

PERCEPCIÓN DE INSEGURIDAD EN EL ESPACIO PÚBLICO DE SANTIAGO EN TIEMPOS DE PANDEMIA



CEDEUS

Centro de Desarrollo
Urbano Sustentable

**SÍNTESIS DE
INVESTIGACIÓN**

Diciembre 2022
Nº15

PERCEPCIÓN DE INSEGURIDAD EN EL ESPACIO PÚBLICO DE SANTIAGO EN TIEMPOS DE PANDEMIA

© Centro de Desarrollo
Urbano Sustentable
CEDEUS

Autores

Luis Fuentes
Sebastián Rodríguez
Andrés Señoret
Cristhian Figueroa

Cómo citar este documento:

Fuentes, L., Rodríguez, S., Señoret, A., Figueroa, C., (2022). *Percepción de inseguridad en el espacio público en tiempo de pandemia*. Síntesis de Investigación N°15. Centro de Desarrollo Urbano Sustentable, Santiago. <https://doi.org/10.7764/cedeus.si.15>



Atribución-NoComercial 4.0
Internacional (CC BY-NC 4.0)
Primera edición
Diciembre 2022 / N°15



PUNTOS CENTRALES

La percepción de inseguridad de las mujeres en el espacio público ha aumentado con la pandemia, aumentando la brecha que tienen respecto a los hombres del Gran Santiago. Esto es independiente de la zona de la ciudad y el nivel socioeconómico. Además, en términos de movilidad, las mujeres se sienten más inseguras utilizando el vehículo particular y caminando, superando ampliamente la percepción de los hombres en estos modos.



Fuente: Archivo CEDEUS.

CONTEXTUALIZACIÓN DEL TEMA Y PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

La pandemia de COVID-19 ha modificado profundamente el diario vivir de las personas, en ámbitos como el económico, laboral, social y cultural (Ocampo, 2020; Combs y Pardo, 2021; Benita *et al.*, 2022). Distintas medidas, incluyendo estrictas cuarentenas y un distanciamiento físico casi permanente, transformaron la forma en cómo las personas experimentan la ciudad y en particular, cómo utilizan el espacio público (Moynul, 2020).

Los estudios que abordan el espacio público de las ciudades de América Latina, sus dinámicas y distintas escalas, ya planteaban que en los últimos años han ocurrido cambios relevantes en las formas en que las personas lo utilizan, perciben y significan (Rainero, 2009). A esto se suma la pandemia de COVID-19, que ha reforzado la relevancia del espacio público para las ciudades (Inzulza, 2021), la salud de las personas (Combs y Pardo, 2021) y, especialmente, para el bienestar de grupos históricamente vulnerados. Trabajos recientes han indagado en el rol que tiene el espacio público para personas con identidades sexuales no hegemónicas (Lobos, 2020), personas mayores (Herrmann-Lunecke *et al.*, 2022) y mujeres cuyas vidas cotidianas y prácticas socio-espaciales están fuertemente constreñidas por labores domésticas y otras problemáticas que tienen claros sesgos de género (Soto, 2020; Osorio-Parraguez *et al.*, 2021).

En relación con el último punto, los estudios que abordan los patrones de género plantean que la experiencia de las mujeres en la ciudad difiere mucho en relación con la de los hombres (del Valle, 2006; Soto, 2020). Estas diferencias no se limitan a la intimidad y al espacio doméstico, sino que se reproducen en el espacio urbano (Figueroa y Forray, 2015; Soto, 2020).

Así, se ha demostrado que las mujeres sienten una mayor inseguridad al ocupar el espacio público de las ciudades, teniendo un alto temor al delito y a las distintas formas de violencia a las que están expuestas (Rainero, 2009). El miedo, como una experiencia social amplia, modifica diversos aspectos de la vida de las mujeres, alterando sus rutinas cotidianas, los lugares por donde transitan, los horarios de circulación, y limitando el uso, la apropiación de la ciudad y el ejercicio de ciudadanía (Rainero, 2009; Figueroa y Forray, 2015; Figueroa y Waintrub, 2015).

