

# *INFORME DE GÉNERO EN LÍNEA 6 DEL METRO DE SANTIAGO*

*Análisis y caracterización  
de datos obtenidos.*

*Ciudad Feminista, Sur Corporación de Estudios  
Sociales y Educación &*

**Informe redactado** por Cayetana Bustamante  
**Revisado** por Geanina Zagal y Javiera Zagal  
**Diseño Editorial** por Valentina Oyarzún.  
**Revisión de estilo** por Manuela Pertier y Valentina Oyarzún.

Desarrollo Investigación Julio 2019

Primera Edición de Publicación Diciembre 2021

© Ciudad Feminista y Corporación de Estudios Sociales y Educación

[www.ciudadfeminista.cl](http://www.ciudadfeminista.cl)  
[www.sitiosur.cl](http://www.sitiosur.cl)





# Agradecimientos

Esta es una investigación feminista autogestionada y autónoma. Agradecemos el trabajo voluntario de todas las personas que de una u otra manera hicieron posible este estudio que relata las experiencias de movilidad y seguridad de las mujeres usuarias de la Línea 6 del metro de Santiago, entre ellas:

- Joselyn Varas
- Constanza Langenbach
- Carolina Venegas
- Javiera Fuentes
- Adriana Brinck
- Ana Valenzuela
- María Paz Flores
- Nicolas Méndez
- Paula Rojas
- Paulina Aracena
- María Inés Figueroa
- Macarena Solar
- Consuelo González
- Tania Macuer
- Vanessa Boin
- Laura Rivadeneira
- Ricardo Olivero
- Manuela Pertier
- Olga Segóvia
- Camila Sánchez
- Vanessa Doren
- Valentina Avello
- Patricia Retamal
- Geanina Zagal

# Índice

<b>1. Introducción</b>	_____	<b><i>página 7</i></b>
<b>2. Planteamiento del Problema</b>	_____	<b><i>página 9</i></b>
<b>3. Área de estudio</b>	_____	<b><i>página 11</i></b>
<b>4. Metodología</b>	_____	<b><i>página 15</i></b>
<b>5. Resultados</b>	_____	<b><i>página 17</i></b>
5.1 Caracterización	_____	<i>página 17</i>
5.2 Viaje que realiza en este momento	_____	<i>página 22</i>
5.3 Ingresos y salidas de metro	_____	<i>página 28</i>
5.4 Percepción del entorno	_____	<i>página 29</i>
5.5 Violencia de género	_____	<i>página 36</i>
5.6 Sugerencias para mejora	_____	<i>página 43</i>
<b>6. Conclusiones</b>	_____	<b><i>página 46</i></b>
<b>7. Bibliografía</b>	_____	<b><i>página 49</i></b>
<b>8. Anexos</b>	_____	<b><i>página 51</i></b>



# 01. Introducción

El presente informe ha sido generado a partir del esfuerzo mancomunado de las organizaciones Ciudad Feminista y a SUR Corporación de Estudios Sociales y Educación como una alianza para la generación de información valiosa para contribuir a un cambio en la forma en que se está pensando actualmente la ciudad para las mujeres y niñas. De esta forma, la investigación basada en los resultados obtenidos de la primera Auditoría de Género realizada en la Línea 6 del Metro de Santiago durante enero del 2019 tiene como fin aportar a la generación de conocimientos acerca de la violencia estructural asociada al género que se vive cotidianamente en los diferentes espacios del habitar del transporte público e invitar a reflexionar en torno a la ciudad y la forma en que nos posicionamos en esta desde nuestras similitudes y diferencias.

En este sentido, cada sociedad ha ido transformando y construyendo sus propias formas de habitar en el espacios, generando escenarios vivos y dinámicos que se encuentra sujetos a los mismos procesos de quienes lo van construyendo y deconstruyendo, es decir, quienes la habitan. Estudiar los espacios es reconocer el medio en donde nos representamos. Sin embargo, esta visión debe considerar que las manifestaciones de la sociedad en los territorios reflejan los diferentes aspectos de esta; el espacio como generador de dinámicas socioculturales, políticas y económicas específicas a menudo ha sido obviado al momento de tomar medidas y acciones para mejorar la calidad de vida de las personas.

No considerar las especificidades de los espacios “*puede hacer perder de*

*vista el hecho de que ciertas configuraciones urbanas pueden incrementar la posibilidad de que un conflicto urbano desemboque en violencia (...) donde el manejo espacial puede agravar más que mejorar este tipo de situaciones”* (Rodríguez, Saborido, & Segovia, 2012, p. 17).

Cabe considerar que, si bien la violencia urbana es una temática compartida por la sociedad, existen diferentes formas y manifestaciones de esta en relación con el género. Es así como un enfoque de género nos permite ahondar en esta forma de violencia específica hacia las mujeres, que afectan directamente en el libre goce y disfrute de la ciudad. La identidad no solo se define en temas de sexo, sino que debe ser comprendida en su complejidad interseccional, donde se incluyen y conjugan diferentes factores tales como la edad, raza, nacionalidad y situación socioeconómica. Estos son algunos de los ámbitos que construyen la forma de vivenciar la ciudad, es decir, esta mirada permite cuestionarse de qué forma esta violencia ha afectado directamente en la capacidad de movilizarse y vivirla plenamente.

Esta violencia estructural debe ser cuestionada desde sus cimientos; tener un acercamiento a las vivencias, a la cotidianidad de las mujeres nos entrega una idea del largo camino que queda por recorrer en la búsqueda de la igualdad. La ciudad ha sido tanto la forma como el fondo en la perpetuación de estas desigualdades, por lo tanto, es urgente cuestionarla, detectar quienes no han sido considerados/as tanto simbólicamente como materialmente en la construcción de estas. Las disidencias existen en relación con una hegemonía, es decir, históricamente se ha establecido un modelo que naturaliza y requiere de la desigualdad para perpetuarse; por ende, surge la necesidad de crear conocimiento y propuestas nuevas, ser creadores de una ciudad en la cual la diversidad de personas que la habitan se considere como parte fundamental de la estructura que nos establece como sociedad. La ciudad no puede ser pensada por y para ciertos grupos de privilegio y, por lo mismo, luchar por una ciudad más justa nos compete a todas, todos y todes.

## 02. Planteamiento del problema

Las limitaciones de la vida urbana de la ciudad de Santiago pueden ser vistas desde distintas dimensiones: económicas, etarias, étnicas, culturales, entre muchas otras que son algunos de los ejemplos de estructuras de asimetría presentes en el territorio. La violencia en la ciudad se ha transformado en una temática de contingencia para la administración pública como para el cotidiano de quienes la habitan. Las relaciones sociales son productos de sistemas culturales dinámicos y es dentro de este contexto que las persistentes asimetrías entre mujeres y hombres se convierten en una temática necesaria de abordar para tener nociones de la ciudad que habitamos.

De esta manera, pensar en una planificación que brinde bienestar a la población requiere vislumbrar la violencia que viven las mujeres -ya que si bien esto no es exclusivamente un tema de género sí se encuentra *“íntimamente relacionada con su subordinación histórica, con su falta de acceso al poder político, religioso y económico, situación reforzada por un sistema de normas a menudo implícitas y leyes que han establecido un statu quo desfavorable a su desarrollo personal”* (Rodríguez, Saborido, & Segovia, 2012). A partir de lo anterior es que la experiencia espacial de mujeres y niñas es importante, permitiendo -desde una perspectiva de género- tener una mirada de cómo ellas viven su cotidianidad en la urbe y las consecuencias que los procesos de exclusión y segregación social traen aparejados.

Es también que, a partir de este mismo cuestionamiento, surge la necesidad de levantar y generar nuevo conocimiento construido desde la experiencia de ser mujer y de movilizarse por la ciudad. Enfocado en la movilidad en el transporte público, específicamente el Metro de Santiago. Ahondar en su

comprensión más allá de una estructura rígida y material es importante para entender que las vivencias, emociones, experiencias y hábitos diarios de moverse por la ciudad construyen la realidad en la que nos desenvolvemos.

En esta búsqueda es que se enmarca el estudio de análisis enfocado en la Línea 6 del Metro como espacio de estudio, si bien esta línea no tiene más de dos años desde su creación a la fecha de realización del estudio, carga con experiencias al viajar, en este caso, enfocado en las mujeres y niñas quienes como ya se ha planteado, son quienes viven esta violencia estructural al momento de moverse y vivir la ciudad. Es por esta razón que la presente investigación tuvo por objetivo:

*Analizar las violencias de género que viven las mujeres en la Línea 6 y proponer mejoras para el aumento de la percepción de la seguridad.*

Para lograr este cometido se proponen tres objetivos específicos:

- I.** Identificar las percepciones de seguridad e inseguridad que viven las mujeres en accesos y salidas de las estaciones de metro de la Línea 6.
- II.** Identificar los distintos tipos de violencia de género que han experimentado las mujeres en los accesos y salidas de metro de la Línea 6.
- III.** Conocer las principales oportunidades para prevenir la violencia urbana contra mujeres y niñas de los territorios.

# 03. Área de estudio

Los sistemas de transporte son una expresión y uno de los factores determinante tanto en la producción como en la vida y cultural de las sociedades. En esta perspectiva, los servicios de transporte no pueden ser comprendidos de forma independiente de las mismas prácticas y características de las sociedades y las transformaciones de estas (Jaimurzina, Muñoz, & Pérez, 2017).

Para el caso de Chile, según un estudio realizado por Rozas y Salazar (2015) citado por (Soto, 2016) las mujeres pertenecen al 56% de las usuarias del transporte; no obstante, el hecho de que exista una mayoría femenina utilizando el transporte público para movilizarse, no ha implicado la generación de perspectivas de género para abordar esta temática. En este sentido, la investigación se centra en estudiar las percepciones y experiencias de mujeres al movilizarse en la Línea 6 del Metro de Santiago, pero, específicamente en el ingreso y salida de sus estaciones.

Inaugurada en noviembre del 2017, está emplazada en la Región Metropolitana, cuenta con una afluencia diaria de 190 mil pasajeros y se establece como la primera línea en ser automatizada en el país, así como una de las más “modernas, seguras y con mejor conexión subterránea en Latinoamérica” (Metro de Santiago, 2017).

Tabla 1: Estaciones Línea 6 por comuna de emplazamiento.

NOMBRE ESTACIÓN	COMBINACIONES	COMUNA	MACROZONA REGIÓN METROPOLITANA
Cerrillos		Cerrillos	Sur
Lo Valledor		Pedro Aguirre Cerda (P.A.C)	Centro
Pdte. Pedro Aguirre Cerda			
Franklin	2	Santiago / San Miguel	Oriente
Bío Bío		Santiago / San Joaquín / San Miguel	
Ñuble	5	Ñuñoa	
Estadio Nacional			
Ñuñoa	3		
Inés de Suárez		Providencia	

Fuente: Elaboración propia, 2019.

Con una extensión de 15 kilómetros, esta nueva obra de infraestructura del Metro permite conectar diferentes comunas de Santiago en un período de tiempo más corto. La línea cuenta con 10 estaciones que dan cobertura a siete comunas de la capital con el sistema de transporte del Metro. Respecto a su emplazamiento, se aprecia que las diferentes estaciones que componen a

la Línea 6 se encuentran concentradas entre las zonas centro y oriente de Santiago, a excepción de la estación Cerrillos que se encuentra en la zona sur (ver Tabla 1).

Si bien toda la red se emplaza en zonas urbanas, cabe mencionar que Lo Valledor es una estación intermodal que permite hacer conexión con la estación de trenes homónima y conectar con zonas rurales de la Región; en este ámbito, tanto Franklin como Ñuble, Ñuñoa y Los Leones se intersectan con otras líneas del Metro, permitiendo su combinación. Como se puede apreciar en la cartografía del área de estudio (Imagen 1) visibilizan las conexiones, a través de estaciones en común entre líneas y el plano del Metro de Santiago. El área de estudio se enfoca principalmente en las salidas exteriores de esta Línea ya que es en este espacio donde ocurre una interacción con el contexto territorial en el que se encuentra inserta la estación, asimismo, es en este espacio donde se experimentan

Imagen 1: Plano de red del Metro de Santiago con estaciones de Línea 6.



Fuente: Elaboración propia, 2019.

los complementos e interacciones con los diferentes medios de transporte existentes en Santiago, lo que permite plantear estas interconexiones que son parte cotidiana del moverse por la ciudad.

Considerando la cartografía del área de estudios, en adelante los resultados del presente informe serán presentados en orden poniente-oriente de la Línea 6 del Metro de Santiago y de esta manera no perder las nociones espaciales y cercanías o extremos en los que se encuentra una estación de otra.

# 04. Metodología

El diseño metodológico de la investigación cuenta con un enfoque del tipo mixto. Por un lado, se hizo uso del enfoque cuantitativo, debido al aporte que realiza en cuanto a la medición numérica de los datos, permitiendo establecer patrones de comportamiento en la población estudiada (Hernández, 2014). Por otro lado, el enfoque cualitativo, permite la interpretación y análisis de datos desde una perspectiva más profunda y reflexiva. El proceso metodológico se realizará en base a los objetivos específicos propuestos para la presente investigación.

*Analizar las violencias de género que viven las mujeres en la Línea 6 y proponer mejoras para el aumento de la percepción de la seguridad.*

Para lograr este cometido se proponen tres objetivos específicos:

## **I. Identificar las percepciones de seguridad e inseguridad que viven las mujeres en accesos y salidas de las estaciones de metro de la Línea 6.**

En primer lugar, se realizó una exhaustiva revisión bibliográfica en torno a la problemática de seguridad y género. Para responder el objetivo se realizó una recolección de datos, estos fueron provistos por la encuesta realizada de forma voluntaria durante la Auditoría de Género, actividad convocada por Ciudad Feminista y Sur Corporación de Estudios Sociales y Educación, que consistió en la implementación de un cuestionario de 28 preguntas (ver Anexo 1) aplicadas en las diez estaciones de Metro de la Línea 6, dirigidas a mujeres y niñas que se encontraban en los accesos y salidas exteriores de respectivas estaciones. La encuesta fue aplicada en enero de 2019 entre las 19:00 y 21:00

horas un día viernes; esto arrojó un total de 391 mujeres y niñas encuestadas que, con sus respuestas, permitieron generar una matriz de datos, realizada de forma manual a través del programa Excel. Esta matriz fue la base para la generación de tablas y gráficos que permitieron su posterior análisis e interpretación.

A partir de estos datos, fue posible identificar cuantitativamente las experiencias de violencia que vivió el universo muestral e identificar cómo percibe la seguridad de cada estación cada mujer y niña encuestada.

