

Género y movilidad cotidiana en una comunidad universitaria en Cuenca-Ecuador

Gender and daily mobility in a university community of Cuenca-Ecuador

Resumen:

Autores:

Carla Hermida*
chermida@uazuay.edu.ec
Manuela Cordero*
manuelacordero@uazuay.edu.ec
Gabriela Eljuri*
gabeljuri@uazuay.edu.ec
Gabriela Fajardo*
gafajardo@uazuay.edu.ec
Erick Serrano**
erick8799@hotmail.com

*Universidad del Azuay
**Investigador independiente

Ecuador

Recibido: 20/Jun/2022
Aceptado: 12/Sep/2022

La ciudad no es neutra; el derecho a ella, su uso y su disfrute por parte de las y los sujetos están condicionados, entre otros temas, por el género. En el caso de las mujeres, sus decisiones de movilidad cotidiana dependen, en gran medida, de la seguridad personal y el rol del cuidado. Para reflexionar y ahondar en la temática, se tomó como estudio de caso una comunidad universitaria en Cuenca-Ecuador. Se aplicaron dos instrumentos: la encuesta y la entrevista semiestructurada a docentes, personal administrativo y estudiantes de la institución. Los principales resultados indican que existen diferencias en la movilidad cotidiana condicionadas por el género. Estudios como este alertan sobre ciertos factores que inhiben la movilidad sustentable y aportan a entender este fenómeno en ciudades intermedias latinoamericanas.

Palabras clave: género; movilidad cotidiana; mujer; transporte sustentable; universidad.

Abstract:

The city is not neutral, the right to it, its use and enjoyment by the subjects are conditioned, among other issues, by gender. In the case of women, their daily mobility decisions depend, to a large extent, on personal safety and the role of care. To reflect and delve into the subject, university community in Cuenca-Ecuador was taken as a case study. Two instruments were applied: survey and semi-structured interviews to teachers, administrative staff and students of the institution. The main results indicate that there are differences in daily mobility conditioned by gender. Studies like this warn about factors that inhibit sustainable mobility and contribute to understanding the phenomenon in intermediate Latin American cities.

Keywords: gender; daily mobility; women; sustainable transportation; university.

1. Introducción

Durante el siglo XX, los estudios y proyectos de tránsito y transporte se enfocaron en las necesidades de un sujeto universal (hombre, de mediana edad, saludable y con trabajo remunerado), se ignoró a otros ciudadanos, entre ellos a las mujeres (Col.lectiu Punt 6, 2019; Ilárraz, 2006; Jirón y Singh, 2017). Es por lo anotado que, en las últimas décadas, se ha profundizado en el estudio del género como un condicionante en la movilidad cotidiana.

Históricamente, las mujeres han sido las encargadas de las actividades reproductivas del hogar y, sobre todo, del rol del cuidado en el entorno familiar. Las mujeres son las responsables del cuidado de los hijos, los familiares mayores o con discapacidad, los trámites, las gestiones y las compras; esto hace que sus movimientos sean diversificados y no de tipo pendular, como es el caso para la mayoría de los hombres (Col.lectiu Punt 6, 2019; Zucchini, 2015). Dichos viajes tienen una serie de implicaciones de dificultad, limitaciones e impedimentos para la mujer, además de ser comúnmente omitidos en los planes o proyectos de movilidad, tránsito y transporte (Sánchez-de-Madariaga, 2013; Sánchez-de-Madariaga y Zucchini, 2020). En este sentido, las redes de cuidado (familiares, guarderías) y los cursos de vida (hogares sin hijos, con hijos pequeños o hijos grandes) marcan diferencias en los desplazamientos cotidianos (Chaves et al., 2017).

Chaves et al. (2017) demuestran que la movilidad cotidiana está indiscutiblemente condicionada por el género. En primer lugar, señalan que existe una dependencia de las personas a quienes se cuida y esta dependencia condiciona la flexibilidad o libertad de movimiento de las mujeres, a lo cual los autores llaman “encierro”. De la mano con esto, la movilidad pendular entre el trabajo y la casa, o “lineal”, es ejercida principalmente por los hombres, bajo la condición y supuesto de que hay otra persona encargada de las labores del cuidado. Finalmente, encuentran que la sensación de agotamiento, en este caso ligada no al encierro sino a “estar a las corridas”, “de un lado a otro” (p. 62), también condiciona la movilidad de las mujeres.

En este sentido, la ubicación de servicios y equipamientos, la cantidad y calidad de las infraestructuras viales, del espacio público y de los modos de transporte disponibles, determinan la calidad y la posibilidad de los desplazamientos de las mujeres (Gutiérrez y Reyes, 2017; Ilárraz, 2006). A manera de ejemplo, si el espacio público presenta obstáculos que no permiten la circulación de coches de niños, de compras o sillas de ruedas, son las mujeres las más afectadas.

Además del rol del cuidado, otro factor que determina la movilidad de las mujeres es la inseguridad y su vulnerabilidad frente al acoso y la violencia. Este hecho las obliga a estar permanentemente protegiéndose y, por ende, se limita sus desplazamientos en cuanto a horarios y sectores (Naredo, 1998). Con respecto a los horarios, por ejemplo, el Col.lectiu Punt 6, al referirse a la movilidad de las mujeres, señala que en las noches esta: “se modifica sustancialmente, condicionada e incluso paralizada por el miedo a ser agredidas sexualmente” (2019, p. 179). La inseguridad obliga a las mujeres, en ocasiones, a optar por el sistema de transporte más seguro y no por el más eficiente, aunque esto implique un incremento en el gasto (Naredo, 1998).

Los índices de acoso son aún mayores para las usuarias de transporte público; es por ello que organizaciones como la CEPAL (Rozas y Arredondo, 2015), el BID (Galiani y Jaitman, 2016), y la CAF (Heather et al., 2019), han desarrollado estudios sobre la inseguridad y violencia de género en el transporte público en Latinoamérica, en aras de disminuir sus índices. Ciudades como México DF han implementado estrategias como los denominados “vagones rosas” del metro, en los cuales únicamente pueden viajar mujeres. Estas políticas han contribuido a mejorar la percepción de seguridad y visibilizar la problemática. Sin embargo, autores como Soto (2017) y Dunckel (2013) evidencian que su implementación no está libre de debate, por el hecho de que esta medida continúa siendo insuficiente, por un lado, y por otro, refuerza la idea de la mujer como un ser vulnerable y que necesita protección porque es “normal” que esté insegura.

La percepción de inseguridad ha provocado que, históricamente, las niñas sean tratadas de manera distinta a los niños en cuanto a sus desplazamientos; lo cual marca la diferencia de la apropiación del espacio público (Ding et al., 2012; Foster et al., 2014; Mackett et al., 2007; Marzi et al., 2018). De adultas, el patrón de falta de autonomía continúa, principalmente por las actividades vinculadas al cuidado que inciden en cómo las mujeres hacen uso de los espacios en la ciudad, sus tiempos y tipos de movilidad (Aranda, 2017).

