

ELLA SE MUEVE ¿SEGURA? Mujeres, seguridad y transporte público

ESTUDIO DE CASO: SANTIAGO, CHILE





BALANCE DE TRANSPORTE JUSTO

EQUIPO

Edición general: Lake Sagaris

Periodista: Ximena Vásquez

Encuesta Balance de Transporte Justo:

Ignacio Tiznado-Aitken, Emilio Berríos, Gonzalo Cancino,
Juan de Dios Ortúzar, Osvaldo Ferreiro.

Generación y revisión de textos:

Magdalena Rivera, Daniel Lanfranco, Maya Flores, Gonzalo Cancino.

INVESTIGADORES PARTICIPANTES:

Juan de Dios Ortúzar, Ricardo Hurtubia, Juan Carlos Muñoz, Patricia Galilea, Giovanni Vecchio, Javier Peñafiel, Ingeniería de Transporte, CEDEUS/PUC; Sonia Reyes y Margarita Greene, CEDEUS; Stefan Steiniger, Observatorio CEDEUS; Nicolás Aguilar Farías, Andrea Cortínez y Damian Chandía, Universidad de la Frontera; Rodrigo Mora, Universidad Diego Portales; Alejandro Tirachini y Yerko Calquín, Universidad de Chile. Ana Parraguez, Trabajo Social PUC; Érika Álvarez, Directora Centro de Tecnológico TERRITORIOMAYOR, Universidad Mayor Temuco.

ORGANIZACIONES COMUNITARIAS:

Juntas de Vecinos 35 y 13 Mario Baeza, Barrio Bellavista;
Ciudad Viva; Fundación Ciudad Accesible; Colectivo Muévete, Foco Migrante, Mesa de Movilidad Independencia.

Diseño formatos impresos y pdf:
Gonzalo Torres / Arquetipo Ltda.

Diseño web, portada y contraportada:
Sandra Aguilera.

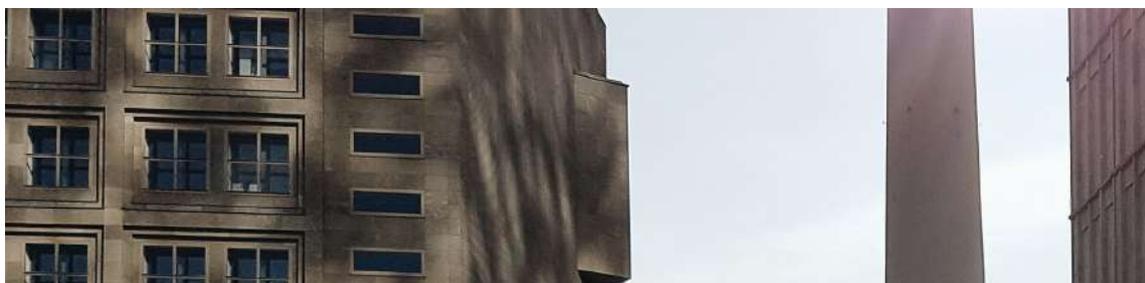
Periodista, gestión de medios de comunicación:
Daniela Suau.

Centro de Urbanismo Ciudadano
Dominica 14, Recoleta, Santiago RM
Tel: +569 7891-0834 +569 3069-2116
Email: laboratoriodecambiosocial@gmail.com / ximena.vasquezj@gmail.com
Twitter: @LabCambiarnos / @LakeSagaris

Se permite la reproducción total o parcial con la atribución y el debido permiso del Laboratorio de Cambio Social. © Laboratorio de Cambio Social, julio 2020.

Dirigido por la doctora en planificación urbana-regional Lake Sagaris, el Laboratorio de Cambio Social es un espacio de investigación participativa para la acción, creado por Ingeniería de Transporte (PUC) y Ciudad Viva. Apoyado por el Centro de Desarrollo Urbano Sustentable (CEDEUS, Conicyt, FONDAP No. 15110020) y el Centro de Excelencia en Transporte Rápido en Buses (BRT+), convoca a socios líderes de los sectores públicos, ciudadanos, académicos y privados para colaborar en la creación de sistemas de vida cada vez más sustentables y justos.

CONTENIDO



1

Introducción

2

El Contexto:

Las mujeres en Chile no son tan "modernas" como pensamos

3

Santiago y viajes diarios:

Transporte diseñado por y para hombres

4

Metodología:

Ella se Mueve Segura, Santiago

5

Resultado:

Acoso diario y arraigado en prácticas y valores sociales

6

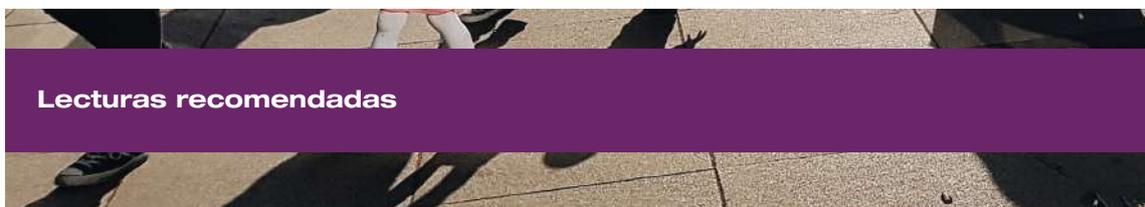
Buenas Prácticas y herramientas para el cambio

7

Reflexiones Finales

8

Lecturas recomendadas



AUTORES:

Magdalena Rivera
Lake Sagaris
Daniel Lanfranco

EQUIPO DE INVESTIGACIÓN

Lake Sagaris, Doctora en Planificación y Desarrollo Comunitario
Magdalena Rivera, Antropóloga
Nathalie Zamorano, Socióloga
Gonzalo Cancino, Sociólogo
Ignacio Tiznado-Aitken, Doctorado en Ingeniería de Transporte
Ignacio Oliva, Máster en Ciencias de la Ingeniería, mención Transporte
Daniel Lanfranco, Antropólogo

Agradecemos especialmente a Ingeniería de Transporte y Logística, que ayudó en el desarrollo de la metodología de la encuesta que formó la base de este instrumento en Santiago, y luego Quito, Ecuador, y Buenos Aires, Argentina, las otras ciudades socias de este estudio; Ciudad Viva (metodología de investigación participación para la acción, IPA); y los siguientes centros de investigación de la Pontificia Universidad Católica de Chile quienes aportar fondos esenciales para la realización de este trabajo:



Este estudio de caso recibió financiamiento de los Centros UC ya mencionados, y fondos adicionales de parte de CAF y FIA Foundation, ya que formó parte de un estudio internacional en tres ciudades latinoamericanas, liderado por Heather Allen.



1

INTRODUCCIÓN

Nos movemos e interactuamos con el medio ambiente que nos rodea a través de nuestros cuerpos: los cuerpos de las mujeres difieren, biológicamente, de los cuerpos de los hombres. Más allá de estas diferencias, alrededor de nuestro mundo diferentes culturas asignan diferentes percepciones y obligaciones a cada tipo de cuerpo. Estas diferencias se potencian por historias personales, colectivas, y culturales. En combinación con la discriminación y en algunos casos limitantes físicas, violencias y segregaciones, estas diferencias culturales, de género, generan inequidades significativas que afectan las posibilidades de las mujeres de participar, contribuir a la sociedad, y desarrollarse plenamente.

La investigación presentada en este caso, desarrollada por el Laboratorio de Cambio Social la institución colaboradora del estudio *Ella se Mueve Segura* en Santiago, Chile, confirma que los viajes de las mujeres difieren significativamente de los viajes de los hombres en formas que, si no se consideran dentro del sistema del transporte, limitan las posibilidades que tienen las mujeres de participar en la ciudad y la sociedad en general.

Para lograr un sistema verdaderamente inclusivo y justo, los planificadores tienen que dejar de considerar solo un “usuario promedio” (que a menudo es masculino) quien viaja desde el hogar al trabajo o lugar de estudio, y comenzar a considerar la relevancia de los viajes que se realizan por propósitos de cuidado y cómo las necesidades y capacidades de viaje de las personas cambian según el momento que vive dentro de su ciclo de vida. Para ambos grupos (mujeres y hombres) la planificación del transporte tiene que contemplar la producción (la economía) y la reproducción (educación, recreación, procreación, trabajos de cuidado, y actividades relacionadas). Los sistemas de transporte tienen que responder según las diferentes etapas de vida en las cuales las personas se encuentran, particularmente etapas en las que surgen nuevas necesidades como el embarazo, la crianza de niños y niñas, el cuidado de personas adultas mayores o en situación de discapacidad, y otras funciones sociales vitales.

El acoso sexual refleja altos niveles de violencia, discriminación, y desigualdades, a veces obvios y a veces latentes. Como ocurre con víctimas de siniestros viales, a menudo vemos a las mujeres responsabilizadas por sus experiencias de acoso – debido a como se visten, comportan, o mueven por la ciudad. El agresor se invisibiliza y disfruta de una impunidad que alienta la repetición o incluso el escalamiento de este dañino comportamiento.

En Santiago hemos concluido que como continuación de este estudio se debiese incluir un enfoque en los

www.cambiamos.cl

perpetradores de la violencia y acoso, como se discutirá en las secciones finales.

Este estudio resalta una serie de realidades interconectadas que tienen que ser discutidas y reflexionadas si queremos lograr un transporte sostenible y con equidad, en América Latina. Como ocurre también con el trabajo, las mujeres sufren una carga doble de violencia, que exige constantes ajustes y precauciones: deben estar siempre preparadas para enfrentar la delincuencia que afecta a toda la población, y además la violencia sexual, que puede verse acentuada por la edad, o responsabilidades de cuidado y/o trabajo.

Como Tilly documenta en su estudio fundacional sobre democratización (2007), este tipo de discriminación en contra de categorías específicas de personas, corroe nuestras nuevas democracias, debilitando y limitando su capacidad de proporcionar beneficios sociales, culturales, y económicos para toda la población (CAF 2017).

Las inequidades sufridas por la discriminación de género tienen que ser entendidas en un contexto de inequidad extrema. Al principio de esta década, Chile se unió a la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE), pero aun así se mantiene como uno de los países más desiguales del mundo. Su coeficiente Gini es de 50.5, siendo 1 considerado como una igualdad perfecta. Sin embargo, incluso este indicador falla en capturar el grado de desigualdad ya que:

El 10% más rico gana 26 veces más que el 10% más pobre (SERNAM, 2011), más que duplicando el promedio OCDE de 9,6. Los salarios para casi 3 cuartas partes de la población (70%) están bajo los 400 mil pesos mensuales (US\$ 563), mientras que el promedio es 260 mil pesos mensuales (US\$366) con muchas personas ganando mucho menos... Más aún con un ingreso anual de US\$ 6.3 mil millones, cada una de las 5 familias más ricas de Chile recibe el equivalente de lo que reciben 1 millón de personas en Chile. (Matamala 2015, citado en Sagaris et al. 2017).

La brecha de género en Chile ha sido bien estudiada y revela que, las niñas y niños comienzan de manera más o menos parejo en la escuela, pero mientras avanzan en su educación, entran a la fuerza laboral, y después se jubilan, la brecha de género va ensanchándose cada vez más. Cuando las mujeres y hombres entran a la tercera edad, esta brecha llega a un 50% medida principalmente por ingresos, reflejando en su mayoría las bajas pensiones de las mujeres en comparación con las de los hombres (Comunidad Mujer 2016). El acoso sexual y la violencia no son los únicos factores, pero son mecanismos

importantes para limitar la participación social, política, y económica de las mujeres. El transporte público y en general un sistema de transporte con equidad tiene un rol importante a jugar dentro de la inclusión y la realización del verdadero potencial de Chile.

El resto de este estudio comienza por resumir información contextual relevante para Chile, incluyendo estadísticas generales y los marcos legales; luego examina el sistema de transporte y temáticas específicas a mujeres y transporte. La sección que sigue resume los métodos cualitativos y cuantitativos utilizados en el estudio ESMS y como fueron aplicados en Santiago, dentro de un marco teórico de investigación acción participativa.

Las secciones finales exploran las implicancias que este tipo de investigaciones tiene para las mujeres y para los sistemas de transportes; buenas prácticas y herramientas para enfrentar los problemas diagnosticados; y sugerencias frente a como investigar y experimentar con laboratorios vivos en Ciudades para desarrollar soluciones junto a los diferentes actores involucrados en los múltiples niveles y escalas.



2 CONTEXTO

Chile no es tan “moderno” como pensamos

En Chile nacer mujer u hombre te hace diferente. Durante el embarazo, el ambiente que te está esperando contiene diferentes expectativas para niñas y para niños y para lo que sucederá a lo largo de sus vidas. (...) Entonces comienza el ciclo de la inequidad de género. Es una construcción social dañina para las mujeres, especialmente si tomamos en cuenta que, estrictamente hablando, niños y niñas tienen el mismo potencial, e incluso en los primeros años las niñas muestran mejores habilidades cognitivas, comunicativas, sociales, y adaptativas. (Encuesta Longitudinal de la Primera Infancia, ELPI 2010 y 2012).

El estatus de las mujeres en Chile refleja profundas desigualdades, compuestas por factores económicos, sociales, culturales, de acceso, y políticos. De acuerdo al INE “Los Hombres ganan más que las mujeres según cualquier nivel educacional, en cualquier tipo de empleo (Independiente, a contrata, etc) y en ambas pequeñas y grandes empresas (INE, 2015). Usando la brecha de género desarrollada por el Foro Económico Mundial (WEF por sus siglas en inglés) Chile se encuentra en el lugar 70 de 144 países, muy por detrás de otros países como Bolivia, Cuba, Tanzania, Kazakhstan, Tailandia, y Mexico (WEF, 2016).

En 2017, la población de Chile era de 17.574,003 personas (censo 2017) creciendo en un promedio anual del 1.06% desde el 2002. Un poco más de la mitad (51.1%) son mujeres, y (48.9%) son hombres. El promedio de vida de las mujeres al nacer es de 83 años, 6 años más que los hombres (77 años), lo cual las hace un grupo particularmente sensible a temáticas de movilidad e integración de personas adultas mayores.