## **II. Identificar los distintos tipos de violencia de género que han experimentado las mujeres en los accesos y salidas de metro de la Línea 6.**

Mediante la base digitalizada de la encuesta, fue posible espacializar preguntas enfocadas en temas de percepción y violencia. Los datos fueron procesados mediante el software Arcgis, que permitió la generación de material visual, tales como mapas y cartografías que reflejaran visualmente cómo se manifiesta en el espacio la violencia de género.

## **III. Conocer las principales oportunidades para prevenir la violencia urbana contra mujeres y niñas de los territorios.**

La encuesta contaba con tres respuestas abiertas de tipo propositivo que permitió a las encuestadas dar su opinión sobre el entorno del Metro (características negativas y positivas) y propuestas para disminuir la violencia en las estaciones. Esta base de datos fue limpiada manualmente, relacionando conceptos que permitieron generar una nube de ideas, expresando los conceptos que más se repitieron en las respuestas.

Respecto a la generación de resultados, es necesario mencionar que como decisión metodológica no se consideraron respuestas de la encuesta en blanco y No sabe/No Responde.

# 05. Resultados

A continuación, se presentan los principales hallazgos de la investigación, basado en la Encuesta de Género de la Línea 6. Para la lectura de este informe se expresan los resultados en base a los 6 ítems de la encuesta asociado a preguntas enfocadas en un tema en particular; cada sección contiene una explicación sobre la importancia y aporte al estudio, acompañado de información cartográfica, tablas y gráficos específicos.

## 5.1 CARACTERIZACIÓN

Este ítem tiene por objetivo dar rasgos generales respecto al perfil de la encuestada, considerados como factores transversales en el abordaje de la encuesta, mediante una caracterización sociodemográfica de las mujeres encuestadas a partir de 6 preguntas que se muestran en la Tabla 2 es posible analizar de forma amplia el universo de mujeres que fueron encuestadas, a partir de un enfoque interseccional, ya que el distintivo de género mujeres, no puede ser separado con el entrecruzamiento con modalidades de clase, étnicas, sexuales y regionales (Butler, 1990) es por esta razón que se plantea fundamental enriquecer la encuesta considerando estos factores para nutrir los resultados y manifestar la complejidad que envuelve a las temáticas de género y su repliegue en los territorios.

Tabla 2: Preguntas incluidas en caracterización encuesta.

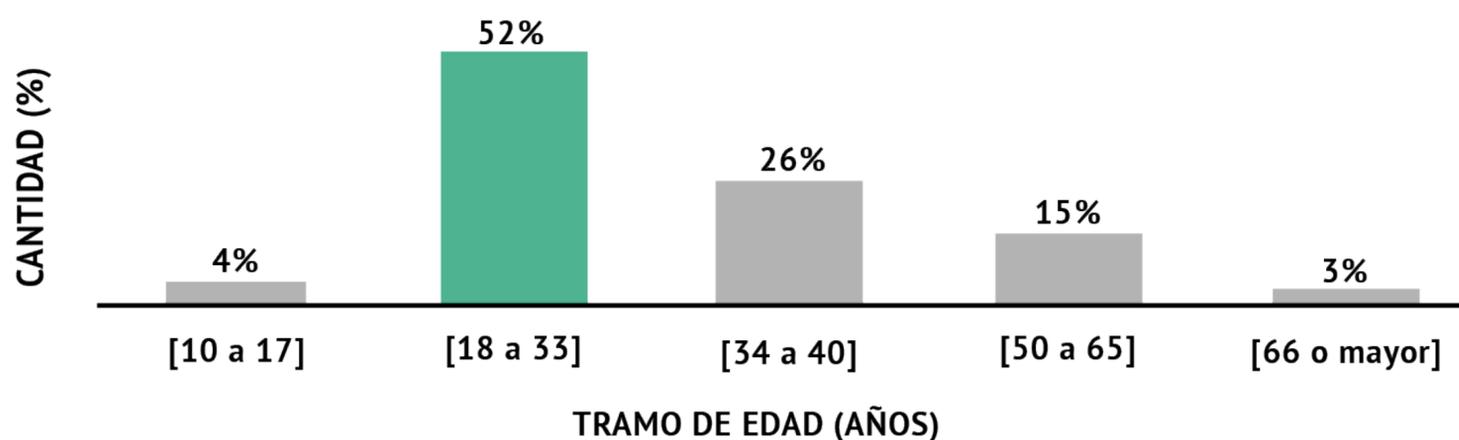
VARIABLE	PREGUNTA ENCUESTA
Edad	¿Cuál es su edad?
Nacionalidad	¿Cuál es su nacionalidad?
Comuna vive	¿En qué comuna vive?
Comuna trabaja	¿En qué comuna trabaja? (remunerado)
Dedicación actual	¿A qué se dedica en la actualidad?
Cuidado	¿Tiene alguna persona a su cuidado?

*Fuente: Elaboración propia, 2019.*

En esta sección de la encuesta se genera un panorama amplio de las encuestadas, aportando con información tal como los trayectos que las mujeres realizan por la ciudad, donde se logra entrever espacialmente la relación entre las labores productivas (asociado a la pregunta comuna donde trabaja) y reproductivas (comuna donde vive y si realiza labores de cuidado); asimismo la edad y nacionalidad son factores relevantes para estudiar tanto la etapa de vida como el país de nacimiento establece diferencias en la forma de moverse por Santiago.

Los resultados arrojan que respecto a la edad de las encuestadas fluctúa entre los 13 años (mínimo) y los 88 años (máximo); con un promedio de edad de 35 años. Respecto al rango de edad como se puede apreciar en la Figura 1, las edades entre los 18 a los 33 años fue la predominante, correspondiente al 52% del total; le sigue el tramo entre los 34 a 49 años de edad. Vale considerar que si bien el número de mujeres mayores a 50 años no representa un alto porcentaje en la encuesta, se espera que el número de mujeres adultas mayores en América Latina se triplique entre 2015 y 2050 (Rossel, 2016), lo que implica tener una visión prospectiva sobre los nuevos desafíos en relación a las diferentes etapas etarias de niñas y mujeres en temas de transporte y movilidad.

Figura 1: Gráfico de rango de edad de las encuestadas.



*Fuente: Elaboración propia, 2019.*

En relación a la nacionalidad de las mujeres y niñas encuestadas, las respuestas reflejan que existe una notoria predominancia de mujeres identificadas con nacionalidad chilena con un 77%, el restante 23% de las encuestadas es de nacionalidad extranjera, donde predomina Venezuela (15% del total), Colombia (4%) y Perú (3%) como los países de origen de las mujeres y niñas; los resultados anteriores son similares al panorama urbano de Santiago, siendo la Región Metropolitana el lugar donde reside el 71% del total

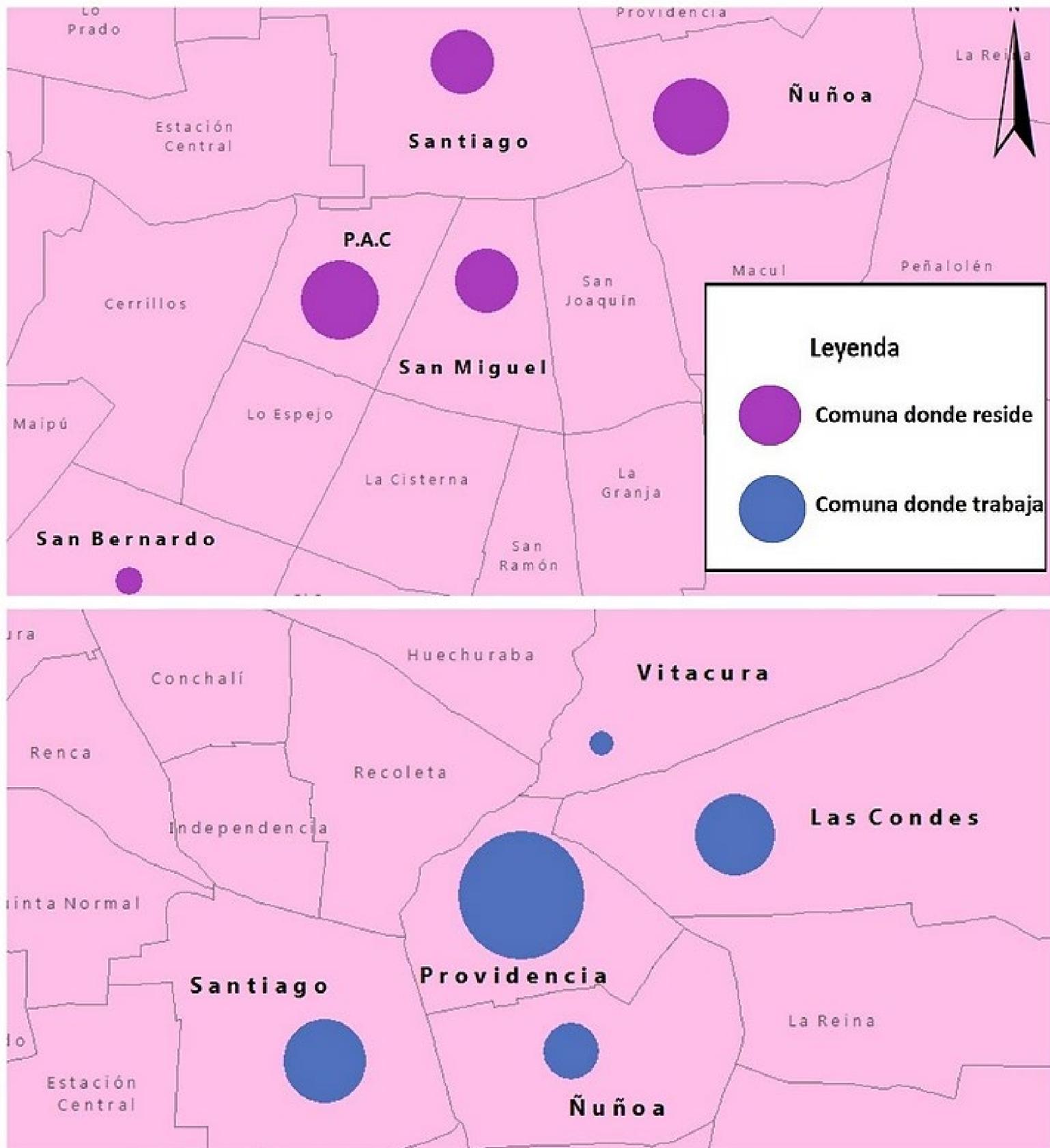
de inmigrantes del país; de este total, un 51% pertenece a mujeres migrantes que viven en la Región Metropolitana (Instituto Nacional de Estadísticas, 2017). La tendencia de la feminización en las migraciones se repite a nivel nacional, en Chile emigran más mujeres que hombres.

Respecto a la comuna de residencia de las encuestadas, la información entregada a partir de una de las preguntas de esta sección arrojó un total de 43 comunas, de las cuales solo 5 no son pertenecientes a la Región Metropolitana (R.M), para el siguiente análisis de datos, se consideraron las 5 más representativas según las respuestas de las encuestadas. En este sentido las comunas más mencionadas son Pedro Aguirre Cerda, ubicada en el centro de la ciudad respecto a la clasificación en macrozonas de la R.M y Ñuñoa, emplazada en la zona oriente, cada una representando un 14% del total de las comunas en las que viven las encuestadas; a estos datos le sigue San Miguel con un 12% del total, al igual que la comuna de Santiago; con una cifra menor, San Bernardo pasa a ser el 5% de las comunas de residencia del total de encuestadas.

En contraste con lo anterior, los resultados acerca de las comunas donde trabajan cada una de las encuestadas permite dar cuenta que, en muchos casos, las actividades productivas asociadas al trabajo remunerado no se emplazan en la misma comuna de residencia, lo que implica vivencias diarias de movilidad intercomunal por parte de las mujeres diariamente. Respecto a los datos arrojados, un 25% del total de encuestadas trabaja en Providencia; le sigue la comuna de Santiago con un 17% de las respuestas; Las Condes pasa a ser la tercera comuna donde las mujeres encuestadas trabajan (16% del total); Ñuñoa representa el 11% de las respuestas respecto al lugar de trabajo y finalmente con un porcentaje menor, la comuna de Vitacura con un 5%.

Como se puede apreciar en la imagen 2, todas las comunas donde trabajan las encuestadas, a excepción de Santiago, se emplazan en la zona oriente de la capital. Para la representación de los datos mencionados anteriormente, el tamaño de cada punto es proporcional a la cantidad de datos que hacen mención a la comuna en particular.

Imagen 2: Comunas donde trabajan y residen encuestadas.



Fuente: Elaboración propia, 2019.

La dedicación actual de las mujeres y niñas, basándose en sus respuestas dan cuenta de que estas son principalmente actividades productivas, donde más del 83% de las encuestadas se encuentra trabajando en el mercado laboral remunerado. La segunda actividad más realizada se asocia a mujeres dueñas de casa representando casi al 9%; las encuestadas que estudian, se encuentran desempleadas y las mujeres jubiladas suman en conjunto el 17% del total de actividades. La alta tasa de participación laboral femenina por parte de las encuestadas no deja de contener implícitamente desigualdad de género; la Comisión Económica para América Latina y el Caribe vislumbra las remuneraciones de las mujeres en Latinoamérica representan tan solo un 89,9% del sueldo de un hombre que se desempeña una misma labor (CEPAL, 2016), y esta brecha se torna mayor a medida que aumenta la edad.

En el ámbito de la encuesta dirigida a temáticas de labores de cuidado, los resultados demuestran que casi un 38% de las mujeres responde tener a alguien bajo su cuidado. Si bien este dato no representa a la mayoría de las encuestadas, no debe ser pasado por alto. La Encuesta Nacional sobre el Uso del Tiempo (ENUT, 2015) permite contrastar las diferencias de género respecto al tiempo invertido en este tipo de actividades; para los trabajos de cuidados, las mujeres destinan en promedio 3 horas a esta labor, mientras que la participación de hombres en estas actividades corresponde casi a la mitad, destinando 1 hora y 38 minutos (Instituto Nacional de Estadísticas, 2015). En este sentido es fundamental que la planificación reconozca estas labores sin dejar de cuestionar los roles de género asociados a este tipo de actividades, muchas veces no remuneradas.

## **5.2 VIAJE QUE REALIZA EN ESTE MOMENTO**

Este ítem de la encuesta se centra en establecer un panorama general asociado a procesos de movilidad por la ciudad que experimentan las mujeres. El interés de este concepto para abordar la investigación se centra en establecer que las desigualdades de género y espaciales se refuerzan mutuamente en las

experiencias de movilidad cotidiana (Jirón & Zunino, 2017, p.4).

Comprender la vida urbana contemporánea requiere profundizar en las diferentes implicancias del viajar, cuestionar la tradicional y estática forma de concebir los viajes como un trayecto lineal con un origen y destino es obviar todo el proceso que conlleva esta compleja práctica social que involucra de forma diferenciada dimensiones corporales, interaccionales, simbólicas y afectivas, desigualmente vividas en relación con la clase, el género, la edad y la etnia (Suárez, 2004).