1.1. Género y movilidad en campus universitarios

Con respecto a la relación entre género y movilidad cotidiana en los campus, se han encontrado estudios interesantes en universidades latinoamericanas, aunque son pocos. En lo que respecta a los traslados no motorizados (caminar o andar en bicicleta) se demuestra que existen razones psicosociales que inhiben su práctica por parte de las estudiantes universitarias. Por ejemplo, en 4 universidades chilenas (Universidad del Bío Bío, Universidad Técnica Federico Santa María, Pontificia Universidad Católica de Valparaíso y Universidad de Las Américas) se encuentra que la distancia recorrida, el esfuerzo físico y la exposición al clima afectan las decisiones sobre movilidad no motorizada (Castillo Paredes et al., 2020). Por otro lado, en la Universidad de Sao Paulo en Brazil (campus San Carlos) (Capasso da Silva y Rodrigues da Silva, 2020) y en la Universidad Central del Ecuador (Olivares-González y Orquera Jácome, 2019) los factores que condicionan con fuerza las decisiones de movilidad de las estudiantes son la inseguridad personal

y vial. Sin embargo, también se ha encontrado que las actividades de cuidado, cuyo encadenamiento de viajes no permite el uso de movilidad no motorizada, inciden en los traslados de las estudiantes mujeres (Olivares González y Orquera Jácome, 2019; Parra-Saldías et al., 2018).

El tema de la inseguridad como inhibidor de viajes en modos sostenibles, desde y hacia los campus universitarios, se evidencia como determinante también en estudios norteamericanos. Por ejemplo, en las universidades de Baltimore: Johns Hopkins University, Towson University y la Universidad de Maryland – Baltimore County (Abasahl et al., 2018), así como en la Ohio State University (Akar et al., 2013.) y la Universidad de Idaho (Delmelle & Delmelle, 2012), tanto el uso de la bicicleta, como del transporte público o el andar a pie están fuertemente condicionados en las mujeres por la inseguridad.

A pesar de las condiciones desfavorables para las mujeres al momento de usar el transporte público, los estudios realizados en campus universitarios demuestran que ellas lo utilizan más que los hombres. Así, por ejemplo, en el Campus Universitario de Cáceres “se ha podido determinar que los hombres usan más el vehículo particular que las mujeres, mientras el modo de transporte colectivo, el autobús, es más utilizado por las mujeres” (Gutiérrez-Gallego y Pérez-Pintor, 2019, p. 134). Similares resultados se encuentran en la Universidad Autónoma de Barcelona, en donde las mujeres superan con 5,5 puntos porcentuales a los hombres en cuanto al uso de medios públicos; en esta comunidad universitaria, los datos demuestran, además, que un 66% de las mujeres posee licencia de conducir frente a un 75% de los hombres (Maciejewska et al., 2020).

Este texto es un aporte a la temática; relata los resultados de un proyecto de investigación llevado a cabo en una universidad de la ciudad intermedia de Cuenca-Ecuador. Su objetivo principal fue encontrar la relación entre género y movilidad cotidiana en dicha comunidad. A continuación, se presenta, en un primer apartado, el detalle de la metodología utilizada en el caso de estudio que compete a este artículo, con sus respectivos instrumentos y formas de procesar la información. Seguidamente, se exponen los resultados cuantitativos y cualitativos por separado, y en la sección de discusión se realiza la triangulación de la información para aquellos resultados más relevantes. Finalmente, se plantean conclusiones que dan luces sobre nuevas interrogantes que han surgido de este trabajo.

2. Metodología

El estudio utilizó un enfoque metodológico mixto. Se trabajó con dos instrumentos: la encuesta digital y la entrevista semiestructurada. Tanto la encuesta como la entrevista abordaron numerosas temáticas; para este artículo se han tomado únicamente aquellas secciones de los dos instrumentos relacionadas con el género.

2.1. Caso de estudio

Para estudiar la relación entre género y movilidad cotidiana en una comunidad universitaria, se tomó como caso de estudio a la Universidad del Azuay en Cuenca, Ecuador. La Universidad del Azuay es una institución de educación superior cofinanciada; es decir, recibe aportes estatales, pero principalmente se financia con el pago de las colegiaturas de los alumnos. Los estudiantes, por ende, pertenecen mayoritariamente a estratos

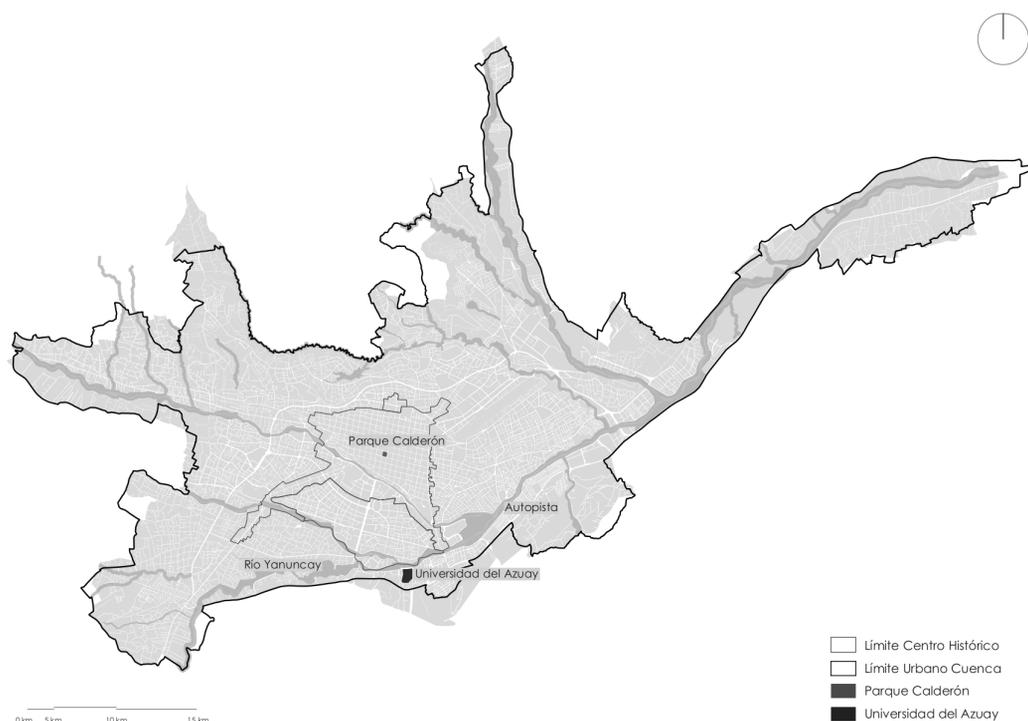


Figura 1. Ubicación del caso de estudio
Fuente: Elaboración propia

sociales entre medios, medio altos y altos. La institución tiene un poco más de 50 años de creación. Cuenta con seis facultades, a las cuales asisten alrededor de 5500 alumnos, pertenecientes a pregrado y posgrado. Geográficamente, el campus se encuentra localizado al sur de la ciudad, a aproximadamente 3,5 km del parque central. Se ubica entre el Río Yanuncay, uno de los cuatro ríos que atraviesan la urbe, y una autopista que constituye parte de la red vial panamericana y el límite sur del área urbana (Figura 1). Al campus principal de la Universidad llegan tres líneas de transporte público y una bicisenda.

