

Integrando la perspectiva de género en la movilidad cotidiana

Análisis y consideraciones a la política pública

Marzo 2023

Integrando la perspectiva de género en la movilidad cotidiana

Análisis y consideraciones a la política pública

Autores:

Beatriz Mella. Directora Centro de Investigación CIUDHAD.

Jaime Belloio. Director Observatorio Territorial.

Constanza Cárdenas. Jefa de Metodología y evaluación, Observatorio Territorial.

Natalia Villanueva. Coordinadora de Proyectos, Centro de Investigación CIUDHAD.

Equipo de sistematización:

José Guridi

Ivania Yovanovic

Índice

1. Introducción	3
2. Por qué integrar la perspectiva de género en la movilidad cotidiana	4
3. Movilidad con perspectiva de género en Chile	7
4. Metodología	8
4.1 Objetivos del estudio	8
4.2 Taller participativo	9
4.3 Base de Datos	10
4.4 Modelamiento de Tópicos	10
5. Resultados	12
5.1 Seguridad personal	15
5.2. Infraestructura	17
5.3. Sensibilización y Comunicación	19
7. Conclusiones	22
8. Bibliografía	23

1. Introducción

Chile ha sostenido un progresivo aumento en densidad poblacional y ocupación territorial en los últimos años, lo que ha impactado en cuanto a la suficiencia de infraestructura de movilidad y las nuevas dinámicas de movilidad cotidiana en las ciudades. La convivencia social presente en las dinámicas y estructuras urbanas, devela diferencias sustanciales entre distintos grupos que conforman la sociedad. Recientes – y cada vez más significativas – reflexiones acerca del rol de la mujer en la sociedad, la economía, la familia, el trabajo y las estructuras sociales, han destacado cómo los desplazamientos de las mujeres tienden a ser más complejos, ya sea por los modos de transporte empleados como por la funcionalidad de los viajes, quienes acompañan esos desplazamientos y el contexto socio-cultural que determina el paisaje cotidiano de esos viajes. En este escenario, elementos diarios de sus rutinas, como infraestructura, seguridad y accesibilidad (Martínez & Santibáñez, 2015) tienden a ser determinantes en la movilidad cotidiana.

En este contexto, el Centro de Investigación CIUDHAD, en conjunto con el Observatorio Territorial (OT) del Instituto de Políticas Públicas de la Universidad Andrés Bello, generaron una instancia participativa con actores clave en materia de movilidad, con el objetivo de diagnosticar y comprender inequidades de género relacionadas a la movilidad cotidiana. Esta comprensión se centra tanto en regiones como en la Región Metropolitana, con la colaboración de expertos y expertas en transporte público, transporte privado, movilidad activa, y nuevas tecnologías, tanto en contextos locales como metropolitanos, urbanos y rurales. Nuestro propósito ha sido contribuir en la generación de antecedentes que permitan avanzar en temas de género y seguridad en el uso de la calle y los espacios públicos, en los distintos modos de transporte, que colabore en la discusión y en las políticas públicas relacionadas a movilidad en Chile.

El enfoque metodológico del taller es de naturaleza cualitativa y participativa, a través de una jornada de conversación que contó con plenarios y grupos más acotados de conversación dependiendo de los perfiles de los participantes. Este informe contextualiza la problemática a través de una revisión de literatura sobre las dimensiones abordadas en materia de movilidad género y seguridad, tanto en Chile como a nivel global. Luego, se presentan los alcances metodológicos del taller y el análisis de resultados de la jornada de participación. El informe concluye con reflexiones que puedan servir de insumos para la elaboración de planes y orientaciones, los que se espera puedan ser utilizados por los tomadores de decisión en estas materias en Chile.

2. Por qué integrar la perspectiva de género en la movilidad cotidiana

2.1 La movilidad como concepto multidimensional

La movilidad es multidimensional, teniendo alcances más allá de la infraestructura de transporte, y de la demanda u oferta de servicios que esta entrega. La dimensión personal y del entorno se enmarca en elementos socioeconómicos, espaciales, de accesibilidad y asequibilidad, etarios, discapacidad o de género (Montezuma, 2003). Por otro lado, la movilidad de las personas define la organización socio espacial de las ciudades, así como los movimientos que se vinculan a las actividades diarias de las personas dentro de la ciudad y en sus espacios de influencia. Esta capacidad de movernos tanto espacial como económicamente influye en las oportunidades de las personas. La capacidad potencial y real de los bienes, las personas y la información para ser móviles, tanto geográfica como socialmente determinan la movilidad (Kaufmann et al. 2004).

La movilidad también se enmarca en un determinado territorio que, por lo general, refiere a un espacio geográfico determinado por límites, ya sean naturales o administrativos. Pero se define también en torno a las relaciones y constructos sociales que ocupan y construyen sus realidades a partir de las características enmarcadas en un territorio determinado (Francois, Gondran & Nicolás, 2021). Los territorios son lo que hemos definido como visiones desde lo local y lo regional, lo comunal y lo metropolitano. Creemos que en estos vínculos se obtiene una visión cotidiana y concreta de las problemáticas que pueden surgir con la movilidad y los distintos grupos sociales, especialmente para este estudio enfocado en comprender la movilidad desde la visión, realidad, conductas, patrones de las mujeres en sus realidades locales y territoriales.

El informe de Sostenibilidad del Banco Interamericano de Desarrollo 2020, establece que las políticas públicas en materia de movilidad urbana se han enfocado principalmente en el transporte público, la bicicleta y el peatón, a través de innovación de infraestructura en los espacios públicos. Sin embargo, todavía falta mucho por avanzar. La seguridad asociada a la movilidad cotidiana es un elemento fundamental que está impactando fuertemente en la actualidad, tanto en Chile como en el contexto de países en vías de desarrollo, a pesar de estar directamente relacionada con la libre autonomía de las personas y el bienestar social (Escalante et al. 2021).

2.2 La movilidad desde una perspectiva de género

El Observatorio de Igualdad de Género de la CEPAL (2019), ha establecido tres autonomías para la creación de políticas públicas con perspectiva de género. Autonomía física, económica y en la toma de decisiones. Aplicados a la movilidad, estos tres ejes presentan una mirada integral para abordar esta forma de relacionarnos en los espacios públicos, espacios de espera, en los recorridos, en el transporte público, en los espacios de la calle que determinan la convivencia vial.

La movilidad se ha entendido de manera predominante en función de los espacios de trabajo, desplazando la complejidad y diversidad de actividades cotidianas de la movilidad, sobre todo en el caso de las mujeres. Los elementos que estos incluyen van desde la esfera productiva, reproductiva, la vida en comunidad hasta los aspectos personales, que responden a una cultura y sociedad determinada (Mella, 2022).

Cuando hablamos particularmente de la movilidad de las mujeres, estos tienen patrones distintos a los que podemos ver en los hombres (Escalante et al. 2021). Los hombres concentran sus actividades principalmente en el traslado desde el hogar hacia los espacios laborales, mientras que las mujeres cumplen roles más diversificados, lo que genera que su trayectoria sea menos lineal, donde cada viaje contiene variadas actividades. El trabajo, los roles de cuidado de los hijos/as, el cuidado del hogar, relaciones afectivas y comunitarias son elementos que generan diversidad en sus recorridos, y si sumamos a eso una diferencia significativa menor de sueldo respecto a los hombres, genera una inequidad profunda en la movilidad y la forma en la que viven su cotidianidad (Ortiz, et.al, 2021). Por esta y otras razones es que las mujeres tienden a movilizarse a pie o en transporte público en mayor medida que los hombres.

