

## Características de la movilidad rural de hombres y mujeres del municipio de Zacatecas

Humberto de Luna López

Universidad Autónoma de Zacatecas, Unidad Académica de Economía  
Avenida preparatoria s/n. Colonia Hidráulica

dlunal@uaz.edu.mx

**Resumen:** El objetivo de este trabajo es visibilizar la relación del transporte y la movilidad entre las mujeres y los varones usuarios cotidianos del municipio rural de Zacatecas capital, México. La investigación se sustenta en la teoría crítica a partir de la lógica capitalista cuyo soporte es la máxima ganancia. Se utilizó una metodología cualitativa de carácter documental y la aplicación de una encuesta por módulos. Los resultados señalan que la movilidad se realiza por diferentes motivos en función del género. Deja en claro la situación de exclusión que además del género juega la edad y el ingreso. Se destaca que los usos y costumbres aun prevalecen enraizados, dado que la movilidad la realizan más los hombres que las mujeres.

**Palabras clave:** Movilidad rural, hombres y mujeres, exclusión

**Abstract:** The objective of this work is to make visible the relationship of transport and mobility between women and men who are daily users of the rural municipality of Zacatecas capital, Mexico. The research is based on critical theory based on capitalist logic whose support is the maximum profit. A qualitative methodology of a documentary nature and the application of a survey by modules were used. The results indicate that mobility is carried out for different reasons depending on gender. It makes clear the situation of exclusion that in addition to gender, age and income play a role. It is emphasized that the uses and customs are still rooted, since mobility is carried out more by men than by women.

**Keywords:** Rural mobility, men and women, exclusion.

### Introducción

Hablar de movilidad es una tarea complicada por el universo de aspectos incluidos al momento de realizar un desplazamiento, independientemente del objetivo para desempeñar actividades, sean educativas, de trabajo, deportivas, recreativas o de pago de servicios en general. Las condiciones de traslado se complican al momento en que a la acción de movilizarse, se relaciona con el transporte tanto de carácter público como privado, dado que los objetivos de ambos son disímiles y en ocasiones contradictorios; la efervescencia de la movilidad se ahonda aun más cuando a la dualidad anterior, se le agrega la influencia de la población de un determinado espacio territorial en el que influye además del género, la edad, la salud y el ingreso, entre otros aspectos. Esta relación tripartita entre movilidad, transporte y población, encierra aspectos de carácter general que van tomando especificidad a la hora de realizar investigación empírica. Por ello, encontramos divergencias importantes entre los hombres y las mujeres del espacio zacatecano que evidencian y profundizan la desigualdad, exclusión, y segregación de la población de este territorio. El objetivo de visibilizar las condiciones en que se relacionan los hombres y las mujeres a la hora de movilizarse, implica desnudar el cúmulo de disparidades que acarrea la población en función del sexo, ingreso y edad fundamentalmente. Para ello, primero se construyó un apartado teórico que posibilitó la relación conceptual estrecha y lógica sobre las implicaciones de la movilidad en

hombres y mujeres. Posteriormente se hizo un señalamiento de las vertientes seguidas por el método utilizado, para mostrar en tercer lugar, las características de la unidad de análisis. En cuarto lugar, se presentan los resultados sobre las condicionantes de las mujeres y los hombres que realizan movilidad por diferentes motivos, hacia Zacatecas capital. En quinto lugar, se confrontan los resultados con otras investigaciones realizadas sobre el tema, al hacer énfasis en las condiciones específicas en que se da esa movilidad de los hombres y las mujeres, al mostrar la situación de exclusión en la que se encuentra una parte importante de la población. Finalmente, se presentan las conclusiones que refutan planteamientos que suceden en el ámbito urbano pero que en lo rural o en la periferia ruralizada, vista como parte de una ciudad difusa, esas condiciones no se cumplen del todo, principalmente en la regularidad de los viajes y el tiempo promedio que utilizan los hombres y mujeres al realizarlos.

### 1. Elementos teóricos utilizados

El ser humano siempre ha conjugado la relación conceptual de transporte y movilidad como cimiento para satisfacer sus necesidades básicas de sobrevivencia. De ello sobresalen las grandes travesías realizadas caminando, utilizando animales domesticados o mediante la adaptación de herramientas para enfrentar las condiciones naturales de ríos y mares para no morir de hambre, a fin de seguir preservando y fortaleciendo la especie.