2.2. Instrumentos

● Encuesta:

Para la elaboración de la encuesta, se tomó como referencia la revisión de literatura sobre elección modal de transporte por parte de estudiantes universitarios realizada por Balseca-Clavijo (2017), en la cual se encuentra que los determinantes para la elección modal son objetivos y subjetivos. Dentro de los primeros, se encuentran los atributos personales de los usuarios, las características del viaje y la gestión de la demanda de transporte. Dentro de los segundos están: las intenciones, las actitudes, las restricciones y las percepciones.

En este contexto, el cuestionario se organizó principalmente en los siguientes grandes temas: atributos personales, características del viaje, percepciones/actitudes/hábitos/estilos de vida. La encuesta total contaba con 130 preguntas que abordaban diversas temáticas. Para este artículo en particular, se han tomado únicamente aquellas que se cruzaron con la variable de género. Las preguntas se basaban en la movilidad de los encuestados en el semestre previo al confinamiento por la pandemia del Covid-19. Las encuestas fueron enviadas por correo electrónico a toda la comunidad universitaria (docentes, estudiantes, personal administrativo y

trabajadores). Se utilizó la aplicación Kobo Toolbox, la cual es gratuita y, por lo tanto, de acceso universal.

Las personas llenaron el cuestionario desde el 1 de febrero del 2021 hasta el 30 de abril del 2021, fecha en la cual se cerró el proceso de recepción de información. De un universo total de 6265 personas, se obtuvieron 404 encuestas válidas. Es importante indicar que, al ser consultados sobre el género, se colocaron las opciones: femenino, masculino y otro. Sin embargo, de todos los encuestados, únicamente una persona respondió "otro", por lo que esa encuesta se ha retirado de los cálculos por temas estadísticos. Esto no implica que no sea de vital importancia la investigación en la población no binaria. Algo similar se presentó con las categorías "personal de limpieza" y "personal de mantenimiento" que obtuvieron seis y nueve respuestas respectivamente, por lo que se agruparon en la categoría de personal "Administrativo".

Los puntos de origen/destino de los encuestados, hacia/desde la Universidad del Azuay se pueden observar en la Figura 2.

Para procesar y analizar los datos obtenidos en la encuesta se utilizó el programa SPSS. De las 130 preguntas de la encuesta, se utilizaron 10 de ellas para cruzarlas con la variable de género. Se realizaron los siguientes cálculos estadísticos: análisis descriptivo de las variables, cruce de variables con la prueba Ji cuadrada y U de Mann Whitney y validación de hipótesis de proporciones.

● Entrevista semiestructurada

Debido al período de realización de las entrevistas semiestructuradas, esto es, entre el 5 de noviembre de 2020 y el 20 de enero de 2021, período de restricciones de movilidad por motivo de la pandemia del Covid 19, estas se realizaron mediante videoconferencia, a través de la plataforma Zoom. Sin embargo, los entrevistados debían responder en función de su movilidad cotidiana en el semestre previo al confinamiento.

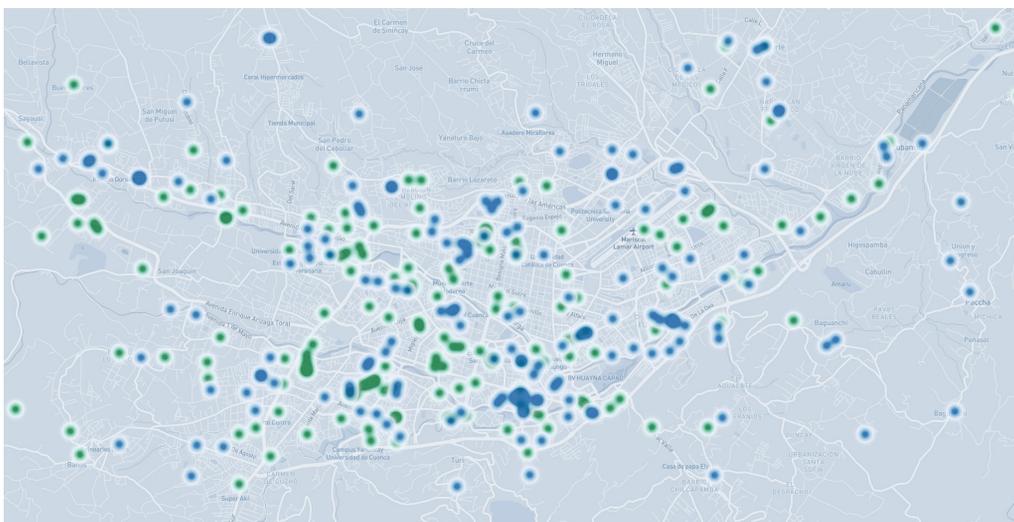


Figura 2. Puntos de origen/destino de los encuestados, hacia/desde la Universidad del Azuay
verde = femenino; azul = masculino
Fuente: Elaboración propia

3. Resultados

3.1. Resultados cuantitativos

A cada informante se le proporcionó información detallada de los objetivos de la investigación, sus finalidades y uso; y cada uno de ellos expresó su consentimiento libre, previo e informado. Las entrevistas fueron grabadas y transcritas. Los datos de las mismas fueron codificados, se establecieron categorías de análisis según códigos descriptivos, interpretativos e inferenciales.

Como instrumento se diseñó una guía de entrevista, basada en los factores objetivos y subjetivos que inciden en las decisiones de movilidad de estudiantes universitarios (Balseca-Clavijo; 2017). La guía fue previamente puesta a prueba para su validación con informantes calificados. La guía estableció unidades de análisis y, en el caso de este artículo, se tomaron aquellas cuyas respuestas se vincularon con la temática de género.

Se realizaron un total de 34 entrevistas, se consideró para el efecto la paridad de género (17 hombres y 17 mujeres). En la definición del perfil de los informantes se entrevistó a 12 docentes, 16 estudiantes, 5 funcionarios del área administrativa y 1 de conserjería. Respecto a la distribución etaria, 7 informantes estuvieron entre los 17 y 21 años, 5 entre 22 y 25, 13 entre 31 y 45, 4 entre 46 y 60 y 1 mayor a 60 años de edad. Igualmente, se procuró contar con similar número de informantes según la facultad en la que estos estudian o laboran.

A continuación, se detallan los resultados más significativos obtenidos de la aplicación de las encuestas.

Como se puede observar en la Tabla 1, el auto privado es el modo mayoritariamente utilizado, tanto por docentes, como por personal administrativo. No es así en los estudiantes, quienes, como principal modo, utilizan el transporte público. Llama la atención el número reducido de personas que respondieron que se desplazan caminando, en bicicleta, en moto o en taxi. Con respecto a la relación entre género y el modo de movilidad cotidiana, los datos no demuestran una variación significativa, salvo la diferencia entre el porcentaje de estudiantes mujeres que utilizan el transporte público, 48,40%, frente a los estudiantes hombres, 38,70%.

