

**IX Encuentro nacional y VI latinoamericano
La Universidad como objeto de investigación**

**Movilidad, Seguridad y Equidad de Género como Catalizadores del
Desarrollo Sostenible en Universidades Chilenas**

Autor 1: Ubilla Briones Edith Carola
UMCE, edith.ubilla2021@umce.cl
[http://orcid.org/ 0000-0002-1134-8382](http://orcid.org/0000-0002-1134-8382)

Autor 2: Johanna Solange Godoy Cerda
UMCE johanna.godoy2021@umce.cl
[http://orcid.org/ 0009-0003-9500-4986](http://orcid.org/0009-0003-9500-4986)

Universidad Metropolitana de Ciencias de la Educación
Chile

IX Encuentro nacional y VI latinoamericano La Universidad como objeto de investigación

Movilidad, Seguridad y Equidad de Género como Catalizadores del Desarrollo Sostenible en Universidades Chilenas

Resumen

Esta investigación se desarrolló a partir de la convocatoria al concurso Acción Sustentable Universitaria, que promueve el proyecto en red Compromiso con el Desarrollo Sustentable, en Universidades Estatales Chilenas. El concurso busca el desarrollo de iniciativas que promuevan la generación de campus sustentables. En esta línea se aborda la promoción de la igualdad de género y el establecimiento de una comunidad universitaria sostenible enfatizando la importancia de la interacción de las personas en entornos seguros. Destacando la relevancia de cómo se habitan los espacios comunes y las vivencias de interacción, elementos que originan percepciones que permiten clasificar los lugares en diferentes categorías según el grado de inseguridad que se percibe.

La pregunta de investigación fue ¿Qué factores convierten los espacios de una universidad pública chilena en un espacio seguro para las estudiantes que se movilizan en esta universidad? Esta investigación se desarrolló mediante un enfoque cualitativo, utilizando el estudio de caso como método de investigación, con una muestra intencionada conformada por docentes y estudiantes de carreras de pedagogías pertenecientes a una universidad pública chilena. Las técnicas de recogida de información utilizadas fueron entrevistas semiestructuradas y entrevistas de recuerdo estimulado.

La universidad en la cual se desarrolló esta investigación cuenta con un estudio llamado “Mapeando la universidad y sus alrededores. Diagnóstico de Violencia de género: lugares riesgosos y protectores” estudio que es parte del Diagnóstico de Violencia de Género realizado el año 2023. Este estudio da a conocer lugares riesgosos y protectores. Dicho estudio destaca la gran cantidad de puntos asociados a relatos de acoso sexual callejero, motivo por el cual existe temor e inseguridad en ciertos espacios, explicado por la escasa o nula iluminación, luminarias en mal estado o bien vandalizadas, deficiente visibilidad para el desplazamiento y lugares con mucha sombra, principalmente en el acceso principal a la universidad, lo que vulnera la posibilidad de movilidad de las mujeres en estos lugares. Es decir, coarta la posibilidad de interactuar y desarrollarse como estudiantes y trabajadoras.

Los resultados más relevantes evidencian que la oscuridad es percibida y/o experimentada como un riesgo para la ocurrencia de actos de violencia sexual y acoso sexual callejero. Además, durante la reflexión, docentes y estudiantes centran su mayor preocupación en establecer prácticas de enseñanza en un dialogo que pueda ayudar a visibilizar varios aspectos que deben mejorar.

Esta situación fundamenta la iniciativa presentada a la convocatoria de una “Acción sustentable universitaria” al respecto de implementar luminarias solares con el fin de reducir el sentimiento de inseguridad en las mujeres, logrando así una mejor interacción con el espacio público, ya que la luz es capaz de generar diferentes estados anímicos

entregando confianza a las personas. En particular a las mujeres, quienes son consideradas como el grupo más expuesto y vulnerable al respecto de la seguridad.

Palabras clave: Movilidad, Igualdad de Género, Desarrollo Sustentable.