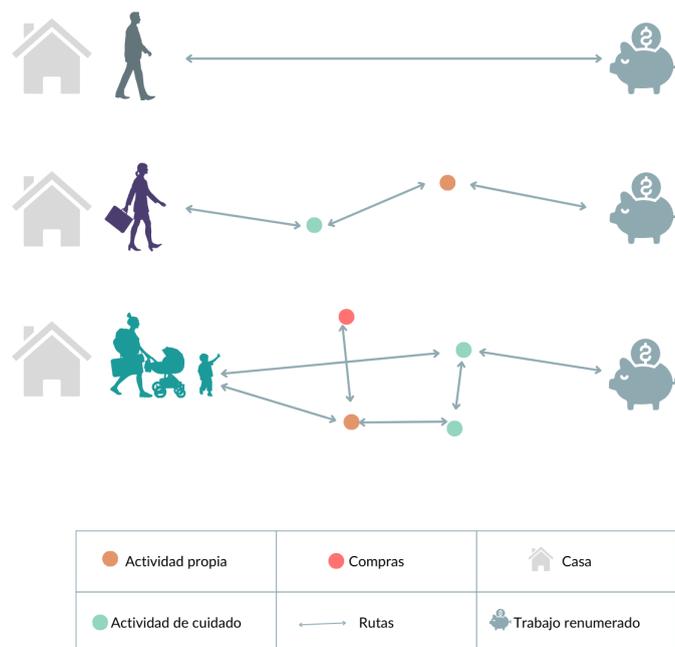


Figura 1: Esquema de Movilidad Poligonal e Independiente

Creado a partir de: Movilidad Cotidiana con Perspectiva de Género, Ortiz, et.al, 2021.

La literatura reciente señala que en el contexto de América Latina, las diferencias se acentúan dependiendo de los niveles socioeconómicos, donde las mujeres que pertenecen a grupos socioeconómicos más bajos en las ciudades tienden a tener trayectos más cortos, realizados principalmente a pie o en transporte público. La vida en la periferia o en sectores rurales parece ser también un factor determinante, particularmente dependiente del sector productivo o por razones de cuidado, donde tienden a tener viajes adicionales más diversos y con mayores distancias, ya sea a pie, transporte público o privado (Jaimurzina, Muñoz & Pérez, 2017). Los comportamientos de desplazamiento también cambian en cuanto a la edad, ya que

las mujeres mayores tienden a priorizar los trayectos a pie o transporte público, siendo el transporte privado utilizado en menor medida (Mena y Soler, 2014).

La demanda por más y mejores infraestructuras, así como de espacios públicos en la ciudad, se vuelve vital para el funcionamiento, el desarrollo sostenible y el bienestar de la población, por lo tanto, deben ser pensadas por y para lo social (Lupano & Sánchez, 2008). Los sistemas de infraestructura que son pertinentes en materia de movilidad lo podemos encontrar en el modelo sistémico de Manheim (1979) el cual establece tres dimensiones: (1) El **sistema de transporte**, que refiere a la infraestructura –soporte físico del vehículo-, los vehículos y la operación – elementos de ordenamiento vial como los semáforos-. El segundo (2) es **el sistema de actividades**, que refiere principalmente a los sistemas socioeconómicos en una población y territorio determinado, el cual incluye actividades económicas, uso de suelo, ingresos, entre otros. Y finalmente (3) la **estructura de flujos**, es decir, las características que las personas y los sistemas sociales definen en los viajes.

Tal como se señaló anteriormente, el rol de la mujer en la sociedad ha ido transformándose, aumentando en cuanto a la demanda de funciones, por lo que además de tener roles laborales y económicos a nivel familiar, todavía tienden a concentrar mayores responsabilidades de cuidado. La suma de responsabilidades aumenta también la complejidad de los viajes, lo que pocas veces se ha considerado en la planificación urbana tradicional. Los diseños de infraestructura se concentran en minimizar los costos de los usuarios como de los operadores, en lugar de entregar recorridos y rutas conectados de manera accesible a servicios y zonas aisladas. El desafío hoy para el urbanismo está en diseñar una infraestructura que se encuentre un equilibrio entre el costo/eficiencia de las estructuras y el acceso que responda a las complejidades de los grupos más desaventajados (Saif, Zefreh & orok, 2019).

2.3 Seguridad, acoso y violencia en el uso de la calle, el transporte y el espacio público.

Las estructuras de flujo de las mujeres tienen particularidades que se definen como “poligonales”, es decir, sus rutinas cuentan con múltiples desplazamientos, con diferentes objetivos. Por otro lado, las mujeres tienden a valorizar en mayor medida la flexibilidad y por sobre todo la seguridad de los trayectos (Pérez, 2019), por sobre la eficiencia de tiempo y costo de los viajes, por lo que el común el cambio en los trayectos y adecuación de las rutas en función de mayor seguridad. El estado en que se encuentra el espacio público es una razón relevante al momento de tomar decisiones de trayecto especialmente para las mujeres. La falta de luminarias, la cantidad de basura, el deterioro de las infraestructuras, grafitis, la presencia de pandillas y narcotráfico, son algunos de los elementos que inciden en las decisiones de transitar por un espacio (Rainero, 2006). Es por esto que las mujeres tienden a priorizar la seguridad por sobre la eficiencia de tiempo y costo de los viajes.

Otras condicionantes como etnia, nivel socioeconómico, lugar de residencia, entre otros elementos, pueden también influir en la percepción de las usuarias. Chowdhury & Van Wee (2020), por ejemplo, analizan la percepción de las mujeres tanto en la espera como en el trayecto cuando usan transporte público, en Nueva Zelanda. Ellos encontraron que la victimización en la espera del transporte público es más alta respecto a la percepción que tienen de victimización cuando se encuentran caminando o en tránsito. Además, las mujeres que

pertenecían a etnias tuvieron una percepción aún mayor de victimización que las mujeres caucásicas.

Particularmente la percepción de acoso sexual en la calle es un elemento fundamental al hablar de seguridad, especialmente desde una perspectiva de género. Las mujeres que han sido acosadas en espacios públicos reportan cambios en las decisiones de sus recorridos, de medio de transporte, e incluso en su forma de vestir (Parra, 2021). Todo esto incide directamente en el bienestar y salud mental de las mujeres, así como en los trayectos, accesibilidad y oportunidades como consecuencia de la movilidad.

3. Movilidad con perspectiva de género en Chile

Para poder generar una correcta planificación y diseño de políticas públicas orientadas a la movilidad, es necesario tener información y un diagnóstico de los elementos esenciales que influyen en la accesibilidad e inclusión al sistema de movilidad en Chile. Actualmente Chile no cuenta con información actualizada de los hábitos de desplazamiento y recorridos de los ciudadanos/as. La última información que existe en la materia fue realizada por el Programa de Vialidad y Transporte Público SECTRA el 2012 en su encuesta Origen-Destino viajes de Santiago. Dentro de los principales resultados, en la Región Metropolitana cada habitante realiza en promedio 2,78 viajes diarios, teniendo un promedio por hogar de 9 viajes diarios. Del total de viajes, un 29,1% se realizan en transporte público (Redbus, Taxi colectivo, Transporte urbano e interurbano o rural y/o tren), un 28% se realizan en transporte privado, mientras que un 38,5% se realiza a pie y en bicicleta.

