desde hace miles de años, en este caso ¿se estará presentando un caso similar? A la vez, se mostró porqué las poblaciones, también desde hace miles de años, tendían a acercarse a los ríos por su gran variedad de alimentos y posibilidades.

Un dato que es un ejemplo de transporte multimodal (fluvial y caminando) de lo que viven los pobladores,

---

<sup>14</sup> Se considera transporte multimodal aquel que utiliza para un mismo trayecto diversos modos de transporte como es el marítimo y el terrestre.

*Es así como ante la ausencia de servicio de acueducto diariamente por familia se cargan entre 4 a 5 canecas de 5 galones cada una; lo hacen a pie y en canoa en un tiempo promedio de 20 minutos para quienes habitan la margen derecha y 60 minutos para los de la orilla opuesta (Flórez y Castro -Sandoval, 2010, Pág.5).*

Ahora bien, presentaré todos los casos de movilidad que planteó el artículo teniendo en cuenta que el mayor cultivo de la zona es el arroz:

- Para la mayor población llegar al lugar de trabajo implica cruzar el río a remo (420 a 600mts de ancho) luego continuar a pie hasta el cultivo usualmente a menos de 2 kms de la orilla.
- La movilidad está limitada al servicio de transporte que presta un particular en una camioneta donde carga la leche, las personas y las encomiendas en dos recorridos diarios. La usan máximo el 40% de los habitantes de la zona para desplazarse a la cabecera municipal para acceder al mercado, salud y educación.
  - Las familias cuentan con canoa propia (77%) y el 33% posee motocicleta.
  - Para ir a Puerto López (los fines de semana) gastan entre 30 y 60 minutos dependiendo de la época de un país tropical (lluvias o seco).
  - Para el caso de la vereda La Embajada que cuenta con la mayor población de la zona lo único que los conecta al casco urbano (Cabuyaro) es la vía fluvial pero no la pueden usar por el alto costo de la gasolina, prefieren ir a Puerto López, pero en muchos casos lo hacen a pie.

En la descripción del artículo se puede ver el costo que tiene conectarse entre veredas, ir a los centros poblados y a los municipios, limitando las posibilidades que tienen todos los habitantes. Ahora bien, no se especifica qué pasa con las mujeres, ¿podrán viajar igual que los hombres al mercado? ¿podrán salir visitar a otras mujeres o familiares y cuántas veces lo logran hacer? Como estas hay muchas preguntas que no se resuelven y en esta línea de pensamiento, se puede observar la necesidad de buscar datos cualitativos y cuantitativos con el fin de dar a conocer la situación de la mujer rural respecto a la libertad en su movilidad o aislamiento.

Cabe reflexionar si la movilidad es un reflejo de las estructuras sociales establecidas y de esta manera, la disponibilidad y la calidad de los servicios de transporte perpetúan la desigualdad de género (Jirón y Zunino Singh, 2017).

En el continente africano, específicamente en Ghana, llevaron a cabo una investigación cualitativa sobre las desigualdades de género en la accesibilidad y movilidad rural. Los autores concluyeron basados en los resultados de su estudio teniendo vías que fueron intervenidas, inversión en mejoramiento de la infraestructura y en los servicios de transporte y otras vías de control sin inversión alguna, que hay una relación entre género y transporte tanto en las vías que tuvieron una intervención como en aquellas que fueron de mantenidas en el estudio de control. Específicamente concluyen que:

- Los roles de género y el acceso a los medios de vida rurales han sido moldeados en parte por las necesidades de transporte de los hogares y los patrones de viaje.
- A través de las necesidades y acceso a los servicios de transporte de los hogares, los roles de género se arraigan y consolidan al interior de las familias.

- La mayoría de las mujeres debido a sus frecuentes viajes fuera de las comunidades tienen acceso a una proporción de los ingresos del hogar con los que manejan sus hogares en el caso de las vías de intervención. En cuanto a las vías control se observó que debido a las largas distancias y los servicios de transporte poco confiables se convertían en obstáculos para las mujeres que comerciaban en mercados periódicamente.

Para los investigadores la conclusión más importante es que la infraestructura y los servicios de transporte rural adecuados brindan más beneficios sociales, económicos y culturales a las mujeres de lo que se encuentra en la literatura (Adom-Asamoah et al., 2020).

Concluyendo este capítulo de antecedentes, en general se reitera la falta de investigaciones en Colombia relacionando las categorías de mujeres rurales y desarrollos rurales con el tema de movilidad. Para el macroproyecto es un indicativo de las dificultades que tienen las mujeres para conectarse con personas y actividades diferentes a las que realiza al interior de su familia y las consecuencias de ello.

#### 4. Metodología

Este trabajo de investigación corresponde a un estado del arte que aporta al macroproyecto: *Mujeres, entretenimiento y desarrollos rurales*; es fundamentalmente una revisión teórica que da cuenta de los procesos de movilidad de las mujeres en la ruralidad y sus aportes a lo que podríamos denominar los desarrollos rurales.