1. INTRODUCCIÓN.

La seguridad de las mujeres en los espacios públicos es un factor clave que influye en su movilidad y acceso a sus centros de estudios, trabajos o desarrollo de actividades recreativas. Las percepciones de seguridad están profundamente afectadas por la visibilidad y la vigilancia en las calles, elementos que, según el enfoque de "los ojos en la calle" propuesto por Jacobs (1961) contribuyen a crear áreas más seguras para las mujeres en espacios urbanos. En este sentido, los lugares que cuentan con mayor visibilidad y facilitan el acceso generan una mayor sensación de protección, mientras que los entornos mal iluminados suelen percibirse como inseguros. Por tanto, el entorno puede facilitar o restringir la capacidad de las mujeres para moverse con seguridad y realizar sus actividades con confianza e igualdad de condiciones.

La visibilidad es un elemento clave, diversos estudios indican que influye directamente en las percepciones de seguridad. Este factor es esencial para determinar el acceso de las mujeres a las vías públicas. La movilidad segura y el temor al acoso en entornos urbanos están significativamente afectados por la iluminación pública y la presencia de personas (Lizárraga *et al.*, 2024).

A su vez investigaciones recientes destacan la importancia de la iluminación y el diseño del paisaje en la percepción de seguridad en parques y áreas verdes. La iluminación adecuada no solo mejora la visibilidad en horas nocturnas, sino que también reduce las zonas de sombra que podrían ocultar potenciales amenazas, lo que facilita una mejor evaluación del entorno por parte de las mujeres. Por otro lado, la presencia de vegetación, si bien contribuye al bienestar ambiental, puede tener un efecto ambivalente en la seguridad percibida. Zonas con vegetación densa, especialmente aquellas que crean barreras visuales, tienden a generar una mayor sensación de inseguridad, ya que limitan las líneas de visión necesarias para detectar peligros o identificar posibles escondites (Sundling y Ceccato, 2022).

Diversas teorías explican los determinantes de la seguridad percibida. Jeffrey (1971) fue pionero en argumentar que las cualidades espaciales del entorno, el mantenimiento y la iluminación son esenciales para incrementar la percepción de seguridad.

Estudios recientes han confirmado y ampliado esta perspectiva, Mehta (2020) resalta que la percepción de seguridad se ve afectada no solo por la iluminación y el mantenimiento, sino también por la actividad social en el área, donde un mayor tránsito de personas contribuye a una sensación de seguridad compartida. Estos hallazgos subrayan la importancia de considerar tanto los aspectos físicos como las dinámicas sociales al evaluar la seguridad en los espacios públicos. La vulnerabilidad social, que incluye factores como el nivel socioeconómico, la educación y el desempleo, también ha sido identificada como determinante en la percepción de seguridad (Kim, 2021).

Respecto a los factores que influyen en la percepción de las mujeres al caminar o transitar por espacios públicos, estos son de tipo ambiental, social y personal, y están determinados por experiencias de victimización previas (Valera y Guàrdia, 2014). Los factores ambientales están vinculados al diseño y organización del espacio urbano, lo cual influye en cómo se experimenta el miedo y en las imágenes que se generan. Por otro lado, los factores sociales abarcan normas culturales, el apoyo social, la cohesión comunitaria y la presencia de ciertos grupos de personas que transitan habitualmente (Liz *et al.*, 2022). Finalmente, los factores personales contemplan experiencias de victimización, tanto directas como indirectas, además de aspectos como el género, la edad y otras características individuales que pueden afectar la percepción de seguridad o inseguridad (Trich *et al.*, 2021).

Este estudio se centra en la movilidad, seguridad y equidad de género como catalizadores del desarrollo sostenible. El objetivo es evaluar qué factores convierten los espacios de una universidad pública en un entorno seguro para las estudiantes que se movilizan. Se pretende demostrar que existen diferencias de género significativas en relación a los factores y elementos específicos del entorno que generan inseguridad, y que dan lugar a estrategias diferenciadas de movilidad. La inseguridad refuerza la desigualdad de género al restringir la libertad de movimiento de las mujeres más que la de los hombres (Ferrer, 2018).