Actualmente esa relación conceptual es vigente, pero los objetivos y medios de transporte se han diversificado en función de las necesidades demandadas por una población heterogénea de grupos de hombres y mujeres, lo que ha ocasionado que la relación conceptual general adquiera matices en función de esa heterogeneidad de demandas poblacionales. Esta situación se hace más compleja en la medida que se introduce la relación rural urbano en el desplazamiento. De esta forma, la utilización del transporte público para trasladarse del campo a la ciudad se genera con el objetivo de realizar actividades de trabajo, de educación, deportivas, de ocio y culturales, de salud, religiosas, pago de servicios como los de mayor demanda. El proceso que se genera en el acercamiento entre lo rural y urbano, trae aparejado un conjunto de problemáticas que se hacen presentes a la hora de poner en práctica la movilidad. Una de esas problemáticas es la alteración que se genera en los espacios utilizados por el transporte entre lo rural y urbano.

En un trabajo sobre transporte y articulación urbana [1], se hace énfasis en que el sistema de transporte es un elemento clave o estratégico para comprender la creciente fragmentación espacio-temporal de las ciudades de la actualidad; agrega que los procesos en los que los habitantes laboran en actividades típicamente urbanas, son explicables mediante la intensificación de la movilidad bajo un aumento de infraestructura carretera y la aparición del transporte rural y regional, que apoyan el flujo cotidiano hacia zonas dispersas o a la zona metropolitana. Por ello se afirma que la periferización de las ciudades, no puede ocurrir sin la previa alteración en los sistemas de transporte y aumento de las redes y sistemas regionales para el traslado de población, generalmente de bajos ingresos, que tienen su residencia no en la periferia sino en las localidades rurales y que cotidianamente se trasladan por diversas actividades socioeconómicas. En segundo lugar se presenta un proceso de exclusión en la población que interacciona en esos dos espacios. En una investigación sobre gentrificación, movilidad y transporte [2], se considera que los sistemas de transporte son herramientas para el dominio del espacio y respuestas al obstáculo de distancia. Una de las conclusiones de mayor relevancia a las que se llega, es que en ciudades subdesarrolladas al impulsar una mayor gentrificación se recrudecen serios problemas de transporte y movilidad cotidiana, expresados en la exclusión en el desplazamiento y la desigualdad social, derivados de las condiciones a las que se enfrenta la población de manera específica.

El tercer aspecto problemático derivado de la utilización del transporte, recae de manera desigual entre grupos de hombres y mujeres. En un estudio sobre movilidad y género [3], se señala que el transporte a la hora de movilizarse es homogéneo en torno a un sujeto de carácter universal, sin tomar en cuenta los aspectos de edad, género o nivel socioeconómico, dado que los hombres históricamente han dominado en su planificación y gestión, así como los estudios referidos al transporte. Finalmente, la utilización de un determinado transporte trae efectos colaterales de carácter ambiental que afectan a los más necesitados entre los que se encuentran las mujeres. Así lo demuestran investigaciones realizadas [4], al hacer patente que para satisfacer la movilidad de

la población, se generan efectos colaterales negativos a través de consecuencias de políticas ambientales, económicas y de bienestar social. De igual forma, se deja en claro que el sector transporte es la principal fuente de emisiones de carbono [6], además de otras externalidades negativas como la congestión, siniestralidad vial, la calidad del aire y la polución que afectan a la población más pobre donde se encuentran las mujeres.

Como parte de la simbiosis del transporte utilizado para obtener el objetivo específico de movilidad en determinadas actividades, se destacan algunas de las definiciones de mayor relevancia en torno a ella o a su desplazamiento de hombres y mujeres, que además de mostrar las desigualdades entre grupos de población, desnuda los patrones de arraigo cultural prevalecientes al desplazarse. Por ello, se considera a la movilidad como la capacidad de moverse o recibir movimiento sobre las personas o mercancías independientemente del medio utilizado para ello. La movilidad es indispensable para mostrar desde un punto de vista económico social las condiciones de acceso al mercado laboral, a una vivienda, a la educación, a la cultura, el ocio, a la familia como derecho a la movilidad [4, 5]. En primer lugar, la movilidad debe concebirse como una necesidad y como un derecho [2], ya que da cuenta de las posibilidades de acceso a los servicios básicos para el desarrollo de la vida social, la participación activa en términos económicos y para la socialización de las personas. Sin embargo, hay que destacar que tanto el transporte como la movilidad generan condiciones de accesibilidad y por ende, diferenciación social aun para quienes viven en un mismo lugar con similares niveles de ingreso e instrucción. Es por ello que la movilidad aparece como un elemento determinante del desarrollo de las dinámicas de la ciudad, como parte de la inclusión social de las oportunidades ofrecidas por ella. Debe percibirse (como algo más que un mero desplazamiento) como un importante capital social que permite el acceso a una red de relaciones sociales, conocimientos y territorios distintos para desarrollar sus cotidianidades [7]. La movilidad es un fenómeno mediante el cual las personas satisfacen sus necesidades de conexión. Desde el punto de vista de la economía, la movilidad es un bien derivado consumido para obtener otro [8]; por lo tanto, es un bien que genera utilidad pero necesario para desempeñar actividades no solo de carácter económico, sino sociales, culturales, religiosas, deportivas. Es por ello que la movilidad es una condición para la vida productiva, social y cultural de la humanidad. La movilidad pues, encierra un entramado de relaciones que incide en el territorio espacial construido a partir de los dominios de poder que inciden en su movimiento. En ese sentido, la movilidad es una herramienta que promueve desigualdades o igualdades y más aun si se especifica en el género, donde las mujeres mantienen condiciones de vida adversas frente a los hombres [6]. En general se puede señalar que actualmente hay un progresivo fortalecimiento de las interrelaciones rural-urbano motivadas por dos situaciones que las dinamizan: los desequilibrios económicos del sector primario que obligan a los campesinos a buscar fuentes complementarias o alternas de ingreso, y la nueva configuración regional, que implica un crecimiento poroso y disperso de las ciudades que va integrando las zonas rurales inmediatas,