El Ministerio de Transporte, a través de la Subsecretaría, ha querido relevar la dimensión de género a través de la elaboración de planes y programas para abordar las problemáticas existentes. En este contexto, la política de Equidad de Género en el Transporte¹, iniciada el 2018 y vigente hasta el día de hoy, ha desarrollado diversas actividades para abordar temáticas de género en el Transporte y mejorar la experiencia de las usuarias. Este es un instrumento de planificación pública desarrollado de manera participativa con la comunidad desde un enfoque de género. También se encuentra vigente la Estrategia Nacional de Movilidad en Chile 2021² en el contexto de los compromisos comprometidos en la Agenda 2030, el cual incorpora un lineamiento de acción en base al Transporte Público e Inclusivo, el cual está orientado a:

“internalizar y hacerse cargo de episodios de violencia de género, o contra minorías, en espacios compartidos relacionados con la operación del transporte público, incluyendo tanto vehículos como vías de acceso, paraderos y/o estaciones. Se debe minimizar el riesgo a exponer a usuarias y usuarios a situaciones de riesgo, acoso o violencia, por ejemplo, mediante la identificación de recorridos y zonas en torno paraderos o estaciones particularmente complejos, para luego intervenirlos ya sea aumentando frecuencias en horarios de mayor riesgo, introduciendo personal de apoyo en los vehículos en zonas y horarios complejos, mejorando las condiciones de iluminación en los entornos de los paraderos o incluso evaluando su relocalización para aumentar el control social del espacio en sus entornos.” (Estrategia Nacional de Movilidad en Chile, 2021, p.58).

Esta estrategia busca lograr los siguientes efectos:

- Mayor percepción de seguridad en el sistema de transporte público.
- Mayor presencia de mujeres, minorías, y personas de la tercera edad en el sistema de transporte público independiente de la hora o lugar.
- Menor vandalismo, robos y violencia sexual en los espacios públicos.
- Mejora de la imagen de los sistemas de transporte público.
- Mayor utilización del transporte público

¹ El último informe se puede encontrar en la página web, con su última versión en 2018, y a la espera de una actualización <https://www.subtrans.gob.cl/actualizacion-de-la-politica-de-equidad-de-genero-en-transporte/>.

² Extraído desde <https://www.chileagenda2030.gob.cl/iniciativas/40/documento/documento-ENMS-2-1.pdf>

Finalmente, en cuanto a las cifras de seguridad para las mujeres en Chile, los datos obtenidos de las estadísticas de la Subsecretaría de Prevención del Delito a través del centro de Estudios y análisis del delito, para el año 2022 las cifras de delitos pertinentes en materia de movilidad en Chile desde una perspectiva de género son preocupantes y vuelven necesario generar políticas en esta materia. En primer lugar, han sido víctimas 13.708 mujeres para el delito de robo de objetos de o desde un vehículo, concentrándose la mayor cantidad de robos en mujeres entre 30 a 44 años en alrededor del 49% de los casos. En cuanto al delito de robo de vehículo motorizado, hubo 7.094 mujeres víctimas, concentradas entre los años 30-44 años, y entre 45 y 64 años en un 74% de los casos totales. Cabe resaltar que los hombres son más susceptibles a ser víctimas de estos delitos, sin embargo, a la vez son los hombres los principales victimarios de estos delitos.

4. Metodología

4.1 Objetivos del estudio

El **objetivo general** del estudio es:

Diagnosticar y comprender inequidades de género relacionadas a la movilidad cotidiana de Chile que permitan generar propuestas de política pública en torno a la equidad de género y seguridad en el uso de la calle y los espacios públicos.

Objetivos Específicos

- Comprender las principales barreras de la movilidad en Chile para las mujeres, desde las perspectivas de agentes públicos, privados y la academia, en diversas escalas territoriales.
- Identificar y analizar las principales problemáticas identificadas por los grupos participantes.
- Elaborar orientaciones técnicas para abordar la perspectiva de género y la seguridad como temas prioritarios en la agenda pública.

El enfoque metodológico del taller es de naturaleza cualitativa y participativa. Para esto, el Observatorio Territorial (OT) de la Universidad Andrés Bello (UNAB) junto al Centro de Investigación para el Desarrollo, el Hábitat y la Descentralización (CIUDHAD) organizaron un taller participativo con el objetivo de levantar conocimiento sobre inequidades de género relacionadas a la movilidad cotidiana en Chile. A través de una jornada de conversación que contó con plenarios y grupos más acotados de conversación dependiendo de los perfiles de los participantes, el taller contó con la participación total de 22 personas, parte de la academia y del sector público, todos y todas vinculados a materias de movilidad en Chile. En la instancia del taller se organizaron 4 mesas de discusión, donde se abordó una pregunta principal, seguida de varias preguntas secundarias para ahondar más en la discusión. La pregunta principal fue:

¿Cómo se manifiesta la inequidad de género en la movilidad cotidiana?

Las preguntas guías o secundarias que estimularon la conversación fueron:

- ¿En qué áreas de la movilidad podemos identificar brechas de género? (transporte público, veredas, tiempo de movilización, rutas, etc.)
- ¿En qué medida la movilidad en nuestras ciudades permite o limita la autonomía de las mujeres?
- ¿Qué actividades cotidianas, particularmente en el caso de las mujeres, se ven perjudicadas como consecuencia de la movilidad existente en nuestras ciudades?

En base a estas discusiones, se consolidaron las intervenciones y se utilizaron algoritmos de inteligencia artificial (IA) para identificar las principales temáticas que se discutieron. A continuación, se explica la metodología utilizada, se detallan los principales resultados y se presentan los hallazgos y conclusiones.

4.2 Taller participativo

Para el desarrollo del taller, se entregaron [orientaciones metodológicas](#) para la moderación de las mesas y el registro de los datos. En esta línea, se entregaron lineamientos sobre el formato del taller, la formulación de las preguntas de reflexión, los participantes y su agrupación, los roles del equipo facilitador y la recolección de datos.

Las fases de la jornada fueron:

1. **Introducción:** La directora del Centro CIUDHAD UNAB, Beatriz Mella, junto con el director del Observatorio Territorial UNAB, Jaime Bellolio, iniciaron la jornada participativa con una breve reflexión sobre género y movilidad en Chile, y presentaron la pregunta principal.
2. **Conformación de las mesas de trabajo y desarrollo:** Se dividió a los participantes en cuatro mesas de manera aleatoria en mesas de trabajo, y contaron con un facilitador y un secretario técnico. Aquí se trabajó en las preguntas.
3. **Plenario:** Luego de finalizado el tiempo de discusión, los facilitadores expusieron las principales conclusiones por mesa.
4. **Cierre:** Conclusiones, evaluación de la jornada y se informa que se realizará un informe con el trabajo realizado.

Perfiles:

Facilitador/a: Cada mesa contó con un facilitador para guiar la conversación, entregando la pregunta principal con preguntas guías para estimular la conversación. Estos fueron miembros del Centro CIUDHAD y del Instituto de Políticas Públicas UNAB.

Secretario/a Técnico/a: Las conversaciones fueron transcritas en Microsoft Word Online, y los secretarios/as adecuaron el texto para obtener la transcripción lo más textual posible, adecuando las conversaciones a español neutro. Estos fueron enviados para su sistematización.

4.3 Base de Datos

Para analizar la información se utilizaron técnicas de IA que permiten extraer los principales conceptos discutidos y agruparlos en tópicos consistentes. Para esto fue necesario realizar un pre-procesamiento de los datos y entrenar múltiples modelos hasta encontrar una distribución de conceptos y tópicos más coherentes entre sí. Gracias a los conceptos y tópicos encontrados fue posible extraer conclusiones sobre las respuestas a las preguntas y, en caso de existir, diferencias entre los grupos involucrados.

La discusión en cada mesa fue grabada, transcrita en forma automatizada utilizando Microsoft Word Online y corregida por los secretarios técnicos presentes en las mesas.