Tomando en cuenta lo anterior, y a partir de las dos encuestas aplicadas por el Centro de Desarrollo Urbano Sustentable (CEDEUS), se buscó profundizar en la inseguridad que perciben las mujeres y cómo cambió durante el curso de la pandemia. Para lograr tal objetivo, se adoptó una metodología cuantitativa, utilizando estadística descriptiva con datos provenientes de la primera y segunda versión de la Encuesta de Percepción de Desarrollo Urbano Sustentable (EPDUS, 1-2019, 401 casos y 2-2021, 624 casos). Además, se analizó Santiago mediante un jerárquico de conglomerados realizado a nivel de bloque censal que involucró tres variables: densidad de población, porcentaje de profesionales y distancia de los centros de trabajo (Fuentes, Ramírez *et al.*, 2021). De este proceso estadístico se desprendieron cinco tipos de barrios, que pueden considerarse representativos de las dinámicas urbanas del Gran Santiago actual (Tabla 1, Figura 1).

En cada uno de estos tipos de barrios se consultó a las personas respecto a temáticas relacionadas con la inseguridad en el espacio público y el medio de transporte que utiliza para movilizarse hacia el lugar de trabajo. Aquella información fue luego cruzada con el nivel socioeconómico y su identidad de género auto percibida.

Tipos de barrios	Descripción	Área del AMS
1. Edificios residenciales de alta densidad y gran altura	Áreas centrales, alta densidad, alta concentración de profesionales	11.5% 96 km2
2. Cono y alrededores de altos ingresos	Áreas pericentrales, baja densidad, alta concentración de profesionales	34.2% 286 km2
3. Barrios recientes de clase media baja	Zonas periféricas, baja densidad, concentración moderada a baja de profesionales	33.9% 284 km2
4. Viviendas sociales periféricas de alta densidad	Zonas periféricas, alta densidad, baja concentración de profesionales	7.0% 58 km2
5. Poblaciones tradicionales de vecinos mediano-bajos	Áreas pericentrales, baja densidad, concentración moderada a baja de profesionales	13.5% 112 km2

Tabla 1: Tipos de barrios para el Área Metropolitana de Santiago (AMS). Fuente: Colección propia.

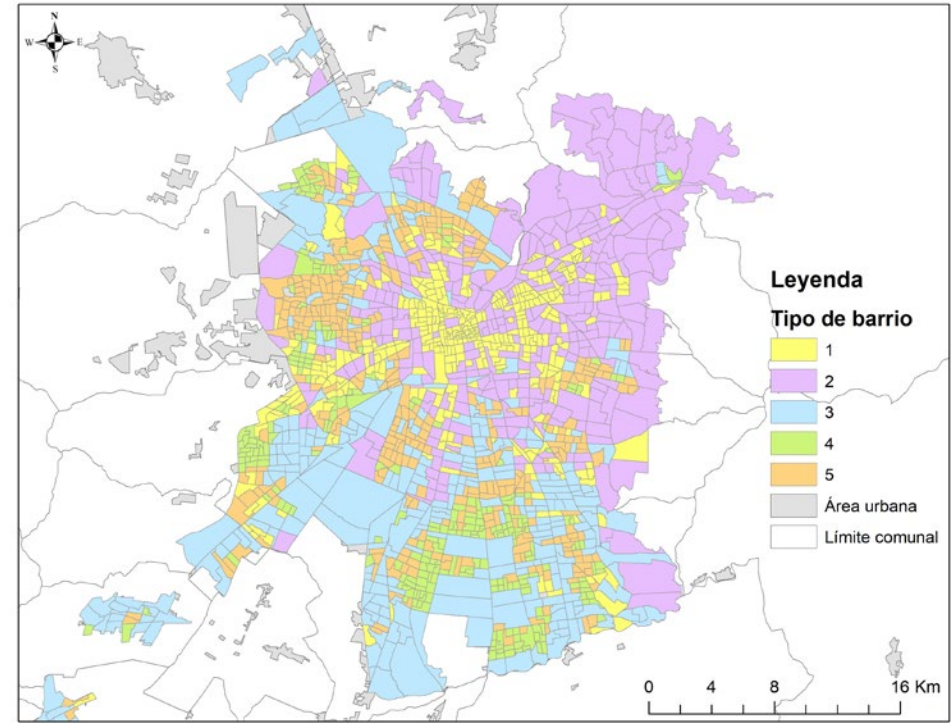


Figura 1. Santiago de acuerdo con los cinco tipos de barrios. Fuente: Colección propia.