encontradas dentro del espacio periurbano. Igualmente las zonas rurales que se encuentran a mayor distancia, reciben la influencia del sistema urbano aunque a intensidades diferentes. Mientras que las mejoras en comunicación y transportes dinamizan la movilidad y por ende, profundizan el vínculo entre localidades rurales y urbanas a pesar de la desigualdad provocada entre hombres y mujeres de las poblaciones rurales.

## 2. Materiales y métodos

Para el cálculo del tamaño de muestra por estratos, se determinó un ámbito geográfico a partir de las 64 comunidades existentes en el municipio. A partir de una depuración en función del número de habitantes por comunidad, se decidió trabajar solo con 22; de ellas, se realizó la encuesta piloto con la finalidad de detectar errores en localidades de tamaño de población mediana y pequeña de Benito Juárez (San Cayetano), González Ortega (Machines), Miguel Hidalgo (San Miguel), Francisco I. Madero y Las Boquillas. La población susceptible de ser encuesta fueron las personas de 15 años y más que poseían la información buscada y estaban dispuestas a proporcionarla, porque en proyecciones del INEGI es población en edad de trabajar. A partir de ello se calculó la muestra representativa que ascendió a 306 personas de las comunidades seleccionadas. La información recabada se clasificó en una matriz que luego se trabajó con el SPSS Statistical Software que arrojó resultados de frecuencias.

## 3. Dinámica económico social del municipio de Zacatecas

La capital de Zacatecas es un caleidoscopio, un espacio donde convergen elementos de lo rural y lo urbano. Por ser el centro de la entidad, como su nombre lo dice, es capital, concentra la estructura productiva, los medios de comunicación, los servicios financieros, educativos, los procesos de producción y construcción.

No obstante, en diversos puntos de la capital y en los márgenes de la ciudad coexisten viviendas con arquitectura variada, con servicios básicos, acompañados de huertos y ganadería de traspatio, que preservan usos y costumbres de lo rural en cuanto a que va dirigido a la alimentación de la familia y no a la disponibilidad de un jardín como espacio para la recreación familiar, como ocurriría en las grandes zonas urbanas.

Según cifras oficiales del INEGI, en el municipio de Zacatecas la población total esta integrada por 146,147 habitantes. Los hombres suman 70,855 y representan el 48.5%; las mujeres por su parte contabilizan 75,295 al asumir el 51.5% [9]. La población que recibe ingresos representa el 39.9% del total de la población. De esta población ocupada en actividades remuneradas el 6.73% recibe hasta un salario mínimo. De los que reciben uno a dos salarios mínimos está representada por el 21.74%. Las personas que superan la cantidad de mas de dos salarios mínimos se encuentran en un nivel de 62.53%. Finalmente el 9% son personas no especificadas.

En lo que se refiere a educación, muestra que el 1.79% está sin escolaridad, inferior a lo que acontece a nivel estatal que alcanza

el 4.92% en el mismo año. El 41.09% tiene educación básica en contraste con el 63.48% que se tiene a nivel estatal; 20.9% tiene educación media superior por encima del 63.48% del territorio municipal zacatecano. En cuanto a salud la situación representada no es muy diferente, 85.46% contra 86.93% de la población total respectivamente [10].