Santiago RM, ciudad capital, cobija al 40.5% de la población total de Chile, con un total de 7,112,808 personas. Mientras para el país, hay 23,2 habitantes por km², en Santiago la densidad llega a 461,7 habitantes por km², niveles favorables para la caminata-bici-bus-metro como formas complementarias de transporte sustentable. La riqueza, sin embargo, está altamente concentrada en solo cuatro comunas (jurisdicciones municipales) de la zona nor-oriental de la capital, mientras que la pobreza se concentra en algunas comunas periféricas como El Bosque, uno de los puntos focales del estudio presentado aquí.

Producto de las políticas de “erradicación” de la dictadura militar (1973 – 1990), la segregación es extrema, con la mayoría de las comunas pobladas por grupos homogéneos de similares ingresos (Sabatini and Brain 2008, Sabatini, Wormald et al. 2009). Esto significa que grandes grupos del estrato económico más bajo están concentrados en

comunas específicas, contando con escasos recursos para lidiar con grandes problemáticas. Existen algunas medidas para redistribuir recursos dentro de las políticas nacionales, pero éstas están lejos de ser suficientes para balancear las enormes diferencias sociales y la segregación.

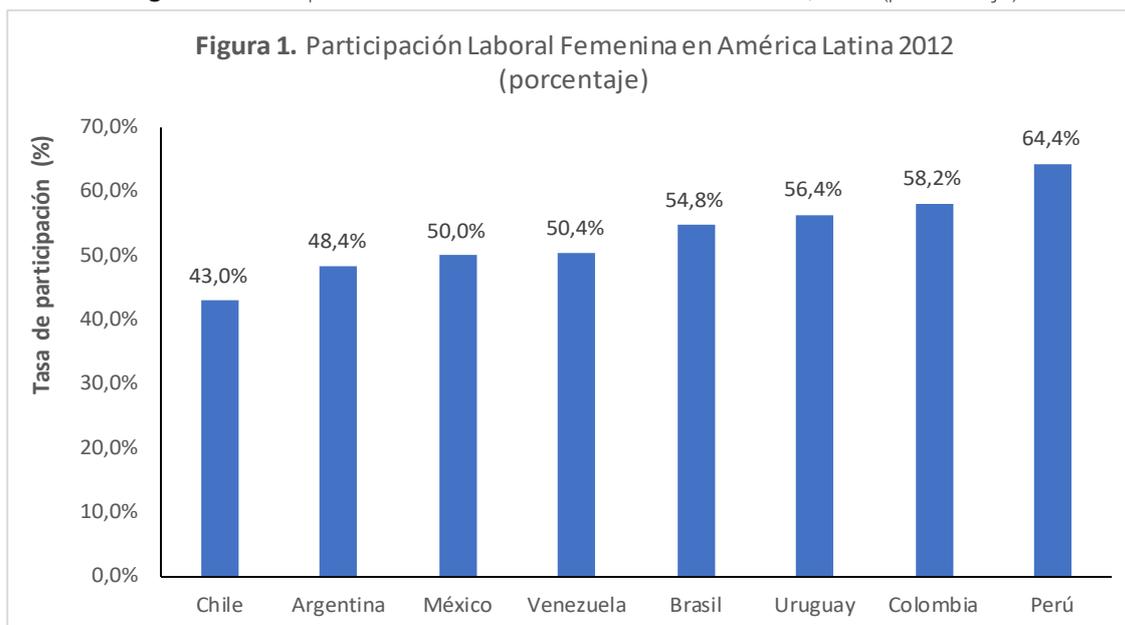
Como todo Chile, Santiago RM sufre también por una descentralización que se realizó plenamente en otros países de América Latina (Gleisner 1988, Nickson 1995, Grindle 2000, Kohl 2003, Grindle 2007, Falletti 2010, Selee 2011), pero que quedó trunca en Chile (Huerta 2000), al realizarse durante el régimen militar, quedando un sistema de gobernanza altamente fragmentada (Posner 2004, 2008, Garretón Merino 2009, Posner 2009, Smith 2009) y con muchas falencias democráticas. Este sistema genera una planificación en la cual las secretarías regionales planifican temas de vivienda, mientras de manera aislada los ministerios nacionales de obras públicas (autopistas) o transporte (buses, Metro) planean el transporte, sin mayor coordinación entre ellas y sin un control democrático apropiado. En Santiago, el Gobierno Metropolitano (GORE) consiste en un Intendente designado por el poder ejecutivo sin poder tributario ni financiero, ni de planificación, y una Comisión Regional (CORE) cuyos representantes se eligen recién desde las reformas de 2016.

En décadas recientes, Chile ha experimentado un importante crecimiento económico, disminuyendo la pobreza desde un 26% (2000) a un 7.9% (Banco Mundial, 2017). El crecimiento ha acentuado la concentración de ingresos, dejando a Chile entre los países más desiguales del mundo (Banco Mundial, 2012). Políticas neoliberales heredadas del régimen crearon un sistema doble que brinda servicios privados de lujo a una pequeña minoría y servicios bastante deficientes para el resto, en la salud, la educación, la seguridad social, el transporte y otros ámbitos.

2.1 Trabajo, maternidad y pobreza

La participación laboral de las mujeres ha incrementado significativamente, pero los salarios se mantienen en un 30% por debajo de los de los hombres. En América Latina en general, la participación laboral femenina aumentó de un 41.6% (1990) a un 54% (2013), quedando Chile, con un 43%, entre los países con menos participación de las mujeres en la fuerza de trabajo (Figura 1). En 2013, llegó a su peak (48.3%), muy por debajo de la participación masculina (72%, ENE, 2013).

Figura 1. Participación Laboral Femenina en América Latina, 2012 (porcentaje)



Fuente: INE "Mujeres en Chile y el mercado Laboral". Participación laboral femenina y brechas salariales. 2015

Cómo ocurre en otros países, la brecha de género para Chile revela que las niñas comienzan incluso con una leve ventaja social y cognitiva, pero las normas culturales heredadas del régimen militar significan que son responsables de una carga desproporcionada de labores domésticas, promediando 4.7 horas por semana comparado con las 2.8 horas por semana, realizadas por los hombres (Comunidad Mujer, 2016). Este tiempo dedicado al trabajo doméstico le resta tiempo y oportunidades para mejorar su educación, sus habilidades laborales, o para construir redes que les permiten avanzar en la sociedad.

La maternidad está asociada con pobreza: en Chile, 32.000 mujeres menores a 20 años tienen hijos (INE, 2011), la mayoría viviendo en pobreza. En términos prácticos, del quintil más pobre, un 14% de niñas entre 15 y 19 años son madres, y un 10% tienen más de un solo hijo. Del quintil más rico, solo un 2% de esta misma población tiene hijos, y 0% tiene más de uno. Esto es particularmente serio siendo que más de la mitad de estas madres (53%) no estudian o trabajan, teniendo serias consecuencias en su futuro y el de su familia (Comunidad Mujer, 2016).

2.2 Legislación y Violencia de Género

La violencia de género afecta directamente a alrededor de 2.8 millones de chilenos y chilenas (MINMEG, 2017) con consecuencias graves para un 15% de la población y sus familias. Niñas y mujeres son expuestas a una amplia gama de violencia económica, psicológica, y física, a través del acoso sexual y diversas formas de intimidación. Femicidios, es decir el asesinato de niñas y mujeres a raíz de su género, es la forma más extrema de esta violencia. Hábitos de violencia, incluida la violencia de género, fueron reforzadas por la brutalidad de la dictadura militar que practicó formas particularmente crueles hacia mujeres y niñas (Rettig et al., 1991). En los últimos años, sin embargo, los movimientos feministas y sus aliados han avanzado significativamente, generando legislación y valores colectivos que condenan este tipo de violencia.

Los instrumentos legales principales de Chile para lidiar con la violencia de género son:

- **Ley de Violencia Intrafamiliar** (Ley N° 20.066, 2005) que protege a mujeres de un abuso que amenaza sus vidas, su integridad física o mental, o la de sus familias.
- **El Código del Trabajo** establece que las relaciones laborales deben estar basadas en la dignidad de la persona, prohibiéndose el acoso sexual, particularmente las conductas inapropiadas como exigir actos sexuales no consensuados usando el trabajo u oportunidades laborales como formas de coerción (Ley 20.005, artículo 2, Código del Trabajo).
- **El Código Penal** define la agresión sexual como la introducción de objetos de cualquier índole en la vagina u boca y/o cualquier acto de significado sexual ocurrido a través del contacto físico con la víctima, afectando los genitales, ano, o boca, incluso cuando no hay un contacto físico directo entre cuerpos (artículo 366). Desde esta perspectiva, tocarse o frotarse con otra persona podría ser considerada un crimen bajo esta legislación, pero estos actos de acoso sexual rara vez son reconocidos o sancionados apropiadamente.

Hasta mayo 2019 las situaciones de acoso/yo violencia sexual que ocurrían en el transporte público eran catalogadas simplemente como ofensas, quedando sin juicio legal y abiertas a la interpretación jurídica. Gracias al estudio ESMS y a iniciativas del Observatorio de Acoso Callejero hoy en día el acoso sexual callejero está tipificado como delito. Si bien este es un primer paso es necesario seguir avanzando en mejorar los marcos legales para garantizar la seguridad e integridad física y mental de las mujeres.

3 SANTIAGO Y VIAJES DIARIOS

Un transporte diseñado para hombres

3.1 Sistema de Transporte de Santiago, RM

Como se mencionó, Santiago RM tiene una población de 7.482.635 personas (INE 2017 proyección), compuesto en un 51% por mujeres, siendo el lugar donde se concentra el 40% del PIB nacional. Siguiendo tendencias mundiales, la población está envejeciendo y experimentando un gran flujo migratorio, principalmente de otros países latinoamericanos. Administrativamente, la región está dividida en 52 comunas (jurisdicciones municipales) cada una con su respectiva alcaldía y consejo municipal, elegido cada cuatro años utilizando el sistema d'Hondt, un sistema que reparte los votos de manera que dificulta la elección de independientes, y tiende a equilibrar fuerzas políticas de diferente magnitud, o sea, una lista con 40% de los votos puede elegir tantos diputados como una lista con 60-66% de los votos, requiriendo una votación muy alta para quedar con una mayoría de concejales, diputados o senadores.

Una persona designada por la presidencia sirve de intendente, es decir jefe del gobierno regional, sin los lazos democráticos de rendición de cuentas y transparencia habituales para una dirección política de esta envergadura. Por la misma carencia de una institucionalidad democrática al nivel regional, no existe un sistema de planificación muy desarrollada y estas instancias tienen pocos poderes comparados con sus pares en otros países con democracias más establecidas.

En Santiago, la red de transporte consiste en seis líneas subterráneas de Metro, una estación de trenes que conecta con algunas ciudades hacia el sur, Transantiago (buses), buses interurbanos, y taxis colectivos. Un activismo potente en conjunto con mejoras en infraestructura ha impulsado la bicicleta, cuyo uso ha subido de un 2% de viajes diarios (2001-2006) a un 4% (2012), y ahora se estima que ha llegado a un 6% de los viajes diarios. Todos los días, dos millones de viajes son realizados en el metro, y tres millones en buses administrados por compañías privadas que se presentaron a licitaciones públicas. El Metro es administrado por una empresa casi autónoma controlada por el gobierno, mientras el Transantiago está supervisado por la oficina del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones en un Directorio de Transporte Metropolitano (DTPM).

Según los datos de la encuesta origen-destino (SECTRA 2012), sólo el 40% de los hogares tiene un auto, y así también como el ingreso monetario, los autos están concentrados en las comunas de la zona nor-oriental: Vitacura, Providencia y Las Condes. Cada día laboral se realizan más de 18 millones de viajes: caminata (34%), bicicleta (4%), transporte público (26%), autos particulares (25%).

En seis comunas, sin embargo, más de la mitad y hasta un 80% de todos los viajes diarios son realizados a pie, en su mayoría por mujeres en viajes de cuidado. Los viajes de cuidado son para ir a buscar o dejar, acompañar a la escuela/consultorio u otro destino similar, comprar, realizar trámites y propósitos similares. Esto no sería un problema si en cada comuna se tuviera acceso a una variedad de servicios de calidad, sin embargo, los servicios más importantes incluyendo los trabajos, están concentrados en la zona este y centro de la ciudad, forzando viajes de 2 a 4 horas de duración y obligando a gastar una parte significativa del ingreso mensual (en algunos casos hasta del 25%) en transporte (Sagaris & Tiznado, 2017, (Sagaris and Tiznado-Aitken 2020).

3.2 La institucionalidad del Transporte: un problema central

Al contrario de otros países, en Chile, el transporte público de Santiago RM está administrado por un departamento del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, y no por el Gobierno Regional o las municipalidades, quienes tienen poca incidencia en las decisiones. El transporte y su planificación se realizan a través del Ministerio, la empresa de Metro, y el sistema público-privado de buses Transantiago (el 2019 cambió de nombre a Red, pero aun todos lo siguen llamando Transantiago), y el Directorio de Transporte Público Metropolitano (DTPM), ya mencionado.

Creado en 2013 – seis años después de que se hayan implementado cambios mayores en el sistema de transporte público, el DTPM supervisa contratos con empresas de buses privadas (a través de licitaciones), mientras otra agencia dentro del ministerio de transporte, SECTRA, realiza estudios y recomienda medidas de planificación. El sistema de buses, Transantiago, fue implementado con un “big bang” en 2007, lo cual implicó cambios mayores que paralizaron a la ciudad, generando un descontento público notable y una amplia gama de críticas que duran hasta hoy, expresadas en una evasión del pago que generalmente está en un 30% o más.

Un Plan Nacional (2009 – 2025) fue diseñado para guiar el desarrollo de un sistema de transporte que buscaba responder a la congestión, pero en la práctica la mayor parte de la inversión se fue al Metro y a las autopistas urbanas concesionadas, que han fomentado el uso del auto y la congestión (Iglesias, Giraldez et al. 2019). Efectivamente, la congestión de las calles, la contaminación del aire, el agua, el ruido, y los altos índices de muerte y discapacidad debido a siniestros viales se han convertido en un distintivo de la ciudad de Santiago y su sistema de transporte, a pesar de algunas victorias obtenidas de movimientos ciudadanos, especialmente los ciclistas, durante en la última década.