La base de datos se construyó con los siguientes campos:

- Iniciales: Identificador único para anonimizar los nombres.
- Género: Masculino o Femenino.
- Institución: Declaración de los participantes de la institución que representaban.
- Sector: En base a la institución, si pertenecían a la Academia o al Sector Público.
- Región: Metropolitana, Valparaíso o Biobío.
- Mesa: Número de mesa en el que participaron.

La unidad de análisis es la intervención de cada participante, siendo cada línea un documento a analizar. Así, cada participante puede aparecer en múltiples oportunidades dentro de la base de datos. En esta línea, el total de documentos a analizar (unidades para el modelo) es de 191 con un promedio de 82 palabras por documento y una mediana de 36.

A partir de esto, se limpió la base de datos para poder ser analizada con algoritmos de Procesamiento de Lenguaje Natural. Esta limpieza consideró la eliminación de signos de puntuación y tildes utilizando librerías de Python, ya que los algoritmos trabajan con la unidad básica de palabras. Además, se eliminaron palabras transversales a los distintos temas, tales como mujer y hombre para eliminar factores que no generan valor en sí para el análisis y producen "ruido" en el algoritmo .

4.4 Modelamiento de Tópicos

Para analizar los datos se utilizaron técnicas de Modelamiento de Tópicos, las cuales son capaces de identificar los temas de discusión subyacentes presentes en las distintas intervenciones de los participantes. El modelo identifica relaciones entre las palabras utilizadas en cada intervención y las agrupa en tópicos. En particular, se utilizó el método de Latent Dirichlet Allocation (LDA).

Se entrenaron 35 modelos distintos, iterando los parámetros de cantidad de tópicos y cantidad de palabras por tópico. El modelo definitivo resultó en un modelo de 6 tópicos con 10 palabras cada uno, el cual fue escogido según criterios de coherencia. Cabe mencionar que el criterio de coherencia evalúa la relación semántica entre las palabras de cada tópico, es decir, que las palabras, en su conjunto, tengan sentido. Un modelo que carece de coherencia podría ser aquel que no tiene las palabras necesarias para entender el contexto de lo que se habla, o que incluso, excede la cantidad de palabras por lo que se torna confusa su acotación temática.

Para entrenar el modelo se utilizó una muestra aleatoria de la base total. Si bien esto no es lo óptimo y tiene una serie de limitaciones, era lo posible de hacer con los datos disponibles para tener las relaciones adecuadas entre las palabras de la discusión. En un futuro, se recomienda robustecer la base de datos, ya sea sumando más participantes a la discusión, abriendo nuevas temáticas de conversación o ampliando los tiempos de diálogo.

Es importante mencionar que el modelo distingue los contextos de discusión más recurrentes, por ende, este análisis solamente es útil para identificar los temas más discutidos por los participantes. En este sentido, los temas que podrían ser disruptivos y mencionados solo en pocas ocasiones por alguno de los participantes, no podrán ser reconocidos como relevantes por el modelo.

También es importante considerar que la unidad básica de análisis del modelo es la palabra, por lo que los conceptos identificados para cada tópico son palabras aisladas. Sin embargo, el modelo identifica las palabras que van juntas, por lo que las dejará con peso similar o igual dentro de un tópico cuando corresponda a un concepto compuesto, como, por ejemplo, capital humano o política pública.

En base a los conceptos y tópicos identificados, se construyó un *dashboard* en Tableau que permite visualizar la distribución de los conceptos asociados a cada tópico. Además, para cada tópico se presentan las dos citas más representativas de cada tópico. Al navegar la visualización se puede filtrar por género. En este panel se pueden explorar las citas más significativas y visualizar las diferencias entre hombres y mujeres a nivel de distribución de tópicos.

Para acceder al tablero de visualización, [hacer clic aquí](#).

5. Resultados

Las siguientes Figuras 2, 3, 4 y 5 muestran la distribución de participantes según género, sector (academia o sector público), distribución relativa de los participantes por tipo de sector (género vs sector), y distribución de los participantes por región, respectivamente.



Figura 2. Distribución de participantes por sexo.

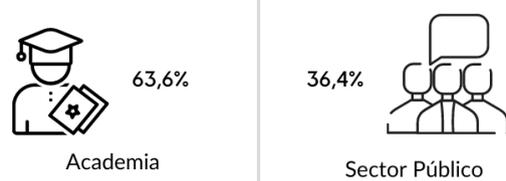


Figura 3. Distribución de participantes por sector.

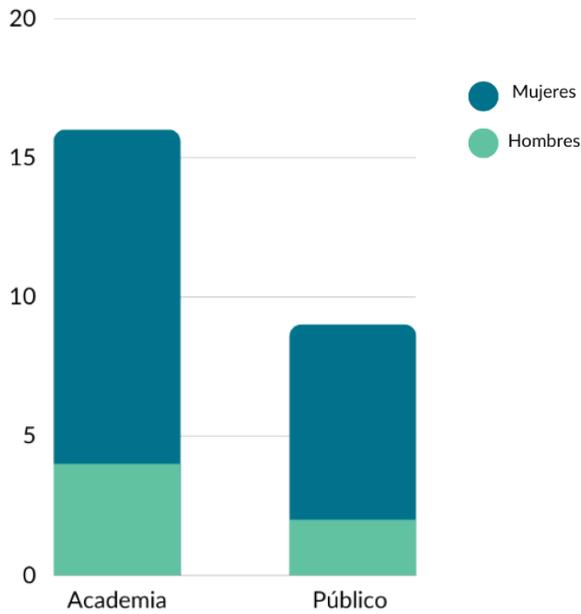


Figura 4. Distribución de participantes por género y sector.

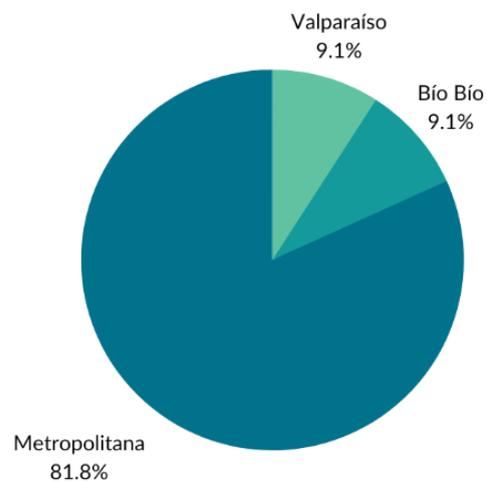


Figura 5. Distribución de los participantes por región.

En total se contabilizaron 191 intervenciones con un promedio de 8,7 intervenciones por persona. La persona que más participó lo hizo en 29 ocasiones, mientras que hubo dos personas que no intervinieron. La mediana es de 6 intervenciones y el percentil 75 es de 10,75 intervenciones.

De los modelos entrenados, se identificaron 6 tópicos, con 10 conceptos cada uno. Los tópicos y sus respectivos conceptos fueron analizados de manera colaborativa entre los autores y el equipo técnico de este estudio, para así definir las categorías temáticas más relevantes de la discusión e identificar citas representativas que permitieran contextualizar y ejemplificar cada una de ellas.