La población rural es 74 por ciento inferior que en el promedio de los municipios comparados entre Guadalupe, Fresnillo y Calera (pmc) y 86 por ciento inferior que en el estado. El municipio de Zacatecas no tiene localidades mixtas, en el rango de los 5,000 a 14,999 habitantes. La población urbana es 29 por ciento mayor a la población urbana del pmc y 133 por ciento superior que en el estado. El 93.4 por ciento reside en la ciudad y solo 6.6 por ciento en localidades con menos de 5 mil habitantes.

Existen un total de 1,423 unidades de producción lo que representa el 0.82 por ciento del total estatal y ocupan una extensión de 25,282 hectáreas de las cuales 13,089 son tierras de labor [11].

## 4. Las características de la población en movilidad

Durante el recorrido realizado en las diferentes comunidades del medio rural del municipio de Zacatecas se realizaron 306 encuestas. El 45.8% fueron respondidas por mujeres y el resto, 54.2% por hombres. En cuanto a los grupos de edad, se tiene una representación de 24.8% considerados como jóvenes de 15 a 29 años; los adultos de 30 a 45 años constituyeron el 27.5%, entre la edad de 46 a 59 años 28.4% y los adultos en plenitud con una edad de 60 años y más alcanzaron el 19.3%. Otra de las características de los encuestados reside en la posición que ocupan en el hogar, 55.2% fueron jefes de familia de los hogares, las esposas representaron el 29.4%, mientras el 9.5% y el 5.6% se trató de los hijos e hijas respectivamente; el restante 0.3% eran otros parientes.

En cuanto a las actividades realizadas un 18.9% se dedica al quehacer de una casa, de estas personas el 19.0% reciben un salario de 1000 a 1500 y el resto 81.0% menos de 1000 pesos a la semana; sólo el 28.6% cuentan con seguro médico, aguinaldo 47.6%, les dan bono al 9.5%; a ninguna de las personas dedicadas a esta actividad les dan vales ni utilidades.

Las personas dedicadas a ser operadores representaron el 17.1%. De ellos, el 42.1% obtenía un salario de entre los 1000 y 1500 por semana. Un 52% recibía menos de 1000 por semana y otra cantidad 5.3%. De ellos, el 84.2% cuentan con seguro médico, bono de productividad 47.4%, aguinaldo 84.2%, vales 57.9% y utilidades 47.4%.

El 4.5% tienen como profesión el ser almacenistas. De ellos el 60% tienen un salario de 1000 a 1500 por semana. El 40% recibe menos de 1000 pesos. De ellos el 80% recibe seguro médico y aguinaldo, ninguno recibe bono de productividad, los que reciben vales representan el 40.% y ninguno recibe utilidades. A limpiar jardines se dedica el 1.8%, el 50% reciben un salario de 1000 a 1500 y el resto menos de 1000 pesos por semana; todos reciben seguro médico, aguinaldo y vales, pero ninguno recibe bonos, ni utilidades.

El 57.7 % realiza otro tipo de actividades a las anteriormente descritas, los que reciben un salario entre 1000 y 1500 pesos a la semana representan el 62.5%, menos de 1000 pesos semanales 34.4% y el 3.1% reciben otra cantidad, en gran parte en este porcentaje se encuentran maestros y otros profesionistas que tienen un ingreso superior. En cuanto a las diferentes prestaciones el 62.5% reciben seguro médico, bono de productividad 14.1%, aguinaldo 57.8%, reciben vales 18.8% y sólo el 12.5% obtiene utilidades.

El empleo lo consiguieron en gran parte al ser recomendados por algún conocido 63.1%, buscando calle por calle 16.2%, por medio de una publicación en el periódico 4.5% y 16.2% por otro medio.

Del total de respuestas sobre los motivos de ir a la ciudad el 7.5% afirma ir a vender productos, principalmente los agrícolas 82.6%, productos pecuarios 4.3% y otro tipo de productos 13.0%. El espacio en donde comercializan los productos son en local rentado 8.7%, central de abastos 39.2%, mercado 26.1% en las calles 13.0%, en otros lugares 13.0%. Los productos van dirigidos principalmente a todo el público 82.7%, a las mujeres 4.3% y para otro tipo de clientes 13.0%.

Las personas afirmaron trasladarse para hacer compras en la ciudad en un porcentaje de 84.3%. Al realizar sus compras el 35.7% lo hace en el mercado, 18.2 % en el supermercado. En la central de abastos 35.7%, tianguis, 3.9%, al aire libre 3.5%, en la vía pública 1.6%, en algún otro lugar 1.4%. Los motivos de traslado a la ciudad para divertirse o distraerse representan el 36%, de estos 5.4% acuden al centro comercial galerías, al cine 3.6%, al parque 45.5%, al centro histórico 39.3%, practicar deportes 2.7%, mismo porcentaje de los que van a los restaurantes y los que van a otros lugares tienen un porcentaje de 0.8%.