La búsqueda de artículos fue una tarea compleja, teniendo en cuenta la poca información sobre la movilidad de las mujeres y especialmente su movilidad en la ruralidad.

Esta búsqueda estuvo centrada, como ya se dijo, en la movilidad rural relacionada con dos de las tres categorías del macroproyecto, mujeres y desarrollos rurales, que es la sombrilla de investigación con dos criterios básicos:

1. De países, zonas o regiones con características similares a Colombia, preferiblemente, latinoamericanos;
2. Se abrió a todas las ciencias sociales y humanas, ingenierías y en general a todas las disciplinas que estuvieran investigando o estudiando el tema de movilidad respecto a la ruralidad relacionada con mujeres y desarrollos rurales.

En un primer barrido en las bibliotecas digitales de universidades reconocidas por su amplitud de referencias como la Universidad Nacional de Colombia, Universidad de los Andes y Universidad del Bosque, no se encontraron referencias de América Latina y el Caribe sino aquellas de Europa principalmente.

Posteriormente, se amplió la búsqueda a los repositorios de tesis de todas las universidades del país que los tuvieran habilitados para visitarlos y descargar las tesis. Si se encontraron tesis sobre la categoría mujeres rurales, campesinas, afrodescendientes en la ruralidad la mayoría relacionadas con violencia y en la categoría de mujeres y desarrollos rurales se encuentra trabajo productivo en asociaciones, agrupaciones y proyectos veredales.

Respecto a las disciplinas de tesis que más investigan al respecto son trabajo social, ingeniería (movilidad), sociología y antropología en diferentes áreas como arqueología y social.



Para el análisis de información, se utilizó una ficha temática en la que se registraban elementos asociados a las categorías trabajadas referenciadas de acuerdo con las categorías trabajadas en la bibliografía.

Para este documento se revisaron más de 110 artículos, libros, sentencias, normas y tesis, pero en el documento se citan 52, los cuales son los que se consideraron más pertinentes para describir y analizar el estado del arte de la movilidad en las dos categorías escogidas.

Finalmente, se analizaron los diferentes instrumentos que los investigadores del macroproyecto en etapas posteriores podrían utilizar para obtener información primaria respecto a lo encontrado en el estado de arte sobre movilidad, como es por ejemplo el desconocimiento total de la necesidad de transporte por parte de las mujeres en la ruralidad para las actividades que ellas requieran, las cuales tampoco se tienen documentadas. En una primera instancia se pensó y discutió en el equipo de investigadores que podría ser una encuesta para obtener información general y por esta razón, se están planteando temas claves que se encontraron en el estado del arte.

## 5. Instrumentos para la caracterización de la Movilidad de Mujeres Rurales

Después del recorrido realizado por los anteriores capítulos un aporte del macroproyecto es caracterizar la movilidad de las mujeres rurales en todos los ámbitos de sus vidas con el fin de tener siempre la posibilidad de decidir libremente moverse para acceder a cubrir sus necesidades de todo tipo y a la vez conectarse para lograr desarrollar todas sus capacidades si así lo quisiese la mujer. Pero ante todo para ser libres.

Un instrumento que tiene la posibilidad de recolectar información general es la encuesta y en este caso específico sobre la movilidad de la mujer rural. Se proponen los siguientes segmentos:

1. Iniciar con preguntas sobre el lugar de vivienda, con quienes convive, la edad y si nació en ese municipio o departamento. Esta pregunta está relacionada con la migración, es decir, se quiere saber si la mujer quien responde la encuesta migró a ese lugar o si siempre ha vivido allí. Como se describió en el apartado sobre movilidad y mujeres el tema de la migración, pero retornando es una opción que se presenta.

2. Se indaga sobre el destino y el medio de transporte de sus desplazamientos con tres frecuencias: diario, semanal y cada 2 semanas o más. De esta manera se tiene un conocimiento básico de los movimientos y cómo los lleva a cabo la mujer que está diligenciando la encuesta. El medio de transporte es clave pues en el área rural el transporte de servicio público colectivo no es frecuente y por ello se utilizan medios alternativos como el mototaxismo.

3. La siguiente pregunta es sobre el tiempo que tarda en su movilización a diferentes lugares como el cultivo o trabajo, vecinos, familiares, tienda, mercado, estudio, centro de salud, iglesia y centro deportivo, con la finalidad de hacer un mapa temporal de los desplazamientos de la mujer.

4. Posteriormente se pregunta el tipo de vehículos con que cuenta en el hogar los cuales pueden ser motorizados o no motorizados (bicicletas) y si cuenta con un animal para el transporte como el caballo o la mula.

5. Finalizando la encuesta se indaga sobre la inseguridad vial, es decir si ha tenido algún accidente y si ha estado hospitalizada. Adicionalmente, en caso de haber tenido un accidente se pregunta por el medio de transporte que estaba utilizando.

Con estas cinco secciones se podría tener una visión más clara de la situación de la movilidad de las mujeres. Se espera poder complementar esta información con grupos focales o entrevistas semi estructuradas o narrativas con el fin de profundizar en un tema que se observó en la literatura consultada: el abandono en el que se encuentra la ruralidad respecto al acceso a la movilidad y sus consecuencias.