2. MARCO REFERENCIAL

2.1 Punto inicial: Movilidad y Género

La movilidad no es una práctica uniforme; existen diversas formas de movilidad, lo que significa que algunas personas se desplazan más que otras, de maneras distintas, y esto se debe a múltiples factores sociales, culturales y económicos, entre otros. La movilidad, entonces, se configura como una práctica social diferenciada en la que la estructura social tiene un papel esencial, tanto a nivel práctico como simbólico. Las distintas formas de movilidad deben entenderse como prácticas sociales que no son neutrales, ya que se desarrollan en un contexto de relaciones de poder desiguales, al cual, al mismo tiempo, afectan.

Sheller & Urry (2006) señalan que "analizar las movilidades implica examinar las variadas consecuencias para diferentes personas y lugares situados en lo que podríamos denominar los carriles lentos y rápidos de la vida social. Proliferan lugares, tecnologías y accesos que fortalecen la movilidad de unos mientras refuerzan la inmovilidad de otros" (p. 213).

Al considerar las movilidades como parte y reflejo de una estructura social y económica más amplia, se hace relevante explorar los aspectos de género, dado su rol fundamental en el análisis de las movilidades diferenciadas. Las mujeres forman uno de los grupos con movilidades más complejas, debido a una fuerte construcción social que las vincula con la supervivencia económica, funcional y social del hogar (Farina *et al.*, 2021). Autores como Figueroa & Waintrub (2016) indican que "la mujer se encarga de garantizar la

supervivencia de su grupo familiar en el tiempo y el espacio, lo que limita su tiempo disponible y, en consecuencia, reduce sus posibilidades de desplazamiento” (p. 49).

Si bien se ha investigado la relación entre movilidad y género, es importante indicar que las dificultades de movilidad generan desigualdades tanto individuales como sociales. La clase social o estrato socioeconómico es un factor central de esta desigualdad, al que se suman otras dimensiones como el género, las etapas del ciclo de vida y las diferencias territoriales (Lizárraga *et al.*, 2024). Estos factores se entrelazan, reforzándose mutuamente y creando una matriz compleja de desigualdades que se acumulan e intensifican con el tiempo. La intersección de estas desigualdades y formas de discriminación define los núcleos de pobreza, vulnerabilidad y exclusión social, perpetuando su reproducción (CEPAL, 2016).

2.2 Seguridad y Género

La percepción de inseguridad en entornos urbanos, particularmente al caminar, es un fenómeno complejo influenciado por diversos factores y es especialmente acentuado en mujeres. Diversos estudios señalan que la inseguridad y el miedo al delito no son únicamente producto de la criminalidad objetiva, sino también de factores emocionales, cognitivos y sociales que intervienen en la experiencia (Ceccato y Loukaitou-sideris, 2022). En este contexto, la violencia sexual y los delitos no denunciados afectan de forma desproporcionada a las mujeres, incrementando así su percepción de inseguridad en el entorno urbano (Ceccato y Loukaitou-sideris, 2022).

Las mujeres suelen experimentar un mayor miedo a caminar de noche, lo cual limita sus decisiones de movilidad y refuerza patrones restrictivos en su vida diaria (Liz *et al.*, 2022). Este problema es especialmente evidente entre mujeres jóvenes y estudiantes universitarias, quienes reportan un alto nivel de preocupación por su seguridad, según un estudio de Factores Determinantes de la Percepción de Inseguridad con Perspectiva de Género, realizado por el Centro de Estudios de Análisis del Delito (CEAD, 2020).

Es fundamental hacer una distinción entre el miedo al delito y la percepción de inseguridad. Aunque ambos términos se utilizan a menudo como sinónimos, el miedo al delito tiende a estar relacionado con respuestas emocionales, mientras que la percepción de inseguridad abarca teorías de riesgo y procesos cognitivos más complejos. En este sentido, estudios han señalado que la percepción del riesgo y el miedo al delito son constructos diferenciados que incluyen componentes afectivos, cognitivos y conductuales (Rader, 2004). Esta visión holística considera el miedo como una respuesta emocional, el riesgo percibido como un componente cognitivo, y las conductas restringidas como una manifestación conductual de estos sentimientos. Estos tres elementos interactúan entre sí y se ven influenciados por experiencias y contextos específicos, lo que produce patrones de inseguridad complejos y variados (Evans y Fletcher, 2000). La percepción de inseguridad está influenciada por desórdenes tanto físicos como sociales. La teoría de las ventanas rotas, propuesta por Wilson y Kelling (1982), plantea que un entorno percibido como desordenado, ya sea por falta de mantenimiento, vandalismo o incivildades sociales, aumenta la preocupación de las personas por su seguridad. Este desorden se clasifica en dos tipos: físico y social. El primero se refiere a la presencia de vandalismo, basura o daños en el mobiliario urbano, mientras que el segundo está relacionado con conductas consideradas amenazantes o incivildades, así cuanto mayor es el desorden

que las personas perciben en su entorno, mayor es su sensación de inseguridad (Hirtenlehner y Farrall, 2015).

