

Revista Internacional de Ciencias Sociales

ISSN 2955-8921 e-ISSN 2955-8778

Vol. 3, No. 1, Enero - Junio, 2024

Recibido: 15/12/23; Revisado: 12/03/24; Aceptado: 30/04/24; Publicado: 08/06/24

DOI: <https://doi.org/10.57188/RICSO.2024.004>

Administración pública de la movilidad en la literatura sobre la exclusión de las mujeres

Gilberto Bermúdez Ruíz* 

Universidad Anáhuac del Sur, México

Francisco Javier Rosas Ferrusca 

Universidad Autónoma del Estado de México, México

Julio E. Crespo 

Universidad de Los Lagos, Chile

Resumen

La administración pública de la movilidad radica en el establecimiento de los ejes de análisis que permitan articular un sistema de opciones de transporte a las necesidades de traslado. En el caso de las distinciones por género, la movilidad de las mujeres se asocia a la seguridad. Por consiguiente, el primer paso para establecer un sistema eficiente y seguro es la revisión de los hallazgos relativos a ciudades conurbadas donde el traslado de la periferia al centro explica la red de movilidad. El objetivo del presente trabajo fue revisar la literatura publicada de 2020 a 2024 a fin de poder establecer los ejes centrales, agrupados y estructurados de la movilidad. Se realizó un estudio documental, retrospectivo, sistemático, transversal y correlacional con una muestra de resúmenes en fuentes indexadas a repositorios internacionales. Los resultados demuestran la prevalencia del uso y apropiación de los espacios peatonales y aparcamientos como los ejes centrales del sistema de movilidad reportado por la literatura. En relación con la literatura consultada se recomienda la extensión del estudio hacia el establecimiento de una política pública de movilidad asociada a una política de seguridad.

Palabras clave: Aparcamiento; Movilidad; Transporte; Ciclovías; Vías peatonales.

*Correspondencia: gibe_gil@hotmail.com

Este artículo tiene una licencia Creative Commons Attribution-NonCommercial-NoDerivatives 4.0 International License (CC BY-NC-ND 4.0).

Public Administration of Mobility in the Literature on the Exclusion of Women

Abstract

The public administration of mobility lies in the establishment of the axes of analysis that allow articulating a system of transportation options to the transfer needs. In the case of gender distinctions, women's mobility is associated with security. Therefore, the first step to establish an efficient and safe system is the review of the findings related to suburban cities where the transfer from the periphery to the center explains the mobility network. The objective of this work was to review the literature published from 2020 to 2024 in order to establish the central, grouped and structured axes of mobility. A documentary, retrospective, systematic, cross-sectional and correlational study was carried out with a sample of summaries in sources indexed to international repositories. The results demonstrate the prevalence of the use and appropriation of pedestrian spaces and parking as the central axes of the mobility system reported by the literature. In relation to the literature consulted, the extension of the study towards the establishment of a public mobility policy associated with a security policy is recommended.

Keywords: Parking; Mobility; Transportation; Cycle lanes; Pedestrian paths.

A administração pública da mobilidade na literatura sobre a exclusão das mulheres

Resumo

A administração pública da mobilidade reside no estabelecimento de eixos de análise que permitam articular um sistema de opções de transporte às necessidades de transferência. No caso das distinções de gênero, a mobilidade das mulheres está associada à segurança. Portanto, o primeiro passo para estabelecer um sistema eficiente e seguro é a revisão das conclusões relativas às cidades suburbanas onde a transferência da periferia para o centro explica a rede de mobilidade. O objetivo deste trabalho foi revisar a literatura publicada de 2020 a 2024 para estabelecer os eixos centrais, agrupados e estruturados da mobilidade. Foi realizado um estudo documental, retrospectivo, sistemático, transversal e correlacional com amostra de resumos em fontes indexadas a repositórios internacionais. Os resultados demonstram a prevalência do uso e apropriação de espaços pedonais e de estacionamento como eixos centrais do sistema de mobilidade relatados pela literatura. Em relação à literatura consultada, recomenda-se a extensão do estudo para o estabelecimento de uma política de mobilidade pública associada a uma política de segurança.

Palavras-chave: Estacionamento; Mobilidade; Transporte; Ciclovias; Caminhos pedonais.