## 6. Conclusiones y recomendaciones

La conclusión central a la que se llegó después de la revisión bibliográfica para la elaboración del estado de arte fue la falta de investigaciones sobre la situación de las mujeres en la ruralidad relacionada con una acción cotidiana como es la movilidad. En este sentido, no se sabe si las mujeres están accediendo a servicios básicos como salud y educación, y mirándolo desde una perspectiva más amplia, si están logrando interactuar con otras personas diferentes a quienes viven en su hogar y así, tener la posibilidad de socializar, trabajar, entretenerse y realizar todas aquellas actividades necesarias para su desarrollo personal y social.

Otro aspecto es que la movilidad es un tema poco estudiado en las ciencias sociales, a diferencia de su importancia para las ciencias naturales como lo es para la ingeniería. En estos casos el objeto de estudio son las vías y los vehículos, sin tener presente que son las personas y en este caso, las mujeres quienes se desplazan y que los demás elementos son los medios y herramientas para lograr el movimiento.

Se encontró que las bibliotecas virtuales son un medio de difusión y transmisión de conocimiento, al cual no se puede tener acceso si la institución educativa no tiene los recursos económicos para comprar la suscripción. Es decir, el conocimiento científico tiene un valor y sólo quienes tienen el suficiente dinero pueden obtenerlo para leerlo y estudiarlo. Ahora bien, los repositorios de las universidades se convierten en una muy buena opción de búsqueda de tesis y es por ello, que se recomienda fomentar el fortalecimiento de dichos espacios en las bibliotecas de las instituciones educativas superiores y de los centros de investigación.

Adicionalmente, se recomienda fuertemente abrir opciones para trabajar temas poco usuales para las ciencias sociales, como es el caso de la movilidad, con el fin de abrir más espacios laborales futuros en otros ámbitos donde el científico social aportaría una visión diferente e innovadora.

## REFERENCIAS

- Adom-Asamoah, G., Amoako, C., & Adarkwa, K. K. (2020). Gender disparities in rural accessibility and mobility in Ghana. *Case Studies on Transport Policy*, 8(1), 49–58. <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2019.12.006>
- Anderson, J. (2013). Movimiento, movilidad y migración: una visión dinámica de la niñez andina\*. *Bulletin de l'Institut Français d'études Andines*, 42 (3), 453–471. <https://doi.org/10.4000/bifea.4206>
- Andrade, R., Vieira, M., Louise, A., & Torres, E. (2009). Relações sociais de gênero no meio rural brasileiro: a mulher camponesa e o lazer no início do século XXI no Brasil. *Relações Sociais de Gênero No Meio Rural Brasileiro: A Mulher Camponesa e o Lazer No Início Do Século XXI No Brasil*, 23(1), 39–49. <https://doi.org/10.1590/S1807-55092009000100004>
- Arias, M. A., Caro, A., Farah, M. A., Henao, A., Ibáñez, A. M., Muñoz, J. S., & Peña, X. (2013). Las mujeres jóvenes rurales en Colombia. *Documentos CEDE. Edición Electrónica*, 28, 1–38. <http://economia.uniandes.edu.co>
- Asamblea General de las Naciones Unidas. (2015). *Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible*.
- Asamblea General de Naciones Unidas. (1948). *Declaración Universal de los Derechos Humanos*.
- Banco de Desarrollo de América Latina-CAF, & OISEVI. (2013). *Motos y seguridad vial. Por una convivencia más segura. Memorias*. (CAF, Ed.; 1a ed., Vol. 1, Issue 1). Corporación Andina de Fomento.
- Bendini, M., & Steimbregger, N. (2011). Ocupaciones y movilidades en pueblos rurales de la Patagonia. Una mirada desde lo agrario. *Mundo Agrario*, 12(23), 1–26.
- Bidegain Ponte, N. (2017). La Agenda 2030 y la Agenda Regional de Género Sinergias para la igualdad en América Latina y el Caribe. *CEPAL Serie Asuntos de Género*, 143, 1–77.
- Binford, L. R. (1990). Mobility, Housing, and Environment: a comparative study. *Journal of Anthropological Research*, 46, 12. <http://www.journals.uchicago.edu/t-and-c>
- Bocanegra, F. J. A., & González, A. U. (2019). Conectando un territorio: simulación de rutas de movilidad entre cazadores-recolectores y primeros cultivadores. El caso del Cauca medio (Macizo Volcánico, Colombia). *Trabajos de Prehistoria*, 76(2), 219–235. <https://doi.org/10.3989/tp.2019.12234>
- Camarero, L., & Sampetro, R. (2008). ¿Por qué se van las mujeres? El continuum de movilidad como hipótesis explicativa de la masculinización rural. *Revista Española de Investigaciones Sociológicas*, 124, 73–105. <https://www.jstor.org/stable/40184907>
- Caro Yazo, L. A. (2004). Los grupos de mujer rural y sus impactos en las mujeres de catorce veredas del municipio de La Mesa, Cundinamarca. *Trabajo Social*, 6, 101–114.
- Carreño Cardozo, J. M., Rodríguez Cortés, A. B., & Castro Ballén, J. J. (2020). Recreación, ocio y sociedad. In *Recreación, ocio y sociedad. Procesos de intervención e investigación educativos* (1st ed., pp. 55–81). Universidad Pedagógica Nacional.
- Carrera Celis, C. A. (2017). *Libertades instrumentales y mujeres rurales: el caso de tres municipios de Cundinamarca-Colombia* [Maestría]. FLACSO.