Además de las condiciones del entorno, factores sociodemográficos y las dinámicas sociales juegan un papel crucial en la percepción de inseguridad. Diversos estudios indican que ciertos grupos, como mujeres, personas mayores y jóvenes, tienden a sentir más miedo al delito que otros segmentos de la población, lo cual podría estar relacionado con percepciones de vulnerabilidad física y social (CEAD, 2020). Sin embargo, no existe un consenso claro sobre la influencia de la edad y el género, ya que algunos estudios sugieren que no son indicadores directos de vulnerabilidad, en cambio, las características del entorno social y urbano, como el hacinamiento, la diversidad étnica y la cohesión social, parecen ser factores más determinantes en la percepción de inseguridad (Lizárraga *et al.*, 2024).

Finalmente, los estudios recientes han explorado la influencia de la vida urbana en la percepción de inseguridad, incluyendo variables como el tamaño de los edificios, el grado de vegetación urbana, y la configuración espacial del vecindario. La presencia de una comunidad cohesionada y con mecanismos de control social efectivos puede mitigar la sensación de inseguridad, mientras que la falta de estos elementos puede exacerbarla (Mellgren *et al.*, 2017).

En resumen, la percepción de inseguridad es un fenómeno complejo que se ve afectada por una variedad de factores emocionales, cognitivos, sociales y ambientales que interactúan entre sí. La seguridad percibida no sólo depende del riesgo de victimización, sino también de las experiencias personales, la estructura del entorno, y el contexto social (Aboal y Alfie, 2019). La investigación sobre género y movilidad, que inicialmente exploraba cómo las mujeres presentan patrones de desplazamiento distintos ha evolucionado considerablemente. La inseguridad en el contexto de la movilidad urbana es una preocupación fuertemente influenciada por el género. Por la noche, es común que las mujeres eviten ciertos trayectos, por temor a ser víctimas de algún tipo de agresión (Farina *et al.*, 2021).

Todo lo antes expuesto fundamenta la relevancia del desarrollo del Proyecto en el Marco de de Acción Sustentable Universitaria que trata sobre la instalación de luminarias led en entornos que han sido previamente mapeados como lugares inseguros dentro de la comunidad y que representan una necesidad de mejoramiento dada una encuesta inicial de la unidad de genero de la casa de estudios en el cual se ha implementado este proyecto. Dicha encuesta da a conocer diferentes espacios que son considerados vitales y estratégicos para el desplazamiento de las mujeres dentro del campus de estudio, espacios que han sido asociados a experiencias de acoso y también de una percepción negativa al respecto de la seguridad. Es importante considerar que las personas que refieren estas experiencias de acoso señalen que simplemente eliminaron de su trayecto habitual estas zonas, limitando de esta manera su normal desplazamiento por un espacio que les pertenece. Este factor se posiciona como un factor de inequidad e injusticia social, que no tan solo afecta de manera directa a las victimas de acoso, sino que también a muchas mujeres mas que escucharon de voz de compañeras de clase, de facultad o de algún relato mas lejano dicha experiencia y prefirieron también abstenerse de transitar en ciertas áreas de la universidad.

Para lograr mejorar la percepción y experiencia en los entornos de la universidad, será clave contribuir con este Proyecto de Acción Sustentable desde el ámbito de la socialización, desde la vinculación y desde la empatía. Reconociendo el problema, valorizando la experiencia vivida por las mujeres y restituyendo derechos sociales tan importantes como lo son la movilidad y la seguridad. Por este motivo contar con el monitoreo constante de las zonas ya establecidas como focos de preocupación es clave, para la finalidad de constatar si finalmente la instalación de luminarias tuvo o no el resultado esperado.