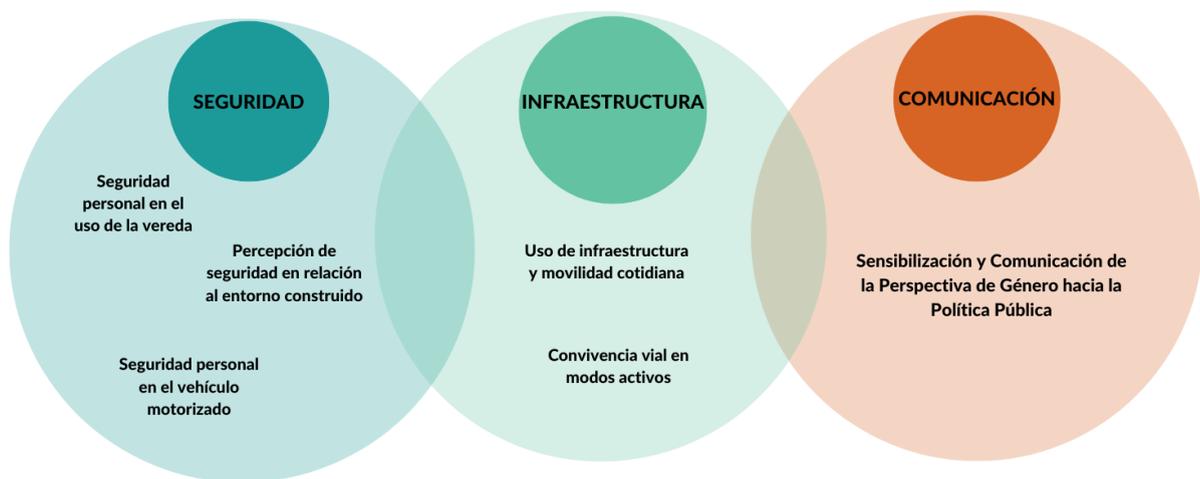


Figura 6. Diagrama con los tópicos y conceptos

5.1 Seguridad personal

a. Percepción de seguridad en relación con el entorno construido

La figura 7 muestra los 10 conceptos identificados en torno a la percepción de seguridad en relación al entorno construido. De aquí se extrae que los participantes atribuyen una gran importancia a la iluminación de los espacios públicos junto a cómo están diseñados, especialmente cuando los transitan en solitario, al momento de sentirse (o no) seguros o seguras:

"Es súper distinto hablar de una ciudad integrada donde la iluminación puede aportar mucho pero también la percepción de sentirse acompañado o sentirse en una ciudad comunitaria, donde tengo vecinos que pueden integrarse o moverse en el primer nivel, donde no son callejones oscuros, donde hay fachada continua, donde si me pasa algo no tengo con quien acudir" (Mujer, sector público).

La inequidad se percibe al momento de transitar espacios públicos en solitario, dependiendo de terceros para sentirse seguras. En ese sentido, es una combinación del entorno construido, con la iluminación y la configuración como elementos destacados, y el hecho de transitar en soledad.

"Entonces desde mi situación como peatón es en la calle donde más observo esta inequidad en la movilidad, en los espacios públicos es donde aumenta mi inseguridad ya que debo constantemente avisar donde estoy a un tercero en caso de peligro y no puedo ser solo yo en el espacio público." (Mujer, academia).

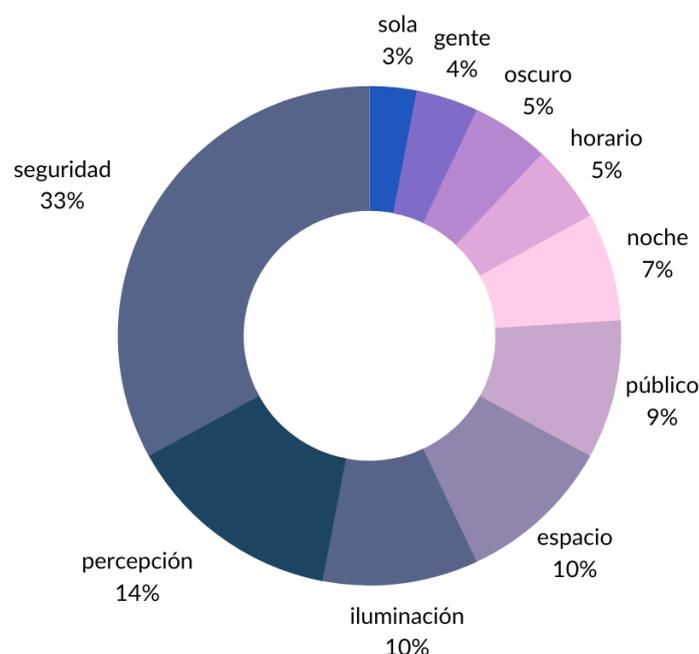


Figura 7. Distribución de palabras del tópico de percepción de seguridad en relación al entorno construido.

b. Seguridad personal en el uso de la vereda

La figura 8 muestra los 10 conceptos identificados en torno a la seguridad personal en el uso de la vereda. De aquí se extrae la inseguridad, en particular el riesgo de sufrir ataques de índole sexual, que tienen las mujeres al transitar como peatones. Se habla de la seguridad en el uso de la vereda, ya que se destaca el rol de zonas como los bandejones centrales o los caminos de tierra en zonas rurales.

"Mujeres estudiantes universitarias o institutos profesionales del sector céntrico, se bajan del metro Los Héroes y al caminar desde el metro hasta República, tienen que cruzar el bandejón central de alameda y eso significa una fuentes altos riesgos: de acoso verbal, sexual y de seguimientos." (Hombre, Academia).

"Recordando varios sucesos ocurridos en las zonas rurales, las mujeres se ven obligadas a transitar a pie largos kilómetros caminos de tierra. Muchas de estas mujeres recorriendo estos caminos a pie, lamentablemente han sido victimias de violación porque hacen dedo a desconocidos." (Mujer, sector público).

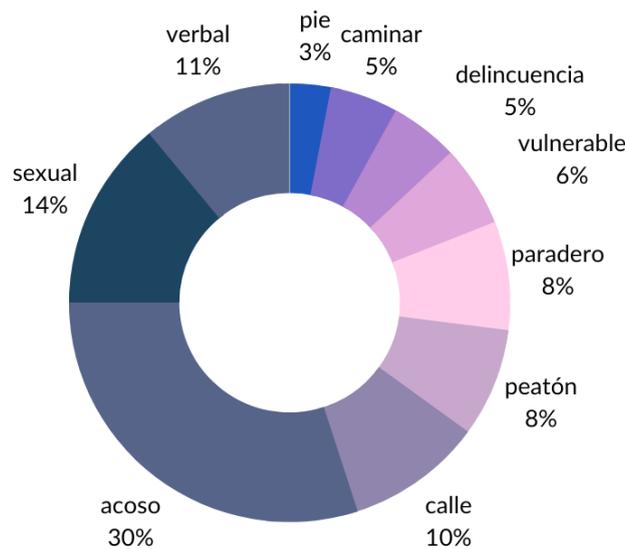


Figura 8. Distribución de palabras del tópico de seguridad personal en el uso de la vereda

c. Seguridad personal en el vehículo motorizado

La figura 9 muestra los diez conceptos identificados en torno a la seguridad personal en el vehículo motorizado. Destaca el temor que existe en las mujeres al conducir de ser víctimas de encerronas u otro tipo de delitos asociados a los automóviles, especialmente cuando van con

niños y niñas en el vehículo. Se destaca que las mujeres tienen un mayor riesgo por el tipo de labores que realizan en el automóvil (ej. compras, movilización de hijos e hijas) y por una percepción que son víctimas que opondrán menos resistencia.

"Las mujeres conducimos con bastante temor principalmente por los atentados que pueden ocurrir. Principalmente ser víctima de las encerronas, robos de vehículos o ataques ya que por lo general las mujeres andamos con los hijos en el vehículo, eso es un temor el cual reduce nuestras posibilidades de movilización a ciertos sectores, lugares y horarios." (Mujer, sector público).