Como síntesis general de los resultados, el 36% viaja por motivos de trabajo, el 30.1% lo hace para consumir una diversidad de bienes y servicios. A realizar visitas en torno a la salud lo hace el 20%; a educación el 9.8% servicios diversos el 0.3% y el resto a otras actividades.

En cuanto a la movilidad de hombres y mujeres, los resultados señalan que el 55.6% de los encuestados realiza de uno a dos viajes por semana y quienes más lo hacen son los hombres con el 55.3% y las mujeres el 44.7%; de tres a cinco veces lo realiza el 23.2%, de los cuales la mayor cantidad está hecho por las mujeres con el 58% y los hombres con el 42%. Hasta seis veces encontramos el 9.6%, donde la mayor representatividad la ocupan los hombres con el 65.6% y las mujeres con el 34.4%; y quienes realizan más de seis viajes por semana representan el 12.1%, de los cuales el 65.9% lo realizan los hombres y las mujeres el 34.1%.

En referencia al tiempo requerido para realizar los traslados, se muestra que los hombres tienen supremacía en recorridos de 10 a 20 minutos con el 61.5% y las mujeres con el 38.5%. Cuando el tiempo realizado va de 21 a 30 minutos, son las mujeres quienes mantienen el liderazgo con el 52.7% y los hombres con el 47.3%. De 31 a 40 minutos las mujeres son superadas por los hombres al contabilizar 45% y 55% respectivamente. Más de 41 minutos siguen liderados por los hombres con el 57.2% con respecto a las mujeres que tienen el 42.8%. En cuanto al salario devengado de

menos de 1000 pesos por semana, los hombres están representados por el 61.5% contra el 38.5% de las mujeres. Los que reciben entre 1000 y 1500 pesos semanales están representados por el 52.7% de mujeres y los hombres con el 47.3%. Los que perciben más de 1500 pesos están representados por hombres con el 55% y las mujeres con el 45%.

## 5. Movilidad y exclusión de hombres y mujeres en Zacatecas capital

La movilidad de los hombres y las mujeres, de entrada muestra problemáticas que se conjugan y hacen más difusa la solución respaldada en propuestas de planeación unilaterales. Por un lado, la dinámica de crecimiento se establece mediante un mismo patrón, en el que se expresa la relación de dos aspectos relevantes que se retroalimentan en función de su dinámica interna, y se manifiestan en el crecimiento natural de la población y la actividad económica. En segundo lugar, el círculo vicioso en el que se desenvuelve la movilidad de hombres y mujeres para realizar la heterogeneidad de actividades que satisfagan sus necesidades de vida, descansa en una visión vertical de movilidad que no toma en cuenta las necesidades emanadas de esa heterogeneidad [3, 12]. Como algo inherente a este proceso, las personas que se ven más afectadas son las mujeres, seguidas de otros sectores poblacionales como los niños, ancianos o aquellos que presentan una enfermedad catastrófica. En general lo que se encuentra es una rigidez vertical establecida solamente en un solo sentido, que hace mantener o preservar las condiciones de poder de unos sobre otros. Un mecanismo que en lugar de fortalecer la equidad de condiciones que impacten en una mejor calidad de vida de la población en general, fortalece la desigualdad permanente entre ellos, como parte fundamental de las expresiones emanadas del desarrollo del capital. Mediante el entendimiento y atención a este proceso de movیلidades como una unidad, se puede aproximar a dar alternativas plausibles a través de la planeación pública de género y con ello, remar hacia condiciones de mayor igualdad entre los hombres y las mujeres, en función del contexto en el que se encuentran vinculados.

En ese sentido la movilidad de la zona rural hacia la mancha urbana de la capital zacatecana manifiesta matices heterogéneos que se distinguen en función de la distancia, el género, la edad, el objetivo de desplazamiento, las condiciones de exclusión y construcciones culturales entre otras. Las comunidades que componen el espacio rural manifiestan un rango de 10 a 40 kilómetros de distancia del núcleo urbano; este radio territorial r-urbano encierra una heterogeneidad de desplazamientos que entretejen las condiciones en que son desarrollados como mecanismos de traslado, para desempeñar otras actividades de carácter económico-social, cultural, deportivas y recreativas de diversa índole.