Se consultó si la persona sabía o no conducir antes de marzo del 2020. Al respecto existe evidencia para decir que la proporción de hombres es mayor a la proporción de mujeres que sabían manejar antes de marzo 2020 si se consideran todos los encuestados. Sin embargo, al desglosarlo por rol, en el único caso que se registra un resultado significativo de diferencia entre géneros es en el rol de estudiante, tal como se detalla en la Tabla 2.

		Género				Total
		Femenino		Masculino		
		No.	%	No.	%	
Docente	Auto	38	90,50%	48	81,40%	86
	Bicicleta	1	2,40%	6	10,20%	7
	Transporte público	2	4,80%	1	1,70%	3
	Caminando	0	0,00%	4	6,80%	4
	Taxi	1	2,40%	0	0,00%	1
	Total	42	100,00%	59	100,00%	101
	Administrativo	Auto	26	81,30%	25	71,40%
Bicicleta		0	0,00%	1	2,90%	1
Transporte público		3	9,40%	5	14,30%	8
Caminando		1	3,10%	4	11,40%	5
Moto		1	3,10%	0	0,00%	1
Taxi		1	3,10%	0	0,00%	1
Total		32	100,00%	35	100,00%	67
Estudiante	Auto	50	40,30%	42	37,80%	92
	Bicicleta	1	0,80%	3	2,70%	4
	Transporte público	60	48,40%	43	38,70%	103
	Caminando	9	7,30%	11	9,90%	20
	Moto	1	0,80%	9	8,10%	10
	Taxi	3	2,40%	3	2,70%	6
	Total	124	100,00%	111	100,00%	235

Tabla 1. Modo de transporte usualmente utilizado para llegar a la universidad
Fuente: Elaboración propia

H0: No hay diferencia entre la proporción de mujeres y hombres que sabían conducir auto antes de marzo 2020

H1: La proporción de hombres es mayor a la proporción de mujeres que sabían conducir auto antes de marzo 2020

	Docentes	Administrativos	Estudiantes
valor p	0,384	0,307	0,000
Nivel de significancia (α)	0,05	0,05	0,05
Conclusión	Valor p mayor a 0,05 (0,3842 > 0,05) NO se rechaza la H0	Valor p mayor a 0,05 (0,3074 > 0,05) NO se rechaza la H0	Valor p menor a 0,05 (0,0000 < 0,05) Se rechaza la H0

Tabla 2. Validación de hipótesis de diferencia de proporciones de mujeres y hombres que sabían conducir auto antes de marzo 2020

Fuente: Elaboración propia

Así también, al ser consultados sobre la frecuencia con la que viajan como pasajeros en auto, solo se obtuvo significancia estadística en el rol de estudiante en la opción “frecuentemente”. La proporción de mujeres estudiantes (0,35) es significativamente mayor a la de hombres estudiantes (0,24) que viajan en auto “frecuentemente” como pasajero. La prueba presentó un valor p de 0,0314 (Tabla 3).

	Estudiantes mujeres	Estudiantes hombres
p	0,35	0,24
n	124	111
	valor p	0,031
	Nivel de significancia (α)	0,05

Tabla 3. Estudiantes que respondieron que viajan “frecuentemente” como pasajeros en auto

Fuente: Elaboración propia

Como se puede observar en la Tabla 1, son muy pocos los encuestados que utilizaban la bicicleta para sus traslados; pero, al consultar si sabían conducir una bicicleta antes de marzo 2020, el valor p muestra que la proporción de hombres es mayor a la proporción de mujeres que sabían manejar bicicleta en los docentes y los estudiantes; no siendo así en el personal administrativo (Tabla 4).

Sabía manejar bicicleta	Mujeres		Hombres		valor p
	No.	%	No.	%	
Docente	32	76,19%	55	93,22%	0,007
Administrativo	26	81,25%	32	91,43%	0,111
Estudiante	96	77,42%	100	90,09%	0,005

Tabla 4. Sabía manejar bicicleta antes de marzo 2020 por rol

Fuente: Elaboración propia

En lo que respecta a la movilidad del cuidado, al procesar los datos de aquellas personas que contestaron que, en su trayecto de ida o regreso de la universidad, tenían que trasladar a otras personas, o realizar compras y trámites, se obtienen resultados diferentes de acuerdo al rol. En el caso de docentes, la proporción de mujeres es mayor a la proporción de hombres que, además de las actividades que cumplían en la universidad, trasladaban a otras personas y hacían compras. En el caso de administrativos, se evidencia esta diferencia en las tareas de hacer compras y trámites. En el caso de los estudiantes no se verifica diferencia en proporciones (Tabla 5).

Tal como señala la literatura, el factor seguridad es determinante en la relación entre género y movilidad cotidiana. En el caso de la presente investigación, las personas encuestadas fueron consultadas sobre su percepción respecto a la seguridad en sus viajes a través de una escala de Likert, y esta información se cruzó con el modo de transporte cotidiano. Si bien la consulta se realizó tanto para el viaje de ida como de regreso, en la Tabla No. 6 se detallan los resultados obtenidos para el viaje de ida, ya que los resultados son similares al de regreso. Se puede observar cómo el automóvil privado está relacionado con una percepción *muy satisfactoria* y *satisfactoria* de seguridad, mientras que el transporte público tiene sus porcentajes más altos en la percepción *insatisfactoria* o *muy insatisfactoria*. En cuanto al género, se observa que en la respuesta de “insatisfactorio” en las mujeres es de 70,70% mientras que en los hombres es de 54,80%.

La encuesta contenía otras preguntas más específicas vinculadas con la seguridad, en las cuales se desglosaba la preocupación de la seguridad con respecto al acoso sexual, a la delincuencia y a los accidentes de tránsito. Para validar las hipótesis de estas preguntas en su relación con el género de los encuestados, se aplicó la U de Mann-Whitney, y no en todos los casos arrojaron significancia estadística. En el único modo en el que se obtuvieron resultados representativos en su relación con el género del encuestado fue en el transporte público, tanto en lo que respecta a la preocupación por el acoso sexual como por la delincuencia, mas no en la accidentabilidad, tal como se detalla en la Tabla 7.

H0: No hay diferencia entre la proporción de hombres y mujeres que además de las actividades que cumplían en la UDA trasladaban a otras personas, hacían compras o hacían trámites respectivamente

H1: La proporción de mujeres es mayor a la proporción de hombres que además de las actividades que cumplían en la UDA trasladaban a otras personas, hacían compras o hacían trámites respectivamente

	Rol			
	Docentes	Administrativos	Estudiantes	
Trasladar a otras personas	Valor p	0,032	0,067	0,833
	Nivel de significancia (α)	0,05	0,05	0,05
	Conclusión	Valor p menor a 0,05 (0,0321<0,05) Se rechaza la H0	Valor p mayor a 0,05 (0,0668>0,05) No se rechaza la H0	Valor p mayor a 0,05 (0,8327>0,05) No se rechaza la H0
Hacer compras	Valor p	0,014	0,017	0,790
	Nivel de significancia (α)	0,05	0,05	0,05
	Conclusión	Valor p menor a 0,05 (0,0140<0,05) Se rechaza la H0	Valor p menor a 0,05 (0,0166<0,05) Se rechaza la H0	Valor p mayor a 0,05 (0,7903>0,05) No se rechaza la H0
Hacer trámites	Valor p	0,278	0,010	0,954
	Nivel de significancia (α)	0,05	0,05	0,05
	Conclusión	Valor p mayor a 0,05 (0,2779>0,05) No se rechaza la H0	Valor p menor a 0,05 (0,0099<0,05) Se rechaza la H0	Valor p mayor a 0,05 (0,9536>0,05) No se rechaza la H0