Lamentablemente, la planificación del transporte ha invisibilizado estas diferencias, generando un diagnóstico “neutral” que no representa las particularidades de las personas, afectando la calidad de vida de todas y todos, pero principalmente de quienes históricamente han sido rezagados de la urbe. Es así como surge la necesidad de hacer énfasis en una comprensión del recorrido, sus tiempos, las motivaciones que establezcan parámetros que vayan en relación con las formas de moverse de las variadas mujeres que transitan diariamente por la ciudad, donde a través de la encuesta investigada se plantean preguntas asociadas a estas temáticas (ver Tabla 3).

A partir de los datos de la encuesta, se puede apreciar respecto al tiempo que invierten en moverse las encuestadas que está, en su mayoría, entre los 11 a 20 minutos, representando el 35% del total de tiempo invertido en viajar, tal como se puede apreciar en la Figura 2. Respecto al promedio de tiempo del total de las respuestas, este es de 28 minutos. Los resultados anteriores son notoriamente más bajos al compararse con los resultados que arrojó el estudio del Centro de Estudios Públicos donde según la encuesta CASEN 2015 las personas destinan un promedio de 44,6 minutos en moverse en transporte diariamente (Centro de Estudios Públicos, 2018).

Estos contrastes pueden verse relacionados con lo que Ana Falú asocia a la división sexual del trabajo, que establece estereotipos de tipo reproductivos

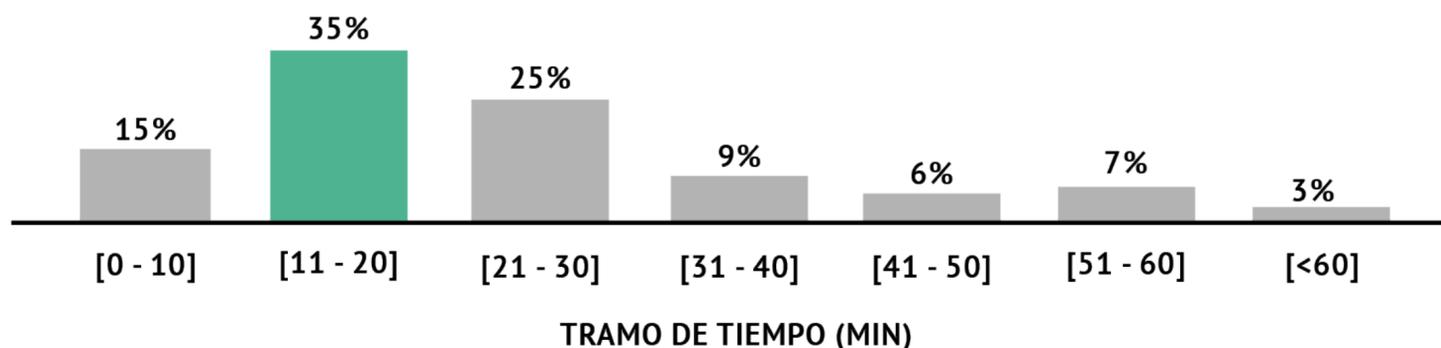
para las mujeres (la familia, el cuidado) y productivos al hombre (proveedor, trabajador). Estos constructos sociales han implicado diferencias en el uso de la ciudad que se traducen en que las mujeres, al combinar en muchos casos el trabajo con la familia, generan huellas por la ciudad en trayectos más cortos e interconectados, fragmentando el tiempo de los viajes (Falú, 2016). la ciudad; donde las mujeres al combinar en muchos casos el trabajo con la familia sus huellas por la ciudad son en trayectos más cortos e interconectados, fragmentando el tiempo de los viajes (Falú, 2016).

Tabla 3: Preguntas incluidas en viaje que realiza en este momento.

VARIABLE	PREGUNTA ENCUESTA
2.a Estación inicio	¿En qué estación de metro comenzó o comienza su viaje?
2.b Estación fina	¿A qué estación de metro se dirige?
2.c Tiempo viaje	¿Cuánto tiempo tardó/tarda en este viaje?
2.d Actividad	¿Qué actividad motivó su viaje?
2.e Frecuencia	¿Con qué frecuencia realiza este viaje?
2.f Intermodalidad	¿Cómo complementa este viaje?

*Fuente: Elaboración propia, 2019.*

Figura 2: Rango de tiempo destinan las encuestadas para movilizarse en metro.



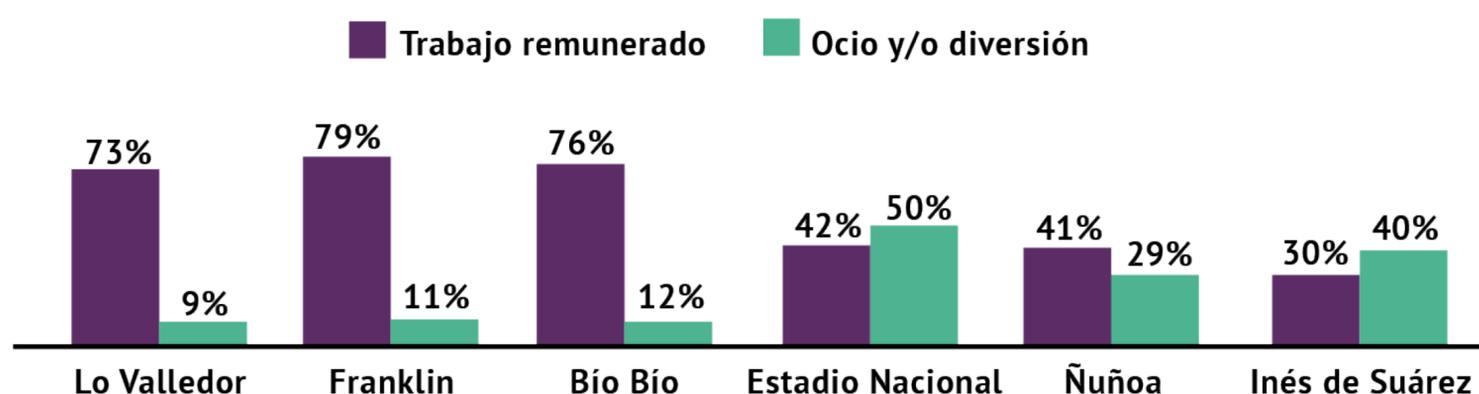
Fuente: Elaboración propia, 2019.

Los datos que reflejan la actividad que motivó el viaje, mostraron una tendencia predominante a la respuesta asociada a viajes por motivos de trabajo, representando al 62% del total de las actividades. En este ámbito es necesario destacar que la Auditoría de Género fue realizada durante la jornada laboral diurna, cuestión que podría explicar el alto porcentaje asociado a esta actividad. El ocio/diversión (18%), pasa a ser el segundo motivo por el que las mujeres y niñas se movilizan. Las actividades asociadas a trámites, motivos de salud, estudios, actividades domésticas u otra que señala la encuestada suman en su conjunto un 20% del total de actividades realizadas.

Considerando las actividades más mencionadas, realizamos un análisis comparativo entre las estaciones y este nos permite apreciar que, de forma transversal, en todas las estaciones de la Línea 6, hay mujeres que viajan tanto por motivos de trabajo remunerado como por ocio/diversión, siendo la estación Bío Bío la con mayor cantidad de respuestas motivadas por actividades de trabajo remunerado con un valor del 74%. Respecto a actividades de ocio/diversión. La estación Estadio Nacional representó el 50% del total de actividades de la estación, muy por sobre el promedio de la Línea 6 en cuanto a esta actividad en específico. Las estaciones que presentaron mayor presencia de actividades motivadas por el trabajo remunerado son Franklin, Bío Bío y Lo Valledor respectivamente y en las actividades de ocio y/o diversión Estadio Nacional, Inés de Suárez y Ñuñoa en orden decreciente, tal como se muestra en la Figura 3.

Complementando lo anterior en lo que respecta a la frecuencia de los viajes realizados en el Metro de Santiago, estos mayoritariamente se realizan diariamente, correspondiente al 60% de las respuestas emitidas por las encuestadas, seguido de un 21% asociado a viajes ocasionales. En Santiago, los viajes realizados diariamente por la población muestran según datos arrojados por la Encuesta Origen-Destino (EOD) que un 29,1% de estos son realizados en transporte público (Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, 2015).

Figura 3: Actividades que motivan el viaje por estaciones del metro.

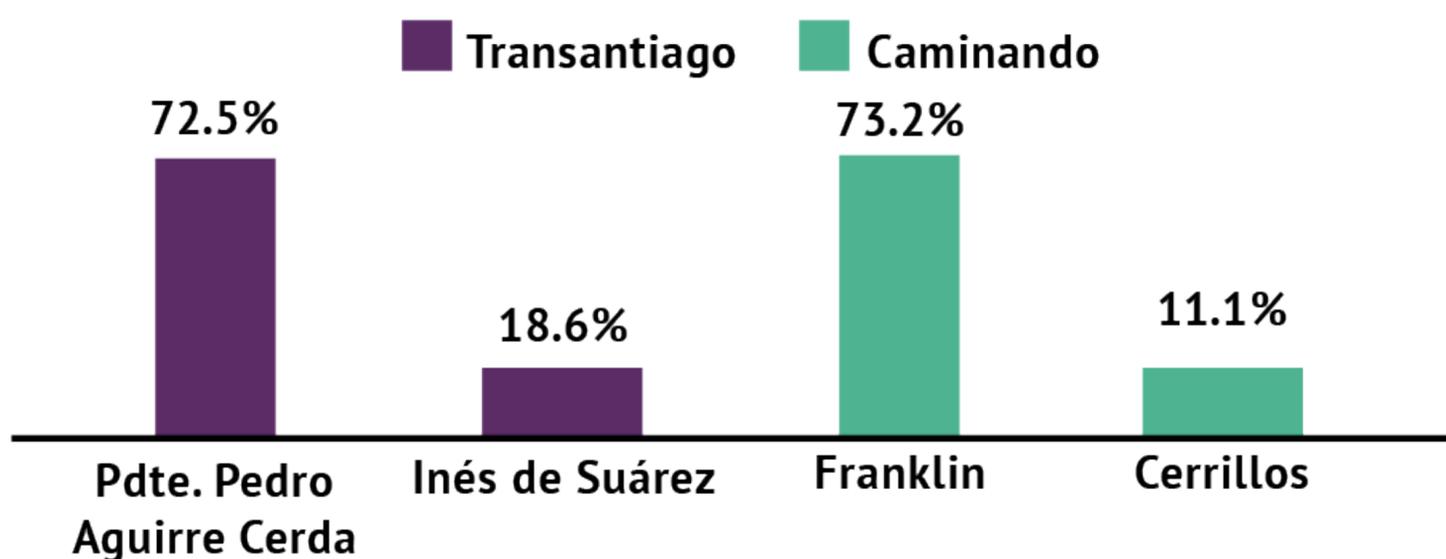


Fuente: Elaboración propia, 2019.

Respecto a la distribución del complemento del transporte por parte de las encuestadas, los resultados dan cuenta de que caminar y el transporte en buses Transantiago son mayoritariamente los más utilizados por mujeres y niñas que realizaron la encuesta, representando su conjunto a casi el 90% del total de complementos al sumar ambos casos más representativos. Cabe agregar que un estudio realizado durante el año 2015 en la ciudad de Santiago dio a conocer que las mujeres realizan muchos más viajes a pies en comparación con los hombres, diferencias que se acrecientan en tramos etarios económicamente activos, donde la cantidad de caminatas que utilizan la caminata como forma de movilidad de las mujeres versus hombres se duplica, estos datos se encuentran correlacionados con el uso del automóvil, donde en este caso, los hombres son quienes más utilizan este medio de para transportarse (Christian & Waintrub, 2015).

Al realizar una observación por estaciones, es posible apreciar diferencias notorias en cuanto a la distribución de los complementos del transporte. Tal como se menciona anteriormente, los resultados de la encuesta permiten ver cómo en todas las estaciones se complementa el uso del metro con buses Transantiago o la caminata. Las estaciones Pdte. Pedro Aguirre Cerda (73%) y Cerrillos (69%) contemplaron la mayor cantidad de respuestas que asocian al Transantiago como el principal complemento, en contraste con Franklin, Ñuñoa e Inés de Suárez, que fueron las comunas en las que la complementariedad con el Transantiago presentó las cifras más bajas. No obstante, estas tres estaciones mencionadas anteriormente representan la mayor cantidad de encuestadas que complementan su viaje caminando con Franklin liderando (73%), seguido de Inés de Suárez (67%) y Ñuñoa (63%); en contraste las estaciones Cerrillos, Lo Valledor y Pdte. Pedro Aguirre Cerda son quienes menor cantidad de caminatas como medio complementario utilizan; estos extremos se pueden apreciar en la Figura 4.

Figura 4: Estaciones con mayor y menor presencia de complemento del transporte.



Fuente: Elaboración propia, 2019.

Las estaciones que presentaron la mayor diversidad en los medios de transportes utilizados (tales como la bicicleta, colectivos, Uber, entre otros) es Ñuñoa e Inés de Suárez, ambas emplazadas en comunas de la zona oriente presentaron seis complementos cada una; en contraste con lo anterior, Franklin es la estación que posee la menor cantidad de formas de complementar el metro.

### **5.3 INGRESOS Y SALIDAS DE METRO**

Este ítem de la encuesta se enfoca principalmente en lo que respecta a los equipamientos de accesibilidad. En este ámbito, la Línea 6 presenta en totalidad este tipo de infraestructura, particularmente ascensores que permiten a personas con movilidad reducida el acceso y salida al metro. Esto se enmarca en lo que se entiende como accesibilidad universal, criterio con el que deben cumplir actualmente los entornos para que los lugares públicos sean “utilizables y practicables por todas las personas, en condiciones de seguridad y comodidad, de la forma más autónoma y natural posible” (Espinosa, 2016, pág. 233).

La encuesta busca generar un diagnóstico sobre el conocimiento, uso y percepción sobre los accesos preferente (ver Tabla 4); asimismo, se plantea una última pregunta, que pretende esclarecer si la elección al momento de salir del metro (estaciones con más de una salida) se basa en temas de cercanía o más bien esta decisión está ligada a una sensación de mayor seguridad. Los servicios que ofrece el metro han sido pensados y diseñados por seres humanos, no obstante, muchas veces no se consideran las diferentes percepciones al momento de abordar este tipo de estudio, por lo que al ser implementados pueden no responder a las necesidades particulares de cada estación.

Tabla 4: Preguntas incluidas en ingresos y salidas del metro.