- Castro F, N., Hidalgo L, J., & Briones V, V. (2002). Fiestas, borracheras y rebeliones (Introducción y transcripción del expediente de averiguación del tumulto acaecido en Ingaguasi, 1777)1. *Estudios Atacameños*, 23. <https://doi.org/10.4067/s0718-10432002002300006>.
- CEPAL-Unidad de Servicios de Infraestructura. (2011). La perspectiva de género en el transporte de América Latina y el Caribe. *Boletín FAL-Facilitación Del Transporte y El Comercio En América Latina*, 301(9), 1–7. [www.cepal.org/transporte](http://www.cepal.org/transporte).
- Cerón Aparicio, E. (2018). Movilidad cotidiana e infraestructura en la configuración del espacio rural no periurbano. *Región y Sociedad*, 30(71), 1–14.
- Comisión Interamericana de Derechos Humanos. (2015). Derechos humanos de migrantes, refugiados, apátridas, víctimas de trata de personas y desplazados internos: Normas y Estándares del Sistema Interamericano de Derechos Humanos. In *Comisión Interamericana de Derechos Humanos* (pp. 1–256).
- Congreso de Colombia. (2002). *Ley 731 de 2002 Nivel Nacional- Favorecer a las mujeres rurales*.
- Departamento Administrativo Nacional de Estadística. (2020). *Infografía Censo Nacional de Población y Vivienda. Resultados Colombia*. <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/demografia-y-poblacion/censo-nacional-de-poblacion-y-vivenda-2018/herramientas/infografias-cnpv>.
- Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas. (2019). *Infografía Censo Poblacional Colombia 2018*.
- Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas, D., Consejería Presidencial para la Equidad de la Mujer, C., & Entidad de las Naciones Unidas para la Igualdad y el Empoderamiento de las Mujeres, O. M. (2020). *Mujeres y Hombres: Brechas de Género en Colombia*.
- Dillehay, T. (2000). *The Settlement of the Americas. A New Prehistory*. Basic Books.
- Duvignaud, J. (1982). El juego del juego. In *Fondo de cultura económica* (Issue 328).
- El Banco Mundial. (2010). *Perú: dar acceso vial a los pobres de zonas rurales*.
- Escobar, A. (2014a). *La invención del desarrollo*.
- Escobar, A. (2014b). *La invención del desarrollo*.
- Flórez, M. Y., & Castro -Sandoval, A. (2010). La movilidad en el desarrollo socioeconómico, de la población ribereña del Río Meta. *Orinoquia*, 14(2), 1–11.
- Giraldo, O. F. (2010). Campesinas construyendo la utopía: mujeres, organizaciones y agroindustrias rurales. *Cuadernos de Desarrollo Rural*, 7(65), 43–61.
- Gutiérrez C., M. (2003). La ley para las mujeres rurales en Colombia. Alcances y perspectivas. *Revista de Trabajo Social*, 5, 56–80.
- Han, B.-C. (2018). *Buen entretenimiento* (Herder, Ed.).
- International Transport Forum. (2021). *Innovations for Better Rural Mobility*. [www.itf-oecd.org](http://www.itf-oecd.org)
- Jaimurzina, A., Fernández Muñoz, C., & Pérez, G. (2017). Género y transporte: experiencias y visiones de política pública en América Latina. *CEPAL-Serie Recursos Naturales e Infraestructura*, 184, 1–72.
- Jirón, P., & Zunino Singh, D. (2017). Dossier. Movilidad Urbana y Género: experiencias latinoamericanas. *Revista Transporte y Territorio*, 16, 1–8. <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=333051591001>
- Langebaek, C. H. (2021). *Antes de Colombia. Los primeros 14.000 años* (Penguin Random House Grupo Editorial, Ed.; 1a. Edición).
- Lara Flores, S. M. (2010). *Migraciones de trabajo y movilidad territorial*.