Tabla 5. Validación de hipótesis de diferencia de proporciones de mujeres y hombres que realizaban movilidad de cuidado
Fuente: Elaboración propia

	Calificación							
	Muy satisfactorio		Satisfactorio		Insatisfactorio		Muy insatisfactorio	
	Femenino	Masculino	Femenino	Masculino	Femenino	Masculino	Femenino	Masculino
Auto	47	46	56	60	10	7	1	2
	82,50%	74,20%	60,20%	57,10%	24,40%	22,60%	14,30%	28,60%
Transporte público	5	7	26	20	29	17	5	5
	8,80%	11,30%	28,00%	19,00%	70,70%	54,80%	71,40%	71,40%
Otro (caminar, bicicleta, taxi, moto)	5	9	11	25	2	7	1	0
	8,80%	14,50%	11,80%	23,80%	4,90%	22,60%	14,30%	0,00%
Total	57	62	93	105	41	31	7	7
	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Nota: Debido a la poca cantidad de respuestas para otros modos que no sean el auto o el transporte público, se las ha unificado en "otros".

Tabla 6. Calificación de seguridad en el viaje de ida
Fuente: Elaboración propia

Al verificar si los resultados obtenidos, con respecto a la preocupación por el acoso y la delincuencia en el transporte público, tenían una relación con quienes efectivamente lo utilizan como modo de desplazamiento cotidiano, se obtuvo evidencia para decir que, en

cuanto al acoso sexual, la preocupación sí proviene mayoritariamente de usuarios, tanto hombres como mujeres, de transporte público, pero no así con respecto a la preocupación por la delincuencia (Tabla 8).

	Acoso	Delincuencia	Accidentabilidad
Ho:	No existen diferencias entre el grado de preocupación respecto al acoso sexual entre hombres y mujeres	No existen diferencias entre el grado de preocupación respecto a la delincuencia entre hombres y mujeres	No existen diferencias entre el grado de preocupación respecto a los accidentes entre hombres y mujeres
H1:	Existen diferencias entre el grado de preocupación respecto al acoso sexual entre hombres y mujeres	Existen diferencias entre el grado de preocupación respecto a la delincuencia entre hombres y mujeres	Existen diferencias entre el grado de preocupación respecto a los accidentes entre hombres y mujeres
U de Mann-Whitney	658,00	1438,50	1581,50
Sig. asintót. (bilateral)	0,00	0,042	0,228
Conclusión	Valor p menor a 0,05 (0,000<0,05) Se rechaza la H0	Valor p menor a 0,05 (0,042<0,05) Se rechaza la H0	Valor p mayor a 0,05 (0,228>0,05) No se rechaza la H0

Variable de agrupación: género

Tabla 7: Validación de hipótesis respecto al grado de preocupación por acoso, delincuencia y accidentabilidad en el transporte público y su relación con el género

Fuente: Elaboración propia

3.2. Resultados cualitativos

En los resultados de las entrevistas expuestos a continuación, se han utilizado las iniciales de los nombres de las y los entrevistados. Sin embargo, en aquellos casos que solicitaron constar de manera anónima se han utilizado las iniciales IA: informante anónimo.

● Sobre la percepción de si existe o no un condicionante de género en la movilidad cotidiana

La mayor parte de las mujeres entrevistadas indicaron que sí existe un condicionante de género en relación a la elección y experiencia en la movilidad cotidiana; sin embargo, unas pocas dijeron que “más o menos” o que no. Por otro lado, en el caso de los hombres, aproximadamente la mitad de ellos consideran que no existe un condicionante de género.

De las mujeres que consideran que sí existe un condicionante de género se obtuvieron expresiones como

“me da un poco de recelo volver a la casa” (entrevista AA, 20/11/2020), “uno sí se siente con ese temor de que le puede pasar algo” (entrevista IA1, 20/11/2020), “por la condición de ser mujer muchas veces se corre más peligro en lugares que no sean muy concurridos o lugares que sean muy oscuros” (entrevista LG, 19/11/2020).

Es interesante, sin embargo, que en el caso de los hombres entrevistados, si bien esta percepción no es tan marcada, varios de ellos están, de alguna manera, conscientes de ella. A manera de ejemplo, FJ señalaba: “si bien la cuestión de género no tiene por qué influenciar, a veces sí me pongo a pensar que, en un trayecto de la ruta a ciertas horas, por ejemplo ya pasadas las 6 de la tarde, hay un trozo en el que pudiera eventualmente para una mujer ser un poquito peligroso. Es más, sí han habido ahí casos de asaltos y violaciones en la orilla del río” (entrevista FJ, 16/11/2020). Otro ejemplo interesante resulta la respuesta de MM, quien afirma que el género no es un condicionante en la movilidad cotidiana, pero al momento de ampliar su respuesta expresa: “El género con el que se identifiquen las personas creo que no

H0: No existen diferencias entre el grado de preocupación respecto al acoso sexual/delincuencia entre las personas que usan y no usan transporte público

H1: Existen diferencias entre el grado de preocupación respecto al acoso sexual/delincuencia entre las personas que usan y no usan transporte público

	Acoso Sexual	Delincuencia
U de Mann-Whitney	14500,5	16038,5
Sig. asintót. (bilateral)	0,011	0,285
Conclusión	Valor p menor a 0,05 (0,011<0,05) Se rechaza la H0	Valor p mayor a 0,05 (0,285>0,05) No se rechaza la H0

Tabla 8. Validación de hipótesis respecto al grado de preocupación por acoso y delincuencia según su relación con el modo de transporte

Fuente: Elaboración propia

interviene en las decisiones para movilizarse [...] Tal vez, como tal, la cultura de Cuenca es un poco como que a las mujercitas: -no andes solita muy noche, no te vayas, coge un taxi, avísanos dónde estás [...]. Si tuviera aquí una hermana en Cuenca, tal vez le dirían algo así, pero yo pienso que todos estamos en igual condición para movilizarnos” (entrevista MM, 19/11/2020).

Por otro lado, si bien dos de nuestras entrevistadas, al ser consultadas sobre si consideran que existe un condicionante de género en la movilidad, respondieron que “más o menos”; al ampliar su respuesta, una de ellas manifestó: “pienso que en algunos aspectos sí, ¿cómo le digo? Ah... es que eres mujercita no puedes ir sola, te puede pasar algo... Me da miedo caminar, tomar el bus, pero no, no es algo que vaya a limitarme a hacer mis cosas o decidir voy a quedarme encerrada en mi casa porque va a pasar algo... No a mí, pero a mi mamá en el bus le robaron, a una amiga mía le tocaron yéndose a su casa, cosas así” (entrevista MC, 19/11/2020). La otra entrevistada que respondió “más o menos” a lo largo de la conversación manifestaba que, al ser la única hija mujer con tres hermanos hombres, ella notaba que sus hermanos tomaban el transporte público mientras que a ella siempre le iban a dejar en auto (entrevista SV, 30/11/2020).