RESULTADOS

Los datos, recogidos tanto antes (2019) como durante la pandemia (2021), muestran que las mujeres se sienten más inseguras en los espacios públicos del Gran Santiago que los hombres. Además, el porcentaje de mujeres que se siente insegura en el espacio público aumentó de manera importante durante la pandemia, pasando de un 20% a un 27%. Entre los hombres se registró una leve disminución en el mismo período analizado (Figura 2).

Al desagregar la información por nivel socioeconómico, los resultados muestran que las mujeres se sienten más inseguras que los hombres en casi todos los segmentos. El porcentaje más alto de mujeres que se siente insegura (34%) se observó en el segmento más bajo, superando ampliamente el valor que alcanzaron los hombres (18%). Esta tendencia es relativamente similar en los segmentos ABC1 y C2, en los que nuevamente se visualizaron amplias brechas entre hombres y mujeres respecto a la

inseguridad en el espacio público. La única excepción se observó en el segmento C3 en dónde la inseguridad parece ser levemente mayor entre hombres (21%) que entre mujeres (18%). De estos datos se puede inferir que la inseguridad de las mujeres es fenómeno que parece ser más agudo en los segmentos socioeconómicos extremos; en aquellos grupos, tanto el porcentaje de mujeres que indicó sentirse insegura como la brecha con los hombres resultaron ser más elevadas.

Los resultados muestran también que las mujeres se sienten más inseguras que los hombres en el espacio público en todas las tipologías de barrios detectadas. En particular, en los barrios mixtos pericentrales de Santiago se registró el porcentaje más elevado (35%) de mujeres que se sienten inseguras. En tanto, que el porcentaje más bajo de mujeres que indicó sentirse insegura emergió en zonas densificadas centrales (20%). En el caso de los hombres, los valores más bajos se registraron en el cono de alta renta (11%) y los más altos en barrios de vivienda social (23%).

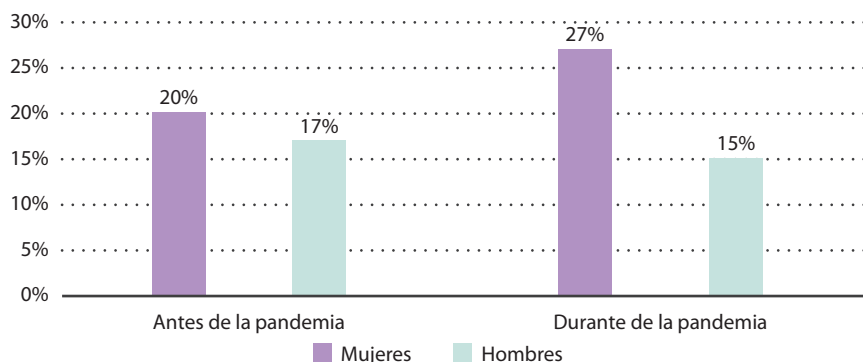


Figura 2: ¿Qué tan inseguro se siente en su ciudad? (categorías inseguro y muy inseguro). Fuente: Colección propia.