- Li, C. (2020). Rural labor mobility in the process of industrialization under triple dimensions: time, space, and people. *Latin American Journal of Trade Policy*, 6, 6–31.
- Lovatto, P., Postali Cruz, P., Rogerio Mauch, C., & Amaral Bezerra, A. (2010). Genero, sustentabilidade e desenvolvimento: uma análise sobre o papel da mulher na agricultura familiar de base ecológica. *REDES, Santa Cruz Do Sul*, 15(2), 191–212.
- Maya Frades, V. (2004). Ocio y tiempo libre de la mujer rural. *Cuadernos de Realidades Sociales*, 63–64, 71–100.
- Ministros y Jefes de Delegación Declaración de Estocolmo. (2020). *Declaración de Estocolmo. Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial: Alcanzar los objetivos mundiales para 2030*. <https://undocs.org/en/A/HLPF/2019/1.1>
- Ministros y Jefes de Delegación Declaración Moscú. (2009). *Primera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial: es hora de actuar* (pp. 1–3).
- Mora Guerrero, G. M., Fernández Darraz, M. C., & Troncoso Arcos, J. (2019). Mujeres rurales y acción productiva para la autonomía\*. *Revista Mexicana de Sociología*, 81(4), 797–824.
- Moscoso, M., López, J. S., Montoya Robledo, V., Quiñones Sánchez, L. M., Gómez, L. D., Lleras, N., Adiazola-Steil, C., & Vega, J. (2020). *Las mujeres en el transporte de Bogotá: las cuentas*.
- Organización Mundial de la Salud. (2004). *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito*. World Health Organization.
- Organización Mundial de la Salud, & Grupo de Colaboración de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial. (2021). *Plan Mundial. Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030*. <https://www.who.int/es/publications/m/item/global-plan-for-the-decade-of-action-for-road-safety-2021-2030>
- Organización Mundial de la Salud-OMS. (2020). *Las 10 principales causas de defunción en el año 2019*. <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/the-top-10-causes-o...>
- Pérez Soriano, J. (2013). ¿Por qué se van? Mujeres de pueblo y desarraigo en la ruralidad valenciana. *ENCRUCIJADAS. Revista Crítica de Ciencias Sociales*, 6, 101–116.
- Pinto Velásquez, E. (2011). Que cante la gallina, no solo el gallo: memoria, mujeres y tierra \*. *Trabajo Social*, 13, 43–59.
- Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo - PNUD. (2011). *Colombia rural. Razones para la esperanza. Informe Nacional de Desarrollo Humano*.
- Pub-docs World Bank Group. (2021). *Transport-the Essential Connector*. Transport - the Essential Connector - Pubdocs.worldbank.org. <https://pubdocs.worldbank.org> > WB-Transport-Narratives.
- Rengifo Gutiérrez, O. A. (2018). *Infraestructura vial y desarrollo económico territorial en Colombia: ¿prosperidad para quién?* [Maestría en Planificación Urbana y Regional]. Universidad de los Andes.
- Riaño Pulido, C. J. (2019). *Empoderamiento de la Mujer Rural habitante de los municipios de Bituima y Chocontá (Cundinamarca-Colombia)*. Universidad Pedagógica Nacional.
- Rozas Balbontín, P., & Salazar Arredondo, L. (2015). Violencia de género en el transporte público. Una regulación pendiente. In *CEPAL- Serie Recursos Naturales e Infraestructura* (Issue 172, pp. 1–108).
- Salgado Araméndez, C. (2016). *Colombia: Estado actual del debate sobre el desarrollo rural*.
- Sánchez Rojas, C. F. (2009). *El impacto de la infraestructura vial en los hogares rurales colombianos. ¿Hacia dónde van las vías?*
- Scott, J. A. (2011). *Four Domestications: Fire, Plants, Animals, and...Us*.
- Senado de la República de Colombia. (2011). *Constitución Política de Colombia*.

- Simone, M., & Giongo, N. (2014). A Tríade de lazer de mulheres camponesas do meio rural de jóia (rs): atividades religiosas, rede de vizinhança e festas comunitárias. *Genero Niteroi*, 15(1), 69–80.
- Steel, G., Winters, N., & Sosa, C. (2012). Movilidad y desarrollo translocal en la Nicaragua (semi-)rural. *Encuentro*, 92, 53–72.
- Tabares Fernández, J. F. (2012). El conocimiento del ocio en las sociedades de la periferia. Un análisis de los enfoques en la producción científica en Colombia. *Revista Educación Física y Deporte*, 31(2), 1021–1028.
- Tarrius, A. (2000). Leer, escribir, interpretar. Las circulaciones migratorias: Conveniencia de la noción de "territoria circulatorio". Los nuevos hábitos de la indentidad. *Relaciones*, XXI(83).
- Trpin, V., & Pizarro, C. (2017). Movilidad territorial, circuitos laborales y desigualdades en producciones agrarias de Argentina: abordajes interdisciplinarios y debates conceptuales. *REMHU, Rev. Interdiscip. Mobil. Hum*, 25(49), 35–58.
- Ulloa, C. M. (2010). El derecho fundamental de la libre locomoción. *Derecho y Realidad*, 16, 31–47.
- Villalba Hodwalker, M. P. (2021). Informe de ponencia para el segundo debate al proyecto de Ley número 036 de 2020 Cámara. *Gaceta Del Congreso-Senado y Cámara, Año XXX(1046)*, 10–16. [www.imprenta.gov.cowww.secretariasenado.gov.co](http://www.imprenta.gov.cowww.secretariasenado.gov.co)



## ANEXO 1

Datos de accidentalidad de mujeres del año 2019 utilizando diferentes variables para una perspectiva global de las víctimas. Fuente: Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses.