3. MÉTODO

Debido a la escasez de literatura sobre movilidad, seguridad y equidad y su enfoque predominante en analizar soluciones técnicas para mejorar la movilidad o transformar los entornos, se ha optado por una metodología cualitativa dado que permitirá conocer y comprender las percepciones de la comunidad al respecto del problema de movilidad dentro del campus de estudio. A través de este enfoque se busca recoger las opiniones de mujeres sobre los factores que convierten a los espacios de una universidad, en espacios seguros que permitan moverse tanto a hombres y mujeres en igualdad de condiciones. La metodología del estudio se basó en un estudio de caso con el objetivo de investigar un evento contemporáneo centrado en la recopilación de datos mediante entrevistas semiestructuradas (Yin, 2008).

Se han recopilado las experiencias de mujeres mediante entrevistas en profundidad. Para este propósito, se diseñó un guion semiestructurado enfocado en la movilidad, seguridad y equidad de género. El objetivo principal de esta entrevista es explorar que factores inciden en una movilidad segura en las mujeres que se desplazan en la universidad.

Además, se recoge información sobre las características sociodemográficas de cada participante, datos socioeconómicos que incluyen género; orientación sexual; etnia; ingresos del hogar; domicilio; y si viven o no con sus padres, situación de convivencia en el hogar y nivel educativo. El instrumento está dividido en tres dimensiones: (DIM1) Movilidad (6 ítems); (DIM2) Seguridad (11 ítems); y (DIM3) Equidad (7 ítems). La recolección de información comenzó en junio de 2024 con dos entrevistas en profundidad. Estas entrevistas iniciales ayudaron a validar el formato del cuestionario, ajustar la secuencia lógica de los contenidos y estimar la duración de las conversaciones posteriores. Los demás encuentros tuvieron lugar en agosto de 2024. Se aplicó la entrevista a un total de 19 mujeres. El desarrollo de las entrevistas se realizó de forma online. Las entrevistadas fueron seleccionadas mediante un muestreo de conveniencia, y se observó una representación de mujeres cuyas edades fluctúan entre 24 y 50 años.

Las entrevistas se grabaron en formato digital y luego se transcribieron, conservando el estilo de habla y las expresiones coloquiales de los participantes. Se documentó también el contexto en el que se desarrollaron las sesiones, incluyendo interrupciones y sonidos expresivos, como risas, interjecciones o suspiros, utilizados por los entrevistados para resaltar ciertos aspectos. Durante la recolección de datos, participaron todas las investigadoras, revisando de forma constante las observaciones individuales de cada una

de las investigadoras para minimizar cualquier sesgo que pudiera surgir de una única perspectiva.

Las respuestas obtenidas en las entrevistas se analizaron siguiendo las operaciones descritas por (Moscoso, 2017). A través de una lectura repetida y detallada de las transcripciones, se identificaron patrones en los discursos, los cuales se transformaron en categorías y temas significativos. A partir de estos, se establecieron relaciones mediante inducción analítica, enfocándose en la lógica subyacente y descartando datos aislados para ofrecer una visión general sobre la movilidad, seguridad y equidad de género.

Es importante señalar que este proceso se desarrolló en aproximadamente dos meses, con la finalidad de garantizar la objetividad y rigurosidad del proceso de investigación y fase de análisis.

4. RESULTADOS

El estudio revela cómo el sentimiento de inseguridad en el entorno urbano nocturno se entrelaza con múltiples identidades sociales, incluyendo género, clase, edad, etnicidad, sexualidad, religión y capacidades corporales (Büscher *et al.*, 2016). La sensación de inseguridad tiene raíces profundas y se forma a lo largo del tiempo, influida tanto por experiencias pasadas como por la manera en que el entorno y las interacciones sociales afectan en el presente.

Los eventos previos en entornos similares condicionan cómo se percibe la seguridad, especialmente durante la noche. Existen elementos concretos, como la falta de iluminación o la arquitectura de ciertos espacios, contribuyen a un sentimiento de vulnerabilidad, esta sensación también está moldeada por las experiencias propias y de otros, así como por las narrativas que circulan en el entorno familiar y social.