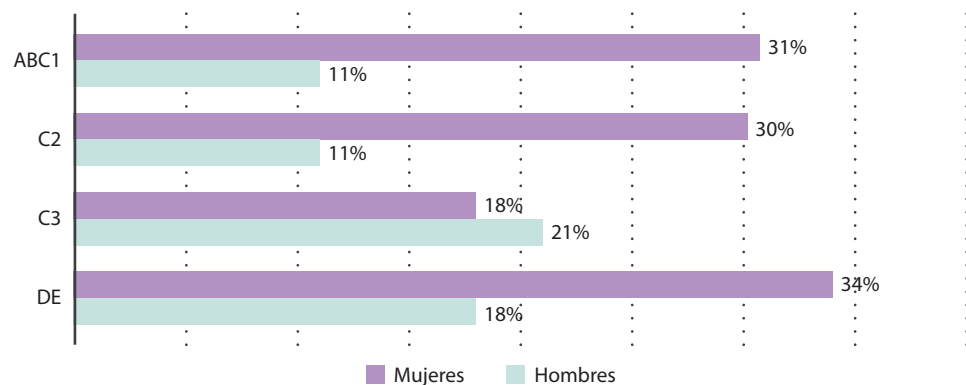


Figura 3: ¿Qué tan seguro se siente en su ciudad? (categorías inseguro y muy inseguro). Fuente: Colección propia.

Al vincular lo anterior con los patrones de movilidad de las personas, particularmente al modo de transporte que utilizan los habitantes del Gran Santiago para movilizarse al trabajo, destaca que el principal medio de transporte corresponde al vehículo motorizado particular. Este medio es el principal tanto para hombres como para mujeres, pero en distintas magnitudes. La figura 4 muestra que un 51% de los hombres indica utilizar un vehículo particular para ir al trabajo; en el caso de las mujeres la cifra desciende a un 35%. El segundo modo más relevante es el transporte público, siendo más relevante para mujeres (25%) que para hombres (19%). Finalmente, con valores relativamente similares y pequeñas diferencias entre hombres y mujeres, se encuentran la bicicleta y la caminata.

Al profundizar en los modos de transporte activo, los resultados muestran que el porcentaje de mujeres que camina o anda en bicicleta relativamente similar (en torno al 11% y 10%) en los segmentos ABC1, C2 y C3. Las mujeres, además, utilizan más modos de transporte

activo en los hombres en los segmentos C2 y C3. En el caso específico del segmento ABC1, la relación es inversa y los hombres utilizan más el transporte activo (18%) para llegar a sus trabajos que las mujeres.

En cuanto a las diferencias por tipos de ciudad, los resultados muestran que, tanto mujeres como hombres que habitan en barrios céntricos densificados utilizan más la bicicleta y la caminata como medios de transporte para ir al trabajo que aquellas personas que viven otros tipos de barrios. En detalle, en barrios céntricos densificados de la ciudad un 17% de las mujeres y un 16% de los hombres indica que se moviliza en bicicleta o camina hacia sus lugares de trabajo. El porcentaje de personas que se traslada en bicicleta y caminata es también relativamente alto en barrios de alta renta en donde un 11% de mujeres y un 11% hombres indica movilizarse de esas formas. En el resto de la ciudad el porcentaje de mujeres y hombres que utiliza la bicicleta o la caminata para trasladarse al trabajo no supera el 5%.

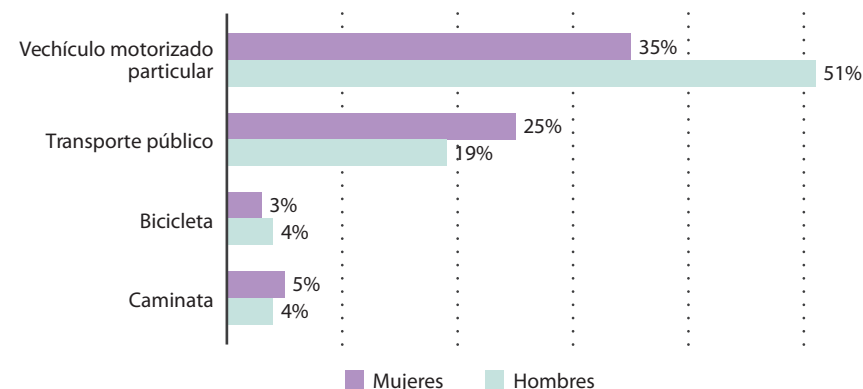


Figura 4: ¿Qué medio de transporte utiliza con mayor frecuencia para ir a su trabajo? Fuente: Colección propia.