La movilidad hacia la mancha netamente urbana no se realiza en igualdad de condiciones para la población demandante, dado que a lo largo de su trayecto, la distancia es menor o mayor según sus necesidades y por ende, las condiciones a las que se enfrenta son diferentes.

Las mujeres al demandar el servicio de transporte, tienen como objetivo desarrollar actividades de carácter privado o domésticas relacionadas con el cuidado en trayectorias múltiples de movilidad de preferencia de mayor cercanía a su domicilio, debido a que tienen una mayor restricción al uso del automóvil [13]. En el municipio zacatecano la población que realiza una movilidad mayor son los hombres al tener superioridad entre el 55 y 66% con respecto a las mujeres en viajes de uno hasta siete, con excepción del parámetro de tres a cinco, dominado por mujeres al mantener el 58% con respecto a los hombres que mantienen el 42% como se observa en la Tabla 1.

Bajo esta percepción de que los caballeros utilizan más el transporte para desplazarse y que las mujeres lo realizan de tres a cinco veces por semana con superioridad mayor que los hombres, implica que ellas lo lleven a cabo mayormente en aquellos espacios propios de su condición de mujer, como la compra de ropa y viveres o bienes y servicios diversos, además para satisfacer las condiciones de salud de algún miembro de la familia; su traslado al ámbito urbano por lo regular lo realiza acompañada o como acompañante. No sucede lo mismo cuando los desplazamientos se realizan de una a dos veces, o de seis a siete veces que son dominados por los hombres. En estos parámetros entre mayores sean las veces en que realizan desplazamientos los hombres, sus acciones de movilidad fortalecen y preservan las condiciones de dominación y de poder que generan sobre las mujeres en los espacios públicos o fuera del hogar, en la medida que la movilidad no es homogénea en torno a un sujeto de carácter universal. Por ello su aspiración de empoderamiento no es una muestra de que se este procesando. Mas bien lo que se observa es la profundización y fortalecimiento de las condiciones de desigualdad de género que se expresan en un mayor afianzamiento de dominación en el que se destaca la exclusión en aspectos de carácter económico-social, político y cultural como lo señalan algunas investigaciones [3, 12].

Por lo tanto, un aspecto derivado de la movilidad es el que se manifiesta en una mayor participación de los hombres respecto a las mujeres. En términos generales, ellas se mueven menos porque en el medio rural la situación del androcentrismo sigue enquistada de manera profunda en la cultura de la población rural. Ellas deben permanecer en el hogar y ellos deben desplazarse mayormente fuera de él en una heterogeneidad de espacios públicos. Además se debe contemplar lo referente a que el desplazamiento es más corto que el del hombre y utilizan más el transporte público y la caminata en detrimento del automóvil particular para hacer sus actividades [14, 6]. En el caso que nos ocupa, de los cuatro parámetros de tiempo que recorren para realizar actividades solamente en uno tienen supremacía en el que oscila entre 21 y 30 minutos con el 52.2% ellas y el 47.3% ellos. En tres de ellos, los hombres son más representativos y con porcentajes más elevados que la anterior relación, entre los que sobresalen recorridos de 10 a 20 minutos con el 38.5% ellas y 61.5% ellos. La anterior manifestación no refleja una relación similar a lo encontrado en territorios netamente urbanos, lo que muestra una negación en la generalización y por ende en lo rural y sus respectivos acercamientos hacia lo urbano de que la supremacía en movilidad

**Tabla 1.** Número de veces por semana de trayectos realizado por los hombres y las mujeres rurales del municipio de Zacatecas

	Población Encuestada		Mujeres		Hombres	
	Absoluto	Relativo	Absoluto	Relativo	Absoluto	Relativo
Total de población encuestada	306	100	166	54.2	140	45.8
De uno a dos veces	170	55.6	76	44.7	94	55.3
De tres a cinco veces	70	23.2	41	58	29	42
Seis veces	29	9.6	10	34.4	19	65.6
Más de seis veces	37	12.1	13	35.1	24	65.9

Fuente: encuesta de movilidad aplicada 2018 (IIES)

**Tabla 2.** Cantidad de tiempo de trayecto realizado por los hombres y las mujeres rurales del municipio de Zacatecas

	Población encuestada		Mujeres		Hombres	
	Absoluto	Relativo	Absoluto	Relativo	Absoluto	Relativo
Total de población encuestada	306	100	166	54.2	140	45.8
De 10 a 20 minutos	65	21.2	25	38.5	40	61.5
De 21 a 30 minutos	110	35.9	58	52.7	52	47.3
De 35 a 40 minutos	40	13.1	18	45	22	55
Mas de 41 minutos	91	29.7	39	42.8	52	57.2

Fuente: encuesta de movilidad aplicada 2018 (IIES)

de corta duración se hacen por mujeres como se observa en la Tabla 2.