3.3 Ministerio de la Mujer y el Servicio Nacional de la Mujer

En los últimos 20 años, particularmente bajo los dos periodos presidenciales de Bachelet (2006-2010, 2014-2018), la equidad de género fue una temática importante, reflejada en el desarrollo del Servicio Nacional de la Mujer (SERNAM) y su evolución hacia un ministerio en 2016. Este Ministerio de la Mujer y Equidad de Género separó sus tareas en las siguientes categorías: Violencia contra la mujer, Mujer y Trabajo, Sexualidad y Reproducción, y Mujer, Ciudadanía, y Participación.

La misión del ministerio ha sido transversalizar temáticas de género dentro de todo ámbito del gobierno, a través del diseño, coordinación, y evaluación de las políticas, planes, y programas. Funciona principalmente a nivel regional con programas que trabajan dentro de una perspectiva de género y cuyo principal objetivo es terminar la desigualdad entre hombres y mujeres. Para este objetivo se fueron proponiendo nuevas instituciones, reformas legales, políticas públicas y un cambio cultural a favor de la autonomía de la mujer.

En septiembre 2017, un resultado del estudio de Santiago de ESMS fue que por primera vez en la historia de Chile se desarrolló un taller de hábitat urbano enmarcado en una política nacional de equidad de género. El propósito de este taller era generar contenidos en cuanto a territorio y calidad de vida como parte del nuevo plan nacional para la equidad de género.

4 METODOLOGÍA INTERDISCIPLINAR

Ella de Mueve Segura, Santiago

4.1

Investigación participativa para la acción (IPA): Movilizar conocimientos diversos

En Santiago, el Laboratorio de Cambio Social (el Lab) lideró esta investigación sobre las experiencias de las mujeres, seguridad y transporte público, iniciativa que partió en 2016 con una ronda inicial, y siguió entre 2017-2019, cuando además nos asociamos a un estudio en tres ciudades latinoamericanas, conocido como Ella se Mueve Segura (ESMS). Además de considerar los viajes en la etapa de espera (paraderos, estaciones de Metro) y el tramo del viaje realizado al interior del vehículo (bus/tren), a diferencia de otros estudios también consideramos los viajes desde el punto de origen y entre la salida del transporte público y el destino final, que usualmente se realizan caminando.

El Lab es una colaboración entre comunidad-universidad, cuyo eje es una asociación con Ciudad Viva, organización de urbanismo ciudadano, y el Departamento de Ingeniería y Transporte de la Pontificia Universidad Católica (PUC), incluyendo dos centros de investigación, CEDEUS (Centro de Desarrollo Urbano Sustentable) y Centro de Excelencia BRT+. Colabora activamente con distintos actores locales, particularmente Muévete, el Consejo de la Sociedad Civil de la Subsecretaría del Ministerio de Transporte, y varios gobiernos locales y regionales dentro y fuera de la Región Metropolitana de Santiago.

El Lab combina una variedad de herramientas interdisciplinarias bajo el concepto general denominado Investigación para la Participación Acción (conocido como PAR en inglés, usaremos IPA aquí), para movilizar diferentes tipos de conocimientos, particularmente el conocimiento experiencial desarrollado por la ciudadanía y el expertise del mundo académico e ingenieril, a través de un diálogo constante entre la teoría y la práctica, situada principalmente en la interdisciplina de la planificación urbana-regional.

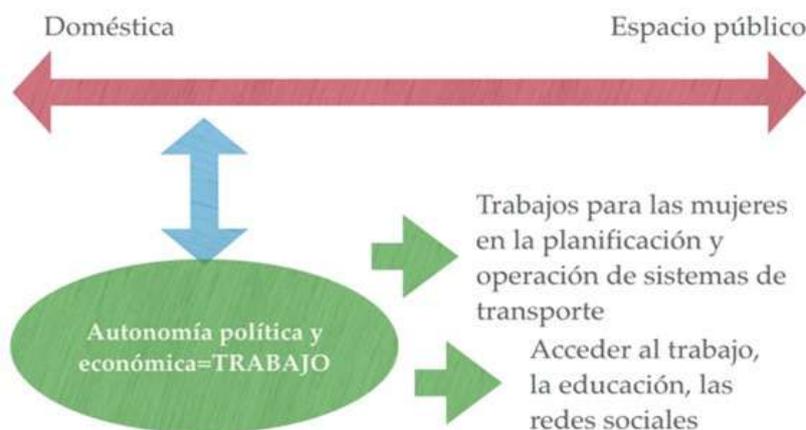
Para establecer parámetros y mejorar el entendimiento de la magnitud de los desafíos asociados con género, seguridad y transporte público, a través de experiencias personales y colectivas de mujeres, combinamos encuestas representativas de mujeres y hombres de la Región Metropolitana con talleres de reflexión en tres comunas de bajos, medianos, y altos ingresos, complementando los estudios con análisis colectivos de organizaciones de la sociedad civil y personas expertas en género, sociología, ingeniería, antropología, planificación, y otras disciplinas.

De esta forma el equipo del estudio pudo acceder a una amplia variedad de conocimientos, posicionalidades, y experiencias: desde la comunidad, gobiernos locales y regionales, y la universidad participaron personas en desarrollo del estudio, el procesamiento de datos, el análisis de resultados y el desarrollo de recomendaciones para políticas, programas, y futuras investigaciones. También el equipo se pudo beneficiar de las experiencias de intercambio con ambas ciudades dentro de este estudio, Buenos Aires y Quito.

Dimensiones y magnitudes de la violencia sexual y los sistemas de transporte públicos

Para empezar, desarrollamos un marco teórico para entender cómo la violencia en los espacios públicos, entendiendo el transporte público como un espacio público móvil, interactúa con la vulnerabilidad de las mujeres. Ya que la violencia doméstica/intrafamiliar ha sido el principal foco de las políticas en Chile, miramos el impacto del transporte, encontrando que es un factor extraordinariamente importante.

Figura 2. La violencia de género ocurre dentro de un espectro que incluye espacios públicos, privados, e intermedios incluyendo espacios.



Consideramos la violencia contra la mujer como un espectro continuo que ocurre en el ámbito doméstico, en zonas intermedias y en los espacios públicos o de otro índole (lugares de trabajo, servicios públicos, etc. (Figura 2). De inmediato, resaltó la relevancia del transporte como vía central de conexión de las mujeres al trabajo, la educación, y las redes sociales necesarias para resistir o salir de situaciones de violencia en el hogar.

Después miramos más de cerca las posibles interacciones entre niveles de educación, los valores culturales, la geografía (distancia entre lugares claves), trabajo, y costos que podrían reforzar las barreras o facilitar cambios (Figura 3) según el funcionamiento del sistema de transporte.

Figura 3. Potenciales barreras y facilitaciones que interactúan con el acceso de las mujeres a la ciudad y la influencia de percepciones de violencia y conductas permitidas.



Las actitudes entre pares y familia, los costos de transporte, calles seguras y rutas de ida y venida en transporte público, la proximidad de servicios básicos como escuelas, trabajos, oficinas públicas y centros de salud: todos estos factores interactúan, influenciando la percepción de las mujeres en cuanto a la violencia en el espacio público y su seguridad. Ellas están planificando constantemente, ajustándose y generando así rutas, rutinas, y calculando los recursos y tiempos necesarios para sus viajes.

Varios de los métodos de Ella Se Mueve Segura se enriquecieron a través de la colaboración con Buenos Aires, Quito, coordinada por Heather Allen con apoyo de FIA Foundation y CAF. Así pudimos comparar los resultados de una metodología que combinó el uso de grupos focales, y, con el liderazgo desde Santiago, el uso de encuestas. Este método, que combina las fuerzas de ambas técnicas, se ha hecho central en el trabajo del Lab, permitiéndonos, con talleres de reflexión y otras actividades cualitativas, explorar a fondo los imaginarios, elementos discursivos y narrativos, explorando tanto lo racional como lo emocional, al mismo tiempo que pudimos entender cuán extendida o “representativa” fueron estas miradas.

Esta metodología transdisciplinaria permitió triangular y analizar los datos con una riqueza mayor, para movilizar diferentes perspectivas, calibrar el diseño, y asegurar la relevancia de los resultados finales (para conocer más de como se presentan y validan estos métodos, pueden ver Sagaris and Lanfranco 2019, Sagaris and Tiznado-Aitken 2020, Sagaris, Tiznado-Aitken et al. 2020)



4.2 Grupos focales y talleres participativos



Nuestro estudio partió desde la base de un estudio panorámico anterior, Safe and Sound (Allen 2016) y una revisión de los datos disponibles sobre la situación de las mujeres y temas de género en nuestro propio país, lo que nos permitió diseñar la metodología participativa del proyecto. El estudio preliminar incluyó una revisión de la literatura mundial y nacional, entrevistas con líderes dentro de estos temas, nuevamente desde esferas públicas privadas, y ciudadanas.

Basándonos en estos resultados formamos un comité consultor con miembros relevantes, presentamos el marco conceptual detallado anteriormente, y recibimos consejos, contactos, y contribuciones de nuestros expertos. Similarmente, seleccionamos tres comunas, representativas de la diversidad socio-económica de Santiago: El Bosque, una de las comunas más vulnerables, ubicada en el sector sur de Santiago, a 20 km del centro; Ñuñoa, una comuna de ingresos medios-altos, con una alta diversidad de uso de modos de transporte; y Santiago Centro, un área mixta con una población flotante muy grande, además de una población residente, convirtiéndose en una comuna central para el imaginario de la ciudad.

Construimos sobre redes ya creadas con la comunidad, las municipalidades, y el sector público, para así invitar y desarrollar un grupo focal en cada comuna (figura 4). La metodología del grupo focal fue desarrollada por la Dra. Lake Sagaris, directora del Lab, planificadora y profesora de ingeniería de transporte y por Magdalena Rivera, antropóloga, con ayuda de otras personas del equipo del Lab. Finalmente, conducimos un grupo focal sólo de hombres facilitado por

Daniel Lanfranco, antropólogo, para evaluar las actitudes de los hombres y su potencial de solidaridad entre hombres y mujeres, para reducir, prevenir, y controlar el acoso sexual asociado con el transporte público.

En total, un grupo focal fue realizado en cada comuna: Santiago Centro (10 mujeres), El Bosque (9 Mujeres) y Ñuñoa (11 mujeres). El cuarto fue realizado en Recoleta (6 hombres). Los resultados de estos grupos contribuyeron a desarrollar la encuesta. Todos estos grupos nos proveyeron de información y perspectivas que, como los resultados aquí demuestran, nos permitieron entender como las personas entienden y actúan sobre sus experiencias con el acoso sexual, en general, y en trayectos del transporte público con diferencias entre hombres y mujeres.

Finalmente, durante el seminario de ESMS en Santiago (mayo 2017), testeamos algunas herramientas adicionales para abordar la temática de acoso en las calles y el transporte público. Una herramienta que resaltó fue la auditoría en terreno, instrumento desarrollado inicialmente por METREC (Toronto), y luego difundido por la ONU. Estas herramientas fueron efectivas al juntar actores gubernamentales y académicos, junto con grupos ciudadanos para identificar problemas y potenciales soluciones.

Figura 4. Grupos focales en los cuales se exploraba las experiencias de mujeres y hombres



Fuente: Imágenes de archivo Laboratorio de Cambio Social



Figura 5. Auditoría en terreno, en la comuna de El Bosque, donde participaron vecinas de esa comuna, funcionarios municipales del Centro de la Mujer y la Equidad de Género, Carabineros de Chile y el equipo del Lab de Cambio Social y los investigadores invitados seminario.

4.3 Encuesta de interceptación

La encuesta fue desarrollada por un equipo interdisciplinar, liderado por dos estudiantes de post-grado de ingeniería de transporte, Ignacio Tiznado-Aitken e Ignacio Oliva, en coordinación con los investigadores cualitativos del equipo, y dos sociólogos, Nathaly Zamorano y Gonzalo Cancino. El Dr. Ricardo Hurtubia, profesor de ingeniería de transporte, fue consultado así como otros expertos para el desarrollo de la encuesta, particularmente profesionales trabajando en el censo nacional

Intercambios con nuestros pares de investigación en Quito y Buenos Aires contribuyeron a la consistencia entre las tres ciudades. La encuesta de interceptación fue aplicada en puntos públicos clave de cada comuna de interés, desde el 19 de diciembre del 2016 hasta el 18 de enero del 2017 (excluyendo los días de Navidad y Año Nuevo). Las paradas de buses y acceso a estaciones de metro fueron elegidas de manera aleatoria, basadas en la calidad del ambiente (aislado/ocupado) y sus tiempos (hora valle/horario punta). Nueve mujeres y tres hombres aplicaron el cuestionario durante cuatro periodos: dos durante la hora valle, y dos horas durante el horario punta. La encuesta en sí consistía de 30 preguntas, tomando entre 10 a 15 minutos para completar, usando tabletas electrónicas y un software que simplificaba la entrada de datos. Entrevistadores casi siempre acompañaban a sus entrevistados en sus trayectos de buses o metro para completar la encuesta.

