Logotipo

Descripción generada automáticamente

**Fichas bibliográficas**

Nombre: Amílcar Canala-Echevarría

Curso: Métodos Cuantitativos I

Profesor: Sebastián Muñoz

Ayudante: Matías Álvarez

Universidad Alberto Hurtado

17 de octubre de 2023

**Ficha 1**

**1. Cita de autores**

Hermida, C., Cordero, M., Eljuri, G., Fajardo, G., & Serrano, E. (2023). Género y movilidad cotidiana en una comunidad universitaria en Cuenca-Ecuador. *Estoa*, *12*(23), 19–30. <https://doi.org/10.18537/est.v012.n023.a02>

**2. Conceptos principales**

**Movilidad cotidiana:** Hace referencia al conjunto de desplazamientos que las personas realizan en su vida diaria, ya sea para ir al trabajo, estudiar, o realizar actividades esenciales.

**Desigualdades de género en la movilidad:** Se refiere a cómo las condiciones de género influyen en los patrones de desplazamiento, acceso a espacios públicos, y experiencias de seguridad.

**Percepción de seguridad:** Hace referencia a la manera en que los individuos evalúan y sienten el nivel de riesgo o protección en sus entornos diarios, influenciada tanto por factores subjetivos (emociones, experiencias personales) como por condiciones objetivas (infraestructura, presencia de vigilancia).

**Movilidad pendular**: Hace referencia al desplazamiento regular y repetitivo entre el lugar de trabajo y el hogar, una actividad que se asocia mayormente con los hombres, debido a la suposición de que una segunda persona, generalmente una mujer, se encarga de las labores del cuidado.

**Encierro**: Se refiere a la limitación en la libertad de movimiento, especialmente de las mujeres, que resulta de la dependencia de personas a su cargo, como aquellos bajo su cuidado.

**3. Forma de operacionalización**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Concepto Central** | **Dimensiones** | **Subdimensiones** | **Indicadores** |
| **Movilidad cotidiana** | **Modos de Transporte** | **Transporte Público** | - Frecuencia de uso  - Percepciones sobre la seguridad |
| **Transporte Privado** | - Frecuencia de uso  - Percepciones sobre el costo  - Percepciones sobre la seguridad |
| **Movilidad No Motorizada** | - Frecuencia de uso  - Percepciones sobre la seguridad |
| **Género** | **Rol del Cuidado** | - Tiempo dedicado a actividades de cuidado  - Impacto en la disponibilidad para desplazamientos  - Porcentaje de mujeres que desempeñan rol de cuidadora |
| **Inseguridad y Acoso** | - Frecuencia de incidentes reportados  - Percepción de riesgo en distintos modos de transporte  - Porcentaje de mujeres afectadas vs porcentaje de hombres afectados |
| **Estrategias de Protección** | - Tipos de medidas adoptadas por cada género para sentirse seguras/os |

**4. Metodología**

En el artículo se señala que el estudio implementó un enfoque metodológico mixto, empleando dos instrumentos principales: una encuesta digital y entrevistas semiestructuradas. Las encuestas fueron procesadas utilizando el programa estadístico SPSS, lo que permitió realizar un análisis descriptivo de las variables, cruces de variables con las pruebas Ji cuadrada y U de Mann-Whitney, además de la validación de hipótesis de proporciones.

Por otro lado, las entrevistas fueron grabadas y transcritas, codificando la información a través de categorías analíticas establecidas mediante códigos descriptivos, interpretativos e inferenciales. Además, se diseñó una guía de entrevista basada en factores objetivos y subjetivos que influyen en las decisiones estudiantiles. Para resguardar la confidencialidad, se usaron iniciales de los entrevistados, y en los casos de solicitud de anonimato, se emplearon las siglas IA, correspondiente a "informante anónimo".

**5. Informe general o síntesis de lo más destacado del documento**

El artículo examina cómo el género influye en la movilidad cotidiana de las personas dentro de una comunidad universitaria en Cuenca, Ecuador, tomando como caso de estudio a la Universidad del Azuay. Se aplicaron encuestas y entrevistas semiestructuradas a docentes, personal administrativo y estudiantes para comprender las diferencias en las decisiones de movilidad.