"Las calles también están siendo inseguras para las mujeres, y muchas veces, las mujeres van con los niños en el auto que, no se, fueron al supermercado a comprar las cosas, con cosas de valor, entonces eso también puede afectar incentivo a robar un vehículo. Y también porque sirven como víctimas más fáciles." (Mujer, academia).

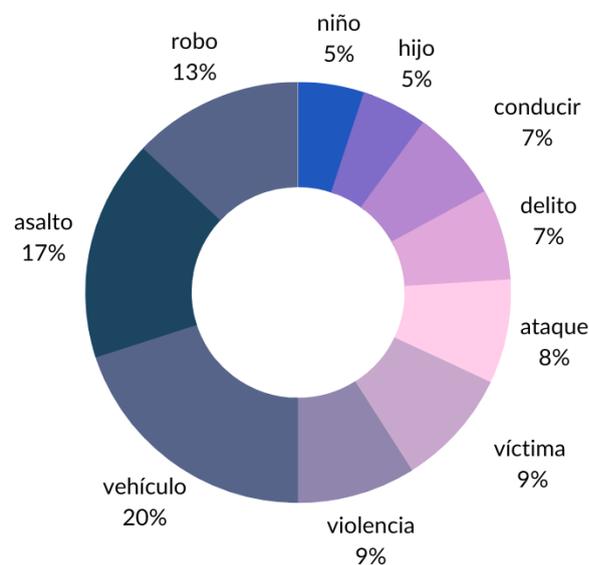


Figura 9. Distribución de palabras del tópico seguridad personal en el vehículo motorizado.

5.2. Infraestructura

a. Uso de infraestructura en la movilidad cotidiana

La figura 10 muestra los conceptos identificados en torno al uso de infraestructura en la movilidad cotidiana. En este caso, se discute cómo la inequidad se hace evidente en la infraestructura especialmente por las mujeres que utilizan el espacio público como peatones más que los hombres. Si bien en las citas también se evidencia una preocupación en torno a la seguridad, el énfasis está en cómo las tareas de las mujeres requieren de una cierta infraestructura distinta a la de los hombres.

"Siempre encontramos que es más pertinente hacer calles para mujeres que somos las que tenemos más tareas que solamente movernos para ir a trabajar y volver, porque las mujeres están siempre asociadas a tareas o viajes de cuidado, en donde van siempre más cargadas, con coches. Generalmente esto ocupa más

espacio a la mujer en las calles que un hombre que hace un viaje directo.
 (Mujer, sector público).

En este tópico la infraestructura no solo se aborda como lo físico, sino que también se menciona la planificación y las alternativas de rutas. En ese sentido, cómo se planifican los viajes y cómo está diseñada la ciudad influye en forma distinta a hombres y mujeres.

"Muchas mujeres al sentirse expuestas camino a sus trabajos, colegios, universidades, etc., realizan cambios de ruta, sobre todo cuando caminan sin acompañantes, buscando alternativas en donde circulen más personas." (Mujer, sector público).

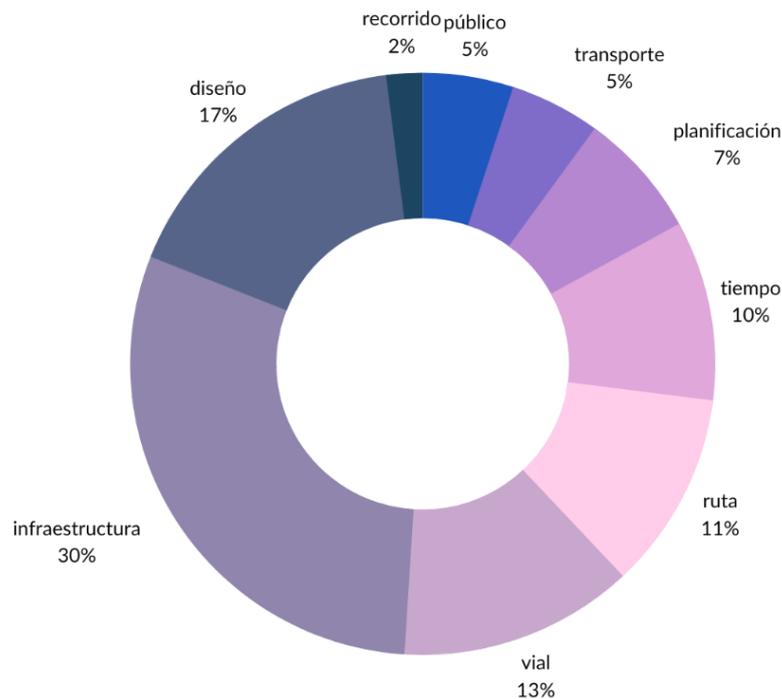


Figura 10. Distribución de palabras del tópico de uso de infraestructura y movilidad cotidiana

b. Convivencia vial en modos activos

La figura 11 muestra los conceptos identificados en torno a la convivencia vial en cuanto a modos activos. En este caso se discute sobre la convivencia vial y cómo espacios como las ciclovías también están dominadas por hombres. La inequidad se traduce en comportamientos y diseños de infraestructura que desincentivan su uso por parte de las mujeres.

"Una de las cosas que influye es el comportamiento de los ciclistas en esa infraestructura, y que, como es un espacio igualmente dominado por los hombres, estos tienden ser muy competitivos y tienden a conducir a altas velocidades y adelantar imprudentemente por lo que es un espacio hostil para

las mujeres y que, posiblemente, hay mujeres que experimentan una insatisfacción." (Hombre, sector público).

"Uno pensaría que la presencia de la ciclovía es un aliciente para las mujeres incluso más que los hombres, pero en cambio los hombres no necesitan tanta infraestructura para poder enfrentarse a esta experiencia. En realidad lo que ocurre es que las mujeres no valoran tanto la presencia de infraestructura no es suficiente para ellas sentirse cómodas en el espacio público." (Hombre, sector público).

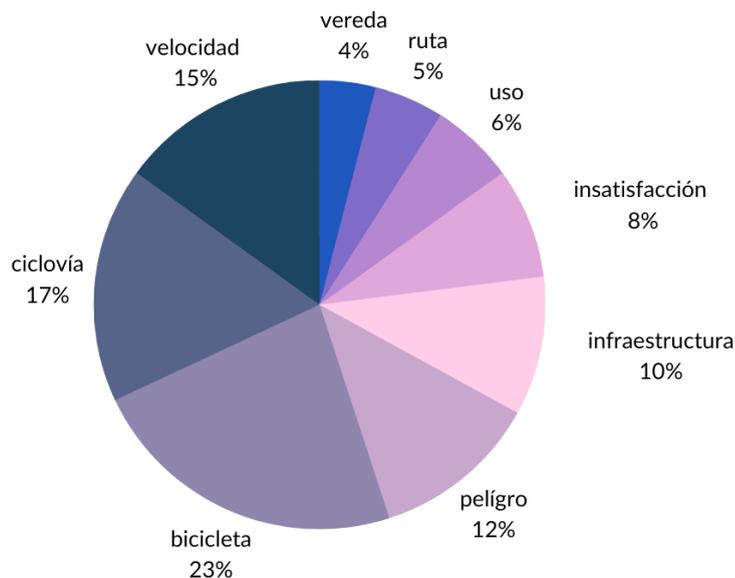


Figura 11. Distribución de palabras del tópico de uso de convivencia vial en modos activos.

5.3. Sensibilización y Comunicación

a. Sensibilización y comunicación de la perspectiva de género hacia la política pública

La figura 12 muestra los conceptos identificados en torno a la sensibilización y comunicación de la perspectiva de género hacia la política pública. En este caso se discute sobre la urgencia de sensibilizar sobre la inequidad de género en la ciudad. Se hace énfasis que la comunicación y la sensibilización no pueden ser campañas suaves, sino que deben generar impacto y permear múltiples niveles con la discusión.