Quizá una de las respuestas más contradictorias fue aquella de IA8, una mujer adulta, quien manifestaba que la movilidad no está condicionada por el género, pero en una de sus respuestas contó: “Antes el papá de mis hijos tenía un carro, pero se hizo de otra mujer entonces me quedé sin carro” (entrevista IA8, 18/11/2020). Por lo expuesto, se puede evidenciar que, a pesar de no manifestarse de manera explícita, existe un problema de género latente en las condiciones de movilidad cotidiana de nuestras entrevistadas.

Uno de los resultados más interesantes de las entrevistas, con respecto a si el género incide o no en la movilidad cotidiana, fue el que se obtuvo al indagar sobre las formas de desplazamiento entre hermanos de diferente género. Curiosamente, algunos de los entrevistados tomaban conciencia de la diferencia únicamente al exteriorizarlo. SV comentaba que ella era la única mujer luego de tres hermanos hombres, y que ellos iban en transporte público pero que a ella la iban a dejar en el colegio (entrevista SV, 30/11/2020); al igual que el entrevistado IA5, quien se trasladaba en transporte público pero su hermana en buseta escolar para mayor seguridad (IA5, 19/11/2020). Algo similar contaba JC, hombre, quien decía que, a pesar de que sale de clases a las nueve de la noche, camina a su casa sin problema porque la distancia es corta, pero recuerda que cuando sus hermanas salían de la universidad a la misma hora las iban a recoger (entrevista JC, 19/11/2020). Así también, DM contaba que sus padres no inciden en la movilidad de él y de su hermano, pero que en la de la hermana sí porque no le permiten ir en transporte público (entrevista DM, 18/01/2021). Finalmente, MA, hombre, quien aún tiene hijos pequeños, imaginaba que en el futuro si su hijo quisiera ir a pie tendría más tranquilidad que si su hija quisiera hacerlo; él preferiría que su hija se movilizara en auto (entrevista MA, 17/11/2020).

● Sobre la seguridad personal

Sin duda, la variable más determinante en las entrevistas, como condicionante de la movilidad cotidiana y su relación con el género fue la seguridad personal. Se debe entender a la seguridad personal como los riesgos relacionados con crimen y violencia (Rojas López y Wong, 2017).

El tema de la seguridad en las entrevistas aparece como un factor decisivo, por ejemplo, frente a la decisión de no utilizar la bicicleta (entrevista MM, 19/11/2020; MC, 06/11/2020). En algunas ocasiones, el tema estaba atravesado por el factor horario; es decir, que a partir de aproximadamente las seis de la tarde en adelante se considera, por parte de algunas de las mujeres entrevistadas, un momento peligroso para desplazarse en medios diferentes al vehículo (entrevistas AA, 20/11/2020; MT, 9/11/2020, IA6, 19/11/2020; GD, 18/01/2021). Esto las obliga, en ocasiones, a tomar taxi (cuando no existe temor al taxi), lo cual incide en el tema económico.

A lo largo de las entrevistas, el transporte público se mencionó en varias ocasiones como un espacio de riesgo para las mujeres. Curiosamente, las expresiones más fuertes al respecto fueron manifestadas por entrevistados hombres. Se hizo referencia a que los hombres se “apegan” a las mujeres en las unidades de transporte público (entrevista JV, 20/11/2020; entrevista DM, 18/01/2021). La problemática del acoso hacia las mujeres en su movilidad cotidiana se evidenció en otras respuestas. Por ejemplo, uno de los estudiantes hombres comentaba: “En la actualidad siempre existe esa tendencia hacia el acoso, al acoso más a las mujeres que a los hombres. Entonces, por ejemplo, cuando una mujer se desplaza de un lugar a otro siempre va a existir [...] para un hombre va a ser un poco diferente” (entrevista EP, 23/11/2020). Esta diferencia por géneros, de acuerdo a RC, docente hombre, está también determinada por la fuerza física de los hombres (entrevista RC, 18/11/2020).

Una variable que deberá ser estudiada a mayor profundidad en el futuro es la percepción de inseguridad que se genera por el miedo al otro; por ejemplo, una de las estudiantes expresaba sobre las personas que se suben a vender en el autobús: “tenían una facha sospechosa” (entrevista IA1, 20/11/2020). Así también, es un factor para profundizar el tema de cómo incide en la percepción de seguridad la información que se recibe en noticieros y/o redes sociales. Uno de los docentes hombres admitía que piensa que hay más riesgo para las mujeres “por todo lo que escucho, leo estadísticas y demás” (entrevista MA, 17/11/2020).

4. Discusión

Este artículo buscó explorar la relación entre género y movilidad cotidiana en la comunidad de la Universidad del Azuay, en Cuenca-Ecuador. Se encuentra que, en el caso de estudio, no existen diferencias significativas en cuanto al modo de transporte utilizado por hombres o mujeres de manera general, con excepción del uso del transporte público por parte de estudiantes mujeres,

48,40%, versus estudiantes hombres, 38,70%. Al ser consultados sobre la frecuencia con que viajaban como pasajeros en auto, se evidencia que existe diferencia significativa en cuanto a los estudiantes; las mujeres contestaron “frecuentemente” en mayor proporción que los hombres.

Se detecta que existen diferencias de género en otros aspectos, según el rol de la persona dentro de la Universidad. Por ejemplo, existen diferencias en la proporción de estudiantes hombres versus las estudiantes mujeres que sabían conducir auto o bicicleta antes de marzo 2020. Si bien en la encuesta aplicada no se consultó sobre si tenían o no licencia de conducir, podría plantearse como hipótesis que quizá exista un patrón similar al encontrado por Maciejewska et al. (2020) sobre una menor posesión de licencias de conducir por parte de las mujeres; o quizá, podría ser una consecuencia de la protección de los padres hacia sus hijas de la que habla la literatura (Mackett et al., 2007; Marzi et al., 2018; Ding et al. 2012; Foster et al., 2014), lo cual hace que estas no tengan la necesidad de aprender a manejar ni auto ni bicicleta. Esta protección de los padres se evidenció también en las entrevistas, al contrastar decisiones con respecto a los hijos hombres y las hijas mujeres.

Con respecto a la movilidad del cuidado, se verificó estadísticamente que en docentes existe una mayor proporción de mujeres con respecto a hombres que deben trasladar a otras personas y hacer compras; en el caso del personal administrativo, esta diferencia existe en la actividad de hacer compras y trámites. Si analizamos estos resultados con algunas de las respuestas de las entrevistas, resulta interesante que varios de los entrevistados hombres consideraban que no existía un tema de género en la movilidad cotidiana a pesar de tener familias. Esto coincide con la movilidad “lineal” a la que hace referencia Chaves et al. (2017), al referirse a aquella movilidad pendular, ejercida principalmente por los hombres, bajo la condición y supuesto de que hay otra persona encargada de las labores del cuidado del hogar.