VARIABLE	PREGUNTA ENCUESTA
Conocimiento acceso preferente	¿Conoce los accesos preferentes?
Utilización acceso preferente	¿Utiliza los accesos preferentes?
Adecuación acceso preferente	¿Le parecen adecuados?
Motivación salida	Para salir de la estación ¿Qué la motiva?

*Fuente: Elaboración propia, 2019.*

Los datos reflejados en esta sección de la encuesta establecen que el mayor porcentaje de las encuestadas (73% del total) responde afirmativamente acerca del conocimiento sobre los accesos preferentes, y un 31% del universo muestral los utiliza cotidianamente tanto para acceder como para salir del Metro de Santiago.

En las respuestas acerca de la calidad de estos, tan solo un 25% de las mujeres y niñas encuestadas considera que no son lo más adecuados, es decir, existe un sentir positivo sobre la accesibilidad del Metro, no obstante, no deja de ser un desafío para este sistema de transporte disminuir los índices de insatisfacción en los diferentes ámbitos que ofrece este servicio. En este ámbito, la participación ciudadana y las mismas experiencias de las personas son clave para la implementación de un servicio de calidad y adaptado a las necesidades de sus usuarias y usuarios. Como se ha mencionado en este informe, el Metro es utilizado por una gran parte del país, por lo tanto, este tipo de estudios permite aportar con propuestas adaptadas a las diversas realidades y condiciones de movilidad y diagnósticos.

## 5.4 PERCEPCIÓN DEL ENTORNO

El imaginario construido en torno a la inseguridad se proyecta más allá de la experiencia personal que se haya tenido con este tipo de situaciones. Es decir, no solo se compone de la percepción tras vivenciar actos de violencia y el consecuente temor a que vuelva a suceder, sino que refleja un abandono social. Este abandono se refleja en la mediocridad de los servicios públicos y repercute en las prácticas cotidianas con decisiones tales como “evitar salir de casa o transitar por lugares considerados peligrosos, y establecer medidas de vigilancia dentro de los hogares” (Ávila, Marínez-Ferrer, Vera, Bahena, & Musitu, 2016, pág. 51).

Es así como la percepción de la seguridad se constituye en hábitos particulares de interacción social y cambios en la cotidianeidad de las personas, afectando en la calidad de vida tanto individual como social. Bajo esta perspectiva, es necesario tener en cuenta que la problemática de la seguridad no puede ser separada de su componente espacial, por lo que la geografía juega un rol esencial dentro del estudio y la comprensión de la percepción de la seguridad y de la toma de decisiones de los habitantes a partir de ella.

No obstante, la percepción de inseguridad y miedo hacia este tipo de ambientes urbanos no es homogénea para el total de la población urbana ya que, si bien la creciente violencia e inseguridad afecta al total de la población, esta es percibida y vivida de forma diferente por mujeres y hombres. Por esta razón es que se considera necesario analizar estas desigualdades desde una perspectiva de género, donde a través de una serie de preguntas (ver Tabla 5), la encuesta busca reflejar nivel de seguridad que perciben en el entorno (salidas exteriores del metro) pues esto determina en muchos casos las decisiones al moverse por la ciudad.

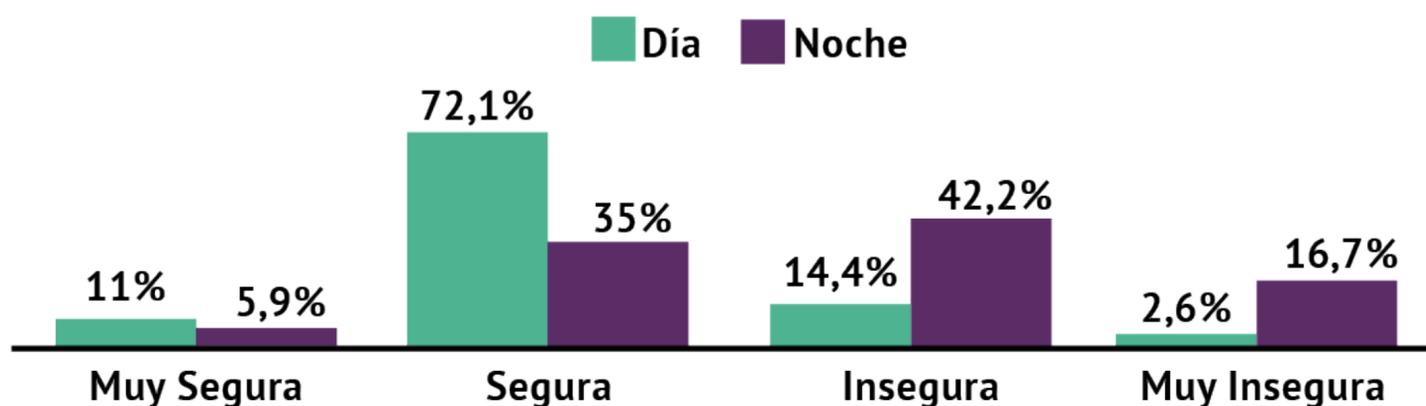
Tabla 5: Preguntas incluidas en la encuesta sobre percepción del entorno.

VARIABLE	PREGUNTA ENCUESTA
Sensación entorno día	¿Cómo se siente en el entorno del metro de día? (Muy segura/segura/insegura/muy insegura)
Sensación entorno noche	¿Cómo se siente en el entorno del metro de noche? (Muy segura/segura/insegura/muy insegura)
Características negativas	¿Qué características del entorno le incomodan? (respuesta abierta)
Características negativas	¿Qué características del entorno le gustan? (respuesta abierta)

*Fuente: Elaboración propia, 2019.*

En cuanto a los resultados obtenidos en este ítem, a partir de los resultados queda claro que de las estaciones que componen la Línea 6 la percepción es notoriamente diferenciada dependiendo tanto de la estación como de la hora del día en la que se percibe la seguridad. Como se puede imaginar, la noche pasa a ser el escenario de mayor inseguridad por parte de las mujeres y niñas encuestadas. Las respuestas (clasificadas en categorías de que van de “Muy Segura”, “Segura”, “Insegura” a “Muy Insegura”) representadas en la Figura 5 muestran que la sensación de seguridad (suma de respuestas “Muy Segura” y “Segura”) en el entorno de día es de un total del 83% es decir, existe una sensación general de seguridad durante el horario diurno concentrando los resultados. Sin embargo, en un escenario nocturno se aprecian cambios; si bien los resultados se encuentran distribuidos entre las categorías “Insegura” con un 42% y “Segura” con un 35% respectivamente, hay un notorio incremento en la sensación de mucha inseguridad (“Muy Insegura”) e inseguridad durante la noche; asimismo, existe una brecha de disminución del 37% en la categoría “Segura” durante la noche.

Figura 5: Percepción de la seguridad de las encuestadas.



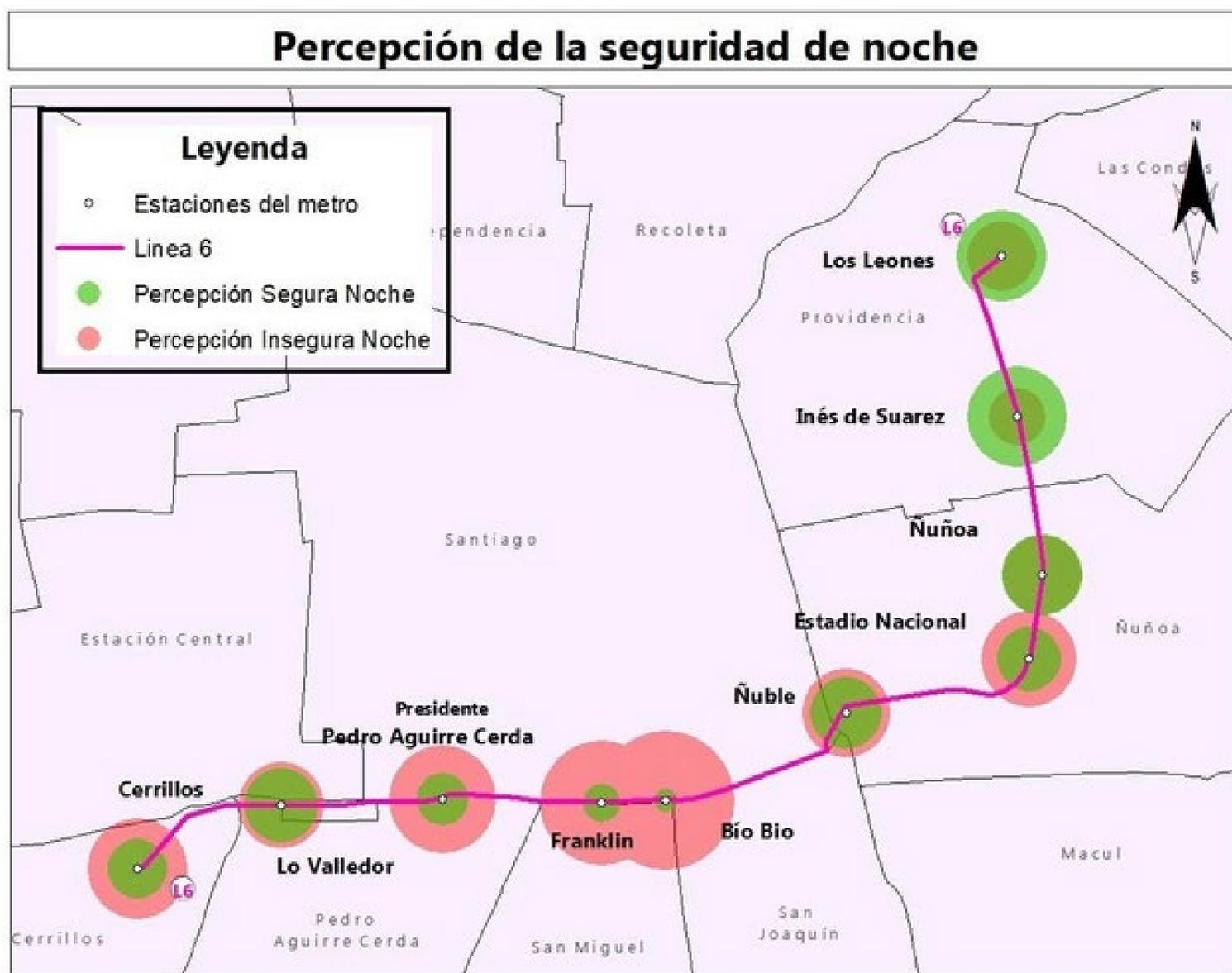
Fuente: Elaboración propia, 2019.

Los datos a nivel de estación permiten visualizar espacialmente como se distribuye la inseguridad asociado a factores socio territoriales. En este ámbito, la Imagen 3 nos muestra la percepción de la seguridad en el entorno de noche, ya que es durante este horario donde más notorias son las sensaciones de inseguridad (tal como se puede apreciar en la Figura 5 con los respectivos porcentajes).

Al analizar la imagen es posible precisar que las estaciones emplazadas en la zona poniente de la Línea 6 son las que reflejan una mayor sensación de inseguridad, particularmente Bío Bío, Franklin y Presidente Pedro Aguirre Cerda en orden decreciente; cabe considerar que Cerrillos es la que presenta las tasas más altas si se considera solo la categoría “Muy Insegura” (31,4%) en horario nocturno. Las respuestas arrojadas en el entorno de día permiten plantear resultados similares, donde nuevamente Bío Bío lidera como la percibida como “Insegura”, representando un 41% de las respuestas de la estación (no obstante, la cifra aumenta de forma considerable durante la noche, tal como se expresa en la Figura 6); seguida por la estación Franklin, con un 26,7%. Sin embargo, Pdte. Pedro Aguirre Cerda es una estación que durante el día disminuye notoriamente la sensación de inseguridad, pasando de un 66,7% del total de respuestas que

la percibe como “Insegura” (suma de “Muy Insegura” e “Insegura”) durante la noche a un 15% en el día, es decir, una disminución de la inseguridad en un 51%.

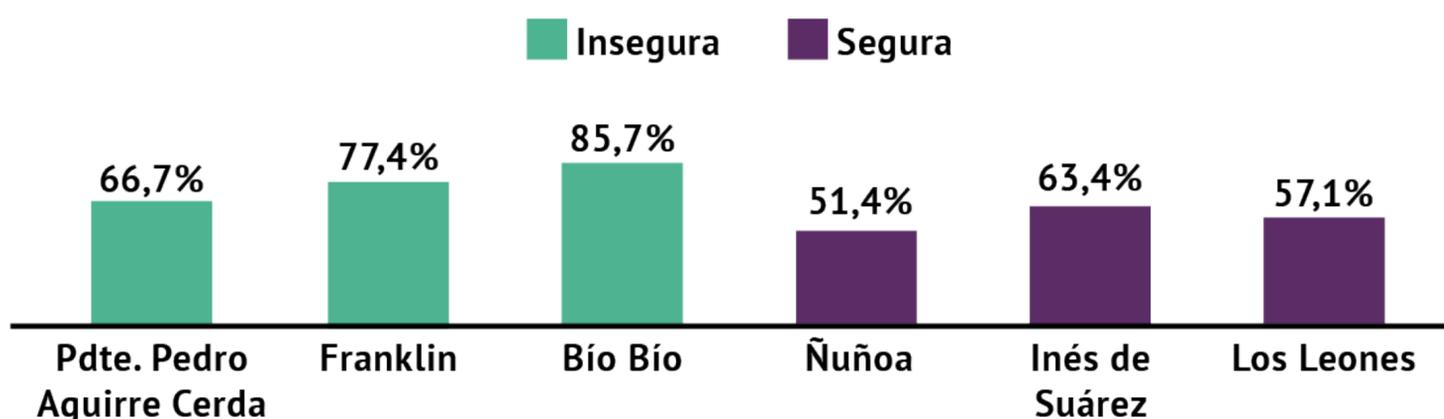
Imagen 3: Percepción de la seguridad en entorno de noche por estaciones.



Fuente: Elaboración propia, 2019.

Por otro lado, las estaciones que se ubican en la zona oriente de Santiago presentan un notorio cambio en la sensación de seguridad de las encuestadas, donde por ejemplo en la comuna de Providencia, donde se ubican las estaciones Los Leones e Inés de Suárez, del total de encuestadas, la sensación de seguridad es mayor a la de inseguridad, a pesar de que se plantea la pregunta en un Ñuñoa, las cifras de percepción de seguridad e inseguridad durante la noche tiene un margen de diferencia de tan solo un 1,6%, considerándose mayoritariamente segura. Se puede concluir por lo tanto, que la percepción de la seguridad se encuentra estrechamente ligada a factores espaciales, tal como se puede apreciar anteriormente, esta distribución de las sensaciones de inseguridad se concentran en la zona sur-poniente de la Línea en contraste con las estaciones percibidas como más seguras, emplazadas en la zona oriente de Santiago. En la Figura 6 se muestra en detalle los resultados de las estaciones percibidas como “Seguras” en base a la suma de categorías “Muy Segura” y “Segura” e “Inseguras” (suma de categorías de Insegura y “Muy Insegura”) en base a las percepciones de las encuestadas.