"Es importante realizar campañas que se puedan transmitir por los medios de comunicación, mucha sensibilización y que esta no solo sea una sensibilización suave sino que impacte, porque todavía hay muchos hombres y muchas mujeres que siguen empatizando con aquella persona que ejerce este acoso sexual callejero, ya que todavía esta normalizado en la sociedad." (Mujer, sector público).

“Con respecto a la sensibilización de este tema, creo que es bueno tratar que no solo en el metro se concientice, sino que también en los espacios de trabajo, universidades y sobre todo colegios ya que hablar de estos temas desde ya pequeños puede contribuir a este cambio sociocultural necesario del cual se habló. Se cambiaría y acabaría esta cultura machista y del acoso.” (Mujer, academia).

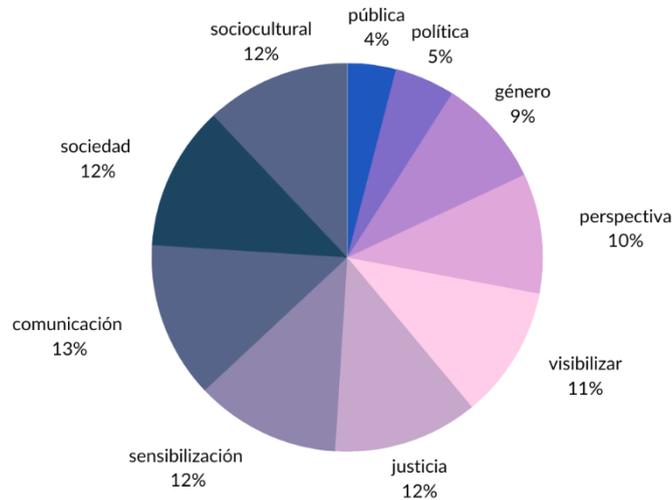


Figura 12. Distribución de palabras del tópico de sensibilización y comunicación de la perspectiva de género hacia la política pública.

En general, como se observa en la figura 13, la discusión en torno a **seguridad** predominó, abarcando un 57% de los tópicos, mientras que la conversación en torno a **infraestructura** cubrió un 35.5% de los temas, dejando solo un 7.5% a la **sensibilización y comunicación**.

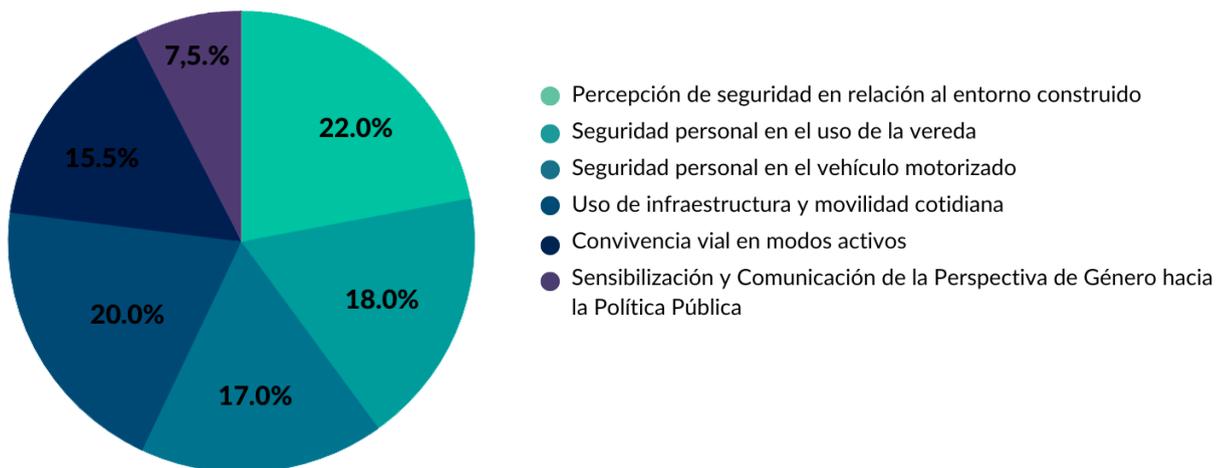


Figura 13. Distribución de tópicos por categorías.

A partir de esta distribución, se comparó por género, sector y región. Los últimos dos no presentan diferencias significativas, sin embargo, en términos de género sí existen significancias en cuanto a las categorías y los respectivos tópicos.

En el caso de los hombres, el tema de la infraestructura fue mucho más importante que la distribución general, mientras que la percepción de seguridad, especialmente en el uso de la vereda, fue significativamente menor. En la figura 14 se ve que la categoría de seguridad, para los hombres, solo ocupó un 42.8% de los tópicos, mientras que la infraestructura cubrió un 50.4% de los temas.

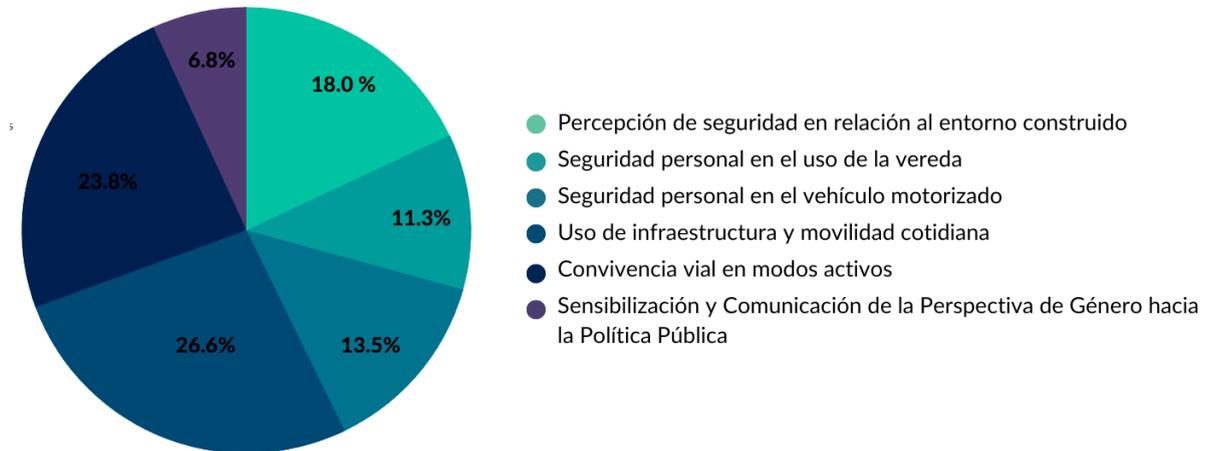


Figura 14. Distribución de tópicos por categorías en hombres.

En el caso de las mujeres, el tema predominante fue la seguridad, cubriendo un 72.8% de la discusión, dejando solo un 18.9% a la infraestructura y un 8.2% a la sensibilización y comunicación. En la figura 15 se evidencia la preocupación por la seguridad y revela una importante brecha en la percepción de inequidad al comparar con los hombres.



Figura 15. Distribución de tópicos por categorías en mujeres.

Al comparar diferencias de distribución de tópicos entre los grupos (género, sector y región), se encontró que sólo entre hombres y mujeres existían diferencias significativas en los temas cubiertos. De todas maneras, cabe mencionar que la muestra no es representativa de una población y el análisis hecho no pretendía hacer hallazgos en términos representativos y estadísticos.