Estas dinámicas temporales sugieren que la inseguridad no se puede atribuir únicamente a factores específicos o al entorno físico. En lugar de eso, es un sentimiento construido a partir de múltiples capas de experiencias personales y colectivas, que se entrelazan para crear una percepción de inseguridad que va más allá de un momento o lugar determinados.

En este estudio los resultados muestran claramente cómo la percepción de inseguridad afecta directamente las decisiones sobre movilidad, especialmente en el caso de las mujeres. El 70% de las mujeres entrevistadas prefieren no salir de noche, evitan caminar solas y cambian sus rutas habituales, sobre todo cuando oscurece. Este temor las ha llevado, en ocasiones, a quedarse en casa, lo cual subraya cómo la sensación de inseguridad limita su libertad para moverse por el espacio público.

El 80% de las entrevistadas relaciona caminar de noche con una fuerte sensación de inseguridad. De hecho, muchas de ellas señalaron que se sienten inseguras o muy inseguras cuando transitan a pie, y consideran la iluminación como un factor crucial en esa percepción. En las entrevistas, todas las mujeres destacaron que sentirse acompañadas por otras personas les aporta tranquilidad. Sin embargo, mencionaron que el género de las personas a su alrededor también influye, la presencia de otras mujeres o de grupos mixtos se percibe como más segura que la de grupos exclusivamente masculinos. Este detalle revela cómo la percepción de seguridad de las mujeres no solo depende del número

de personas presentes, sino también de quiénes son y cómo se relacionan con ellas en el espacio público.

Las percepciones recopiladas sostienen la necesidad de implementar medidas concretas para solucionar este problema para así restituir el derecho de las mujeres a moverse de una forma segura y garantizar la igualdad de condiciones para ejecutar actividades tales como trabajo y estudio.

5. DISCUSIÓN Y CONCLUSIONES

Este estudio, refleja que las mujeres se sienten particularmente inseguras en espacios desolados, oscuros y sin iluminación, lo que sugiere que su percepción de inseguridad se ve afectada de forma notable por estas características del entorno. Esta situación fue reconocida a través de estudios previos y corroborada mediante el desarrollo de entrevistas sobre seguridad, movilidad y género a mujeres de una misma casa de estudios. Es importante destacar que si bien este estudio, es un caso de una universidad, esta realidad representa a muchas casas de estudio a lo largo del país y que han gatillado diferentes manifestaciones y organizaciones de colectivos feministas, puesto que por años se han mantenido e invisibilizado estas experiencias y han transgredido los derechos de las mujeres.

Las mujeres eligen modos de desplazamiento diferentes al deseado, debido principalmente a la percepción de inseguridad. Este aspecto implica tener que disponer de una mayor cantidad de tiempo para planificar una logística que les permita realizar su desplazamiento por aquellos lugares que consideran inseguros.

Esto también involucra una dependencia de las mujeres al respecto del apoyo de otros, ya que una de las medidas declaradas por las mujeres entrevistadas es organizarse en grupos o bien ir con algún amigo o amiga a estos lugares percibidos por ellas como inseguros, restándose de asistir a eventos o transitar por estos espacios si no cuentan con la compañía apropiada. Otro aspecto relevado a partir de las entrevistas desarrolladas fue el enfrentar miedos de forma constante, realizando procesos de revictimización para aquellas mujeres que fueron víctimas de acoso y que se ven en la necesidad de transitar una y otra vez por el mismo lugar en el cual fueron víctimas, sin que eso haya implicado alguna reparación o la gestión de medidas de apoyo para ellas como víctimas.

En cuanto a las estrategias de gestión del miedo en el espacio público, las mujeres suelen evitar caminar de noche, e incluso prefieren quedarse en casa para evitar situaciones potenciales de inseguridad, limitando así su movilidad y autonomía. Los hallazgos revelan cómo las experiencias de inseguridad de las mujeres están moldeadas tanto por procesos espaciales como temporales, vinculando situaciones específicas. Estos procesos no ocurren en el vacío; están interconectados con advertencias y narrativas que las mujeres han escuchado a lo largo de su vida de parte de familiares y la sociedad en general, es decir que socialmente se ha inculcado a las mujeres tener cuidado porque algo les puede pasar, lo que conlleva la reproducción de sesgos machistas atribuyendo a las mujeres la responsabilidad ante alguna situación de acoso o delito sexual. Lo antes mencionado se evidencia en el relato reiterativo de mujeres que destacan su esfuerzo constante en anticiparse y prepararse para enfrentar la inseguridad, dando cuenta de

evidencia sobre una gran carga emocional que acompaña esta práctica de cuidado que han integrado a su vida de manera diaria. Es importante considerar que las experiencias de inseguridad reportadas reflejan una intersección entre los temores nocturnos y el acceso a determinados espacios urbanos.