<b>VARIABLES PARA DESCRIBIR LAS VÍCTIMAS Y EL SINIESTRO VIAL</b>				
<b>VARIABLE: CICLO VITAL</b>	<b>Menores de Edad (&lt;18 años)</b>	<b>Mayores de Edad (&gt;18 años)</b>	<b>Fetos</b>	<b>TOTAL Mujeres</b>
(00 a 05) Primera Infancia	32	-	-	32
(06 a 11) Infancia	25	-	-	25
(12 a 17) Adolescencia	76	-	-	76
(18 a 28) Juventud	-	279	-	279
(29 a 59) Adultez	-	510	-	510
(Más de 60) Adulto Mayor	-	329	-	329
Fetos	-	-	3	3
<b>TOTAL</b>	<b>133</b>	<b>1.118</b>	<b>3</b>	<b>1.254</b>
<b>VARIABLE: ESCOLARIDAD</b>				
<b>VARIABLE: ESCOLARIDAD</b>	<b>Menores de Edad (&lt;18 años)</b>	<b>Mayores de Edad (&gt;18 años)</b>	<b>Fetos</b>	<b>TOTAL Mujeres</b>
Educación inicial y educación preescolar	23	100	-	123
Educación básica primaria	36	272	-	308
Educación básica secundaria o secundaria baja	33	347	-	380
Educación media o secundaria alta	1	73	-	74
Educación técnica profesional y tecnológica	-	116	-	116
Universitario	-	2	-	2
Especialización, maestría o equivalente	-	-	-	-
Doctorado o equivalente	-	-	-	-
Sin escolaridad	14	58	2	74
Sin información	26	150	1	177
<b>TOTAL</b>	<b>133</b>	<b>1.118</b>	<b>3</b>	<b>1.254</b>

<b>VARIABLE: FACTOR DE VULNERABILIDAD</b>	<b>Menores de Edad (&lt;18 años)</b>	<b>Mayores de Edad (&gt;18 años)</b>	<b>Fetos</b>	<b>TOTAL Mujeres</b>
Campeños (as) - persona en condición de desplazamiento	-	-	-	-
Campeños (as) y/o trabajadores (as) del campo	2	18	-	20
Comunidad LGBT	-	1	-	1
Concejales	-	-	-	-
Discapacitados	-	1	-	1
Ex convictos (as)	-	-	-	-
Funcionarios judiciales	-	-	-	-
Grupos étnicos	4	19	-	23
Lider campesino	-	1	-	1
Lider comunal	-	1	-	1
Lider comunitario	-	-	-	-
Lider social	-	-	-	-
Líderes cívicos	-	1	-	1
Maestro/Educador	-	6	-	6
Persona adicta a una droga natural o sintética	-	3	-	3
Persona en condición de desplazamiento	2	5	-	7
Persona en Condición de Desplazamiento - Kankuamo	-	1	-	1
Persona habitante de la calle	-	7	-	7
Personas bajo custodia	-	-	-	-
Personas desmovilizadas o reinsertadas	-	-	-	-
Personas en situación de prostitución	-	1	-	1
Personas que ejercen actividades políticas	-	-	-	-
Personas que ejercen actividades relacionadas con la salud en zonas de conflicto	-	4	-	4
Recicladores	-	1	-	1
Religiosos	-	1	-	1
Otro	5	60	-	65
Ninguno	101	876	2	979
Sin información	19	111	1	131
<b>TOTAL</b>	<b>133</b>	<b>1.118</b>	<b>3</b>	<b>1.254</b>

<b>VARIABLE: ACTIVIDAD DURANTE EL HECHO</b>	<b>Menores de Edad (&lt;18 años)</b>	<b>Mayores de Edad (&gt;18 años)</b>	<b>Fetos</b>	<b>TOTAL Mujeres</b>
Actividades de desplazamiento de un lugar a otro	5	103	-	<b>108</b>
Actividades de trabajo doméstico no pagado para el uso del propio hogar	-	3	-	<b>3</b>
Actividades ilícitas o delictivas	-	1	-	<b>1</b>
Actividades relacionadas con el estudio y el aprendizaje	-	-	-	<b>-</b>
Actividades relacionadas con el trabajo remunerado	1	22	-	<b>23</b>
Actividades relacionadas con la asistencia a eventos culturales, de entretenimiento y/o deportivos	12	86	-	<b>98</b>
Actividades relacionadas con los deportes y el ejercicio físico	3	8	-	<b>11</b>
Actividades relacionadas con manifestaciones públicas (Marchas, protestas, etc)	-	1	-	<b>1</b>
Actividades vitales o relacionadas con el cuidado personal	2	11	-	<b>13</b>
Misión humanitaria, médica y/o sanitaria	-	4	-	<b>4</b>
Otra	110	879	3	<b>992</b>
<b>TOTAL</b>	<b>133</b>	<b>1.118</b>	<b>3</b>	<b>1.254</b>
<b>VARIABLE: ESCENARIO DEL HECHO</b>	<b>Menores de Edad (&lt;18 años)</b>	<b>Mayores de Edad (&gt;18 años)</b>	<b>Fetos</b>	<b>TOTAL Mujeres</b>
Áreas Deportivas y/o Recreativas	-	-	-	<b>-</b>
Calle (Autopista, Avenida, Dentro de La Ciudad)	5	34	-	<b>39</b>
Carretera (Fuera de La Ciudad)	29	204	-	<b>233</b>
Espacios Acuáticos al Aire Libre (Mar, Río, Arroyo, Humedal, Lago, Etc)	5	7	-	<b>12</b>
Espacios Terrestres al Aire Libre (Bosque, Potrero, Montaña, Playa, Etc)	1	4	-	<b>5</b>