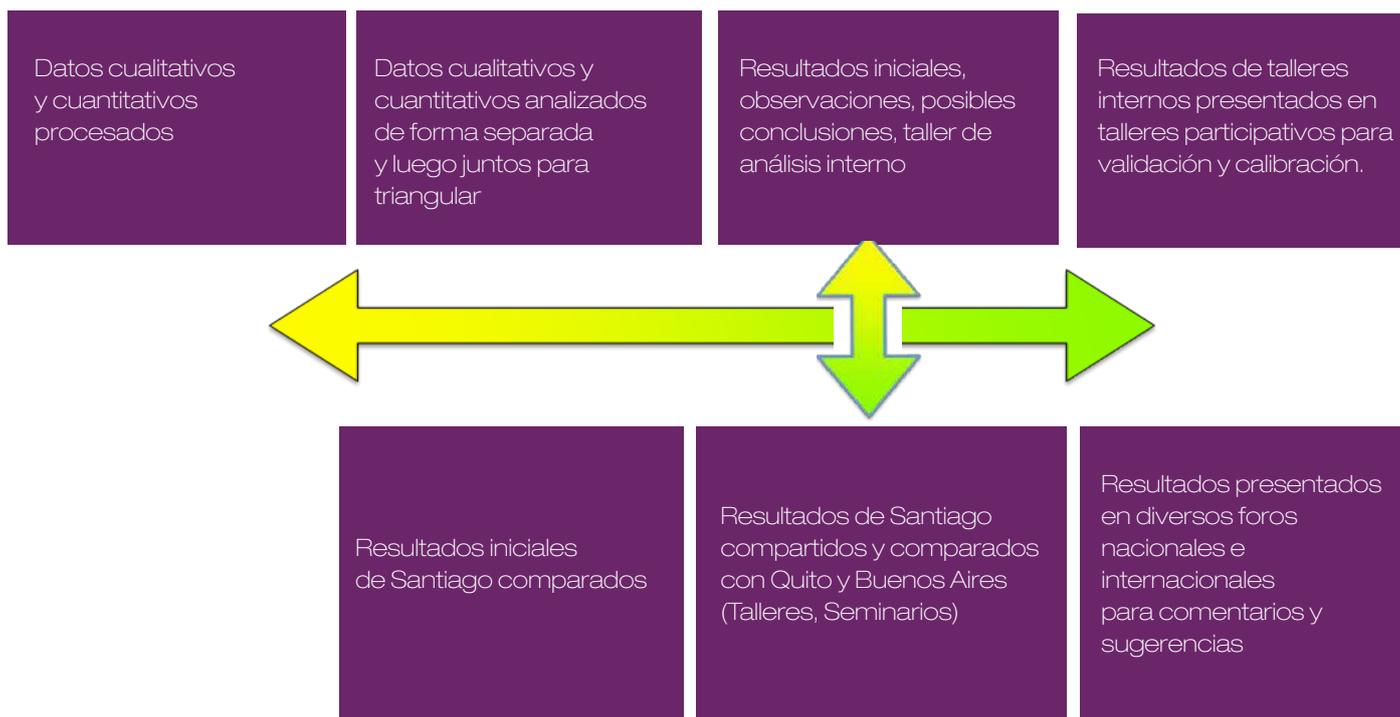
La muestra es representativa de hombres y mujeres sobre los 18 años que usan el transporte público en Santiago, Ñuñoa, y El Bosque, con un margen de error del 5%. Una cuota por comuna fue aplicada para llegar a un número relevante de la población comunal y en total fueron completados 804 encuestas, de las cuales 790 fueron consideradas válidas (386 mujeres y 404 hombres) De las personas que respondieron 790 respondieron preguntas sobre el acceso y egreso del transporte público, 749 sobre el sistema de buses Transantiago, y 424 de metro.

4.4 Procesamiento de Datos y Análisis

Dada la novedad del estudio y nuestro interés en captar elementos sorpresa que podrían surgir, fuimos cuidadosos en separar el procesamiento de datos de la fase analítica. Efectivamente realizamos una serie de análisis iterativos para validar y triangular observaciones y conclusiones, aprovechando las oportunidades internas (talleres con comités consultores, universidades y otros participantes) y eventos externos (como seminarios ESMS en cada ciudad, congresos internacionales de transporte, planificación y otros relacionados), y varios eventos enfocados en género de la CEPAL, la Comisión Económica para América Latina, de la ONU en Santiago.

Nuestro análisis también fue enriquecido por dos estudios adicionales, que realizamos en paralelo con ESMS: uno fue de carácter aplicado, específicamente un programa experimental que exploró la posibilidad de crear y aplicar programas de Rutas Seguras, con enfoque de género, en varias escuelas de El Bosque; y el otro, de carácter teórico, que nos permitió analizar patrones de viaje según sus propósitos, con un enfoque de género, utilizando como base los datos de la Encuesta de Origen Destino (Sagaris & Tiznado 2018), enriquecieron nuestra contextualización y nuestro entendimiento de los datos cualitativos y cuantitativos ESMS.

Figura 6. Proceso de análisis y de procesamiento de datos. Las flechas indican que hay un flujo constante de atrás hacia adelante, comenzando desde los resultados preliminares (Amarillo), que era consolidado por la retroalimentación de nuestros expertos (Verde)



4.4.1 Grupos Focales: Procesamiento de Datos

Procesar los datos de los grupos focales fue relativamente simple. Mantuvimos notas, grabamos y transcribimos cada evento, destacando puntos de interés, narrativas, discursos, lenguaje y otros componentes de la conversación. Probamos con un software cualitativo (Atlas T), pero encontramos que la producción de nuestra propia categorización con consulta a diversos actores producía mayores clarificaciones, facilitada por la participación de personas diversas en el estudio.

Después organizamos los puntos principales que identificamos en categorías, reflejando tipos de experiencia (asociada con las diferentes formas de acoso), tiempos, actitudes, respuestas, expectativas y propuestas de políticas públicas. Entonces comparamos los resultados con cada comuna y también comparamos y compartimos los resultados de Santiago con Quito y Buenos Aires.

4.4.2 Procesamiento de la Encuesta

Realizamos una revisión inicial de los resultados de la encuesta por Excel, para luego procesar principalmente a partir de SPSS. El primer procesamiento fue de data descriptiva para generar un perfil de las personas y sus respuestas. Después organizamos variables y combinamos algunas categorías para crear nuevas variables, para así identificar dimensiones claves dentro de la problemática, la envergadura del tema reportado, y similitudes/diferencias entre hombres y mujeres.

Esto nos permitió desarrollar tablas de resumen para saber cuánta gente había experimentado o había sido testigo de acoso en el transporte público, como respondieron, como estas experiencias propias o de otras personas influenciaron sus viajes posteriores, y como se diferenciaban estas experiencias/reacciones esto entre hombres y mujeres.

También consideramos cómo esto podría influenciar en las tendencias de viaje en general y sus impactos en políticas públicas que buscan mejorar la sostenibilidad de los sistemas de transporte en sí y en la ciudad. El Lab examina interacciones entre temas de sustentabilidad económica y medio-ambiental, con factores sociales en las ciudades en general, y en el transporte específicamente. En otros estudios desarrollamos un marco conceptual que define y considera la sustentabilidad social, que parte en el ámbito de la salud, la seguridad vial/social, y el transporte activo; para luego considerar normas, valores y elementos culturales que influyen en la conducta de diferentes grupos sociales, organizaciones ciudadanas; y, finalmente, la agencia humana, o sea, la capacidad de las personas para ejercer sus derechos políticos, sociales, económicos y culturales individual y colectivamente.



4.4.3 Análisis y contextualización de Resultados

Como ilustra la figura 5, los datos cualitativos y cuantitativos fueron analizados primero por separado, y luego en conjunto, y después re-organizados por la retroalimentación de nuestro taller interno, seguido por una serie de interacciones con diferentes actores de interés para este estudio. El Consejo Asesor del Lab, con miembros de un grupo selecto específicamente para este estudio, proporcionó una ayuda importante, ya que proveyó un grupo estable de personas con expertise diverso, que además nos ayudaron a conectarnos con otros grupos de investigación similares.

Los Seminarios ESMS en Santiago y Quito permitieron compartir los resultados para las tres ciudades, y en el caso de Santiago, con participación de sociedad civil, gobierno y otros académicos. De ellos también surgió información de primera mano de políticas, programas y sus resultados en la calle de cada ciudad, ayudando a testear el potencial de la metodología y las herramientas para el reporte final del estudio (Allen, Pereyra et al. 2019).

Similarmente, los seminarios de investigación de la PUC y reuniones generales entre PUC y el Centro de Excelencia BRT (TRB 2016), cuyos miembros incluyen a WRI, la Universidad de Sidney y MIT, además de la fundación Volvo para la Investigación y Educación, ofrecieron oportunidades importantes para retroalimentación adicional. Los resultados del estudio formaron la base de presentaciones (Equidad e inclusión en la movilidad de América Latina: un análisis de género, Seminario ECLAC, 5-X-2017; un foro mundial de género, organizado en ECLAC por el equipo de investigación nacional de Chile (CONICYT, 1-XII-2017), y también para la presentación de un poster y durante un taller sobre la equidad en Washington (2018) durante el encuentro anual del Transportation Research Board.

Hubo una consistencia notable entre la información cualitativa y cuantitativa, con grupos focales proveyendo puntos adicionales e información de interés, como también levantando preocupaciones y recomendaciones para futuras investigaciones.

La metodología participativa del Lab contempla una amplia participación de actores en el gobierno, de las esferas privadas y ciudadanas, con una alimentación constante desde la academia. Para este proyecto, nuestro Consejo Asesor incluyó a 15 personas desde: El Ministerio de la Mujer y Equidad de Género, Directorio de Transporte Público Metropolitano, grupos de la sociedad civil (Observatorio contra el acoso Sexual en Espacios Públicos, Comunidad Mujer, Ciudad Viva), académicos del Centro de Desarrollo Urbano Sustentable (CEDEUS) y el Centro de Excelencia de BRT+, además de otros actores.

5 RESULTADOS

El acoso está profundamente normalizado

... Lo que me pasa, es lo que les pasa a la mayoría de las mujeres, es saber que te pueden acosar en el paradero, en tu casa, en cualquier lado. Y no es sólo un acoso, es decir que también me pueden violar, golpear. (...) las mujeres estemos siempre con miedo de que nos puede pasar... (Participante, grupo Focal El Bosque, ESMS).

La seguridad en el espacio público y el transporte público es un tema clave para aquellos que viven en la ciudad. El transporte juega un rol fundamental en la vida de las personas, constituyendo una barrera o garantizando acceso a bienes y servicios vitales para el desarrollo humano, la equidad, y la felicidad. Maslow (1948) decía que después de la comida, un hogar, y el agua, la seguridad es la segunda necesidad básica. Si no puedes participar en base a una seguridad mínima, se te limita seriamente tu calidad de vida siendo mujer, y tu desarrollo en la sociedad de manera integral. Esto se vuelve especialmente relevante en Santiago, porque la sensación de inseguridad es permanente, ya que las mujeres están expuestas al acoso y la violencia en su uso diario del transporte (SERNAM, 2012).

Las mujeres en Santiago dependen del transporte público para llevar a cabo sus diferentes actividades. El 52.5% de los usuarios del transporte público son mujeres, 47,5% hombres (EOD, 2012). Sus opciones varían de acuerdo a su propio criterio, objetivo de viaje, medios económicos, capacidades, habilidades físicas (capacidad/discapacidad) y su percepción de seguridad o inseguridad. Los estudios ESMS, incluyendo el de Santiago, indican que todas estas variables son importantes para las mujeres a la hora de elegir su modo de transporte.

Sentirse segura en el contexto de nuestro estudio se refiere a la posibilidad de moverse libremente, sin ninguna amenaza o agresión. La sensación de seguridad es clave para entender cómo la gente, particularmente las mujeres, usan el espacio público. Como tal, es un indicador importante de la calidad de vida (Fraile, 2007). El espacio/transporte público es un lugar construido socialmente, con sus propios significados y experiencias relacionadas a cada persona (Mowl y Towner, 1995 en Scraton, 2005:127): hay ciertos espacios, horarios y características percibidas como más o menos inseguras. Nuestros resultados son consistentes con la información general de la ciudad, en la cual un 79% de las mujeres reportan sentirse inseguras, comparadas con el 59% de hombres (SERNAM, 2012). Esta sensación de inseguridad incrementa entre hogares de bajos ingresos y adultos mayores.

En el caso del Metro, su velocidad y comodidad se destacan, mientras que el bus es importante por su proximidad al hogar y el acceso que provee a múltiples áreas de la ciudad. Taxis (personales y colectivos) son opciones menos frecuentes, pero son percibidas como más cómodas y seguras. El ciclismo, tanto en bicicletas particulares, bicicletas públicas, y triciclos, son un modo de vida, una herramienta de trabajo importante para algunas personas, y un objeto de deseo para otras, a quienes les gustaría andar más, pero no se atreven principalmente por seguridad y convivencia vial.

Sólo mujeres (23% de las mujeres entrevistadas) informaron viajar con niños o adultos mayores. Nueve de diez mujeres encuestadas experimentaron acoso sexual; una de cien había experimentado cada tipo de acoso, lo cual es un porcentaje muy alto debido a la seriedad e impacto que eso tendría en los viajes y patrones de viajes de la ciudad en general.

Percepciones de Seguridad

En Santiago, un 66% de las personas usuarias de transporte encuestadas se sentían inseguras, con una diferencia significativa entre mujeres (73%) y hombres (59%). Factores que incrementaban la sensación de inseguridad incluían (en orden de importancia):

- Viajar en la oscuridad (muy temprano en la mañana, después del atardecer);
- Esperar el bus;
- Hacinamiento en buses y vagones de Metro;
- La caminata hacia y desde una parada de bus;
- Viajar sola; o
- Viajar con niños y personas adultas que requieren de asistencia.

Sólo mujeres (23% de las mujeres entrevistadas) informaron viajar con niños o adultos mayores. Nueve de diez mujeres encuestadas había experimentado acoso sexual; una de cien había experimentado todo tipo de acoso, lo cual es un porcentaje muy alto debido a la seriedad e impacto que esto tiene en los viajes y patrones de viajes en la ciudad.

Agresores

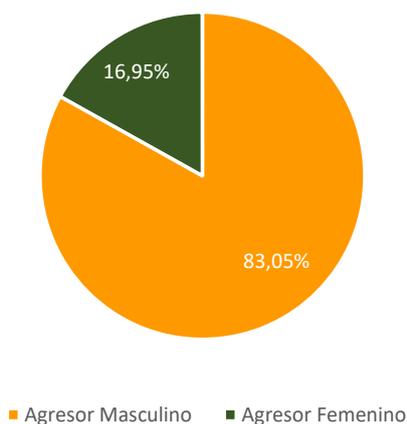
En virtualmente todos los casos de acoso (89% mujeres; 74% hombres), el agresor era hombre (figura 7). De aquellas personas afectadas (figura 8), la mitad experimentó acoso verbal o miradas lascivas; una de cada cuatro experimentó acoso grave (masturbación en público, exhibicionismo); una de cinco acoso físico (frotación sexual, manoseo).