Este estudio también sugiere importantes implicaciones para las políticas urbanas y prácticas de planificación.

Los hallazgos subrayan la necesidad de mejorar la infraestructura peatonal en campus universitarios y sus alrededores, especialmente en términos de accesibilidad, iluminación y calidad del entorno. Promover entornos seguros y atractivos para caminar, no solo para aumentar el desplazamiento a pie, sino también mejorar la salud física de los estudiantes y la comunidad en general.

Las recomendaciones para políticas públicas incluyen la creación de áreas peatonales seguras, mejor iluminación y diseño de espacios públicos, así como el control de zonas conflictivas para facilitar la movilidad sostenible. Estas medidas también podrían reducir las disonancias en las elecciones de transporte, las cuales afectan desproporcionadamente a las mujeres, promoviendo así una movilidad más equitativa y sostenible, sobre todo si consideramos que las políticas públicas promueven la inserción de las mujeres en los ámbitos académicos y laborales.

La movilidad y las desigualdades socioterritoriales constituyen un aspecto fundamental de las problemáticas urbanas. Cuando el acceso a los recursos y servicios no es equitativo, las dificultades en la movilidad se transforman en un desafío que perpetúa las desigualdades, tanto a nivel individual como social.

Claramente se identifican desigualdades en la movilidad que dificultan las condiciones de vida de las mujeres en situaciones de mayor vulnerabilidad.

La movilidad de las mujeres está condicionada y restringida por cuestiones de seguridad, en diferentes entornos. Las decisiones sobre sus desplazamientos se ven afectadas por diversos factores relacionados con la inseguridad, dado que las mujeres son más propensas a ser víctimas de agresiones que los hombres. Aunque este aspecto no se trata específicamente en este estudio, es un tema urgente que debe figurar en la agenda pública. Es fundamental garantizar la seguridad para que las mujeres puedan ejercer su autonomía y su derecho a la movilidad. La planificación urbana también influye directamente en la accesibilidad de los recursos y servicios urbanos, donde las mujeres y los hombres enfrentan condiciones desiguales. Sus patrones de movilidad difieren, en gran parte, debido a los roles tradicionales asignados dentro de una "división sexual del trabajo." Las mujeres suelen enfrentar una doble carga laboral en las esferas productiva y reproductiva que implica más tiempo y gastos en desplazamientos, ya que no solo se desplazan por necesidades propias, sino también para llevar a cabo labores de cuidado. Estos trabajos de cuidado, a menudo dispersos por la ciudad, se ven afectados por el crecimiento urbano expansivo, y carecen de un respaldo adecuado en términos de infraestructura y servicios que ayuden a reducir la carga asociada a estos desplazamientos.

Este estudio espera contribuir a la visibilización de una problemática presente en el siglo XXI a pesar de que resolver los problemas de generado se han instalado como una

prioridad internacional a través de su incorporación como Quinto Objetivo de Desarrollo Sostenible en la Agenda 2030.