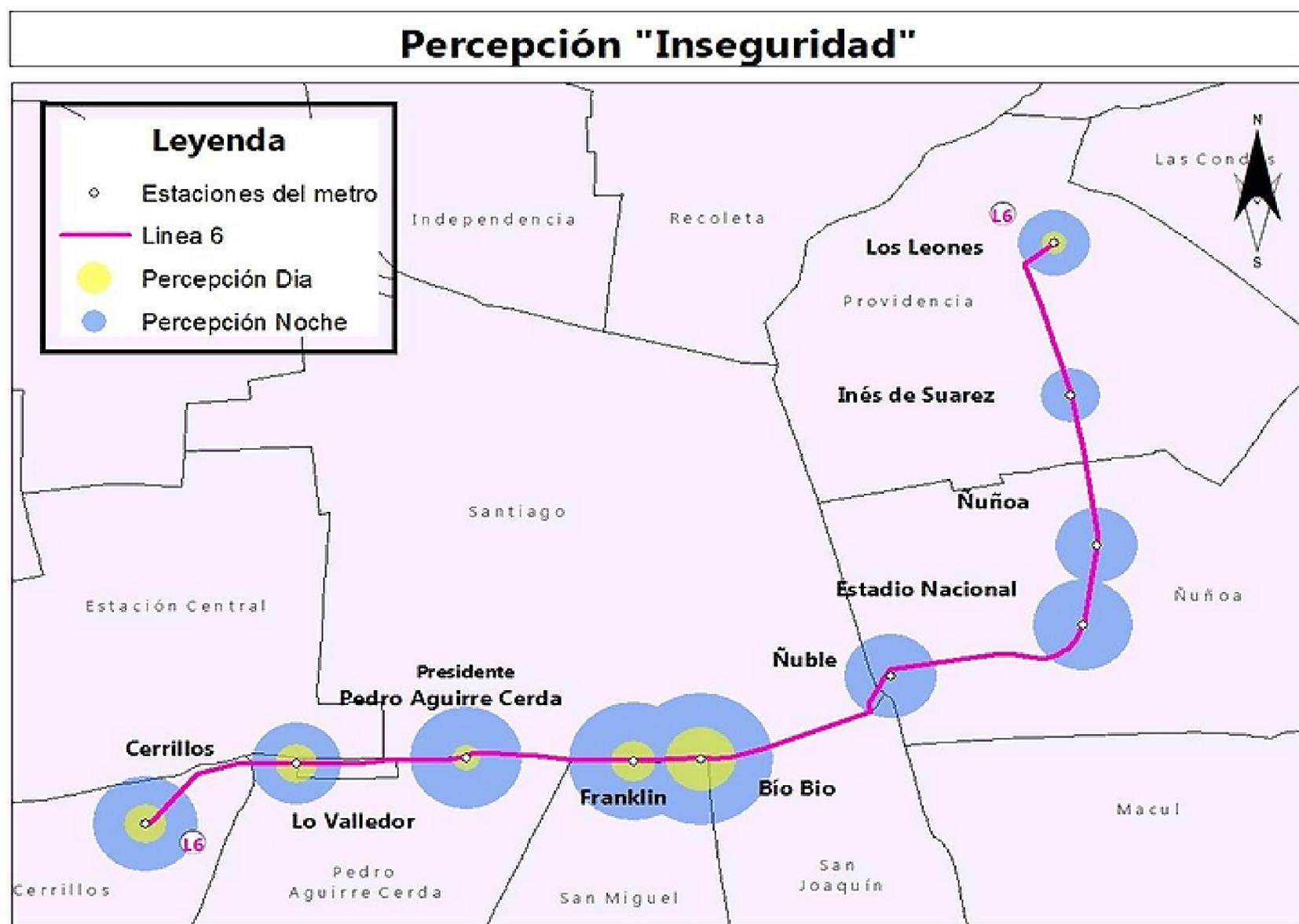
Figura 6: Ranking de estaciones percibidas como Inseguras y Seguras en entorno de noche.



Fuente: Elaboración propia, 2019.

Otra lectura posible a los datos a modo de especificación sobre la percepción de la inseguridad es a través de la clasificación de esta en contraste entre el día y la noche, tal como se muestra en la Imagen 4.

Imagen 4: Percepción de la inseguridad por estación, según horario.



Fuente: Elaboración propia, 2019.

La percepción de inseguridad durante el día en las estaciones Ñuble, Estadio Nacional, Nuñoa e Inés de Suárez presenta porcentajes muy bajos o simplemente no se considera como insegura según las respuestas de las encuestadas. Esta situación cambia al realizar esta misma pregunta en un escenario nocturno, todas las estaciones se perciben como inseguras en mayor o menor porcentaje. Respecto a las estaciones que se perciben como

inseguras durante el día, este patrón se incrementa durante la noche, siendo las estaciones de la zona sur-poniente (respecto a la Línea 6) las que mayor presencia de inseguridad presentan en toda la Línea 6.

Asimismo, como complemento a los presentes datos se presenta información relevante en los Anexos 2, 3 y 4. En ellos se entrega material con información detallada de los resultados arrojados en la encuesta, con los datos porcentuales de las cuatro categorías de seguridad (“Muy Segura”, “Segura”, “Insegura” y “Muy Insegura”) por estación tanto de día como de noche.

## 5.5 VIOLENCIA DE GÉNERO

La violencia es un concepto que puede ser abordado desde varias aristas debido a la complejidad y variadas expresiones de esta. En este sentido, al abordar la violencia vivida en las ciudades desde las voces de las mujeres, se puede sostener que *“esta se manifiesta de distintas formas, pero tienen en común el hecho de que los agresores son en la mayoría de los casos varones”* (Dammert, 2006, pág. 7). Este grave problema social es consecuencia de la dominación ancestral que se ha ejercido sobre las mujeres, enraizada profundamente en conductas sociales y culturales asociados al papel de sumisión al que la mujer ha sido durante siglos relegada. Esta situación se alimenta de una visión deformada de la mujer como víctima, objeto, sexo débil y figura dominada (Instituto Oficial de Radio y Televisión, 2002).

Una definición para plantear la violencia de género que se formuló en la Asamblea General de las Naciones Unidas es la siguiente:

*“(...)todo acto de violencia basado en la pertenencia al sexo femenino que tenga o pueda tener como resultado un daño o sufrimiento físico, sexual o psicológico para la mujer, inclusive las amenazas de tales actos, la coacción o la privación arbitraria de la libertad, tanto si se producen en la vida pública como privada”*  
(García, 1994).

En este ítem se aborda la violencia de género que han vivido y presenciado las encuestadas en la Línea 6 mediante siete preguntas (ver Tabla 6), enfocándose en tres manifestaciones de esta, el acoso sexual, el abuso sexual y el hurto a mujeres. A continuación, se definirá cada uno de estos aspectos para su posterior análisis.

El acoso sexual puede ser de carácter verbal o realizado por medio de gestos, basados en conductas de invasión al espacio personal, tales como acercamientos o persecuciones, exhibicionismo obsceno o de contenido sexual (Biblioteca del Congreso Nacional, 2019). A modo de contextualización, en Chile 5 de cada 10 mujeres han declarado haber sufrido este tipo de violencia (Agenda de Mujeres por la ciudad de Santiago, 2017). Respecto al abuso sexual, este se encuentra tipificado como un delito en Chile y es entendido como práctica sexual por parte de una persona adulta hacia una persona que se encuentre en una situación de poder o autoridad superior por parte del victimario/a hacia su víctima. No es casual que esto se torne un tema de género si consideramos que el 75% de quienes ejercen este tipo de violencia son hombres (UNICEF, s/f).

Un estudio realizado durante el año 2018 que constata las principales denuncias de mujeres chilenas se establece que, de un total de 38 mil denuncias, 11 mil corresponden a hurtos y robos (Bordalí, 2019). Considerando lo expuesto anteriormente, se analizan los resultados que reflejan las respuestas de la encuesta en temáticas de violencia de género.

De los datos obtenidos en la encuesta se logra generar ciertas tendencias, una de ellas es que al comparar la violencia presenciada versus la vivida existe una predominancia de la segunda por sobre la primera. Es decir, las mujeres y niñas encuestadas han sido víctimas de actos de violencia con un sesgo de género encarnadas en la escala corporal, vivencias personales de diferentes manifestaciones que afectan en la integridad de mujeres y niñas en su cotidiano de movilidad en el transporte público; los hurtos son la excepción, donde existe una predominancia de actos vandálicos presentados antes que vividos, representando el tipo de violencia de género que más se ha presenciado por las encuestadas.

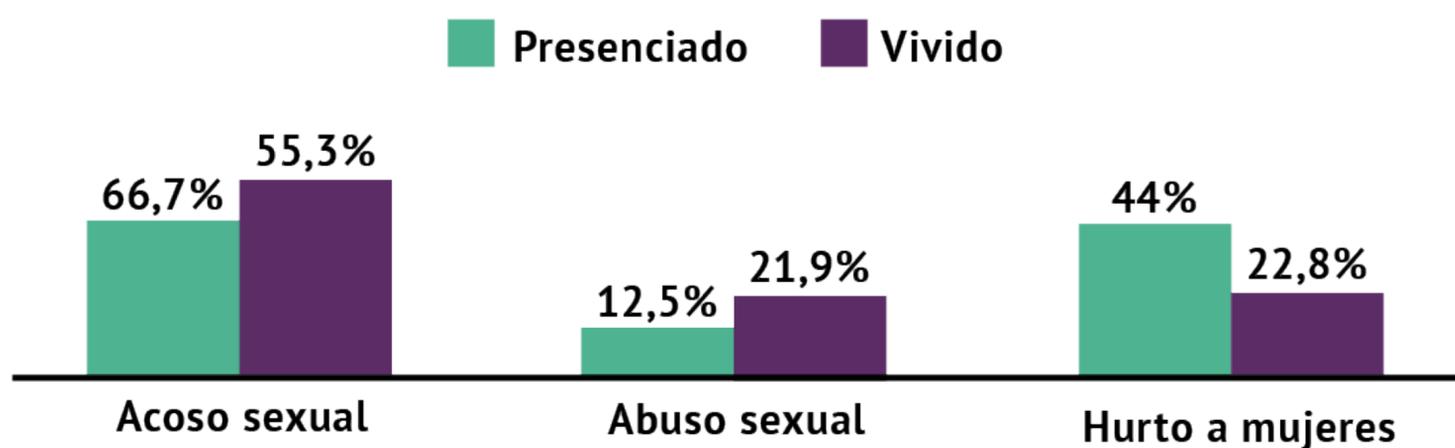
Tabla 6: Preguntas incluidas en la encuesta sobre percepción del entorno.

VARIABLE	PREGUNTA ENCUESTA
Presencia acoso	Desde que usted usa la línea 6, ¿Ha presenciado alguna de las siguientes situaciones en los alrededores de esta estación de metro?: Acoso sexual callejero
Presencia abuso	Desde que usted usa la línea 6, ¿Ha presenciado alguna de las siguientes situaciones en los alrededores de esta estación de metro?: Abuso sexual
Presencia hurto	Desde que usted usa la línea 6, ¿Ha presenciado alguna de las siguientes situaciones en los alrededores de esta estación de metro?: Hurto a mujeres
Vivencia acoso	Desde que usted usa la línea 6, ¿Ha vivido alguna de las siguientes situaciones en los alrededores de esta estación de metro?: Acoso sexual callejero
Vivencia abuso	Desde que usted usa la línea 6, ¿Ha vivido alguna de las siguientes situaciones en los alrededores de esta estación de metro?: Abuso sexual
Vivencia hurto	Desde que usted usa la línea 6, ¿Ha vivido alguna de las siguientes situaciones en los alrededores de esta estación de metro?: Hurto a mujeres
Vivencia hurto frecuencia	¿Con qué frecuencia?: Hurto a mujeres

Fuente: Elaboración propia, 2019.

En la Figura 7 se puede apreciar la violencia vivida y percibida bajo tres categorías de análisis, acoso sexual, abuso y hurto a mujeres. La principal violencia vivida por las encuestadas en el Metro según los resultados es el acoso sexual (55% del total de violencias vividas); en cuanto a la vivencia de abuso sexual y hurto a mujeres, llama la atención que la brecha que los separa sea tan mínima (0,9%) pues habla de altos índices de violencia sexual hacia las mujeres y niñas encuestadas.

Figura 7: Comparación violencias presentadas y vividas en el metro de Santiago.

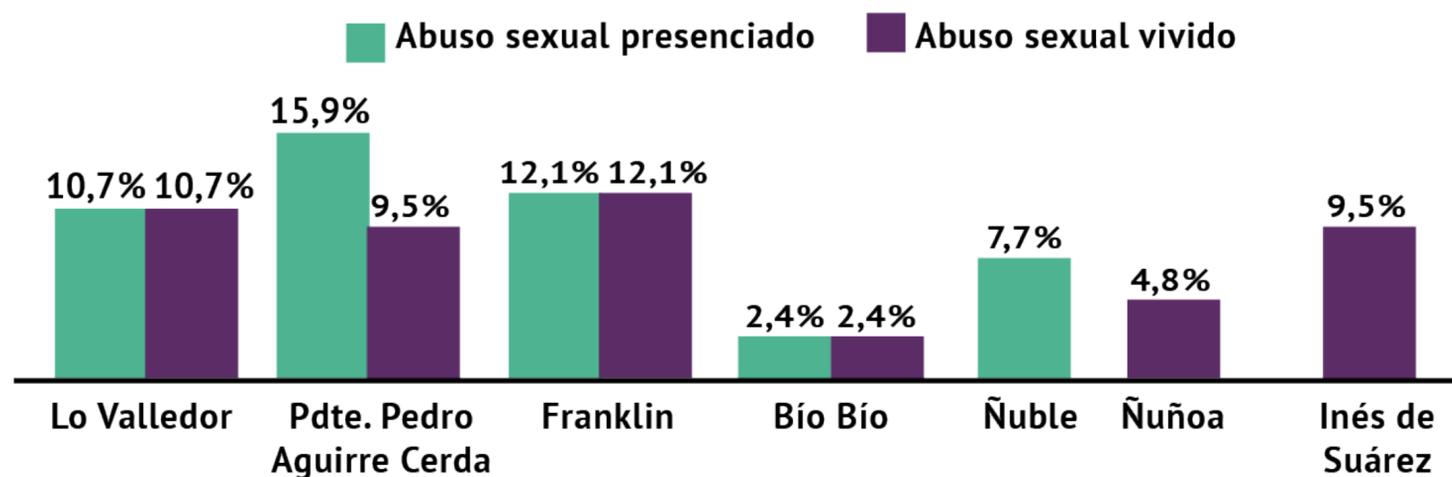


Fuente: Elaboración propia, 2019.