Estas prácticas reflejan construcciones históricas y culturales que reflejan la idea de que el espacio público es sólo para hombres, que las mujeres debiesen quedarse en sus casas, y que las mujeres que se aventuran por la ciudad lo hacen "a su propio riesgo" y/o deberían ser "castigadas". Cuando las mujeres ocupan el espacio público se pueden convertir en víctimas de la violencia porque otros creen que "ellas no pertenecen aquí" (Billy et al., 2015).

Las mujeres son agresores en un número reducido (17% de los casos). La prepotencia, la exclusión, la agresión verbal son parte integral de una sociedad que discrimina basada en el ingreso, el género, la raza, y otras características simbólicas. Esto pasa una y otra vez y está reforzada por inequidades económicas, violencia intrafamiliar, y acoso callejero entre otros.

Figura 7. Mientras la mayoría de los agresores son hombres, hay un porcentaje importante que son mujeres

En casos de acoso sexual



Acoso en la caminata, en los buses, y en el metro

Los resultados de los grupos focales revelaron que todas las mujeres habían experimentado de manera regular, típicamente frecuente, acoso en sus viajes cotidianos por la ciudad. En el grupo focal de Santiago, sus comentarios revelaron que cada mujer tenía un toque de queda personal que coincidía con el cierre de su modo de transporte principal (El Metro cierra a las 10:30 pm; Los buses reducen su frecuencia después de horario punta y medianoche), y las mujeres que se mueven en bicicleta reflejan un mayor grado de libertad. Muchas de estas mujeres ciclistas reflexionaban en como no tenían que esperar buses en paraderos solitarios, o cruzar lentamente puentes peligrosos.

Frente a estos riesgos, algunas mujeres simplemente optaban por quedarse en su propio barrio o en sus propias casas, particularmente después de que oscurece, una estrategia que tiene serias implicancias en la vida y participación social de estas mujeres.

De acuerdo a la encuesta, una de cada tres mujeres han decidido no viajar debido a la sensación de inseguridad, limitando su acceso al trabajo, servicios, e interacciones sociales. Esto emergió en los grupos focales también:

Yo no salgo, a no ser que sea acompañada por alguien que conozco, quien retornará conmigo (Participante, Grupo Focal, Santiago Centro).

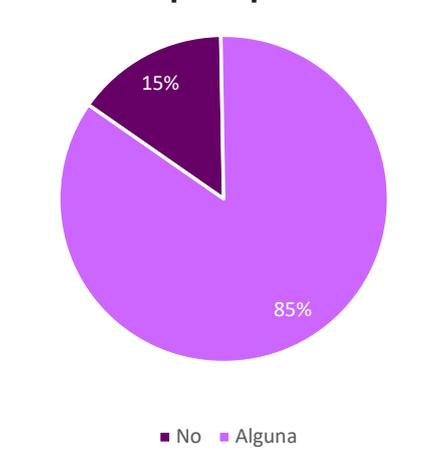
Un criterio para evaluar el riesgo, cómo la vestimenta o lugares considerados seguros, a menudo fallan en el caso del acoso sexual, aumentando así las incertidumbres en los viajes por la ciudad. Una mujer en El Bosque informaba que todos los días veía como un mismo hombre acosaba a las mujeres (incluyendo a ella), en la estación intermodal La Cisterna con palabras, gestos, y una cercanía física inapropiada. Similarmente, otro comentario fue:

Yo iba a clases todos los días por la misma calle, y en el paradero de buses había este tipo bien peinado y bien vestido, porque siempre desconfiamos de la gente desordenada, eso es un prejuicio... Pero este tipo bien vestido, con su maletín, y su pene colgándole del pantalón (Grupo Focal, El Bosque).

Respuestas Inmediatas al acoso

Tabla 1. ¿Qué estrategias te hacen sentir más segura?				
Estrategias	Día y noche	Noche	Día	No se usaron

¿Has experimentado acoso en el transporte público?



¿Qué tipo de acoso has sufrido?

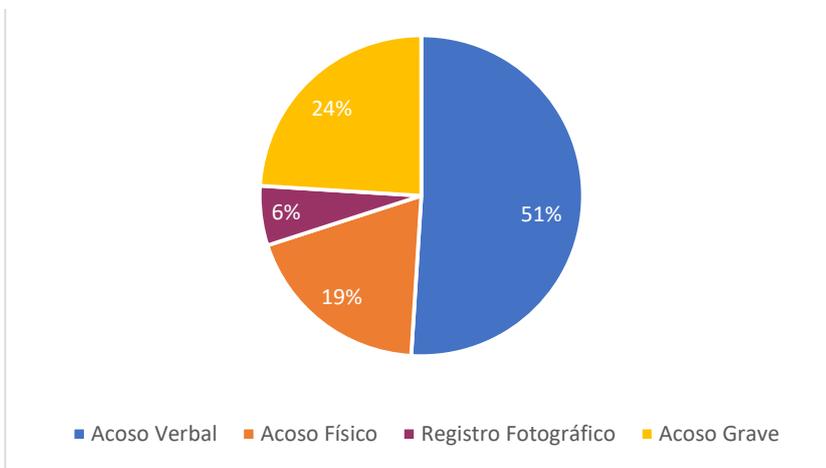


Figura 8. Percepciones de seguridad y tipos de acoso experimentado por hombres y mujeres, en transporte público. Elaboración Propia.

	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
Quedarse en tu propio barrio	41%	45%	7%	11%	3%	4%	49%	40%
Evitar lugares específicos camino al transporte público	31%	41%	26%	28%	2%	3%	41%	27%
Cambiar rutas al transporte público	16%	25%	18%	19%	3%	6%	63%	49%
Hacer todos los viajes en taxi colectivo	16%	20%	24%	31%	3%	6%	57%	42%
Viajar acompañada	11%	19%	9%	23%	2%	4%	77%	54%
Usar un auto privado	19%	16%	9%	12%	2%	1%	69%	69%
Ir a clases de auto-defensa	12%	2%	4%	1%	1%	1%	83%	96%

Fuente: Datos de Encuesta ESMS

Tanto la encuesta como los grupos focales revelaron un notable y perturbador nivel de pasividad en cuanto a las respuestas, y esto apareció en el grupo focal de hombres también. Por lejos la respuesta más común era una actitud pasiva, seguida por una defensa verbal.

En el Metro un hombre joven empezó a frotarse su cadera y sus partes. Eso me hizo sentir muy incómoda y aunque yo pensé que como soy tímida no iba a reaccionar, al final sí lo hice. Sí, reaccioné y le dije "Oye, ¿sabes qué? Me estás molestando." (Participante, Grupo Focal, Santiago Centro).

Mucho menos común era una respuesta física, siendo el uso de alfileres mencionado repetidamente (en los grupos focales) como parte del arsenal que madres le recomendaban a sus hijas.

Tienes que aprender a defenderte. Si es bueno, o malo, no lo sé, pero yo le enseño a mis hijas a llevar alfileres. Todas tienen bolsos grandes, carteras, o un computador. Lo que sea que tengan, yo les digo, si alguien te molesta toma un alfiler y ¡boom! Le pinchas. ¿Porque? Porque no puedo viajar con mis hijas todos los días. ¡Ya hemos tenido suficiente cobardía! Yo les digo, nadie te va a defender, así que tu te tienes que defender. Si algún tipo te acosa, le pinchas con el alfiler y listo. (Grupo Focal, El Bosque).

Estrategias para lidiar y/o evitar el acoso

Tanto la encuesta como los grupos focales revelaron varias estrategias para evitar o lidiar con el acoso. Estas fueron: No viajar sola, o viajar acompañada; permanecer alerta en todo momento; evitar lugares y/o gente asociada con aquellos lugares; cambiar de rutas; cambiar modo de transporte; cambiar horarios; no viajar.

Mientras el acoso durante los viajes no es el único factor en la baja participación laboral de las mujeres, es razonable asumir que, si juega un papel importante en sus decisiones de donde trabajan, que trabajos realizar, y que turnos u horarios pueden tomar.

Estrategias para fomentar enfoques comunitarios

Frente a estos resultados, durante el seminario ESMS en Santiago, realizamos una auditoría de las condiciones de seguridad en El Bosque. Con el Centro de la Mujer, citamos investigadores, más de 30 vecinos, representantes de carabineros, y otras instituciones para una visita a terreno, seguido de un mapeo participativo de puntos seguros e inseguros.

La auditoría permitió evaluar los aspectos sociales, físicos, y funcionales del ambiente urbano; identificar cómo las características físicas de un barrio se ajustan a las necesidades diarias, tomando en cuenta los usos y percepciones de las personas desde una perspectiva de género; y explorar cómo estos espacios son diseñados y desarrollados por instituciones. Esto generó un diálogo entre las autoridades locales y las participantes para levantar propuestas de respuestas, además de integrar nuevos elementos al diagnóstico territorial.

Figura 9. Luego de la auditoría en terreno se pasó a realizar un análisis participativo en sala, de lo visto en las calles.



5.1 Implicancias para Mujeres, Familias, y Transporte Sostenible

Como indican las secciones anteriores, hay una evidencia considerable, variada e importante, que indica que el acoso sexual es una práctica común en el transporte público y afecta a las mujeres y a la percepción del público en general del transporte

- El acoso sexual sólo tiene que ocurrir una vez a una mujer o a una persona que esa mujer conozca, para alterar sus hábitos de viaje de manera permanente
- Incluso las mujeres de bajos ingresos **prefieren tomar taxis antes que arriesgar el transporte público**

Los efectos son duraderos y se transmiten intergeneracionalmente, ya que las mujeres le enseñan a sus hijas como lidiar o evitar con el transporte público.

5.1.1 Implicaciones para las mujeres y sus familias

Como hemos visto, el acoso sexual en el transporte público es común y está profundamente arraigado en nuestros hábitos y costumbres. Los grupos focales nos dieron algunas indicaciones de cuán arraigadas están sus efectos y bajo qué situaciones se hacen sentir en la cotidianidad:

Yo he vivido en el centro de la ciudad por muchos años y me da miedo moverme, de día, de noche, no importa. Pero he aprendido a nunca ir por lugares solitarios. Entonces, cuando yo vivía en el Barrio Yungay, iba por el lado norte donde está la plaza, los bares, los restaurantes y todo lo demás. El bus venía del norte y cuando yo iba, caminaba o iba en bici. En la bici tu puedes ir muy rápido, incluso en la noche, y eso ayuda porque siento que tengo el control. Pero al sur, cerca de la Alameda (donde están las estaciones de Metro), jamás. Porque está vacía. Porque sólo hay negocios de día y nada de noche, sin gente, sin bares, sin una persona caminando, nada (participante, Grupo Focal Santiago Centro).

Para los hombres, una gran cantidad de personas hacinadas en un espacio (paradero, estación de Metro) representa el mayor factor de riesgo. Para las mujeres, los resultados de la encuesta y los grupos focales demuestran que enfrentan una doble carga de inseguridad. Es importante recordar que el acoso sexual ocurre en un ambiente ya sobrecargado por una sensación de violencia e inseguridad generada por problemas de convivencia vial mayores, más tasas significativas de delincuencia, que generan fuertes percepciones de inseguridad.

A lo largo de nuestro estudio y en cada actividad, las mujeres, particularmente las mujeres mayores o que habitualmente acompañan a niños o adultos mayores vulnerables, expresaron miedos tanto de la delincuencia como del acoso sexual. Mientras el miedo de la delincuencia era común para hombres y mujeres, para las mujeres era particularmente dañino para su autoestima y su habilidad de moverse por la ciudad:

Te pueden asaltar en cualquier lugar, en tu casa, cualquier lado. Hay una cosa que es el asalto, pero yo digo, me pueden violar, me pueden pegar, y si hay dos o tres, este es el miedo que tenemos todas las mujeres, que esto nos podría pasar a nosotras. Para nosotras a esto se le suma al miedo que ya tienen los hombres, y se hace más grande aún. (Participante del Grupo Focal, Ñuñoa, a quién la habían perseguido tres hombres en un auto)

Tu vives con esta historia todo el tiempo, te da miedo caminar, te aterriza cualquier hombre que ves. Piensas que quizás te puede acosar o violar. Ese es el mayor miedo, mucho más de que me roben el celular. Eso ni me importa (participante, Grupo Focal, Santiago Centro).

Los resultados de otros estudios en Santiago son consistentes con este estudio ESMS. La OCAC, un observatorio ciudadano apoyado por ONU Mujeres, ha realizado varias encuestas sobre el acoso sexual en el espacio público, e informan que este tipo de violencia es unidireccional: el agresor no tiene ningún tipo de interés en la persona agredida.

Ya que este tipo de abuso puede pasar varias veces en un sólo día, genera un impacto psicológico que se acumula (OCAC, 2014). Más aún los grupos focales indicaron que las personas no diferencian entre los riesgos que enfrentan, los juntan todos en ciertas categorías, Delincuencia, Violencia de Género, y también la violencia del manejo de autos y el tráfico de las calles de la ciudad:

Cuando hablabas de inseguridad, en mi caso, y como mucha gente de mi edad, hay una gran inseguridad que es la de los buses pero por otra razón, por cómo frenan, tomando curvas cerradas, casi lesionando a la gente. De hecho, gente se ha lesionado, a menudo, por este tipo de actitud al manejar (participante, Grupo Focal, Ñuñoa).

5.1.2 Implicaciones para el transporte sustentable

A pesar de estas percepciones de riesgo, informadas en las secciones anteriores, la encuesta reveló que era poco probable que los hombres realizaran modificaciones a sus viajes, mientras las mujeres sí realizaban modificaciones en su decisión de viajar, en los horarios, o en relación al modo de transporte utilizado. Las respuestas más sorprendentes fueron del grupo focal de El Bosque. A pesar de sus bajos ingresos, preferían evitar el transporte público y pagar un radio-taxi para sus viajes. Al hacerlo, las mujeres ocupaban una capacidad de planificación y logística sofisticada para manejar todos los detalles y sacarle mayor provecho al viaje en un taxi que costaba 5 a 10 veces más que el precio de un bus público.

Los resultados de la encuesta tienden a apoyar esta visión. O sea, a pesar de que mucho de la teoría de la planificación del transporte considera a éstas usuarias “cautivas” (como los ingenieros de transporte les llaman a las personas con pocas o ninguna alternativa al transporte público, una porción relevante de los sectores más vulnerables de la población está haciendo todo lo posible por abandonar un transporte público que no responde a sus necesidades.