REFERENCIAS

- Aboal, D., & Alfie, I. (2019). *segunda encuesta nacional de prevalencia sobre violencia basada en género y generaciones*.
- Büscher, M., Sheller, M., & Tyfield, D. (2016). Mobility intersections : social research , social futures. *Mobilities*, 11(4), 485-497. <https://doi.org/10.1080/17450101.2016.1211818>
- CEAD. (2020). *Estudio Factores Determinantes de la Percepción de Inseguridad con Perspectiva de Género*.
- Ceccato, V., & Loukaitou-sideris, A. (2022). *Fear of Sexual Harassment and Its Impact on Safety Perceptions in Transit Environments : A Global Perspective*. <https://doi.org/10.1177/1077801221992874>
- CEPAL. (2016). *desigualdad social en América Latina La matriz de la desigualdad social en América Latina*.
- Evans, D. J., & Fletcher, M. (2000). *Fear of crime : testing alternative hypotheses*. 20, 395-411.
- Farina, L., Boussauw, K., & Plyushteva, A. (2021). Moving safely at night ? Women ' s nocturnal mobilities in Recife , Brazil and Brussels , Belgium. *Gender, Place & Culture*, 0(0), 1-22. <https://doi.org/10.1080/0966369X.2021.1937064>
- Ferrer, S. (2018). *The impact of the built environment on the decision to walk for short trips : Evidence from two Spanish cities*. 67(April 2017), 111-120. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2017.04.009>
- Figueroa, C., & Waintrub, N. (2016). *Movilidad femenina en Santiago de Chile : reproducción de inequidades en la metrópolis , el barrio y el espacio público 1. January*. <https://doi.org/10.1590/2175-3369.007.001.AO03>
- Hirtenlehner, H., & Farrall, S. (2015). *Is the ' Shadow of Sexual Assault ' Responsible for Women ' s Higher Fear of Burglary ? IS THE ' SHADOW OF SEXUAL ASSAULT ' RESPONSIBLE FOR WOMEN ' S HIGHER FEAR OF BURGLARY ? December*. <https://doi.org/10.1093/bjc/azu054>
- Jane-Jacobs. (1961). *Muerte-y-Vida-de-Las-Grandes-Ciudades-Jane-Jacobs.pdf*.
- Kim, H. (2021). Service design for public transportation to address the issue of females ' fear of crime. *Transportation*, 48(1), 167-192. <https://doi.org/10.1007/s11116-019-10043-5>
- Liz, C., Mart, C., & Castillo-p, I. (2022). *Do University Students ' Security Perceptions Influence Their Walking Preferences and Their Walking Activity ? A Case Study of Granada (Spain)*.
- Lizárraga, C., Castillo-pérez, I., & Martín-blanco, C. (2024). *Influencia del entorno construido en la percepción de inseguridad y en la preferencia por caminar desde una perspectiva de género*. LVI, 419-438.
- Mellgren, C., Andersson, M., Ivert, A., Mellgren, C., Andersson, M., & Ivert, A. (2017). Women & Criminal Justice " It Happens All the Time " : Women ' s Experiences and Normalization of

Sexual Harassment in Public Space “ It Happens All the Time ”: Women ’ s Experiences and Normalization of Sexual Harassment in Public Space. *Women & Criminal Justice*, 0(0), 1-20. <https://doi.org/10.1080/08974454.2017.1372328>

Mehta, V. (2020). *The new proxemics: COVID-19, social distancing, and sociable space*. *Journal of Urban Design*, 25(5), 669-674. <https://doi.org/10.1080/13574809.2020.1791624>

Moscoso, J. N. (2017). Los métodos mixtos en la investigación en educación: hacia un uso reflexivo. *Cadernos de Pesquisa*, 47(164), 632-649. <https://doi.org/10.1590/198053143763>

Sheller, M., & Urry, J. (2006). *The new mobilities paradigm*. 38, 207-227. <https://doi.org/10.1068/a37268>

Sundling, C., & Ceccato, V. (2022). Transportation Research Part F : Psychology and Behaviour The impact of rail-based stations on passengers ’ safety perceptions . A systematic review of international evidence. *Transportation Research Part F: Psychology and Behaviour*, 86(October 2021), 99-120. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2022.02.011>

Trich, S., Margarita, A., Alberto, J., Ochoa, A., Amanda, A., Samios, B., Beatriz, H., & Cybis, B. (2021). *Research in Transportation Business & Management The role of security and walkability in subjective wellbeing : A multigroup analysis among different age cohorts*. 40(May 2020), 1-13. <https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2020.100559>

Valera, S., & Guàrdia, J. (2014). Perceived insecurity and fear of crime in a city with low-crime rates. *Journal of Environmental Psychology*, 38, 195-205. <https://doi.org/10.1016/j.jenvp.2014.02.002>

Yin, R. K. (2008). *Diseño Y Métodos*. 1-35.