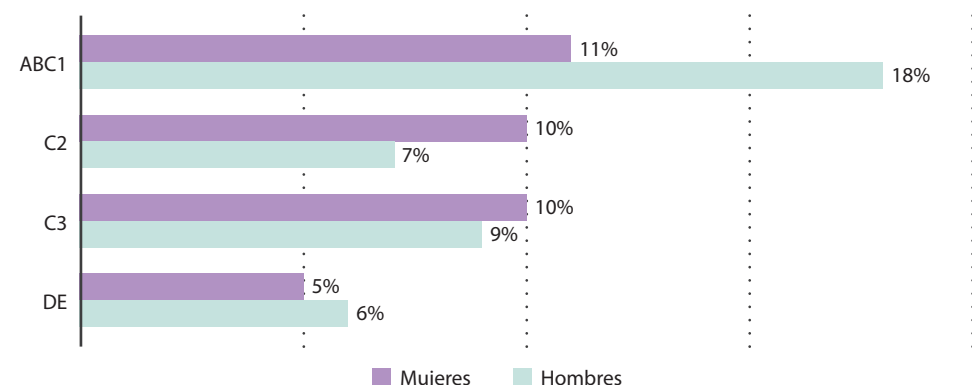


Figura 5: % de personas que utiliza bicicleta o caminata para trasladarse al trabajo

Finalmente, vinculando las dimensiones abordadas anteriormente, es posible observar que existen diferencias significativas en la inseguridad que sienten las mujeres y los hombres en sus traslados al trabajo. Los datos recogidos muestran que más de la mitad (55%) de las mujeres se sienten inseguras cuando se movilizan en vehículo particular, superando ampliamente a los hombres (33%). Una tendencia similar se aprecia en los viajes al trabajo que realizan caminando, pero con magnitudes diferentes a las del vehículo particular. De esta forma, un 42% de las mujeres se siente insegura al caminar, mientras que sólo un 18% de los hombres se siente inseguro realizando viajes a pie. Finalmente, tanto en transporte público como en la bicicleta, los hombres indican sentirse más inseguros que las mujeres.

mujeres se sienten más inseguras que los hombres, independiente de la zona de la ciudad que habitan y el nivel socioeconómico que poseen. En específico, las mujeres de mayor y menor nivel socioeconómico y las provenientes de barrios mixtos pericentrales son las que sienten más inseguridad.

En términos de movilidad, en general, las mujeres de segmento socioeconómico medio y bajo utilizan más que los hombres la bicicleta y la caminata. También utilizan más que ellos el transporte público. Asimismo, más de la mitad de las mujeres se siente insegura al movilizarse en vehículo particular, superando ampliamente la percepción de los hombres.

CONCLUSIONES

La pandemia ha aumentado la brecha en la percepción de inseguridad en el espacio público que tienen los hombres y las mujeres, pasando de una diferencia de 3% antes de la pandemia a 12% durante esta. Las

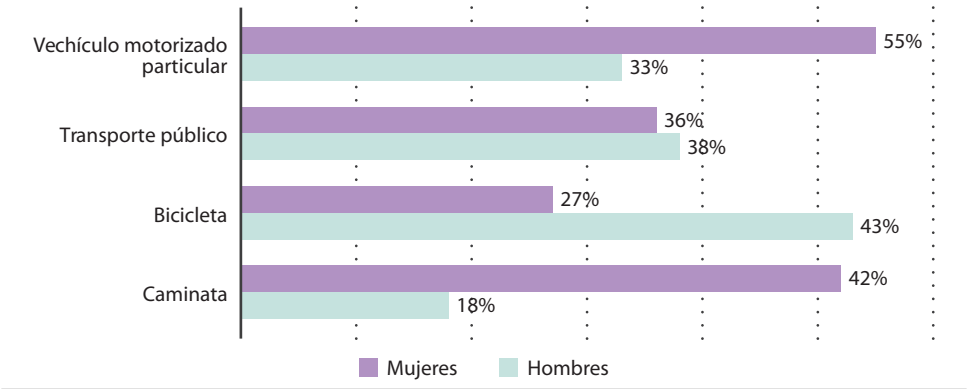


Figura 6: ¿Qué tan inseguro se siente en los siguientes medios de transporte?. Fuente: Colección propia.