1. Introducción

El concepto de naturaleza se basa en servicios ecosistémicos, desde una mirada crítica es innegable que se requieren más espacios verdes (Jöns, 2011). La Ecología Política ya aporta elementos hacia estos temas. Las intervenciones basadas en Ciudades Verdes, sin cuestionar nada, pertenecen a la corriente del pensamiento verde enfrentan temas como el crecimiento desmedido de las ciudades, las inmobiliarias, el extractivismo, en el que unos ganan y otros pierden. La inequidad naturalizada en las ciudades sobre el equipamiento y espacios públicos. La mirada sobre la poca visibilización de las mujeres, las personas con discapacidades y adultos mayores en las ciudades.

Se denota que todo el enfoque es antropocéntrico, en este caso la calidad de vida humana y el cambio climático (Singh, 2020). Pareciera que en Latinoamérica todo se condujera a la gentrificación. La intersección entre los beneficios de las áreas verdes con la salud también debe ser analizada en su intersección con las desigualdades y violencias simbólicas para ciertos grupos.

Las mujeres, a través de su sabiduría y prácticas diarias, juegan un rol esencial en la gestión del cambio climático antropogénico (Torche, 2015). Desde el cuidado del hogar hasta la labor en el campo, sus acciones contribuyen significativamente a la sostenibilidad ambiental. Sin embargo, a pesar de ser pilares en la lucha contra el cambio climático, las mujeres a menudo enfrentan discriminación tanto en zonas urbanas como rurales. Esta discriminación no solo es injusta, sino que también socava los esfuerzos colectivos para abordar la crisis climática. Es imperativo reconocer y empoderar a las mujeres como agentes de cambio, garantizando que sus voces sean escuchadas y sus contribuciones valoradas en la toma de decisiones a todos los niveles. Solo así podremos avanzar hacia un futuro más equitativo y sostenible.

La realidad de las tres horas de viaje al centro de estudios (Keith & McWilliams, 1997). Esta situación no solo representa un desafío logístico, sino que también supone situaciones de discriminación en zonas gentrificadas, donde las diferencias socioeconómicas se hacen más evidentes y palpables. La gentrificación, al remodelar el tejido urbano, a menudo desplaza a los residentes de largo plazo y crea barreras invisibles de segregación. La necesidad urgente de políticas inclusivas que no solo reconozcan, sino que también celebren la diversidad y riqueza cultural que los habitantes de zonas conurbadas aportan a la metrópoli. Por ejemplo, lo desigual de los ingresos en un mismo entorno laboral y el acceso a espacios como los museos, los auditorios, las cafeterías o los cines.

Sin embargo, la gentrificación ha sido analizado como fenómeno erradicado sin vincularse a otros fenómenos que lo hacen efectivo como es el caso de la movilidad (Morokvasic, 2003). Por consiguiente, el objetivo del presente trabajo es establecer la relación entre gentrificación y movilidad como ejes y temas de la agenda que describe la exclusión de las mujeres.

¿Existen diferencias significativas entre la estructura teórica de la movilidad con respecto a las observaciones realizadas en el presente trabajo?

Premisa. Si la gentrificación es resultado del encarecimiento de zonas de destino y la movilidad está diseñada para el uso y apropiación de espacios para la masculinidad, entonces ambas dimensiones pueden asociarse para excluir a las mujeres en cuanto a su trayectoria de vivienda al trabajo o servicios públicos (Sagaria, 1988).

2. Método

2.1 Diseño.

Se realizó un estudio documental, transversal, exploratorio y retrospectivo con una muestra de fuentes indexadas a repositorios internacionales, considerando la búsqueda por palabras claves, así como el periodo de publicación de 2020 a 2024.

2.2 Instrumento.

El Inventario de Movilidad incluye cuatro dimensiones relativas a transporte (accesibilidad y traslado), ciclovías (aceras, carriles, accidentes), tráfico (congestión, estacionamiento, tarifas), accesibilidad (infraestructura, cruces peatonales, semáforos).

2.3 Procedimiento.

Se realizó una búsqueda en Google Scholar y a través de las palabras claves: "Movilidad" y "Gentrificación" considerando el periodo que va de 2020 a 2024. Se analizaron los resúmenes con la técnica Delphi y se establecieron promedios a partir de las calificaciones de los jueces y las frecuencias de las palabras claves.