Los resultados indican que las mujeres enfrentan condiciones particulares en sus desplazamientos diarios debido a factores como la seguridad personal y su rol como cuidadoras. Sus viajes no suelen ser de tipo *pendular*, como en el caso de los hombres, ya que además de trasladarse al trabajo o estudio, las mujeres frecuentemente realizan actividades de cuidado, como recoger a hijos, gestionar trámites o realizar compras. Estas responsabilidades limitan el tipo de movilidad que pueden utilizar y las exponen a diversas dificultades que suelen ser ignoradas en los planes de movilidad y transporte de las ciudades. El estudio revela que las mujeres, por ejemplo, suelen optar por sistemas de transporte que consideran más seguros, aunque esto implique mayores costos, destacándose que los niveles de acoso en el transporte público son más altos para ellas.

Un aspecto crítico es la vulnerabilidad que enfrentan las mujeres frente al acoso y la violencia, lo cual restringe sus horarios y los lugares a los que pueden desplazarse, reduciendo su acceso a la ciudad. A pesar de esto, los datos no muestran grandes diferencias de género en el uso de modos de transporte, con excepción del transporte público, que, pese a lo señalado, es más utilizado por las estudiantes mujeres. Estas limitaciones también se reflejan en el uso de medios no motorizados, como caminar o andar en bicicleta, ya que las mujeres evitan estas formas de transporte debido a la inseguridad y la necesidad de encadenar múltiples viajes para cumplir con sus responsabilidades de cuidado.

El artículo también señala que algunas políticas, como los *vagones rosas* del metro en Ciudad de México, han mejorado la percepción de seguridad de las mujeres, pero han sido objeto de debate, ya que refuerzan la idea de que las mujeres son inherentemente vulnerables. Asimismo, se confirma que la percepción de inseguridad que enfrentan las mujeres desde niñas afecta cómo se apropian del espacio público, perpetuando patrones de movilidad limitados cuando son adultas.

El análisis estadístico y cualitativo subraya que, aunque las mujeres dentro de la comunidad universitaria dependen más del transporte público que los hombres, este es percibido como inseguro, lo cual coincide con estudios realizados en otros contextos latinoamericanos.

**Ficha 2**

**1. Cita de autores**

Nichols, P. (2015). Inseguridad y victimización en el transporte público urbano. *Temas Sociales*, (36), 13-34.

**2. Conceptos principales**

**Victimización:** Hace referencia a la experiencia de ser objeto de un delito o acto criminal. Según el artículo, la victimización en contextos generales y en el transporte público es un fenómeno característico del entorno urbano, reproducido a diario en los medios de transporte públicos y definido por la violencia. En el artículo, este fenómeno es un tema prioritario en la agenda pública debido a su prevalencia y la percepción ciudadana sobre la delincuencia.

**Percepción de seguridad/inseguridad**: Se refiere a la sensación subjetiva de los individuos sobre su seguridad en el entorno. Esta percepción no se limita solo a las experiencias directas de victimización, sino que está influenciada por factores como el ambiente, la hora del día y el comportamiento de otros usuarios. El estudio examina cómo los usuarios del transporte público perciben la evolución de los indicadores relacionados con la delincuencia, situando este problema como una preocupación constante y presente en la vida cotidiana de los habitantes urbanos.

**Delincuencia**: Se define como un problema global, pero que adquiere mayor complejidad y gravedad en los países pobres, especialmente en aquellos afectados por la implementación de modelos económicos neoliberales. La delincuencia, en el contexto del transporte público, se vincula con las contradicciones estructurales de la sociedad moderna y afecta de manera directa a los usuarios, quienes se encuentran en situaciones de vulnerabilidad frente a los delincuentes.

**Vulnerabilidad**: Es un concepto que se utiliza para describir las situaciones en las que los usuarios del transporte público se ven expuestos a ser víctimas de delitos. La vulnerabilidad se vincula con las carencias y necesidades de las personas, lo que los coloca en una posición de riesgo frente a los delincuentes. Este concepto permite analizar las diversas situaciones de riesgo y condiciones de inseguridad que enfrentan los usuarios del transporte público.