Fuente: Archivo CEDEUS.

REFERENCIAS

- Benita, F., Fuentes, L., Guzmán, L. A., Martínez, R., Carlos Muñoz, J., Neo, H., Rodríguez-Leiva, S., & Soza-Parra, J. (2022).** *Comparing COVID-19 in the antipodes: Insights from pandemic containment strategies on both sides of the Pacific*. Transportation research interdisciplinary perspectives, 15, 100660. <https://doi.org/10.1016/j.trip.2022.100660>
- Combs T.S., Pardo C.F.** *Shifting streets COVID-19 mobility data: Findings from a global dataset and a research agenda for transport planning and policy*. Transportation Research Interdisciplinary Perspectives. 2021;9 doi: 10.1016/j.trip.2021.100322.
- DEL VALLE, T. (2006).** *Seguridad y convivencia: Hacia nuevas formas de transitar y de habitar. En Urbanismo y género. Una visión necesaria para todos*. Barcelona: Ed. Diputación de Barcelona.
- Figueroa, C., & Forray, R. (2015).** *Movilidad femenina: los reveses de la utopía socio-espacial en las poblaciones de Santiago de Chile*. Revista de Estudios Sociales, (54), 52-67.
- Figueroa, C., & Waintrub, N. (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.
- Fuentes, L., Ramírez, M., Rodríguez, S., et al., (2021).** *Propuesta metodológica de comprensión de la ciudad a través de clúster para la política pública*. Documento para Política Pública N°26. Centro de Desarrollo Urbano Sustentable, Santiago. <https://doi.org/10.7764/cedeus.dpp.26>
- Herrmann-Lunecke, Marie Geraldine, Figueroa Martínez, Cristhian, & Parra Huerta, Francisca. (2022).** *Caminando por el barrio. Comprendiendo las experiencias de las personas mayores en un santiago adverso, en tiempos de pandemia*. Urbano (Concepción), 25(45), 112-121. <https://dx.doi.org/10.22320/07183607.2022.25.45.09>
- Inzulza Contardo, Jorge. (2021).** *Efectos de la planificación urbana en el territorio habitado y los cambios en el espacio público*. Revista de urbanismo, (44), 1-3. <https://dx.doi.org/0717-5051.2021.64112>
- Lobos, A. (2020).** *Discriminación y riesgo en la ciudad: configuración del sentimiento de inseguridad en grupos de identidades sexuales no hegemónicas en Santiago*. Seminario de Grado. Universidad Alberto Hurtado.
- Moynul M.** *Strategic decisions on urban built environment to pandemics in Turkey: Lessons from COVID-19*. Journal of Urban Management. 2020;9(3):281–285. doi: 10.1016/j.jum.2020.07.001
- Ocampo J.A.** *The COVID-19 crisis in Latin America in historical perspective*. CEPAL Review-Special issue. 2020; 132:47–65. doi: 10.18356/16840348-2020-132-3.
- Osorio-Parraguez, P., Arteaga Aguirre, C., Galaz Valderrama, C., & Piper-Shafir, I. (2021).** *Consecuencias psicosociales de las medidas Covid-19 en mujeres mayores y madres trabajadoras en Chile*. Psicoperspectivas, 20(3), 30-42.
- Rainero, L. (2009).** *Ciudad, espacio público e inseguridad. Aportes para el debate desde una perspectiva feminista*.
- Falú, A. (2009).** *Mujeres en la ciudad*. LOM Ediciones, Santiago de Chile.
- Soto, P. (2020).** *Construcción de ciudades libres de violencia contra las mujeres. Una reflexión desde América Latina*. Cuadernos Manuel Giménez Abad, 7, 1 – 10.



SÍNTESIS DE INVESTIGACIÓN