2.4 Análisis.

Los datos fueron capturados en excel y procesados en JAS versión 18.2 Se estimaron los parámetros de centralidad, agrupación y estructuración a fin de poder contrastar la hipótesis nula relativa a las diferencias significativas entre la estructura de relaciones entre las palabras claves difundidas en la literatura con respecto a la estructura observada en el presente estudio.

3. Resultados

El análisis de centralidad entre los nodos y los bordes sugiere el grado de mediación, proximidad, vinculación e influencia. En esta lógica destacan las vías peatonales como articuladoras de los elementos de movilidad. En otras palabras,

los senderos peatonales se vinculan con los demás elementos de movilidad y definen sus conexiones (véase Tabla 1).

Tabla 1. Centrality measures per variable

Variable	Network			
	Betweenness	Closeness	Strength	Expected influence
Movility	-0.629	-0.809	-0.896	-0.355
Accesibility	-0.629	-1.049	-1.443	-1.821
Transfer	-0.463	-0.943	-0.805	-1.934
Transportation	0.036	-0.234	-0.431	-0.488
Cycle	-0.629	0.182	0.250	0.346
Sidewalks	2.363	1.302	1.371	1.086
Lanes	2.031	1.290	1.203	0.967
Accidents	-0.629	0.041	-0.033	0.114
Trafic	0.534	-0.065	-0.013	0.388
Cogestion	0.036	0.829	0.960	0.807
Parking	-0.629	0.484	0.447	0.646
Rates	-0.629	0.499	0.602	0.632
Infraestructure	-0.131	0.747	0.749	0.711
Pedetrian	-0.629	-2.275	-1.962	-1.100

El análisis de agrupación indica el grado de asociación entre los nodos al momento de circundar un eje central. Los senderos de peatones y los parquímetros son los ejes donde se configuran los demás nodos. Es decir, la movilidad tiene como ejes principales a los senderos peatonales y los parquímetros (véase Tabla 2).

Tabla 2. Clustering measures per variable

Variable	Network			
	Barrat ^a	Onnela	WS ^a	Zhang
Movility	0.000	-0.587	0.000	-0.160
Cogestion	0.000	0.988	0.000	0.308
Parking	0.000	0.366	0.000	1.653
Rates	0.000	0.470	0.000	0.574
Infraestructure	0.000	0.703	0.000	0.990
Pedetrian	0.000	-2.060	0.000	-0.984
Transportation	0.000	-0.486	0.000	-0.991
Accesibility	0.000	-1.529	0.000	-0.004
Transfer	0.000	-0.892	0.000	-2.067
Cycle	0.000	0.298	0.000	0.013
Sidewalks	0.000	1.310	0.000	-0.634
Lanes	0.000	1.176	0.000	-0.545
Accidents	0.000	0.134	0.000	0.595
Trafic	0.000	0.109	0.000	1.251

^a Coefficient could not be standardized because the variance is too small.

El análisis de la estructuración define el ingreso y salida de la movilidad, infiriendo un aprendizaje de los elementos al momento de reconfigurarse. En este sentido, la movilidad inicia con los senderos peatonales y estos al interconectarse

con los demás elementos culminan en un aparcamiento que financia el sistema de movilidad (véase Tabla 3).