6. Consideraciones para encauzar hacia la política pública

1. Ampliar los esquemas de concientización y sensibilización

Elaborar campañas de concientización sobre temas de género es fundamental en la transversalización de las acciones y gestiones que se realicen sobre movilidad en Chile. Para esto sugerimos avanzar en cuanto a la definición de ciertos conceptos facilitadores que ayuden en la comprensión en los distintos contextos y grupos. Por ejemplo, sabemos que, en promedio, las mujeres tienen distintos desplazamientos que los hombres, son más sensibles a variables exógenas en cambiar trayectos y horarios, entre otras, por lo que las soluciones a los problemas que generan estas diferencias deben ser abordadas bajo la conciencia y sensibilidad real de lo que les sucede.

Este estudio elabora, sobre la base del conocimiento experto, sobre conceptos como seguridad personal, infraestructura y comunicación, que creemos debe ser una triada base elaborar sobre las preocupaciones y sugerir soluciones.

2. Abordar las distintas escalas y dimensiones territoriales

Los resultados de este se elaboraron desde la participación de personas provenientes de distintos territorios, regiones y zonas con diferencias urbanas y rurales. Creemos que esta debe ser también la naturaleza de las convocatorias en torno a la definición de conceptos, medidas, evaluaciones y propuestas de proyectos con enfoque de género. Estas diversas miradas enriquecen el diagnóstico y generan mejores resultados en torno a la movilidad. Incorporar análisis con enfoque multi territorial, relevando lo local y la acción de municipios, reforzando la acción de los gobiernos regionales e integrando las directrices del gobierno central es relevante. La experiencia nos muestra que las particularidades culturales y territoriales de la movilidad son fundamentales para lograr una mayor equidad y progreso.

Posicionamiento, crecimiento, localización, conectividad, movilidad e identidad son algunas de las claves que CEPAL (2012) recomienda para la definición de políticas públicas, desde la creación de espacios identitarios, para el desarrollo y encuentro social.

3. Integrar metodologías diversas y multidimensionales

A partir de los resultados de este estudio, creemos necesario incorporar una mixtura de metodologías para la elaboración de políticas públicas en esta materia. Este estudio es un ejercicio de aplicación de una metodología participativa para la obtención de un diagnóstico, sin embargo, un entendimiento óptimo requiere avanzar en la definición de metodologías mixtas y diversidad de instrumentos de recolección de datos. Considerar la diversidad tanto poblacional como territorial, incorporando perspectivas de diversos actores técnicos, políticos, y sociales,

significa un avance en elaboración de propuestas hacia mejores estándares de inclusión en nuestro sistema de movilidad cotidiana.

4. Transversalizar la problemática de género desde la multi e interdisciplina

Creemos que la perspectiva de género ayuda a re-evaluar las barreras de la movilidad de una manera más integradora. Sin embargo, explorar la movilidad cotidiana de personas mayores, personas con discapacidades físicas y cognitivas, migrantes, y minorías de todo tipo, son uno de los desafíos que se levantan a partir del diagnóstico y análisis realizado. El reconocimiento de diversas realidades es una base relevante en cuanto a la elaboración de política pública sobre movilidades cotidianas en nuestro país. Este estudio nos entrega luces sobre cómo la participación del sector público, la academia y la sociedad civil es clave, considerando cada una de las experiencias y directrices que interna y recientemente se han definido en torno a la perspectiva de género. La transversalización de la problemática de género desde una perspectiva multi e interdisciplinar responderá de manera más clara a las exigencias y complejidades de la solución.

7. Conclusiones

El análisis del taller permitió extraer los principales temas que hombres y mujeres de la academia y el sector público consideran relevantes al analizar la inequidad de género en el contexto de movilidad urbana. Se extrajeron tres categorías que agrupan 6 tópicos. La categoría más relevante a nivel general es la percepción de seguridad, seguida por infraestructura y finalmente la comunicación y sensibilización. Si bien existen limitaciones en término del número de participantes y el predominio de Santiago y mujeres, se pueden apreciar claras diferencias entre géneros. En las mujeres, la discusión giró principalmente a la seguridad, tanto en relación con el entorno construido como en su tránsito como peatones y automovilistas. Por otro lado, los hombres se enfocaron en la infraestructura, especialmente la convivencia vial. Lo anterior indica que existe una desconexión entre hombres y mujeres al momento de discutir sobre inequidad de género en torno a la movilidad y la ciudad.

Los hallazgos cualitativos de este análisis permiten establecer lineamientos para discutir en torno a la desconexión existente, cómo se investiga y cómo se definen políticas públicas relativas a la equidad de género en el entorno urbano.

Finalmente, a partir de los hallazgos se obtuvieron lineamientos y temas clave a considerar para la elaboración de una política pública de movilidad en Chile: - (1) Ampliar los esquemas de concientización y sensibilización, (2) Abordar las distintas escalas y dimensiones territoriales, (3) Integrar metodologías diversas y multidimensionales, y (4) Transversalizar la problemática de género desde la multi e interdisciplina.

8. Bibliografía

- CEPAL, N. (2019).** La autonomía de las mujeres en escenarios económicos cambiantes.
- CEPAL, N. (2012).** Población, territorio y desarrollo sostenible.
- Ciocoletto, Adriana i Col·lectiu Punt 6. (2015).** Espacios para la vida cotidiana. Auditoria de CALidad Urbana con perspectiva de género. Barcelona, Ed. Comanegra
- De Solminihac, H., Echaveguren, T., & Chamorro, A. (2019).** *Gestión de infraestructura vial.* Alpha Editorial.
- François, C., Gondran, N., & Nicolas, J. P. (2021).** Spatial and territorial developments for life cycle assessment applied to urban mobility—case study on Lyon area in France. *The International Journal of Life Cycle Assessment*, 26, 543-560.
- Jaimurzina, A. Muñoz Fernández, C. y Pérez, G. (2017).** Género y transporte: experiencias y visiones de política pública en América Latina, Comisión Económica para América Latina y el Caribe de las Naciones Unidas (CEPAL).
- Jiménez Barboza, G. A. (2021).** Implicaciones sociales de la infraestructura para la movilidad urbana.
- Lupano, J. A., & Sánchez, R. (2008).** Políticas de movilidad urbana e infraestructura urbana de transporte.
- Martínez, C. F., & Santibáñez, N. W. (2015).** Movilidad femenina en Santiago de Chile: reproducción de inequidades en la metrópolis, el barrio y el espacio público. *Urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana*, 7, 48-61.
- Mella-Lira, B. (2022).** Power, limitations, and common agreements. Perceptions of transport policymakers on social equity assessment.
- Mena, Ángela y Soler, Marta (2014)** La movilidad urbana de mujeres y hombres en la Ciudad de Valencia, Ayuntamiento de Valencia, septiembre
- Montezuma, R. (2003).** Ciudad y transporte: la movilidad urbana. *Cuadernos de la CEPAL.*
- Ortiz Escalante, S., Ciocoletto, A., Fonseca, M., Casanovas, R., & Valdivia, B. (2021).** Movilidad cotidiana con perspectiva de género. Guía metodológica.
- Parra Mosquera, M. F. (2021).** Ciudad, transporte y género: la movilidad urbana en el desarrollo sostenible de Villavicencio.
- Pérez, G. (2019).** Políticas de movilidad y consideraciones de género en América Latina.
- Rainero, L. (2006).** Herramientas para la promoción de ciudades seguras desde la perspectiva del género (86 p.). Córdoba: CISCESA.
- Saif, M. A., Zefreh, M. M., & Torok, A. (2019).** Public transport accessibility: A literatura review. *Periodica Polytechnica Transportation Engineering*, 47(1), 36-43.