Lamentablemente, y en concordancia con los estudios latinoamericanos (Heather et al. 2019; Galiani y Jaitman, 2016; Gamble, 2019; Rozas y Arredondo, 2015), en el caso de estudio, el transporte público se considera un espacio de riesgo para las mujeres. Esto se reveló tanto en los resultados de las encuestas (Tablas 6, 7 y 8), como en los de las entrevistas. Esto ahonda las diferencias, ya que la movilidad de las mujeres se caracteriza por un menor acceso al vehículo privado y una mayor dependencia del transporte público. Los resultados arrojaron además que aquellas personas que utilizan transporte público tienen una mayor preocupación con respecto al acoso sexual en las unidades que las que no, y si se observan los datos de la partición modal, son principalmente las estudiantes mujeres las que lo utilizan. Este último dato coincide con lo encontrado por Gutiérrez-Gallego y Pérez-Pintor, (2019) para el Campus Universitario de Cáceres y por Maciejewska et al. (2020) para la Universidad Autónoma de Barcelona.

No obstante, al analizar la preocupación por la delincuencia en el transporte público, a pesar de que fueron numerosas las respuestas que mostraban una

alta preocupación, estas provenían de personas que no lo utilizan como principal modo de movilidad; lo que muestra entonces que podrían existir prejuicios sobre este tipo de transporte. En las entrevistas, sucedió algo similar, la mayoría de las expresiones que demostraban preocupación de que las mujeres utilicen el transporte público fueron manifestadas por personas que no lo utilizan, y, además, en muchos de los casos, por hombres.

Finalmente, con respecto a la seguridad en el espacio público, se destacan los resultados obtenidos sobre los horarios, los cuales corroboran lo señalado en la literatura sobre el hecho de que las mujeres, en búsqueda de la prevención de incidentes de acoso o violencia, están limitadas en cuanto a horarios y zonas de la ciudad por las que pueden recorrer sin miedo (Naredo, 1998; Col. Lectiu Punt 6, 2019). Así, al parecer, en el caso de estudio, las 6 de la tarde constituye un límite entre la ciudad segura y la no segura.

5. Conclusiones

Los hallazgos encontrados para el caso de estudio, tanto de la aplicación de los instrumentos cualitativos como de los cuantitativos, permiten reforzar la idea de que la ciudad no es neutra, y que el género condiciona la movilidad cotidiana. Se ha encontrado que, en el caso de la comunidad de la Universidad del Azuay, en cuanto al modo de transporte utilizado por hombres o mujeres no existen grandes diferencias, con excepción del uso del transporte público por parte de los estudiantes, en donde sí se evidencia un mayor uso en las mujeres. Sin embargo, se comprueba que existen diferencias en cuanto a la falta de autonomía, principalmente de las estudiantes mujeres, con respecto a saber conducir o no un auto o una bicicleta, a si se viaja o no como pasajero de auto, a las horas que delimitan la ciudad segura de la insegura, entre otras cosas. Uno de los resultados más lamentables constituye, sin duda, el hecho de que el transporte público, ya sea por percepción o experiencia propia, es considerado un espacio de riesgo para las mujeres, y por ende condiciona la decisión de utilizarlo.

El estudio ha abierto nuevas interrogantes que deberán ser profundizadas en investigaciones posteriores. Quizá, una de las más importantes sea el hecho de que en una ciudad intermedia como Cuenca, con apenas 70 Km² de extensión, la movilidad no motorizada no sea empleada por estudiantes, ni docentes, ni personal administrativo, independientemente del género. El número de personas que respondió bicicleta o caminar como su modo cotidiano de desplazamiento, fue alarmantemente bajo, y por ende no ha permitido su análisis en cuanto a la relación con el género, lo cual constituye un limitante de este estudio. Esto lleva a cuestionar varios aspectos tales como la calidad y cantidad de infraestructura existente en la ciudad para esos modos; sobre todo, si se toma en cuenta el actual paradigma de la movilidad sustentable al que se hace reiteradamente referencia en planes y proyectos de la ciudad.

Otra de las limitantes de este estudio fue que los datos obtenidos no permitieron indagar en la incidencia del factor socio-económico de las mujeres en su movilidad cotidiana. Esto gatilla la necesidad de profundizar

en esta relación en estudios posteriores, ya que el tema del género es interseccional y siempre estará atravesado por cuestiones de clase, etnia, e ingresos. Por ejemplo, una de las principales interrogantes que surgen para ser resuelta en el futuro es el comparar los datos, tanto cuantitativos como cualitativos, con los de otras universidades de características diferentes; principalmente con la universidad pública, que, en el caso ecuatoriano, es totalmente gratuita y, por ende, la mayoría de sus alumnos pertenecen a estratos socio-económicos menores a los del caso analizado.

Estudios como este, que indaguen sobre las diferencias por género en la movilidad cotidiana, deben aportar a la política pública en aras de ciudades más justas y equitativas en lo que respecta al derecho a la ciudad. Además, resaltan la importancia de que, en los planes de movilidad, que suelen llevarse a cabo por los gobiernos locales, se incorpore al género no solo como una pregunta más en los cuestionarios, sino como una variable que permita relacionarla con la seguridad, la autonomía, el confort y, en resumen, con la calidad de vida. En este sentido, ¿por qué no empezar con el planteamiento de estrategias en los campus universitarios?

Cómo citar este artículo/How to cite this article:
Hermida, C., Cordero, M., Eljuri, G., Fajardo, G. y Serrano, E. (2023). Género y movilidad cotidiana en una comunidad universitaria en Cuenca-Ecuador. *Estoa. Revista de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Cuenca*, 12(23), 19-30. doi: <https://doi.org/10.18537/est.1012.n023.a02>