Los resultados obtenidos tanto de acoso y abuso sexual que han sido presenciados o vividos a lo largo de las diez estaciones que contempla la Línea 6, revelan información que no deja de seguir patrones comunes con los casos de percepción de la seguridad. La imagen 5 permite representar como tanto el acoso como el abuso se concentra en la zona sur-poniente, donde por ejemplo, la estación Presidente Pedro Aguirre Cerda, ubicado en la comuna homónima refleja una marcada presencia tanto de acoso como de abuso sexual.

Esta estación presenta las cifras más altas de abuso sexual presenciado de toda la Línea 6 con un 15,9% del total de casos de violencia presenciados por las encuestadas; respecto a los casos vividos por las propias encuestadas. Por otro lado, Franklin se establece como la estación con mayor presencia de abuso sexual vivido. Es necesario considerar que responder este tipo de preguntas puede ser altamente delicado para las mujeres que vivenciaron de forma personal estas situaciones, por lo mismo, estos datos pueden ser poco representativos respecto a la estación en la que ocurrió el hecho (ya que no se puede asumir que el abuso fue realizado en la estación en la que se encontraba la mujer o niña encuestada).

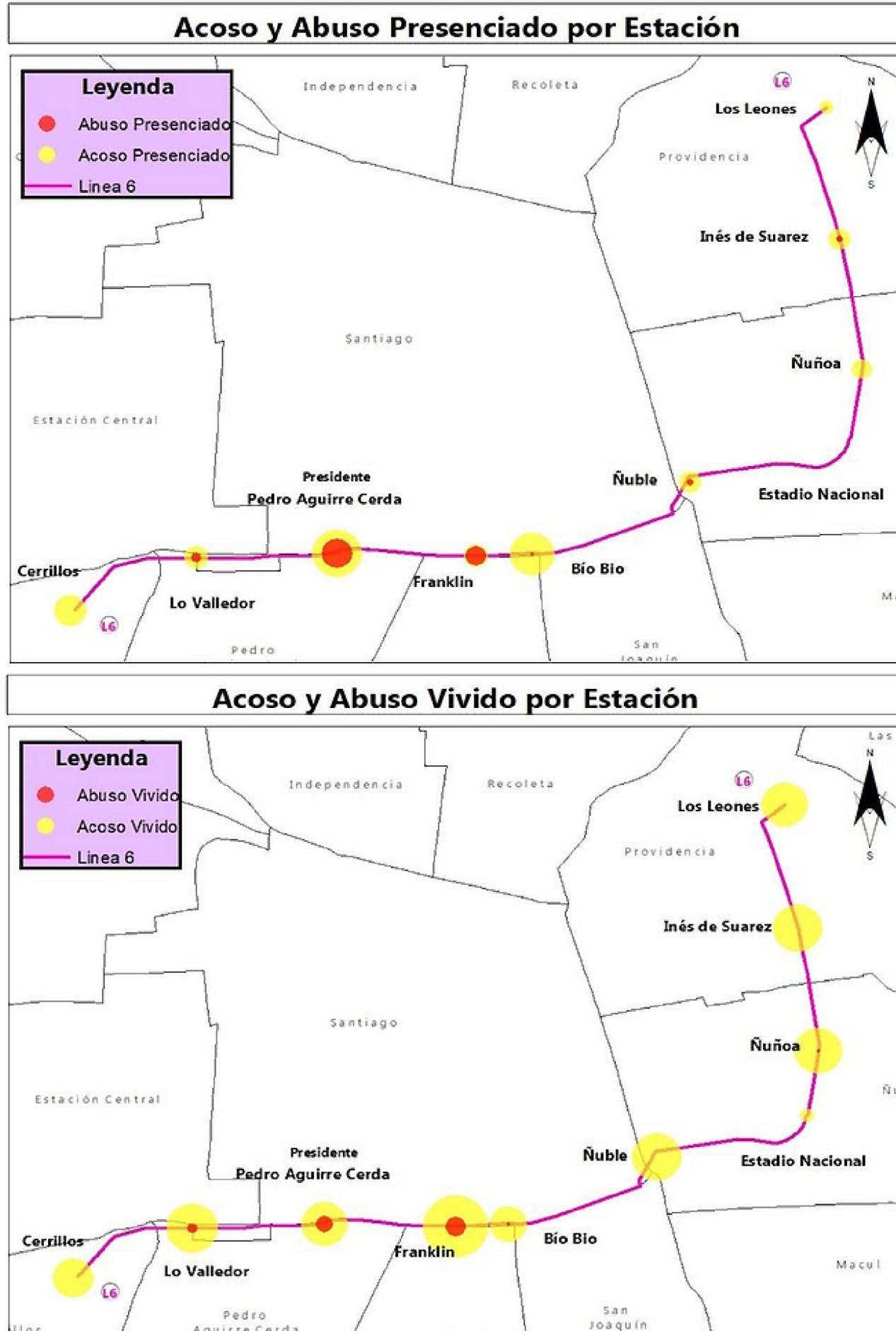
Figura 8: Abuso sexual vivido y presenciado por las encuestadas, comparación por estaciones.



Fuente: Elaboración propia, 2019.

El gráfico en la Figura 8 refleja en porcentajes la presencia de abusos sexuales cometidos a las mujeres que realizaron la encuesta. Se puede notar un contraste entre experiencias vividas según la localización geográfica de las estaciones, siendo la sur-poniente a nivel transversal respecto tanto a las manifestaciones de violencia como de la percepción de la seguridad se reiteran experiencias y sensaciones negativas y que repercuten en la calidad de vida de una parte importante de la población. Pedro Aguirre Cerda, Franklin y Lo Valledor representan las estaciones con mayor cantidad de abusos sexuales presenciados como vividos. En contraste, si bien en las estaciones de la zona oriente de la Línea 6 también se muestran situaciones de abuso presenciado, tan solo Ñuñoa presenta casos de esta situación con un 4,8% de las situaciones de violencia de género vividos por las encuestadas.

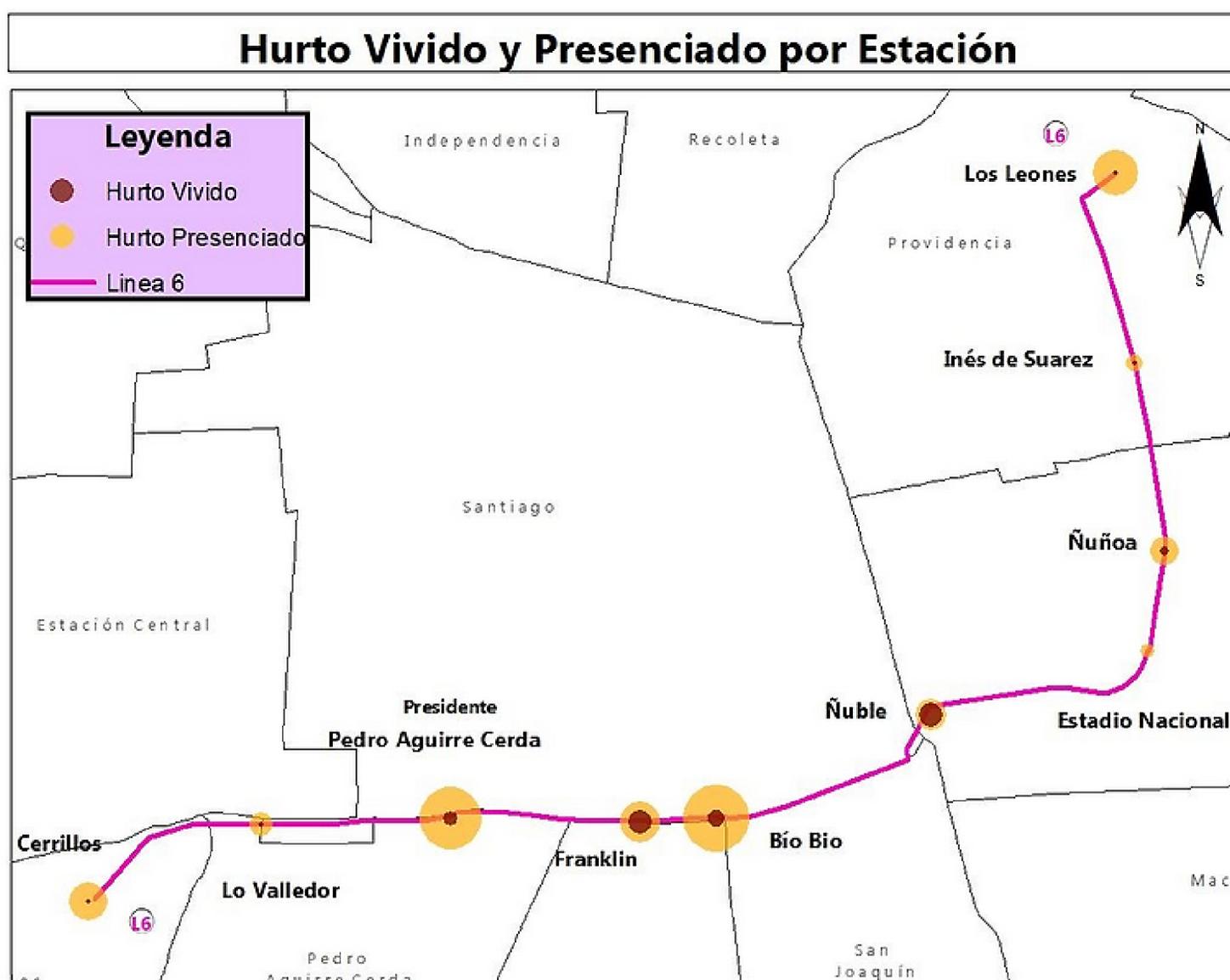
Imagen 5: Violencia y abuso sexual presenciado y vivido por estación



Fuente: Elaboración propia, 2019.

No obstante, en el caso de hurtos presenciados por estación, *Los Leones* presenta las cifras más altas (58% del total de casos de violencia presenciados en todas las estaciones), seguido por *Estadio Nacional* (50%) y *Ñuñoa* (33%), estaciones distribuidas entre las comunas de Providencia y Ñuñoa respectivamente. En el anexo 5 y 6 se puede apreciar en detalle los porcentajes de violencia tanto vivida como percibida en todas las estaciones. Respecto a los hurtos vividos *Ñuble* posee la mayor cantidad de casos vividos con un 23% de los casos de todas las estaciones; le sigue *Franklin* con un 13% y *Ñuñoa* con un 9,5%.

Imagen 6: Hurto a mujeres vivido y presenciado por estaciones.



Fuente: Elaboración propia, 2019.

Concluyendo, se puede establecer que el acoso y los hurtos son violencias que se presentan transversalmente en el total de las estaciones, si bien estos datos no se distribuyen de forma homogénea, hablan de una problemática en común para toda la Línea 6 y posiblemente para el sistema del Metro en general. Esto refleja un escenario preocupante en cuanto a la movilidad y seguridad de las mujeres y debe ser tomado en cuenta para tomar las medidas correspondientes para la búsqueda de la equidad de género. Asimismo, el abuso sexual ha sido una violencia ejercida contra un gran número de las mujeres y niñas que compartieron sus experiencias personales para el presente estudio es un hecho muy grave que requieren ser abordados con medidas estratégicas para evitar que se sigan reproduciendo.

## **5.5 SUGERENCIAS PARA MEJORA**

Las sugerencias planteadas a continuación nacen a partir de los mismos comentarios que las entrevistadas consideran como una necesidad para mejorar sus condiciones de movilidad asociado a mejorar la percepción de la seguridad, además de disminuir las violencias. Metodológicamente se trabajó con la última pregunta de la encuesta, basada en una respuesta abierta en torno a sugerencias de mejora para el metro. La imagen 7 nos muestra una nube de palabras con las sugerencias que más se dieron como respuesta.

Imagen 7: Nube de palabras de principales sugerencias.



Fuente: Elaboración propia, 2019.

En este sentido, la iluminación ha sido un concepto reiterado por las encuestadas para la mejora de la seguridad en las salidas exteriores de la Línea 6, tal como se vislumbra anteriormente, la noche se ha asociado en el estudio a sensaciones de alto índice de inseguridad, y la iluminación, como componente material de infraestructura pública es una necesidad, asimismo, respecto a temas infraestructurales, los baños públicos y áreas verdes son propuestas que se repiten como necesarios para mejorar el servicio de transportes.

Uno de los conceptos más reiterativos se asocia a la mayor presencia de guardias ya que, como muchas encuestadas plantearon, las salidas de las estaciones pueden ser espacios hostiles y propicios para manifestaciones de violencia de género, donde la falta de personal calificado en estas temáticas solo incrementa la sensación de inseguridad. A este concepto se le suman

otros tópicos, tales como la vigilancia y cámaras, que según las entrevistadas son medidas para disminuir la violencia de género.

Dentro de los conceptos, es interesante la mención de vagones separados por género o botones de pánico con respectivos protocolos y medidas de acción ante situaciones basadas en un sesgo de género. Este tipo de medidas ya se ha implementado en otros países latinoamericanos, aportando con experiencia en la implementación de este tipo de medidas para mejorar la calidad en la experiencia de viajar. Asimismo, estas ideas aportan propositivamente en la generación de un espacio pensado desde la experiencia personal.

# 06. Conclusiones

El presente trabajo de investigación ha sido un complemento de esfuerzos de parte de personas que han aportado desde diferentes saberes en la búsqueda de la equidad en materia de género, entregando nuevos conocimientos que alimenten la discusión sobre las dinámicas del habitar la ciudad siendo mujer. Tal como se puede desprender del estudio, si bien es compartido el espacio en el que nos desenvolvemos, este contexto urbano del que somos parte cotidianamente también tiene una serie de contrastes que se expresan en los territorios. Estas expresiones se vivencian a escala humana, siendo el cuerpo la primera escala con la que nos relacionamos al movernos, al experimentar violencia, repercute en desmedro de la calidad de vida y la libertad humana de poder movernos sin miedo. Es importante considerar que existen una serie de factores, tanto internos como externos que van a condicionar los viajes, estos son: la edad, la hora del día, el lugar donde una se encuentra, la infraestructura urbana y las experiencias construidas en lo público y lo privado, van estableciendo rutas y formas de habitar que muchas veces se ve asociada a tácticas de subsistencia aprendidas para enfrentarse a la violencia de género.