Tabla 2 ¿Preferirías otro modo de Transporte?				
	Hombres (63% Preferiría cambiar)		Mujeres (70% Preferiría cambiar)	
1°	Auto	26%	Auto	33%
2°	Bicicleta	16%	Taxi Colectivo	20%
3°	Taxi Colectivo	11%	Bicicleta	12%
	Otros	10%	Otros	5%

Fuente: ESMS-Santiago Encuesta.

Como se ha dicho explícitamente en diversos contextos, el comportamiento de las mujeres influencia el de las familias, de hecho comunidades enteras, y es por esto que es particularmente estratégico para proyectos sociales de cambio. Una consecuencia perturbadora de estos resultados ha sido ver el consenso general que hay entre participantes acerca de la importancia de evitar al máximo el transporte público y como traspasan esta actitud a sus hijos, particularmente a sus hijas. Esto sugiere, como ocurre con otros tipos de miedos y traumas sociales, que los efectos son intergeneracionales y potencialmente exponenciales.

Los resultados de la encuesta apoyan los comentarios de los grupos focales (tabla 2): la mitad de las mujeres que respondieron la encuesta cambian de hora, día, o modo de transporte para sentirse más seguras y evitar riesgos. Esto conlleva a toques de queda personales, a veces inconscientes, incluso tan tempranamente como a las 7 pm, algo que restringe severamente la participación de las mujeres en diversas actividades. La encuesta detectó que esto contribuye, además, al deseo de usar un automóvil privado, visto como algo más seguro, cómodo, y conveniente.

Mientras que muchos hombres (63%) y mujeres (70%) indicaron que cambiarían modos de transporte si pudieran (tabla 2), preferentemente hacia un auto privado, esta preferencia fue más alta entre mujeres. Los hombres veían la bicicleta como una alternativa saludable y sostenible como segunda opción (hombres 16% v/s mujeres 12%) mientras que las mujeres preferían otro vehículo motorizado (como el taxi 20%).

La razón principal entregada tanto por hombres como mujeres es que el auto es más rápido, seguido por la comodidad, pero para las mujeres la tercera opción es que se sentían más protegidas de la delincuencia. Sólo las mujeres (5%) mencionaron “reducir al máximo la posibilidad de un acoso sexual” como una razón explícita de su deseo de cambiar de modo. Sus respuestas en la encuesta y los grupos focales dejan en evidencia que esto es una consideración importante para ellas.

Entre las personas que declaraban su preferencia por cambiar al auto (Figura 8), los motivos principales eran la velocidad (44%) y comodidad (22%). Para las mujeres, siendo la velocidad la razón de la mayoría (37%), la seguridad (frente a riesgos de choques, delincuencia y acoso) fue muy importante (31%), y la conveniencia era prioridad para un grupo significativo de mujeres también (23%). La mayoría de los hombres (55%) se cambiarían a un auto, por razones de velocidad, seguido por conveniencia, y luego (19%) seguridad.

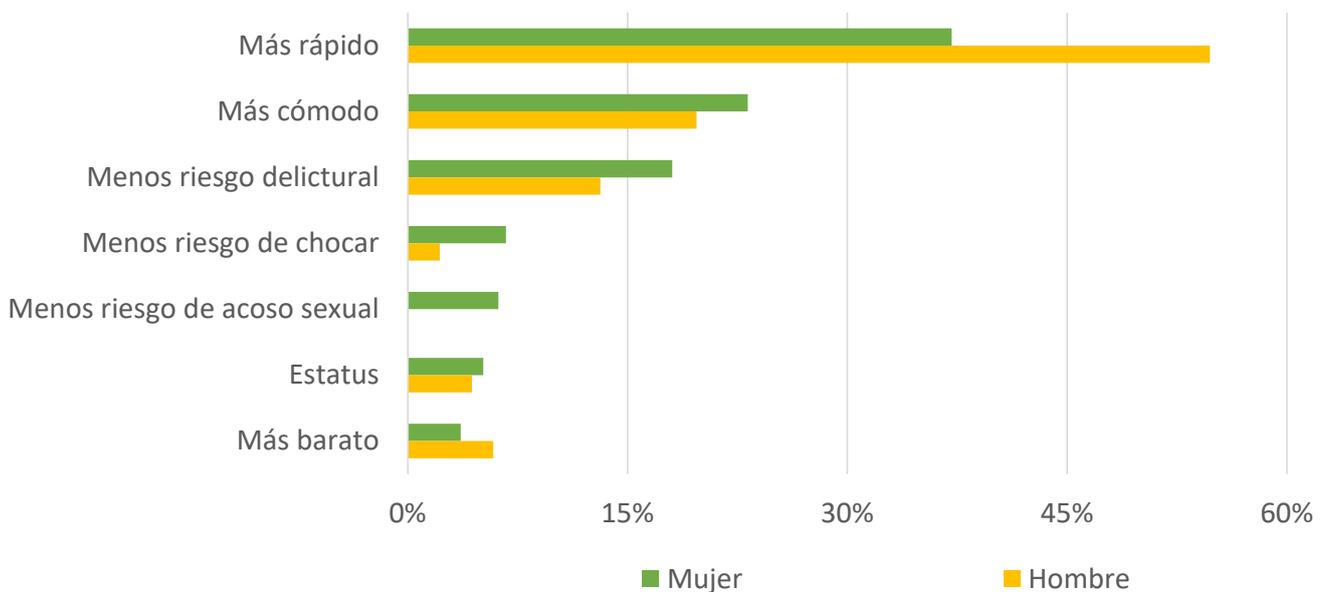
Tabla 3 Tendencias de Partición Modal 1977-2012					
	1977	1991	1997	1999	2012*
Autos	11.6	20.8	24.2	37.4	25%
Buses	80.1	63.6	61.0	55.0	26%
Metro	3.3	6.4	7.1	8	

* Datos para el 2012 fueron calculados sobre la base de todos los modos de transporte (sumando hasta un 50% de los viajes totales), mientras que los datos de años anteriores fueron calculados para autos, buses, y Metro solamente (sumando hasta un 100% además de otros viajes que no se han medido tan bien como en otras encuestas de Origen Destino) Fuentes: 1977-1999, Azocar, publicado en el sitio del Banco Mundial, 3-III-2018; 2012 Encuesta Origen Destino.

En las últimas 2 décadas, el uso del transporte público ha decaído en Santiago mientras que el uso del auto ha incrementado enormemente, reflejando inversiones mayores en autopistas y calles para autos (Tabla 3).

Estos resultados levantan presunciones perturbadoras ya que puede haber un mecanismo que impulsa este cambio a través del rechazo del transporte público que tienen las mujeres por la falta de seguridad, comodidad, y otras razones. Mas aún, los efectos de este mecanismo pueden multiplicarse exponencialmente por mujeres enseñándole a sus hijos, tanto niños como niñas, pero con un énfasis especial en las niñas, quienes a su vez le enseñan a sus hijos e hijas u otras personas a su cuidado.

Figura 10. Razones para cambiar modo de transporte por el auto para hombres y mujeres.
Datos Encuesta ESMS Santiago



6 BUENAS PRÁCTICAS

y herramientas para el cambio

A pesar de los avances en la participación social de la mujer en general y en políticas para frenar la violencia de género, Chile está atrasado en sus políticas de respuesta al acoso sexual en el transporte público. Esto porque, con algunas notables excepciones (Segovia & Dascal 2000) los esfuerzos por reducir la violencia de género en Chile se han concentrado en casos domésticos de violencia. Solo en años recientes el espacio público se vuelve un tema importante. Nuestras visitas a terreno en las tres ciudades participantes de este estudio confirmaron esta percepción, siendo Quito un líder mundial con un nivel muy alto de innovación en sus políticas de transporte público y género.

Comienza en Santiago un interés en este tema, sin embargo. El impacto de ESMS y otras investigaciones, relacionadas a nuestro Lab (Sagaris & Tiznado-Aitken, y otros, 2017, 2018), pudieron aportar a algunas políticas públicas prometedoras, las que, sin embargo, no han avanzado mucho en años más recientes, salvo la ley de respeto callejero, ya mencionado. Otro estudio (Herrman et al. 2020) demuestra la resiliencia de la caminata como modo de transporte central para los santiaguinos, siendo las mujeres la gran mayoría que caminan. Entre las medidas más significativas hasta ahora, Transantiago ha hecho un esfuerzo grande por subir la cantidad de mujeres conductoras de buses, los que han dado beneficios significativos, según un estudio del mismo DTPM.

Efectivamente, el porcentaje de mujeres trabajando como conductoras ha subido desde un 1,5% (2014) hasta 6,2% (diciembre 2019). Este crecimiento refleja el impulso que ha dado DTPM, a través de un sistema de premiación a Mejores Conductores y Conductoras, un programa que busca visibilizar la labor de estos profesionales del volante, mostrando el esfuerzo y la calidad del servicio que buscan mantener, junto con un discurso de desmasculinización del rubro. Cabe destacar que cuando partió esta iniciativa, solo tres empresas tenían mujeres conductoras, pero desde 2018 todas cuentan con personal femenino de conducción.

Evolución de personas en labores de conducción en el Sistema de Transporte Público Metropolitano

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Conductores	16.940	17.029	17.868	18.466	17.535	17.425	19.192
Conductoras	145	264	325	485	599	965	1,271
Total	17.085	17.293	18.193	18.951	18.134	18.390	20.463
%M	0,85%	1,53%	1,79%	2,56%	3,30%	5,25%	6,21%

Es necesario seguir observando los datos de integración de conductoras, considerando que la DTPM ha anunciado que para la próxima licitación exigirá una cuota mínima de contratación de mujeres, y complemento de la Norma Chilena de Equidad de Género NCH3262.

En relación a la formación del capital humano, durante el año 2018 y 2019 se trabajó en la construcción de perfiles de cargos operativos que incluyen la perspectiva de género, así como también se elaboraron Planes Formativos estandarizados que también incorporan perspectiva de género: contruidos mediante diálogo social (empresas, trabajadores, Estado).

Otra de las medidas adoptadas es la construcción de una Política de Equidad de Género en Transporte, que incluyó la participación de todos los programas de la Subsecretaría de Transportes, además de la participación de organizaciones de la sociedad civil y el mundo de la academia, cuyos resultados están disponibles en: www.subtrans.gob.cl/programa/genero-y-transporte/. Como parte de la implementación de esta política transversal, DTPM ha ido creando un nuevo estándar, que contempla:

- Mejoras en cuanto al diseño para el acceso universal, incluyendo en los buses un piso bajo, asientos antideslizantes, asiento doble, pasamanos, manillas y apoya brazos;
- Eliminación de torniquetes, como respuesta a necesidades sobre todo de la movilidad del cuidado y de las adultas mayores;
- Cámaras de seguridad en los interiores y exteriores (respondiendo a necesidades de seguridad).

DTPM también ha aplicado algunas mejoras en el diseño de paraderos, así que los paraderos que cumplen con los nuevos estándares contemplan mejoras en diseño para el acceso universal, similares a los que se están aplicando al interior de los buses, o sea, huellas podotáctiles, asientos más bajos y antideslizantes, apoyabrazos, mejora en la cobertura de techos, con cierres **transparentes para asegurar la visibilidad, junto con una iluminación apropiada.**

Falta un camino amplio por recorrer, pero ya la temática de género se ha instaurado y se tiene presente para continuar potenciando en el área del transporte público y las oportunidades de trabajo para las mujeres.

6.1 Ejemplos de Buenas Prácticas

METRO - OCAC Campaña publicitaria ciudadana

Desde 2017, y en varias oportunidades, el Metro de Santiago ha desarrollado campañas de afiches con una organización ciudadana, el Observatorio Contra el Acoso Callejero en el espacio público (OCAC). Esto recalcó que “el acoso es violencia”. Dos grupos de hombres de la sociedad civil complementaron la campaña: “No te da Vergüenza”. La efectividad de estas campañas, sin embargo, especialmente cuando no hay una legislación apropiada, o protocolos consecuentes, requiere de una evaluación mayor. Similarmente, frente a una serie de reportajes sobre el tema de acoso en el Metro, hubo un principio de respuesta de parte del Ministerio de Mujer y Equidad de Género.

Solo esporádicamente se hace un esfuerzo similar en los buses de Transantiago, componente central de transporte público para millones de viajeras cada día. Campañas en soportes informativos del sistema, como la que muestra la siguiente imagen.

Figura 11. La tarjeta BIP es el medio de pago de Red Metropolitana de Movilidad, que incluye buses, Metro y MetroTren Nos. Esta tarjeta es un ejemplo de un esfuerzo por personalizarlas, con imágenes alusivas a diferentes campañas. En este caso la campaña es Usa Tu Poder, enfocada en la temática de Igualdad de Género y respondiendo al objetivo de desarrollo sustentable N°5.



Estas campañas aún no se han plasmado en una formación constante y especial de guardias y otros equipos de atención al público, para asegurar una respuesta adecuada y sistemática en el caso de recibir una denuncia de acoso. En Metro existe un protocolo para actuar en caso de acoso, para apoyar a la víctima, detener al acosador, separar ambos y dar aviso a la policía y Carabineros. A partir de marzo del 2019, también existe un número, el 1488 al cual se puede llamar para pedir ayuda o recibir denuncias. En los buses, sin embargo, no se han implementado estas medidas y tampoco se tiene capacitación al respecto.

Una planificación nueva con perspectiva de Género

Las auditorías de seguridad de género y los mapeos participativos, mencionados, se demostraron como un componente valioso tanto para levantar un diagnóstico participativo y completo, como para elaborar posibles soluciones, y estrategias más sistemáticas de respuesta. Sin embargo, estas iniciativas requieren una consistencia en el tiempo, y la plena integración en múltiples programas y áreas de trabajo relacionados, tanto los Planes de Desarrollo Comunal, como otros instrumentos de gestión territorial local.