**3. Forma de operacionalización**

No se pudo constatar explicita, ni implícitamente, alguna forma de operacionalización.

**4. Metodología**

El estudio utilizó una metodología mixta, con un predominante enfoque cuantitativo basado en la aplicación de encuestas a usuarios del transporte público en La Paz. A través de estas encuestas, se recopilaron datos sobre la frecuencia de delitos, los tipos de delitos experimentados y los momentos del día en que estos ocurren con mayor frecuencia. Además, se consideraron las características de las víctimas y las percepciones de seguridad e inseguridad, lo que permitió realizar un análisis estadístico de los patrones de victimización. Complementariamente, se incluyeron elementos cualitativos, centrados en la percepción de los encuestados sobre su seguridad y las creencias que influyen en su sensación de vulnerabilidad.

**5. Informe general o síntesis de lo más destacado del documento**

El artículo analiza la creciente delincuencia en el transporte público de La Paz, centrándose en cómo los usuarios son víctimas de delitos, particularmente durante la noche. Un aspecto destacado es que gran parte de los delitos ocurren dentro de vehículos que parecen ser de servicio público, donde los delincuentes aprovechan la necesidad de las personas de desplazarse para cometer robos y otros crímenes. Los usuarios, debido a su dependencia del transporte público, quedan expuestos a estos riesgos de victimización, ya que los delincuentes están al acecho en varias zonas de la ciudad.

El análisis subraya que históricamente la criminología se enfocaba en los delincuentes, pero recientemente se ha comenzado a centrar en las víctimas. Este cambio permite obtener información detallada sobre las características de quienes sufren delitos, lo cual es fundamental para comprender mejor la problemática. La victimización en el transporte público ha generado no solo dolor en las familias afectadas, sino también una indignación social que exige medidas más integrales y efectivas para combatir a los delincuentes.

El Dossier de la Policía Boliviana, basado en una encuesta a usuarios del transporte público en La Paz, revela que un 40% de los entrevistados ha sido víctima de algún delito en estos vehículos. Los delitos predominantes son el robo, muchas veces acompañado de violencia, y en algunos casos incluso secuestro. La frecuencia de estos incidentes varía, pero la mayoría de los encuestados ha sido víctima más de cinco veces al año. Aunque estos hechos ocurren principalmente en la madrugada y en la noche, no se puede establecer una hora específica para los crímenes, ya que pueden suceder en cualquier momento.

La victimización en el transporte público se ha convertido en un tema crucial en Bolivia, con casos de robo, violencia y asesinatos, que hacen que la mitad de los pasajeros sienta temor al abordar estos vehículos. A pesar de que el transporte público es un medio de bajo costo y alta demanda, en Bolivia presenta deficiencias importantes que aumentan los riesgos para los usuarios. Además, se ha observado un aumento en la violencia de los delitos; mientras que antes los delincuentes usaban la fuerza solo cuando era necesario, ahora es común que agredan primero y luego cometan el crimen.

Las causas del aumento de la delincuencia son complejas y variadas. Algunos estudios sugieren que factores como el rápido crecimiento poblacional, las diferencias socioeconómicas y culturales, la falta de empleo y la marginación social contribuyen al incremento del crimen. Asimismo, la percepción de seguridad de los individuos juega un papel crucial, ya que el miedo y la inseguridad se ven influenciados por creencias, actitudes y experiencias personales. La victimización reiterada y múltiple también es un fenómeno común, donde las personas son víctimas de un mismo delito varias veces o de diferentes delitos en un período determinado, debido a sus condiciones de exposición.

Finalmente, el estudio señala que todos los usuarios del transporte público son potenciales víctimas, independientemente de su edad o género, aunque aquellos que trabajan o estudian hasta altas horas de la noche son los más vulnerables. La falta de denuncias y la incompleta recopilación de datos por parte de las autoridades también dificultan la lucha contra este problema.