En este sentido parece fundamental comenzar a cuestionar cómo se ha pensado el transporte y las dinámicas asociadas al incesante movimiento al que estamos sujetas diariamente, por diferentes motivos y contextos con la ciudad como contenedor y contenido de estas complejas interacciones. Superar estos conflictos exige comprenderlos y hacer público un tema que históricamente se ha querido dejar oculto en lo privado. Contar con estudios de género en temáticas de movilidad y violencia nos permite entender que existen diversas formas de desplazamiento, donde el trayecto vivido permite

abordar las temáticas más profundamente. Entender el viaje como un camino y no como puntos de origen y destino permite enriquecer el abordaje de la investigación, asimismo, permite comprender que es en este espacio (en el trayecto) donde se van acumulando experiencias y huellas personales que guían las decisiones de las mujeres y niñas en su habitar urbano.

La violencia de género es un acto cotidiano, se vive y se ve en diferentes contextos. La necesidad de visibilizarla es un tema fundamental en la búsqueda de un desarrollo integral como sociedad. Si bien son las mujeres quienes han sido puntualmente afectadas por las manifestaciones de esta, la erradicación de ella requiere un cambio estructural en la forma de entendernos bajo roles de género que producen y reproducen esta violencia tanto nivel simbólico como físico. Es prioritario implementar medidas urgentes para evitar este tipo de situaciones, considerando las especificidades de cada territorio y la percepción que se tiene de este, para establecer medidas enfocadas en las particularidades de cada lugar.

La ciudad debe ser cuestionada, el orden en el que se han impuesto muchas de las dinámicas socioespaciales no responden a un pleno derecho a goce. La cotidianeidad con la que mujeres y niñas se enfrentan a la violencia de género tiene una estrecha relación con la sensación de inseguridad que perciben y, asimismo, estas inseguridades se expresan de forma diferenciada en los diferentes territorios. Tal como se pudo apreciar, a lo largo de las estaciones de Metro de la Línea 6 existen patrones que se repiten y que deben ser consideradas al momento de realizar propuestas de disminución de la violencia; las singularidades territoriales nos entregan información fundamental para lograr tomar medidas y estrategias acordes a las problemáticas específicas que se vive en ellos. Este tipo de investigaciones solo busca aportar al desarrollo integral de las mujeres, entendiendo el rol de la planificación para detener la violencia de género. El estudio se ha enfocado en mujeres y niñas, pues entendemos que existen diferencias entre cada una de ellas y estas diferencias solo aportan a comprendernos profundamente, esta diversidad se manifiesta

como vimos anteriormente en la forma de percibir el entorno, en las rutas que realizamos, los tiempos de viajar, motivaciones y sueños con los que cargamos al movernos.

Complementando lo anterior, las representaciones de lo personal en un plano público, es decir, cómo la voz de cada una de las mujeres y niñas encuestadas, cada una con realidades y contextos variados, aportan enormemente en la generación de un panorama actualizado de lo que se está viviendo en Santiago sobre temas de género y violencia al moverse por la ciudad. Esto nos permite construir, a partir de nosotras mismas, nuevas miradas sobre la realidad de la que queremos ser parte.

Para finalizar, esta es una investigación feminista autogestionada y autónoma. Agradecemos el trabajo voluntario de todas las personas que de una u otra manera hicieron posible este estudio que relata las experiencias de movilidad y seguridad de las mujeres usuarias de la Línea 6 del metro de Santiago.

# 07. Bibliografía

Aguilar, Elizabeth; Aguilera, Sandra; Arias, Daniela; Ayca, Jeannette; Carrasco, Viviane; Aguirre, Marta; Serey, F; Céspedes, Eliana; Cisternas; Tania; Fernandez, Angela; Arenas, Maya; Flores, L; Herrera, Natalia; Ibáñez, María Jesús; Larraín, Clara. (s/f). Agenda de Mujeres por la ciudad de Santiago.

Ávila, M. E., Marínez-Ferrer, B., Vera, A., Bahena, A., & Musitu, G. (2016). Victimización, percepción de la inseguridad y cambios en las rutinas cotidianas en México. *Revista de Saúde Pública*, 50-60.

Biblioteca del Congreso Nacional. (2019). *Ley Fácil: Acoso sexual callejero*. Santiago: Biblioteca del Congreso Nacional.

Bordalí, M. (22 de Mayo de 2019). Estas fueron las principales denuncias de las mujeres en Chile durante 2018. Obtenido de La Tercera Tv: <https://www.latercera.com/la-tercera-tv/noticia/estas-las-denuncias-las-mujeres-chile/665123/>

Centro de Estudios Públicos. (2018). *Debates de Política Pública*. Santiago: CEP.

CEPAL. (2016). *Horizontes 2030: la igualdad en el centro del desarrollo sostenible*. Santiago: Comisión Económica para América Latina y el Caribe.

Christian, F., & Waintrub, N. (2015). Movilidad femenina en Santiago de Chile: reproducción de inequidades en la metrópolis, el barrio y el espacio público Chri. *Revista Brasileira de Gestão Urbana*, 48-61.

Dammert, L. (2006). *Construcción De Ciudadanía Como Estrategia Para El Fomento De La Convivencia Y La Seguridad*. Programa Sociedad sin Violencia.

Espinosa, M. (2016). *Accesibilidad en las estaciones del metro de Santiago de Chile para las personas con discapacidad visual*. Santiago: Universidad de Chile.

Falú, A. (2016). “No me imagino una agenda sin la inclusión de los derechos de las mujeres a la ciudad”. (I. Pascual, Entrevistador).

García, C. (1994). *Psicoterapeutas*. Obtenido de [http://www.psicoterapeutas.com/violencia\\_de\\_genero.html](http://www.psicoterapeutas.com/violencia_de_genero.html)

- Hernández, R. (2014). Metodología de la investigación. Interamericana Editores.
- Instituto Nacional de Estadísticas. (2015). Documento principales resultados ENUT. Santiago: Departamento de Estudios Sociales.
- Instituto Nacional de Estadísticas. (2017). Encuesta CASEN 2017. Santiago: INE.
- Instituto Oficial de Radio y Televisión. (2002). Mujer, violencia y medios de comunicación. Dossier de prensa. Madrid: Mujeres en Red.
- Jaimurzina, A., Muñoz, C., & Pérez, G. (2017). Género y transporte: experiencias y visiones de política pública en América Latina. Santiago: CEPAL.
- Laub, C. (2002). La seguridad ciudadana en una sociedad democrática ¿Participar en estos tiempo? Barcelona: Gobernabilidad y Seguridad Sostenible.
- Metro de Santiago. (2017). Memoria anual. Santiago: Metro S.A.
- Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. (2015). Presentamos resultados de la Encuesta Origen Destino de Santiago. Santiago: Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones .
- Rico, M. N., & Segovia, O. (2017). ¿Quién cuida en la ciudad? Aportes para políticas urbanas de igualdad. Santiago: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).
- Rodríguez, A., Saborido, M., & Segovia, O. (2012). Violencias en una ciudad neoliberal: Santiago de Chile. Santiago: Ediciones SUR.
- Rossel, C. (2016). Desafíos demográficos para la organización social del cuidado. Santiago: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).
- Soto, P. (2016). Diferencias de género en la movilidad urbana. Las experiencias de viaje de mujeres en el Metro de la Ciudad de México. Revista Transporte y Territorio, 127-146.
- Suárez, M. (2004). Provocando la reflexión sobre el discurso “violencia contra la mujer”. Brasilia: UNIFEM.
- UNICEF. (s/f). Prevención de la violencia: Abuso sexual. Fondo de las Naciones Unidas para la Infancia.

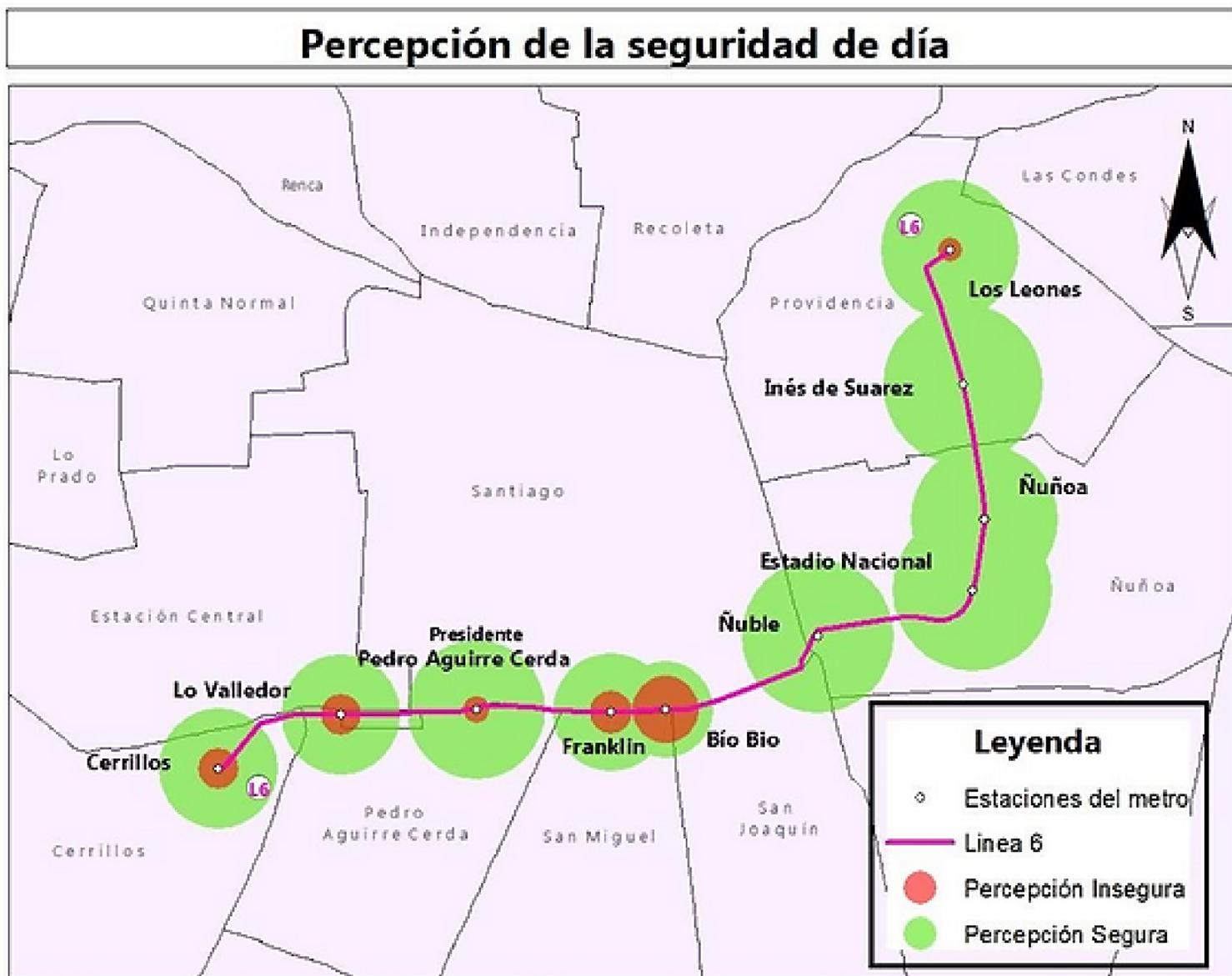
# 08. Anexos

## Anexo 1: Preguntas encuesta Auditoría de Género

1. ¿Cuál es su edad?
2. ¿Cuál es su nacionalidad?
3. ¿En qué comuna vive?
4. ¿En qué comuna trabaja? (remunerado)
5. ¿A qué se dedica en la actualidad?
6. ¿Tiene alguna persona a su cuidado?
7. ¿En qué estación de metro comenzó o comienza su viaje?
8. ¿A qué estación de metro se dirige?
9. ¿Cuánto tiempo tardó/tarda en este viaje?
10. ¿Qué actividad motivó su viaje?
11. ¿Con qué frecuencia realiza este viaje?
12. ¿Cómo complementa este viaje?
13. ¿Conoce los accesos preferentes? (Para coches o personas con movilidad reducida, por ej. Ascensores y plataformas)
14. ¿Utiliza los accesos preferentes?
15. ¿Le parecen adecuados los accesos preferentes?
16. Para salir de la estación ¿Qué la motiva a salir, la cercanía o la seguridad? (solo en estaciones con más de una salida)
17. ¿Qué sensación del entorno tiene de día en esta estación? (Muy segura, segura, insegura, muy insegura)
18. ¿Qué sensación del entorno tiene de noche en esta estación? (Muy segura, segura, insegura, muy insegura)
19. ¿Qué características del entorno le incomodan?
20. ¿Y cuáles le gustan?