En El Bosque, Independencia, Temuco, Padre Las Casas y Lautaro pudimos integrar una mirada de género en el programa Rutas Bakanes (www.cambiamos.cl), que ha aportado significativamente a la sensibilidad y el mejoramiento de las condiciones de seguridad vial y social para los viajes a las escuelas. Estas experiencias pilotos merecen pasar a jugar un papel central en las políticas de educación, salud y transporte, con un énfasis en una planificación del uso de suelo que asegura escuelas de calidad al alcance de la caminata de escolares de todas las edades.

Similarmente, políticas de contratación de por lo menos un porcentaje de profesores que viven en la misma comuna que la escuela reforzarían el uso de la caminata y la bicicleta para los viajes a la escuela, mejorando así la seguridad vial y social en cada territorio cercano.

Logrando la participación de la Comunidad

Como mencionamos, un taller participativo y una auditoría de seguridad en terreno con las mujeres de El Bosque y el Centro de la Mujer, un territorio de bajos ingresos, fueron parte del estudio general de ESMS en Santiago. Para aquello, adaptamos las auditorías de seguridad desarrollada por METREC (Toronto), recomendadas por la ONU para ciudades alrededor del mundo. Esto probó ser una herramienta poderosa para movilizar a la comunidad, al gobierno local y regional, y a las agencias de transporte, para que consideraran las necesidades de las mujeres y como integrarlas de manera completa en el sector de planificación y operaciones de transporte.

Cerca de 30 participantes (hombres y mujeres) realizaron una auditoría a una ruta ya establecida y luego participaron de un taller donde diferentes características del sistema de transporte fueron discutidas y donde se elaboraron algunas propuestas para resolverlas.

Este tipo de auditoría permite evaluar aspectos sociales, físicos, y funcionales del barrio y el ambiente simultáneamente, y en horarios diversos (algunas paradas de buses son seguras durante el día, y no la noche por ejemplo).

Un resultado importante fueron las conexiones que se forjaron entre actores que no se habían conectado previamente para discutir estos temas, integrando así diferentes perspectivas en un sólo análisis. Los grupos se encontraron en el Centro de la Mujer, donde nos reunimos investigadores, vecinas, representantes de Carabineros, los equipos de ESMS de las tres ciudades, además de otras personas interesadas.

“Ciclo-inclusión” para mejorar la seguridad en trayectos hogar-bus-destino

Desde una gestión participativa 2006-2010, las políticas públicas y algunos proyectos de cicloinclusión desarrollados por organizaciones ciudadanas (Ciudad Viva, Bicicultura, Macleta, CicloRecreovia), gobiernos locales (Recoleta, Maipu, Providencia) y gobiernos regionales y entidades privadas (Bicicletas Oxford) han dado frutos considerables en años recientes.

Entre los logros, un financiamiento inicial incentivó un aumento en las ciclofacilidades desde apenas 50 kms en 2006 hasta casi 200 kms en 2012, período durante el cual se duplicó la participación modal (de 2 a 4% de los viajes diarios), e incrementando la participación femenina de apenas un 10% hasta casi un 30% en las vías principales (Sagaris 2015; Sagaris & Olivo, 2010).

Aparte de ciclistas particulares, sistemas de bicis compartidas han comenzado a ser populares, con un uso significativo entre mujeres y una fuerte integración con el transporte público, particularmente estaciones de Metro. Entre 2014-2016, como parte de una iniciativa de estudiantes de la PUC, se testeó el uso de porta-bicicletas en buses, como ya es común en Canadá, EEUU y otros países. Sin embargo, aún no pasa a una implementación sistemática, situación difícil de explicar, dados los altos beneficios y bajos costos de estas iniciativas. También hubo un experimento muy relevante de un circuito fijo de bicitaxis en el centro de Santiago, iniciativa que terminó por falta de apoyo a la altura de sus beneficios.

Desde entonces, investigaciones del Lab con otros colegas del Centro de Desarrollo Sustentable (CEDEUS, PUC) indican que la bicicleta puede ser una especie de eslabón perdido en la cadena caminata-bici-bus/Metro del transporte sustentable. Un ejemplo es como su plena integración puede rebajar gastos y tiempos de espera para personas de bajos ingresos que enfrentan largos viajes (más de dos horas) en el transporte público como está organizado actualmente. Otro ejemplo es el valor que puede tener para trabajadoras nocturnas, por ejemplo, poder acceder a un troncal de transporte público en bicicleta, sin tener que arriesgar una larga espera para un servicio alimentador. Similarmente, poder bajar del bus y cruzar un puente o un sector complejo rápidamente en bicicleta ayuda a mejorar la seguridad y la movilidad de las mujeres (Sagaris, Tiznado-Aitken, & Steiniger, 2017). Similarmente, bici-taxis operados por mujeres y hombres podrían proveer servicios importantes que reducen el aislamiento, el riesgo y la carga de llevar niños o paquetes pesados hacia y desde el transporte público.

Una escuela de ciclismo (2008-2018) para mujeres, desarrollado por Ciudad Viva y Macleta, un grupo de ciclistas mujeres, probó ser altamente exitosa para subir mujeres a la bicicleta y ayudarles a empoderarse, y a sentirse más seguras en las calles. Esto otorga oportunidades a las mujeres para que pedaleen juntas para así ganar la suficiente confianza de pedalear solas. Falta, sí, integrar financiamiento permanente para este tipo de iniciativas, para darle continuidad, ya que sus beneficios de género, de salud y de equidad en el acceso a los bienes sociales están claramente demostrados.

Figura 12. Una participante durante la auditoría y mapeo participativo de El Bosque presenta los datos e información levantada.



Aumentando la participación de las mujeres en el trabajo: Transantiago (Red)

Mientras estábamos trabajando en este estudio, una investigadora de Santiago fue víctima de acoso en el metro. Cuando lo reportó al guardia de seguridad, este la cuestionó por no detener al hombre y entregárselo al guardia. Fue una respuesta, al parecer, habitual, revelando la necesidad de elaborar programas de entrenamiento y protocolos especiales de conciencia de género.

Como ya mencionamos, para Santiago, en las tres ciudades estudiadas las mujeres constituyen un porcentaje pequeño de la fuerza laboral del transporte. Estudios complementarios realizados en Bogotá, Buenos Aires, y Santiago indican que estas pocas mujeres tienen un buen desempeño y un impacto positivo en el sistema en general, haciendo múltiples aportes al buen funcionamiento del transporte público. Desde 2017, el Ministerio de la Mujer y Equidad de Género colabora con DTPM, para desarrollar un programa que combinara el cuidado de niños, cuidado después del horario escolar, entrenamiento acelerado y otros componentes para hacer de las mujeres sujetos elegibles para trabajar de conductoras. En un inicio resultó complejo para operadores de buses, ya que no tenían camarines de mujeres y otras facilidades. Pero esta barrera ya se superó .

Enfrentadas con estos prejuicios y con el hecho de que varios operadores privados de buses se rehusaban a contratar mujeres de conductoras, Transantiago desarrolló premios para Mejor Conductor y Mejor Conductora de bus, para destacar aspectos positivos del sistema y fomentar la contrata de mujeres conductoras. Este premio también proveyó de una oportunidad para que el público usuario normalizaran el hecho de que las mujeres pueden cumplir con cualquier tipo de trabajo, incluyendo el conducir un bus (trabajo tradicionalmente masculino) y premiar ese excelente trabajo.

6.2 Cambios institucionales claves

Como el marco teórico resumido al comienzo de este informe revela, el acoso sexual y la violencia asociada con viajes en el transporte público constituye un nudo complejo de situaciones, valores, prácticas, políticas públicas, y posibles respuestas. Este es el resultado de valores sociales muy arraigados, en conjunto con los nuevos desafíos de las mujeres mientras buscan roles más equitativos en la sociedad. Estas condiciones cambiantes, típicas de nuestros tiempos, hacen que sea esencial pensar estratégicamente cómo combinar estrategias para mejorar la seguridad, aislar y castigar los responsables del acoso, según el grado de violencia.

Un paso esencial, que faltaba en Chile fue la creación de un marco legal que reforzara una nueva visión sobre este tema, identificando el acoso en el transporte público como un crimen, y estableciendo castigos apropiados para cada tipo y grado identificado. El 17 de Marzo del 2015, con el apoyo de ONU Mujeres, el OCAC, la organización ciudadana dedicada a este tema, propuso un proyecto de ley que reconozca el acoso sexual como un tipo de violencia.

En mayo del 2019, finalmente salió publicado en el Diario Oficial la Ley N°21.153, respecto al acoso callejero. El proyecto logró el apoyo de un grupo transversal de parlamentarios y parlamentarias. Modifica el Código Penal para tipificar el delito de acoso sexual en espacio público. Nuestra ley no contemplaba ninguna figura de carácter residual que permitiera sancionar este tipo de acto en forma clara y tajante, por lo que urgía establecer una normativa específica para sancionar a los acosadores.

El acoso sexual en el espacio público (y por lo tanto en el transporte público) era tipificado como una “ofensa al pudor y las buenas costumbres”, pero en ninguna parte se definía claramente qué es la moral, el pudor o una “buena costumbre”, y tampoco lo definía como delito. De esta manera, las sanciones dependían de la interpretación y el criterio de los funcionarios policiales o la Fiscalía. Además, en el delito de “ofensas al pudor” se entiende que toda la sociedad es la víctima y no la persona que sufrió el acoso, obviando el efecto que tiene en sus víctimas y el hecho de que la inmensa mayoría son niñas y mujeres.

Gracias a la promulgación de esta ley se reconoce por primera vez la gravedad de los hechos de acoso, clasificándolos como violencia sexual, ante la justicia. Lo anterior constituye un avance al reconocer a las mujeres agredidas como víctimas y al establecer sanciones concretas para los agresores.

Menciona tres situaciones específicas, castigadas con multas desde los 75 dólares hasta los USD\$1.500:

- Acoso sexual en la calle, que consiste en actos verbales o no verbales. Esta multa puede ser omitida si el acosador realiza una disculpa pública sobre el acoso realizado.
- Acoso sexual en la calle consistiendo de toma de imágenes, videos, o cualquier documentación audiovisual del cuerpo de otra persona, sin su consentimiento y conocimiento.
- Acoso sexual callejero intimidante, como exhibicionismo o masturbación, persecución a pie o en vehículo.

El contacto físico no consensual de una naturaleza sexual sería sujeto a sentencias menores de cárcel y confinamiento, la cual podría incrementar, dependiendo de la gravedad de la violencia ocurrida.

6.3 Otras medidas

Como el contenido de este informe indica, si los países quieren tener ciudades amables, limpias, eficientes, e inclusivas, necesitan tener en cuenta las necesidades de las mujeres y otros grupos vulnerables en la planificación del transporte. Hasta la fecha, sin embargo, las necesidades particulares de las mujeres son tratadas como información adicional, de menor importancia a otros temas, con serias consecuencias para la sostenibilidad de las ciudades.

Transversalizar el género en el uso del espacio, la planificación, y las operaciones

Transversalizar el género en todos los aspectos del transporte y el uso de tierra y espacio en la planificación es esencial, en cada escala, desde los ministerios nacionales de transporte, que regulan y financian proyectos de transporte claves, hasta los gobiernos regionales y locales que tienen la ventaja de tener una mayor proximidad con su gente y comunidades. Mencionamos el uso de la tierra y el espacio por la importancia de la coordinación de centros de cuidado, tiendas, y trabajo, para simplificar los viajes de madres y padres a través de la ciudad. Un enfoque exitoso ha sido la inclusión de estos servicios en algunos terminales de buses de Bogotá. Esta medida aún no ha sido aplicada en Santiago, sin embargo.

Las experiencias de Santiago y otras ciudades involucradas en este estudio, revelan la importancia de la innovación, la visión política y el compromiso de líderes electos, personal técnico, y organizaciones civiles y entidades privadas. En América Latina, una de nuestras ciudades compañeras en el estudio, Quito, resalta como una fuente de innovación e inspiración. Con el apoyo de ONU mujeres, las autoridades de la ciudad y otros grupos han trabajado por varios años para mejorar los informes y denuncias de acoso, castigando con prisión y otras medidas legales, implementando además un sistema de alarmas y asistencia instantánea en los buses mismos del transporte público.

Programas similares son necesarios en cada ciudad y/o agencia de transporte. Nuestra investigación también resalta la importancia de generar protocolos básicos describiendo como guardias, policía, otros pasajeros, funcionarios de aduana o transporte, mujeres y otras organizaciones civiles debiesen responder e involucrarse en situaciones de acoso con respuestas específicas, generando también campañas comunicacionales que tocan valores profundos de la sociedad que construye a la mujer como un blanco de agresión y violación sexual. Leyes, protocolos, y otras medidas requieren de un nivel concentrado de diferentes actores, para que así puedan responder mejor individualmente, pero también tienen que movilizar colectivamente para enfrentar focos de acoso en formas que preserven la dignidad y valor propio de la persona afectada, mientras al mismo tiempo se da apoyo, legal, psicológico, y de contención.

Aprovechando la información: Mejorando la recolección y el análisis

Mientras desarrollábamos el estudio ESMS, investigadores de nuestro equipo también estuvieron mirando cómo utilizar la información de la encuesta Origen-Destino de Santiago, que es bastante extensa. Estos estudios arrojan datos separados por sexo, pero son poco aprovechados para extraer la información relevante. En un estudio concurrente con Ella se mueve segura, el Lab desarrolló una metodología simple para analizar los patrones de viajes de las mujeres (Sagaris & Tiznado-Aitken, 2018). Este método podría ser refinado, sistematizado, y convertido incluso en un software disponible para las agencias de transporte y/o planificación. También aportaría a identificar brechas en la información disponible, y métodos adicionales para cerrarlas.

Desarrollando nuevas prácticas para laboratorios vivos en ciudades reales

La brecha de género estudiada por Comunidad Mujer nos da indicios de cómo la brecha va cambiando a lo largo del ciclo de vida, desde jóvenes hasta adultas. Otro trabajo de investigación participativa para la acción del Lab enfocó el desarrollo de programas "Rutas Bakanes a la Escuela", que podían enfrentar temáticas de género y violencia en escuelas primarias. Después de cinco años de experiencias en diversas condiciones, partiendo en El Bosque, para luego seguir en escuelas de Independencia, Padre Las Casas y finalmente Lautaro, el programa ha quedado completo, bien validado y reconocido como un importante aporte a la educación, la salud y el transporte sustentable. Aplica métodos lúdicos de acción, incluyendo mecánica de bicis para empoderar a las niñas y re-educar a los niños sobre el género, roles en general, y formas colaborativas de trabajar y resolver conflictos. A través de visitas a lugares clave como el museo abierto de transporte o el centro de operaciones del Transantiago, los niños aprendieron sobre transporte, sostenibilidad, y equidad social (Sagaris & Lanfranco 2019).