6. Referencias bibliográficas

- Abasahl, F., Kelarestaghi, K. B. y Ermagun, A. (2018). Gender gap generators for bicycle mode choice in Baltimore college campuses. *Travel behaviour and society*, 11, 78-85. <https://doi.org/10.1016/j.tbs.2018.01.002>
- Akar, G., Fischer, N., y Namgung, M. (2013). Bicycling choice and gender case study: The Ohio State University. *International journal of sustainable transportation*, 7(5), 347-365. <https://doi.org/10.1080/15568318.2012.673694>
- Aranda, V. (2017). *¿Quién cuida en Cuenca?, Ecuador. En ¿Quién cuida en la ciudad?* (pp. 351-377). United Nations. <https://www.un-ilibrary.org/content/books/9789210586085s007-c013/read>
- Balseca-Clavijo, C. (2017). Determinantes de elección modal del transporte en estudiantes universitarios: un análisis de la literatura actual. *Boletín de Coyuntura*, (13), 4-6. <https://revistas.uta.edu.ec/erevista/index.php/bcoyu/article/view/628>
- Capasso da Silva, D., y Rodrigues da Silva, A. N. (2020). Sustainable modes and violence: Perceived safety and exposure to crimes on trips to and from a Brazilian university campus. *Journal of Transport and Health*, 16, 100817. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2019.100817>
- Castillo-Paredes, A., Inostroza Jiménez, N., Parra-Saldías, M., Palma-Leal, X., Felipe, J. L., Págola Aldazabal, I., Díaz-Martínez, X., y Rodríguez-Rodríguez, F. (2021). Environmental and Psychosocial Barriers Affect the Active Commuting to University in Chilean Students. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 18(4), 1818. <https://doi.org/10.3390/ijerph18041818>
- Chaves, M., Segura, R., Speroni, M., y Cingolani, J. (2017). Interdependencias múltiples y asimetrías entre géneros en experiencias de movilidad cotidiana en el corredor sur de la Región Metropolitana de Buenos Aires (Argentina). *Revista Transporte y Territorio*, (16), 41-67. <https://doi.org/10.34096/rtt.i16.3602>
- Col.lectiu Punt 6. (2019). *Urbanismo feminista, por una transformación radical de los espacios de vida*. Virus Editorial.
- Delmelle, E. M., y Delmelle, E. C. (2012). Exploring spatio-temporal commuting patterns in a university environment. *Transport Policy*, 21, 1-9. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2011.12.007>
- Ding, D., Bracy, N. L., Sallis, J. F., Saelens, B. E., Norman, G. J., Harris, S. K., Durant, N., Rosenberg, D., y Kerr, J. (2012). Is fear of strangers related to physical activity among youth? *American Journal of Health Promotion: AJHP*, 26(3), 189-195. <https://doi.org/10.4278/ajhp.100701-QUAN-224>
- Dunckel-Graglia, A. (2013). Rosa, el nuevo color del feminismo: un análisis del transporte exclusivo para mujeres. *La Ventana. Revista de Estudios de Género*, 4(37), 148-176.
- Encuesta de percepción ciudadana 2020. (2020). *Quito. Cómo Vamos*. <https://quitocomovamos.org/wp-content/uploads/2021/06/Encuesta-de-Percepcion-Ciudadana-DOCUMENTO-COMPLETO-cambios-CEDATOS2.pdf>
- Foster, S., Villanueva, K., Wood, L., Christian, H., y Giles-Corti, B. (2014). The impact of parents' fear of strangers and perceptions of informal social control on children's independent mobility. *Health y Place*, 26, 60-68. <https://doi.org/10.1016/j.healthplace.2013.11.006>
- Galiani, S., y Jaitman, L. (2016). *El transporte público desde una perspectiva de género: Percepción de inseguridad y victimización en Asunción y Lima*. Inter-American Development Bank. <https://publications.iadb.org/en/handle/11319/7944>
- Gamble, J. (2019). Playing with Infrastructure like a Carishina: Feminist Cycling in an Era of Democratic Politics. *Antipode*, 51(4), 1166-1184. <https://doi.org/10.1111/anti.12533>
- Gutiérrez-Gallego, J.A. y Pérez-Pintor, J.M. (2019). Movilidad Urbana Sostenible en Ciudades Medias. El Caso del Campus de Cáceres. *Revista de Estudios Andaluces*, 37, 125-140. <http://dx.doi.org/10.12795/rea.2019.i37.06>

- Gutiérrez, A., y Reyes, M. L. (2017). Mujeres entre la libertad y la obligación. Prácticas de movilidad cotidiana en el Gran Buenos Aires. *Transporte y Territorio*, 16, 147–166. <https://doi.org/10.34096/rtt.i16.3607>
- Heather A., Cárdenas, G., Pereyra, L., y Sagaris, L. (2019). *Ella se mueve segura (ESMS). Un estudio sobre la seguridad personal de las mujeres y el transporte público en tres ciudades de América Latina*. CAF y FIA Foundation. <http://scioteca.caf.com/handle/123456789/1405>
- Ilárraz, I. (2006). Movilidad sostenible y equidad de género. *Zerbitzuan: Gizarte Zerbitzuetarako Aldizkaria= Revista de Servicios Sociales*, (40), 61–66.
- Jirón, P., y Singh, D. Z. (2017). Presentación. Movilidad urbana y género: experiencias latinoamericanas. *Revista Transporte y Territorio*, 16, 1–8. <https://doi.org/10.34096/rtt.i16.3600>
- Maciejewska, M., Miralles-Guasch, C., y Marquet, O. (2020). Perfiles de población y uso de los transportes motorizados. Evidencias desde el campus de la Universidad Autónoma de Barcelona (UAB). *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 66(3), 629–648. <https://doi.org/10.5565/rev/dag.553>
- Mackett, R., Brown, B., Gong, Y., Kitazawa, K., y Paskins, J. (2007). Children's Independent Movement in the Local Environment. *Built Environment*, 33(4), 454–468. <https://doi.org/10.2148/benv.33.4.454>
- Marzi, I., Demetriou, Y., y Reimers, A. K. (2018). Social and physical environmental correlates of independent mobility in children: a systematic review taking sex/gender differences into account. *International Journal of Health Geographics*, 17(1), 24. <https://doi.org/10.1186/s12942-018-0145-9>
- Naredo, M. (1998). Autonomía de las mujeres y seguridad ciudadana. *Boletín CF+S*, (7).
- Olivares González, A. I., y Orquera Jácome, M. I. (2019). Movilidad cotidiana de estudiantes universitarios: caso de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Central de Ecuador. En *XIII CTV 2019 Proceedings: XIII International Conference on Virtual City and Territory: "Challenges and paradigms of the contemporary city": UPC, Barcelona, October 2-4, 2019*. Centre de Política de Sol i Valoracions, CPSV/Universitat Politècnica de Catalunya, UPC.
- Parra-Saldías, M., Castro-Piñero, J., Castillo Paredes, A., Palma Leal, X., Díaz Martínez, X., y Rodríguez-Rodríguez, F. (2018). Active Commuting Behaviours from High School to University in Chile: A Retrospective Study. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 16(1), 53. <https://doi.org/10.3390/ijerph16010053>
- Rojas Lopez, M. C., y Wong, Y. D. (2017). Children's active trips to school: a review and analysis. *International Journal of Urban Sustainable Development*, 9(1), 79–95. <https://doi.org/10.1080/19463138.2016.1264405>
- Rozas, P., y Arredondo, L. S. (2015). *Violencia de género en el transporte público: una regulación pendiente*. Naciones Unidas, CEPAL.
- Sánchez-de Madariaga, I., & Zucchini, E. (2020). "Movilidad del cuidado" en Madrid: nuevos criterios para las políticas de transporte. *Ciudad y Territorio Estudios Territoriales*, 52(203), 89–102. <https://doi.org/10.37230/CyTET.2020.203.08>
- Soto, P. (2017). Diferencias de género en la movilidad urbana. Las experiencias de viaje de mujeres en el Metro de la Ciudad de México. *Revista Transporte y Territorio*, 16, 127–146. <https://doi.org/10.34096/rtt.i16.3606>
- Zucchini, E. (2015). *Género y transporte: análisis de la movilidad del cuidado como punto de partida para construir una base de conocimiento más amplia de los patrones de movilidad. El caso de Madrid* [Tesis de Doctorado, Universidad Politécnica de Madrid]. <http://oa.upm.es/39914>