Dos aspectos relevante que contradicen situaciones recurrentes en lo urbano, se relacionan con el tipo de actividad que realizan y el salario devengado. En el primero de ellos se observa la prevalencia de los hombres en todos los ámbitos en los que se desempeñan, superando incluso en aquel espacio que estaba designado como territorio de las mujeres referente al espacio de la casa, en el que los hombres desarrollan actividad en un 77.8% contra el 22.2% de las mujeres. Aquí es pertinente dejar en claro que son actividades en las cuales se visibiliza el trabajo de los hombres, por ser hombres; sin visibilizar el de las mujeres que se relacionan con actividades del hogar. De ahí el porcentaje menor de actividades de las mujeres con respecto a los hombres. En cuanto al segundo, la supremacía de la mujer denota un 52.7% contra el 47.3% de las personas que reciben un salario de entre 1000 y 1500 pesos semanales. En cambio los hombres las superan en niveles menores de 1000 pesos semanales con el 61.5% respecto al 38.5% de las mujeres; esto contradice el supuesto de que las mujeres son el género que recibe remuneraciones menores a las de los hombres como se observa en el Tabla 3.

**Tabla 3.** Salario devengado por los hombres y las mujeres rurales del municipio de Zacatecas

	Población encuestada		Mujeres		Hombres	
	Absoluto	Relativo	Absoluto	Relativo	Absoluto	Relativo
Total de población encuestada	306	100	166	54.2	140	45.8
Menos de 1000 pesos por semana	65	21.2	25	38.5	40	61.5
Entre 1000 y 1500 pesos	110	35.9	58	52.7	52	47.3
Más de 1500 pesos	40	13.1	18	45	22	55

Fuente: encuesta de movilidad aplicada 2018 (IIES)

Los aspectos relacionados por los diferentes autores analizados, permiten mostrar que la movilidad genera una influencia de profundización y permanencia de condiciones de desarrollo negativas para las mujeres, dado que ellas cada vez más profundizan condiciones de desigualdad y exclusión de calidad de vida, además de mantener de manera permanente y de reproducción de las condiciones de poder que las dominan [8]. Las mujeres realizan movilidad para mantener las condiciones de reproducción económica, funcional y social del hogar. De hecho ellas son la correa de transmisión de lineamientos culturales androcéntricos que las mantienen enclaustradas en condiciones de desventaja con los hombres. Para paliar estas condiciones adversas, es pertinente dar pasos relevantes donde se incluya disminuir las problemáticas heterogéneas de las mujeres derivadas de la movilidad, entre las que se encuentran la planeación del transporte y los traslados en función de las necesidades de su ámbito territorial presente y futuro.

Zacatecas capital mediante las acciones del gobierno ha entrado en un proceso interesante en cuanto a que la nueva ruralidad desarrollada en el viejo continente, refiere el uso no agrícola de la tierra ubicada en los espacios rurales para la recreación y descanso de las poblaciones urbanas, regularmente en días de descanso o vacaciones, ahora se hace permanente como modo de vida, influenciada por la cercanía apuntalada por la infraestructura carretera.

En cambio, la intensión de las acciones gubernamentales en Zacatecas capital es traer lo rural a lo urbano, acercar lo rural a lo urbano para potencializar el consumo, el comercio, la educación, el trabajo y la recreación como parte de la disminución de las desigualdades y la exclusión hacia sectores de la población como las mujeres, ancianos y niños.

## 6. Conclusiones

La movilidad es una actividad inherente a hombres y mujeres sin importar su condición. El objetivo que persiguen al moverse es tan heterogéneo como las condiciones económico sociales en las que se desenvuelven. A pesar de que esta actividad es una necesidad, también es un derecho que debe demandarse a quienes