Establecimiento Industrial (Fábrica, Planta) y/o Obras en Construcción	-	-	-	-
Estaciones de Servicio (Bombas de Gasolina)	-	-	-	-
Lugar Público sin Otra Indicación	1	5	-	6
Parqueaderos, Estacionamientos	3	1	-	4
Terminales de Pasajeros	1	1	-	2
Vía Pública	85	828	3	916
Vivienda	-	4	-	4
Zonas de Actividades Agropecuarias	-	1	-	1
Otros	-	-	-	-
Sin Información	3	29	-	32
<b>TOTAL</b>	<b>133</b>	<b>1.118</b>	<b>3</b>	<b>1.254</b>
<b>VARIABLE: ZONA DEL HECHO</b>	<b>Menores de Edad (&lt;18 años)</b>	<b>Mayores de Edad (&gt;18 años)</b>	<b>Fetos</b>	<b>TOTAL Mujeres</b>
Cabecera municipal	54	655	3	712
Centro poblado (corregimiento, inspección de policía y caserío)	7	56	-	63
Parte rural (vereda y campo)	69	378	-	447
Sin información	3	29	-	32
<b>TOTAL</b>	<b>133</b>	<b>1.118</b>	<b>3</b>	<b>1.254</b>
<b>VARIABLE: CONDICIÓN DE LA VÍCTIMA</b>	<b>Menores de Edad (&lt;18 años)</b>	<b>Mayores de Edad (&gt;18 años)</b>	<b>Fetos</b>	<b>TOTAL Mujeres</b>
Conductor	16	191	-	207
Pasajero	86	506	3	595
Peatón	31	414	-	445
Sin información	-	7	-	7
<b>TOTAL</b>	<b>133</b>	<b>1.118</b>	<b>3</b>	<b>1.254</b>
<b>VARIABLE: MEDIO DE DESPLAZAMIENTO O TRANSPORTE</b>	<b>Menores de Edad (&lt;18 años)</b>	<b>Mayores de Edad (&gt;18 años)</b>	<b>Fetos</b>	<b>TOTAL Mujeres</b>
Automóvil	15	97	-	112
Avión, Avioneta	1	5	-	6
Bicicleta	4	27	-	31
Bus	2	16	-	18
Buseta	-	11	-	11

Camión	1	9	-	10
Camioneta	7	49	-	56
Campero	1	17	1	19
Carro de golf	1	-	-	1
Cuatrimoto	-	-	-	-
Grúa	-	-	-	-
Helicóptero	-	-	-	-
Maquinaria agrícola	-	-	-	-
Maquinaria industrial	-	-	-	-
Microbús	1	7	-	8
Motocarro	-	1	-	1
Motocicleta	60	442	2	504
Mototriciclo	-	-	-	-
Semoviente	-	-	-	-
Tracción animal	-	-	-	-
Tracción humana	-	-	-	-
Tractocamión	1	4	-	5
Vehículos acuáticos con motor	5	7	-	12
Vehículos acuáticos sin motor	-	-	-	-
Volqueta	2	4	-	6
No aplica	31	414	-	445
Sin información	1	8	-	9
<b>TOTAL</b>	<b>133</b>	<b>1.118</b>	<b>3</b>	<b>1.254</b>
<b>VARIABLE: SERVICIO DEL VEHÍCULO</b>	<b>Menores de Edad (&lt;18 años)</b>	<b>Mayores de Edad (&gt;18 años)</b>	<b>Fetos</b>	<b>TOTAL Mujeres</b>
Oficial	1	3	-	4
Particular	82	555	2	639
Público	7	62	1	70
No aplica	35	441	-	476
Sin información	8	57	-	65
<b>TOTAL</b>	<b>133</b>	<b>1.118</b>	<b>3</b>	<b>1.254</b>
<b>VARIABLE: CLASE O TIPO DE ACCIDENTE</b>	<b>Menores de Edad (&lt;18 años)</b>	<b>Mayores de Edad (&gt;18 años)</b>	<b>Fetos</b>	<b>TOTAL Mujeres</b>
Atropello	31	414	-	445
Caída de aeronave	1	5	-	6
Caída del ocupante	8	61	1	70
Caída del vehículo a un precipicio	3	33	-	36
Choque	68	461	2	531