Tabla 3. Weights matrix

Variable	Network													
	Movility	Accesibility	Transfer	Transportation	Cycle	Sidewalks	Lanes	Accidents	Trafic	Cogestion	Parking	Rates	Infrastructure	Pedetrian
Movility	0.000	0.023	-0.189	0.294	0.214	0.359	0.308	0.145	0.103	0.182	0.131	0.199	0.109	0.099
Accesibility	0.023	0.000	-0.224	-0.045	0.007	-0.120	0.337	0.267	0.042	0.072	0.109	0.244	0.015	0.003
Transfer	-0.189	-0.224	0.000	-0.653	0.293	-0.153	0.244	0.057	0.111	0.202	0.048	0.002	0.255	0.065
Transportation	0.294	-0.045	-0.653	0.000	0.529	0.537	0.164	0.182	0.036	0.166	0.036	0.177	0.240	0.016
Cycle	0.214	0.007	-0.293	0.529	0.000	0.761	0.402	0.528	0.226	0.430	0.183	0.142	0.376	0.041
Sidewalks	0.359	-0.120	-0.153	0.537	0.761	0.000	0.771	0.577	0.311	0.683	0.413	0.442	0.683	0.059
Lanes	0.308	-0.337	0.244	0.164	0.402	0.771	0.000	0.645	0.411	0.501	0.675	0.604	0.530	0.017
Accidents	0.145	-0.267	-0.057	0.182	0.528	0.577	0.645	0.000	0.210	0.279	0.242	0.306	0.247	0.009
Trafic	0.103	-0.042	0.111	0.036	0.226	0.311	0.411	0.210	0.000	0.541	0.589	0.590	0.397	0.158
Cogestion	0.182	0.072	-0.202	0.166	0.430	0.683	0.501	0.279	0.541	0.000	0.661	0.561	0.830	0.125
Parking	0.131	-0.109	0.048	0.036	0.183	0.413	0.675	0.242	0.589	0.661	0.000	0.733	0.588	0.028
Rates	0.199	-0.244	0.002	0.177	0.142	0.442	0.604	0.306	0.590	0.561	0.733	0.000	0.614	0.062
Infrastructure	0.109	-0.015	-0.255	0.240	0.376	0.683	0.530	0.247	0.397	0.830	0.588	0.614	0.000	0.020
Pedetrian	0.099	-0.003	0.065	0.016	0.041	-0.059	0.017	0.009	0.158	0.125	0.028	0.062	0.020	0.000

4. Discusión

El aporte del presente trabajo al estado de la cuestión radica en el establecimiento de una red de aprendizaje en torno a los elementos que conforman la movilidad. Los resultados indican que los senderos peatonales y los parquímetros son los ejes centrales de conexión y agrupación que inician y culminan el proceso de movilidad en la literatura consultada.

La investigación sobre movilidad y género ha sido un tema de interés en diversos estudios. Hanson (2010) exploró perspectivas sobre el comercio, la movilidad y el género en un sistema de mercado rural. Blumenstock & Eagle. (2010) profundizaron en las diferencias en la estructura de oportunidades que enfrentan los trabajadores en un mercado laboral segmentado. Bailur, Masiero & Tacchi (2018) investigaron las diferencias de género en los patrones de movilidad y el crecimiento salarial asociado con diferentes tipos de movilidad. Jonkers (2011) se centraron en la integración y movilidad de inmigrantes indocumentados, examinando el estatus ocupacional y la movilidad por género. Porter et al., (2020) estudiaron la movilidad ocupacional de los inmigrantes étnicos alemanes, destacando diferencias en la movilidad ocupacional descendente por género. Waddoups & Assane (1993) propuso nuevos enfoques para estudiar la movilidad y el género para informar las políticas sobre movilidad sostenible. Del Bono & Vuri (2011) exploró hasta qué punto la participación de los investigadores en la movilidad académica transnacional varía según el género. Law (1999) examinaron

las asociaciones entre la violencia a lo largo de la vida y la discapacidad de movilidad en participantes mayores. Gauvin et al., (2020) analizó el impacto de la movilidad inteligente en la igualdad de género y enfatizó la necesidad de estudios empíricos detallados para establecer las razones de los patrones de género en la movilidad urbana. En general, estos estudios contribuyen a comprender las complejidades de la movilidad y el género, destacando la importancia de considerar las diferencias de género en los patrones de movilidad, el crecimiento salarial, el estatus ocupacional y las experiencias en diversos contextos.

Las implicaciones de estos hallazgos para las políticas públicas de movilidad sugieren la reconfiguración de las avenidas, los parques y vialidades en la inclusión de senderos peatonales que sirven para interconectar los demás elementos de la movilidad. Tales políticas deben ir acompañadas de un sistema de seguridad, videovigilancia o denuncia inmediata para garantizar el uso y apropiación de las mujeres en estos espacios de movilidad.