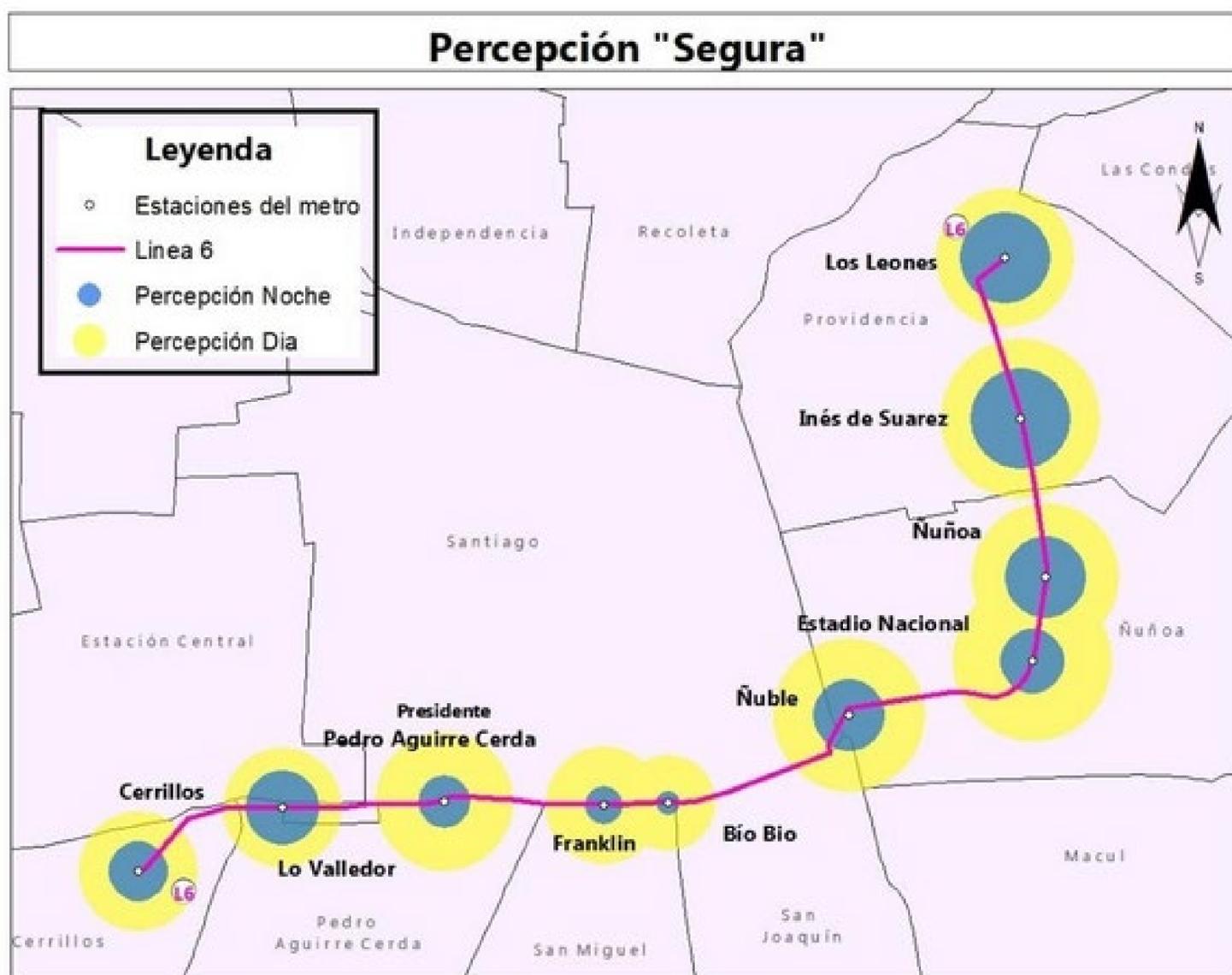
21. Desde que usted usa la línea 6, ¿Ha presenciado alguna de las siguientes situaciones en los alrededores de esta estación de metro?: Acoso sexual callejero
22. Desde que usted usa la línea 6, ¿Ha presenciado alguna de las siguientes situaciones en los alrededores de esta estación de metro?: Abuso sexual
23. Desde que usted usa la línea 6, ¿Ha presenciado alguna de las siguientes situaciones en los alrededores de esta estación de metro?: Hurto a mujeres
24. Desde que usted usa la línea 6, ¿Ha vivido alguna de las siguientes situaciones en los alrededores de esta estación de metro?: Acoso sexual callejero
25. Desde que usted usa la línea 6, ¿Ha vivido alguna de las siguientes situaciones en los alrededores de esta estación de metro?: Abuso sexual
26. Desde que usted usa la línea 6, ¿Ha vivido alguna de las siguientes situaciones en los alrededores de esta estación de metro?: Hurto a mujeres
27. ¿Con qué frecuencia?: Hurto a mujeres
28. Pensando en mejorar la experiencia de las mujeres y su calidad de vida ¿Qué no debería faltar en el entorno de los accesos (o salidas) de esta estación metro?

Anexo 2: Percepción de la seguridad en el entorno de día por estaciones



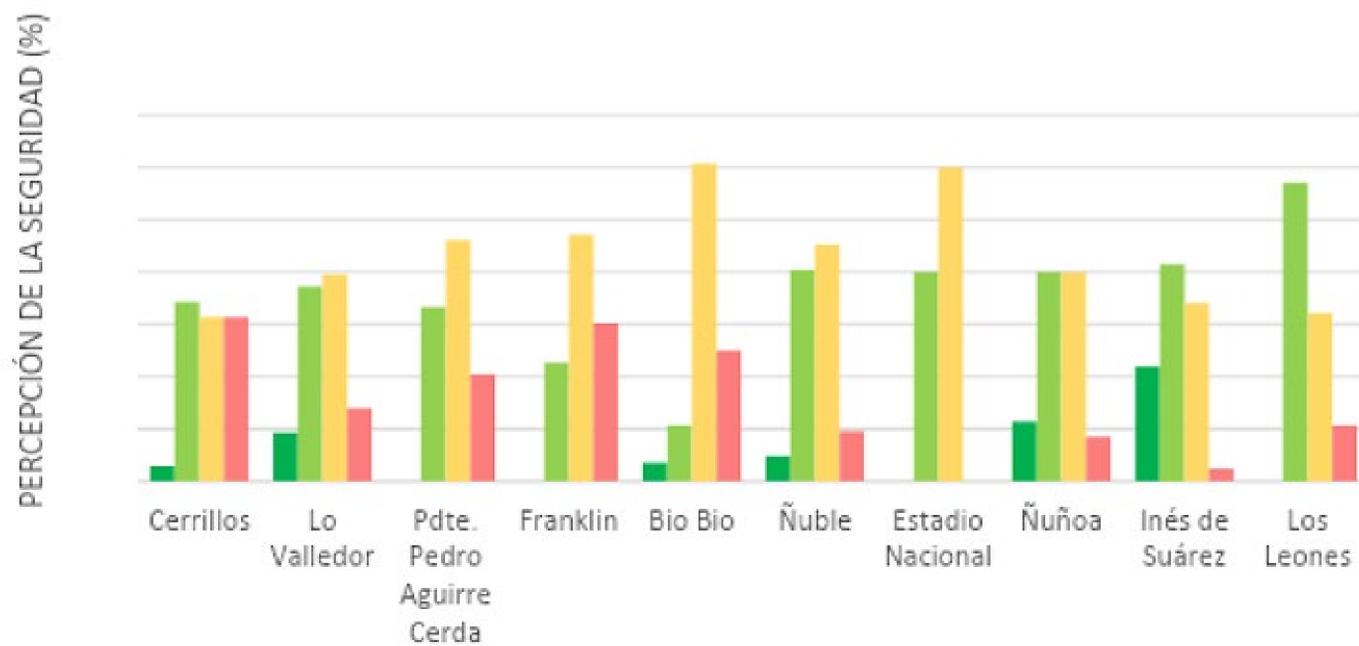
Fuente: Elaboración propia, 2019.

Anexo 3: Percepción segura en entorno diurno y nocturno por estaciones



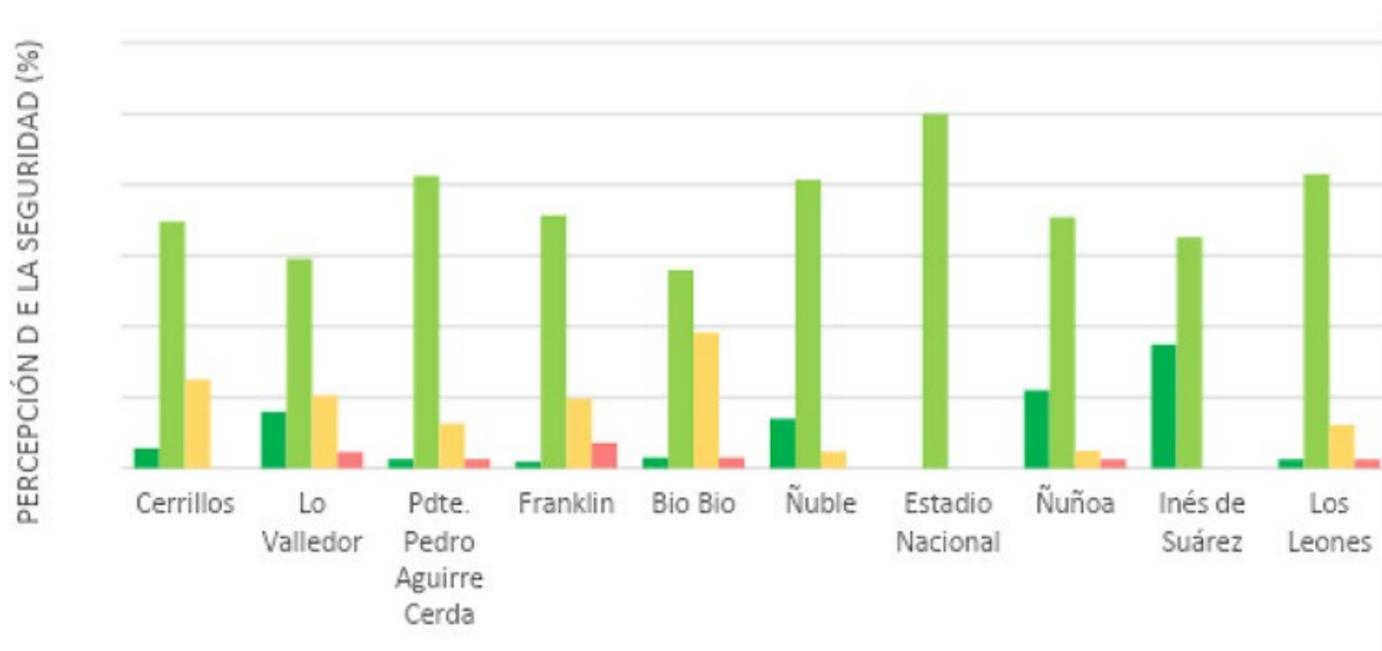
Fuente: Elaboración propia, 2019.

Anexo 4: Percepción de la seguridad por estaciones en el entorno de noche, en porcentajes



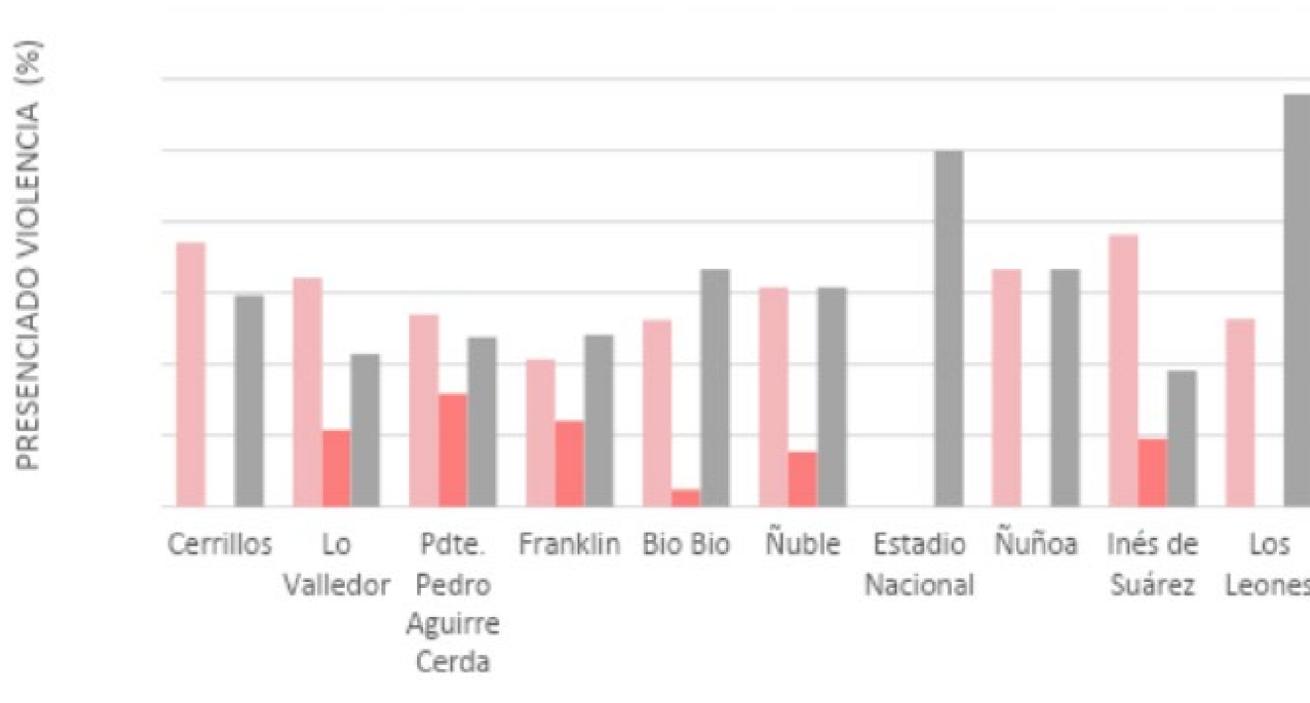
Fuente: Elaboración propia, 2019.

Anexo 5: Percepción de la seguridad por estaciones en el entorno de día, en porcentajes



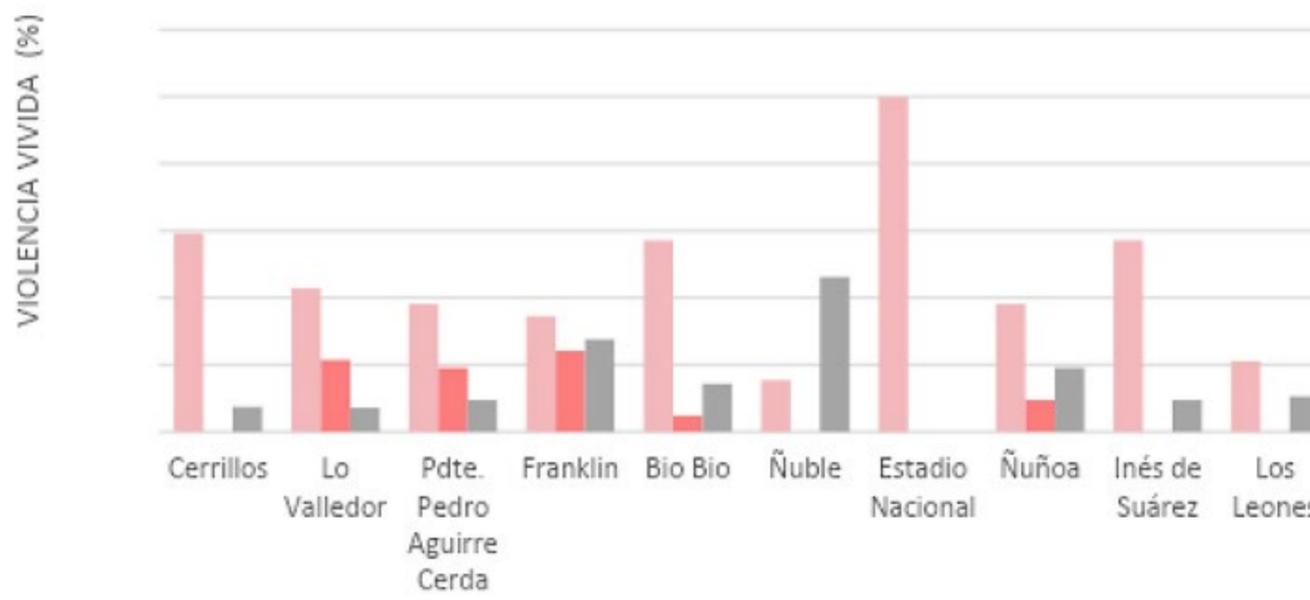
Fuente: Elaboración propia, 2019.

Anexo 6: Abuso sexual, acoso sexual y hurto presenciado por estación, en porcentajes



Fuente: Elaboración propia, 2019.

Anexo 7: Abuso sexual, acoso sexual y hurto vivido por estación, en porcentajes



Fuente: Elaboración propia, 2019.