ostentan cargos públicos de la región de análisis. Uno de los mecanismos que posibilitan la igualdad de condiciones de movilidad, no solo recae en quienes tienen la posibilidad económica de pagar un determinado transporte; debe ser un transporte que tome en cuenta los diversos grupos de mujeres y hombres en función de la edad y su condición de vida, dado que el medio de transporte público ha estado bajo la batuta del hombre y sus necesidades, relegando o supeditando a las mujeres como parte de la lógica androcéntrica en la que se desenvuelve la humanidad. El transporte y su diseño no contempla el cubrir las necesidades de las mujeres. Su cimiento destaca la movilidad como soporte de actividades en la que sobresale el trabajo como una de las partes en la que se relaciona el proceso productivo implementado por el capital. Esas condiciones son aún más profundas en las mujeres del ámbito rural y de la periferia de las ciudades, que las que viven en el entorno urbano netamente. Aunado a lo anterior, la precariedad de los trabajos y los salarios percibidos en los que se inscribe la población, profundizan aún más las condiciones de desigualdad. En el territorio municipal de Zacatecas capital, con sus bastiones territoriales distinguidos por aglomeraciones de carácter difuso en la periferia y el territorio rural que le sigue como parte de esas condiciones y límites específicos, la situación presenta aspectos diferentes a los que sobresalen en lo urbano e impactan en las condiciones de las mujeres de manera adversa. Por ello sobresale que quienes generan mayor movilidad son los hombres, tanto en viajes cortos como en los de larga trayectoria; en cambio, en las mujeres los viajes son diversos y en actividades relacionadas con su condición, entre las que destacan las compras de la canasta básica, la salud y el acompañamiento de actividades varias. En cambio, los viajes hacia el trabajo están representados por los hombres. Es el hombre quien se sigue perpetuando en condiciones favorables a las que enfrentan las mujeres. En general lo que nos muestra la movilidad de hombres y mujeres en la zona rural del municipio de Zacatecas, es una profundización y fortalecimiento de las condiciones de desigualdad y marginación, expresadas en un afianzamiento de dominación que tiene como condición la exclusión en aspectos de carácter económico-social, político y cultural de las mujeres.

## Referencias

- [1] Martner, C. Transporte y articulación urbano-rural de una ciudad intermedia mexicana. *Revista mexicana de Sociología* 77, 2015, Núm. 2 abril-junio. pp. 215-241.
- [2] Blanco, J., Bosoer, L., y Apaolaza, R. Gentrificación, movilidad y transporte: aproximaciones conceptuales y ejes de indagación. *Revista de Geografía Norte Grande*, 2014, No. 58, pp.41-53. Santiago de Chile.
- [3] Jiménez, P., Calderon, J., y Campos, H. Planeación del sistema de transporte público en la Zona Metropolitana de Toluca. *Rev. Proyección* 24, 2018, Vol. XII. Agosto, pp. 160-174.
- [4] Jirón, P. y Zunino, S. Movilidad urbana y género: experiencias latinoamericanas. *Revista Transporte y territorio*, 2017, núm. 16, pp. 1-8.

- [5] Gutierrez, A. ¿Qué es la movilidad? Elementos para (re) construir las definiciones básicas del campo del transporte. *Revista Bitácora urbano*, 2012, vol. 21, núm. 2, julio-diciembre, pp. 61-74.
- [6] Casas, M., Lara, C. y Espinosa, C. Determinantes de género en las políticas de movilidad urbana en América Latina. *Boletín 371: Facilitación, comercio y logística en América Latina y el Caribe (CEPAL)*, 2019, núm. 3, pp. 1-16.
- [7] Avellaneda, P. y Lazo, A. Aproximación a la movilidad cotidiana en la periferia pobre de dos ciudades latinoamericanas. Los casos de Lima y Santiago de Chile. *Revista transporte y territorio* 2011, No 4, pp. 47-58.
- [8] Figueroa, C., y Waintrub, N. Movilidad femenina en Santiago de Chile: reproducción de inequidades en la metrópolis, el barrio y el espacio público. *Urbe. Revista brasileira de gestao Urbana*, 2015, Vol. 7, núm. 1, enero-abril. pp. 48-61.
- [9] INEGI, (2015). Encuesta Intercensal.
- [10] Centro de Integración Juvenil (CIJ) A.C. EBCO. 2015.
- [11] Plan Municipal de Desarrollo de Zacatecas (PMDZ), 2019-2021. Pp. 276
- [12] Gutiérrez, A. y Reyes, M. Mujeres entre la libertad y la obligación. Práctica de movilidad cotidiana en el gran Buenos Aires. *Revista Transporte y territorio*, 2017, Núm. 16 pp. 147-166.
- [13] Dmuchowsky, J. y Velazquez, M. Género y transporte. Un abordaje cuantitativo comparativo a partir de los estudios de movilidad domiciliarios de las regiones metropolitanas argentinas. *Rev. QUID*. 2018, 16. Núm. 10, Dic-mayo. pp. 129-155.
- [14] Jaimurzina, A., Muñoz, C. y Pérez, G. Género y transporte: experiencias y visiones de política pública en América Latina en: *Serie Recursos naturales e infraestructura, CEPAL*. 2018, No. 184, Pp. 70.