5. Conclusión

El objetivo del presente trabajo fue revisar la literatura en torno a la exclusión de las mujeres en la movilidad. Los resultados indican que los senderos peatonales y los aparcamientos son los ejes sobre los que gira el sistema de movilidad femenino. De este modo, las políticas públicas de movilidad y de género pueden converger en la prevención del delito en los espacios usados por los peatones para acceder a otros elementos de movilidad, ya sea de transporte individual o colectivo.

5. Referencias

- Bailur, S., Masiero, S. & Tacchi, J. (2018). Gender, mobile, and mobile internet| gender, mobile, and development: the theory and practice of empowerment—Introduction. *Information Technologies & International Development*, 14, 9. <http://itidjournal.org/index.php/itid/article/view/1555.html>
- Blumenstock, J. & Eagle, N. (2010, December). Mobile divides: gender, socioeconomic status, and mobile phone use in Rwanda. In *Proceedings of the 4th ACM/IEEE international conference on information and communication technologies and development* (pp. 1-10). <https://dl.acm.org/doi/abs/10.1145/2369220.2369225>
- Del Bono, E. & Vuri, D. (2011). Job mobility and the gender wage gap in Italy. *Labour Economics*, 18(1), 130-142. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S092753711000076X>
- Gauvin, L., Tizzoni, M., Piaggese, S., Young, A., Adler, N., Verhulst, S. & Cattuto, C. (2020). Gender gaps in urban mobility. *Humanities and Social Sciences Communications*, 7(1), 1-13. <https://www.nature.com/articles/s41599-020-0500-x>

- Hanson, S. (2010). Gender and mobility: new approaches for informing sustainability. *Gender, Place & Culture*, 17(1), 5-23. <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/09663690903498225>
- Jonkers, K. (2011). Mobility, productivity, gender and career development of Argentinean life scientists. *Research Evaluation*, 20(5), 411-421. <https://academic.oup.com/rev/article-abstract/20/5/411/1547238>
- Jöns, H. (2011). Transnational academic mobility and gender. *Globalisation, societies and education*, 9(2), 183-209. <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/14767724.2011.577199>
- Keith, K. & McWilliams, A. (1997). Job mobility and gender-based wage growth differentials. *Economic Inquiry*, 35(2), 320-333. <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/abs/10.1111/j.1465-7295.1997.tb01913.x>
- Law, R. (1999). Beyond 'women and transport': towards new geographies of gender and daily mobility. *Progress in human geography*, 23(4), 567-588. <https://journals.sagepub.com/doi/abs/10.1191/030913299666161864>
- Morokvasic, M. (2003). Transnational mobility and gender: a view from post-wall Europe. In *Crossing Borders and Shifting Boundaries: Vol. I: Gender on the Move* (pp. 101-133). Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften. https://link.springer.com/chapter/10.1007/978-3-663-09529-3_6
- Porter, G., Hampshire, K., Abane, A., Munthali, A., Robson, E., De Lannoy, A. & Owusu, S. (2020). Mobile phones, gender, and female empowerment in sub-Saharan Africa: Studies with African youth. *Information Technology for Development*, 26(1), 180-193. <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/02681102.2019.1622500>
- Sagaria, M. A. D. (1988). Administrative mobility and gender: Patterns and processes in higher education. *The Journal of Higher Education*, 59(3), 305-326. <https://www.tandfonline.com/doi/pdf/10.1080/00221546.1988.11778330>
- Singh, Y. J. (2020). Is smart mobility also gender-smart?. *Journal of Gender Studies*, 29(7), 832-846. <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/09589236.2019.1650728>
- Torche, F. (2015). Intergenerational mobility and gender in Mexico. *Social Forces*, 94(2), 563-587. <https://academic.oup.com/sf/article-abstract/94/2/563/2583798>
- Waddoups, J. & Assane, D. (1993). Mobility and gender in a segmented labor market: A closer look. *American Journal of Economics and Sociology*, 52(4), 399-412. <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/abs/10.1111/j.1536-7150.1993.tb02563.x>

Cómo citar:

Bermúdez Ruíz, G., Rosas Ferrusca, F. & Crespo, J. (2024). Administración pública de la movilidad en la literatura sobre la exclusión de las mujeres. *Revista Internacional de Ciencias Sociales*, 3(1). <https://doi.org/10.57188/RICSO.2024.004>