Explosión	-	1	-	1
Hundimiento	3	6	-	9
Incendio	1	1	-	2
Volcamiento	15	104	-	119
Sin información	3	32	-	35
<b>TOTAL</b>	<b>133</b>	<b>1.118</b>	<b>3</b>	<b>1.254</b>
<b>VARIABLE: OBJETO DE COLISIÓN</b>	<b>Menores de Edad (&lt;18 años)</b>	<b>Mayores de Edad (&gt;18 años)</b>	<b>Fetos</b>	<b>TOTAL Mujeres</b>
Animal en vía	-	11	-	11
Automóvil	19	141	-	160
Bicicleta	-	6	-	6
Bus	3	59	-	62
Buseta	4	20	-	24
Camión	8	70	-	78
Camioneta	8	52	-	60
Campero	3	18	-	21
Maquinaria agrícola	-	-	-	-
Maquinaria industrial	-	1	-	1
Microbús	2	10	1	13
Motocarro	-	3	-	3
Motocicleta	19	249	1	269
Mototriciclo	-	-	-	-
Objeto fijo	19	117	-	136
Remolque	-	-	-	-
Segway	-	-	-	-
Semi Remolque	-	1	-	1
Tracción animal	-	-	-	-
Tracción humana	-	2	-	2
Tractocamión	5	58	-	63
Tren	-	2	-	2
Vehículos acuáticos con motor	2	3	-	5
Volqueta	5	21	-	26
No aplica	34	236	1	271
Sin información	2	38	-	40
<b>TOTAL</b>	<b>133</b>	<b>1.118</b>	<b>3</b>	<b>1.254</b>

<b>VARIABLE: SERVICIO DEL OBJETO DE COLISIÓN</b>	<b>Menores de Edad (&lt;18 años)</b>	<b>Mayores de Edad (&gt;18 años)</b>	<b>Fetos</b>	<b>TOTAL Mujeres</b>
Oficial	1	9	-	10
Particular	48	405	1	454
Público	14	149	-	163
No aplica	51	350	1	402
Sin información	19	205	1	225
<b>TOTAL</b>	<b>133</b>	<b>1.118</b>	<b>3</b>	<b>1.254</b>
<b>VARIABLE: CONDICIÓN DEL LUGAR</b>	<b>Menores de Edad (&lt;18 años)</b>	<b>Mayores de Edad (&gt;18 años)</b>	<b>Fetos</b>	<b>TOTAL Mujeres</b>
Granizo	-	-	-	-
Lluvia	5	27	-	32
Niebla	2	7	-	9
Normal	67	479	1	547
Viento	-	-	-	-
Sin Información	59	605	2	666
<b>TOTAL</b>	<b>133</b>	<b>1.118</b>	<b>3</b>	<b>1.254</b>
<b>VARIABLE: MES DEL HECHO</b>	<b>Menores de Edad (&lt;18 años)</b>	<b>Mayores de Edad (&gt;18 años)</b>	<b>Fetos</b>	<b>TOTAL Mujeres</b>
enero	14	83	-	97
febrero	6	84	-	90
marzo	8	98	-	106
abril	12	81	-	93
mayo	9	93	-	102
junio	12	99	1	112
julio	15	110	1	126
agosto	12	91	-	103
septiembre	7	84	1	92
octubre	9	104	-	113
noviembre	12	86	-	98
diciembre	17	105	-	122
<b>TOTAL</b>	<b>133</b>	<b>1.118</b>	<b>3</b>	<b>1.254</b>

<b>VARIABLE: DÍA DEL HECHO</b>	<b>Menores de Edad (&lt;18 años)</b>	<b>Mayores de Edad (&gt;18 años)</b>	<b>Fetos</b>	<b>TOTAL Mujeres</b>
lunes	21	170	1	192
martes	13	135	-	148
miércoles	15	115	-	130
jueves	15	151	-	166
viernes	12	129	-	141
sábado	19	172	1	192
domingo	38	246	1	285
<b>TOTAL</b>	<b>133</b>	<b>1.118</b>	<b>3</b>	<b>1.254</b>
<b>VARIABLE: RANGO DE HORA DEL HECHO (X 3 HORAS)</b>	<b>Menores de Edad (&lt;18 años)</b>	<b>Mayores de Edad (&gt;18 años)</b>	<b>Fetos</b>	<b>TOTAL Mujeres</b>
(00:00 a 02:59)	7	40	-	47
(03:00 a 05:59)	6	59	-	65
(06:00 a 08:59)	6	103	1	110
(09:00 a 11:59)	3	77	-	80
(12:00 a 14:59)	11	74	-	85
(15:00 a 17:59)	11	84	-	95
(18:00 a 20:59)	18	100	1	119
(21:00 a 23:59)	12	53	-	65
Sin información	59	528	1	588
<b>TOTAL</b>	<b>133</b>	<b>1.118</b>	<b>3</b>	<b>1.254</b>