Similarmente, tanto hombres como mujeres visitan a las clases muestran a los niños como los roles de las personas están cambiando, abriendo sus ojos a nuevas posibilidades para sus propios futuros. Este tipo de programa, que parte desde la primera edad, donde las diferencias de género comienzan a aumentar, ofrecen nuevas ideas, valores, habilidades, y capacidades.

En El Bosque, el programa derivó en una experiencia complementaria: Al Vuelo por El Bosque, taller de ciclismo para mujeres (2018-2019), en el Centro de la Mujer y la Equidad de Género. Este programa entregó habilidades para lograr la autonomía de movilidad en bicicleta en la ciudad, mecánica básica e intermedia para la mantención de las bicicletas, manejar herramientas e instalar accesorios como la alforja, candado, sillas de niños y elementos de seguridad. La doble carga de trabajo que tiene las mujeres constituye una doble carga de violencia, usar la bicicleta no resuelve estos problemas, pero contribuye significativamente a mejorar el uso del tiempo en beneficio de las mujeres, llevándolas cómodas y libremente por donde decidan andar. Así las participantes aprendieron habilidades fundamentales de manejo seguro de bicicletas, bicisargas y triciclos, junto con temas de empoderamiento de género, colaboración y otros relacionados.

Figura 13. Taller de Ciclismo Al Vuelo por el Bosque, clases mecánica básica e intermedia



Futuras Colaboraciones e Investigaciones

La colaboración internacional que caracterizó este estudio y las relaciones permanentes del Lab con sus pares académicos y de la sociedad civil en múltiples países enriqueció enormemente el estudio *Ella se Mueve Segura*. Los resultados de los tres años de investigación, y la participación en seminarios y otras actividades en Santiago, Buenos Aires, Quito y más allá, demostró la importancia de tener actores claves de los tres sectores involucrados (ciudadanía organizada, gobierno, academia), simultáneamente.

Una futura investigación debería comenzar desde la expertise encontrada en el estudio de la ley, criminología, y disciplinas relacionadas para entender de mejor manera a los perpetradores de actos violentos. Hoy, hay una tendencia a actuar como si “todos los hombres son potenciales acosadores”, reflejando una sensación de privilegio y poder sustentado en una cultura esencialmente patriarcal. Estas conductas son fomentadas por una matriz cultural que debe cambiarse. Vivimos una “cultura de la violación” que normaliza la violencia sexual. Esto se refleja cuando alguien reclama que un acoso verbal es un piropo, por ejemplo, o que la acosé porque ella estaba provocando con su ropa. Es central entender que estos son actos no de sexualidad, que debe ser consensual en una cultura con valores de equidad, sino del ejercicio del poder de un segmento de la población, los hombres, sobre otro, las mujeres.

En el plano práctico, sin embargo, hay algunos indicios de que podrían ser unos pocos los responsables de una mayoría de estos actos de acoso sexual. Desarrollar y testear no solo protocolos, sino también los programas de entrenamiento necesarios para sostenerlos, es vital para que las ciudades enfrenten efectivamente los desafíos identificados por Santiago y los otros estudios de ESMS. Esto debería comenzar con un estudio evaluativo sobre los programas de Quito, que parecen haber convertido a la policía y otros actores urbanos en efectivos defensores de las mujeres y los derechos de los usuarios del transporte público. Basado en estos resultados y lecciones se podría aprender de Quito, que programas de prueba deberían ser desarrollados en Santiago, Buenos Aires, y otras ciudades para evaluación y recomendación de como estos programas deberían ser adaptados a valores e instituciones locales como parte del funcionamiento cotidiano de las agencias de transporte públicas.

7

REFLEXIONES FINALES

Como demuestra este estudio y otras investigaciones de CAF, mientras mayor la participación de las mujeres en el trabajo y todo aspecto de la gestión socio-política, más resiliente estamos frente a los desafíos de equidad, sustentabilidad y salud — grandes desafíos del siglo XXI. Las economías también rinden mayores frutos. El transporte es un engranaje esencial entre cualquier política, programa, o proyecto al servicio de las personas.

El financiamiento internacional, sin embargo, a menudo contempla recursos solo para la infraestructura, consultores y otros propósitos, pero pocas veces considera la importancia de traer expertise específica relacionada con temáticas de género, particularmente a través de un enfoque ciudadano. La ciudadanía, especialmente la ciudadanía organizada (sociedad civil) es central, porque como grupo son mucho más diverso que una comunidad de expertos en planificación. Mas aún, esta diversidad provee a las organizaciones civiles de información temprana de nuevas tendencias emergentes y viejas necesidades que han sido ignoradas y que pueden conllevar conflictos, si no reciben una respuesta adecuada. Las agencias internacionales, los bancos de desarrollo, y el financiamiento creado para enfrentar la crisis climática, debiese considerar a las personas y no a las cosas, como objetos y sujetos de estas iniciativas. Esto requiere financiamiento para la sociedad civil, estudios de innovación, y experimentos en laboratorios vivos de ciudades reales.

Si la humanidad busca sobrevivir con dignidad los desafíos del siglo 21, estrategias como la transversalización de la mirada de género, las buenas prácticas, los estudios y metodologías presentados en este estudio deben convertirse en componentes esenciales de la práctica cotidiana de la gestión urbana. Uno de los grandes beneficios de la investigación de ESMS hasta la fecha fue trabajar desde las fortalezas de varios equipos de investigación, con metas similares pero diferentes historias, metodologías y experiencias.

Para el trabajo del Lab, nuestros colaboradores en la universidad, la sociedad civil y entes de gobierno, pudimos aplicar nuevos conocimientos sobre género y transporte, creando nuevas iniciativas de planificación participativa en Santiago, Temuco, y otras ciudades.

Para Ingeniería de Transporte, en la PUC, ha sido un experimento valioso combinar las sinergias entre la ingeniería y las ciencias sociales. Utilizar una encuesta, técnica tradicional de la ingeniería, con grupos focales y talleres participativos, fue una innovación radical en un mundo académico donde juntar a gente de diferentes disciplinas para interactuar de manera real o incluso para entenderse mutuamente puede ser un gran desafío.

Este estudio ESMS fue un precursor que posibilitó un trabajo ayudó a avanzar por el camino de investigar en el laboratorio vivo de la ciudad, como Lab, con nuestros fundadores, Ciudad Viva, organización de urbanismo ciudadano, y sus colaboradores universitarios, el Centro de Desarrollo Sustentable (CEDEUS) y el Centro de Excelencia BRT+.

Las lecciones y las experiencias del estudio ESMS Santiago, para el activismo ciudadano, la planificación gubernamental, y las colaboraciones privadas y públicas, es de amplia consecuencia y relevancia para obtener un transporte sostenible y equitativo. Esto es central para muchos de los objetivos globales destacados en Habitat 2017, en Quito, donde nuestro estudio comenzó.

Bibliografía

Allen, H. Watson, S. FIA Foundation. (2016). Safe y Sound March 2016. Safe y Sound.

Billy, M. Meniconi, A. Guerrero, M. Molina, M. Torrealba, F (2015).
Masculinidades y legitimaciones del acoso sexual callejero en Chile.

Banco Mundial (2012). Índice de GINI. Recuperado de: <http://datos.bancomundial.org/indicador/SI.POV.GINI>.

Comunidad Mujer. (2016). Resumen Ejecutivo Informe GET, Género, Educación y Trabajo: la brecha persistente. Primer estudio sobre la desigualdad de género en el ciclo de vida. Una revisión de los últimos 25 años. Chile.

Deem, R. (1996) Women, the city y holidays, *Leisure Studies*, 15(2), 105–19. Featherstone, M. (ed.) (1988)
Postmodernism: Theory, Culture y Society, Sage, London.

DeWalt, Kathleen M. & DeWalt, Billie R. (2002). *Participant observation: a guide for fieldworkers*. Walnut Creek, CA: AltaMira Press.

Dirección de Transporte Público Metropolitano. Julio 2017.
Sitio web: <https://www.dtpm.cl/>

ENE (2013). Encuesta Nacional de Empleo. Instituto Nacional de Estadísticas Chile.

Green, E. (1987) Women, leisure y social control, in (Eds) *Women, Violence y Social Control* (edited by J. Hanmer y M. Maynard), Macmillan, London, pp. 75–92.

Hernández, R et. Al (2006) *Metodología de la investigación*. Cuarta Edición McGraw-Hill/ Interamericana Editores, México

Herrmann-Lunecke, Marie Geraldine, Rodrigo Mora and Lake Sagaris (2020).
"Persistence of walking in Chile: lessons for urban sustainability." *Transport Reviews*: 1-25.

Intendencia Metropolitana. Julio 2017.
Sitio web: <http://www.intendenciametropolitana.gov.cl/>

Instituto Nacional de Estadística (2014). Nueva Encuesta Suplementaria de Ingresos
Instituto nacional de estadística. Estadísticas demográficas y vitales. Julio 2017.
Sitio web: <http://www.ine.cl/estadisticas/demograficas-y-vitales>

Intendencia Región Metropolitana. (2011). Estrategia de Desarrollo Regional. Julio 2017, de Intendencia Región Metropolitana
Sitio web: https://issuu.com/intendenciam/docs/estrategia_de_desarrollo?wmode=1

Krippendorff, K. (1980). *Análisis de Contenido, introducción a la Metodología*. Beverly Hills, CA: Sage, 188 pp.

Loukaitou-Sideris, A. (2014). Fear y safety in transit environments from the women's perspective. *Security Journal*, 27(2), 242–256. <https://doi.org/10.1057/sj.2014.9>

Lynch, G. & Atkins, S. (1988) The influence of personal security fears on women's travel patterns. *Transportation* 15:257-277. Department of Civil Engineering, University of Southampton, Highfield, Southampton, S09 5NH, UK.

Matamala, D. (2015). *Poderoso Caballero*. Santiago, Chile: Ediciones Universidad Diego Portales.

MIDEPLAN Y PNUD (2003). *Las trayectorias del desarrollo humano en las comunas de Chile (1994-2003)*. N 11 Temas de Desarrollo Humano Sustentable.

Ministerio de la mujer y la equidad de género. (s.f.). Programa. Julio 2017,
de Ministerio de la Mujer y la Equidad de Género.
Sitio web: <http://www.minmujeryeg.cl/sernameg/programa/>

Ministerio de la mujer y la equidad de género. (s.f.). Agenda de género. Julio 2017, de
Ministerio de la Mujer y la Equidad de Género.
Sitio web: <http://www.minmujeryeg.cl/agenda-de-genero/>

Ministerio de la mujer y la equidad de género. (s.f.). Misión y Funciones. Julio 2017, de Ministerio de la Mujer y la Equidad de Género.

Sitio web: <http://www.minmujeryeg.cl/sernameg/mision/>

Ministerio de transporte y telecomunicaciones. (s.f.). Julio 2017. Ministerio de transporte y telecomunicaciones.

Sitio web: <http://www.mtt.gob.cl>

Observatorio Contra el Acoso Callejero. (2015) ¿Está Chile dispuesto a Sancionar el Acoso Callejero?

Estudio de caracterización y opinión sobre el acoso sexual callejero y sus posibles sanciones sobre las y los autores.

Rettig, R., J. Castillo Velasco, J. L. Cea Egaña, M. Jiménez, L. Novoa Vásquez, J. Zalaquett

Daher, R. Martín Díaz y G. Vial Correa (1991). The National Commission for Truth y Reconciliation Report. Government of Chile.

Santiago Chile. National Commission for Truth y Reconciliation.

Sagaris, L. (2015). Lessons from 40 years of planning for cycle-inclusion: Reflections from Santiago, Chile. *Natural Resources Forum*, 39(1), 64-81. doi:DOI: 10.1111/1477-8947.12062

Sagaris, L., Olivo, H., & Cortínez, A. (2015). Informe: Experiencias Nacionales e Internacionales para la Dirección de Transporte Público Metropolitano (DTPM). Retrieved from Santiago, Chile:

Sagaris, L., & Tiznado-Aitken, I. (2017). Walking y gender equity: Insights from Santiago Chile. Paper presented at the Transportation Research Board, Washington, DC.

Sagaris, Lake and Daniel Lanfranco (2019). "Beyond "safe": Chilean "Kool" routes to school address social determinants of health." *Journal of Transport & Health* 15.

Sagaris, Lake, Ignacio Tiznado-Aitken and Emilio Berrios (2020). "Using PAR to frame research and action on transport justice, A pilot experience in two contrasting Chilean cities." *Journal of Transport Geography* 83.

Scruton, S., & Watson, B. (1997). Gendered cities: women y public leisure space in the "postmodern city."

Leisure Studies, 17(2), 123-137.

<https://doi.org/10.1080/026143698375196>

SECTRA. (2012). Encuesta Origen Destino Santiago. Julio 2017, de SECTRA

Sitio web: <http://www.sectra.gob.cl/biblioteca/detalle1.asp?mfn=3253>

SECTRA (2014). Plan maestro de Santiago 2025. Julio 2017, de SECTRA

Sitio web: https://www.mtt.gob.cl/wp-content/uploads/2014/02/plan_maestro_2025_2.pdf

Secretaría de planificación de transporte. Julio 2017.

Sitio web: <http://www.sectra.gob.cl/>

SERNAM. (2011). Informe de Política Social. Retrieved from Santiago, Chile: <http://estudios.sernam.cl/?m=e&i=172>

Taylor, I., Evans, K. y Fraser, P. (1996) *A Tale of Two Cities: A Study of Manchester y Sheffield*, Routledge, London.

Trench, S., Oc, T., & Tiesdell, S. (1992). Safer cities for women, 63(3), 279-296. Valentine, G. (1992) Images of danger: women's sources of information about the spatial distribution of male violence, *Area*, 24(1), 22-9.

World Economic Forum (2016) *Global Gender Gap Report*.