

GRADO EN SOCIOLOGÍA
TRABAJO DE FIN DE GRADO
CURSO ACADÉMICO: 2021/2022
CONVOCATORIA: JUNIO

(IN)SEGURIDAD Y “CAMINABILIDAD” EN EL AYUNTAMIENTO DE NARÓN:
PERSPECTIVA DE GÉNERO Y DISEÑO URBANO

(IN)SEGURIDADE E “CAMINABILIDADE” NO CONCELLO DE NARÓN:
PERSPECTIVA DE XÉNERO E DESEÑO URBANO

(IN)SECURITY AND “WALKABILITY” IN NARÓN TOWN COUNCIL: GENDER
PERSPECTIVE AND URBAN DESIGN

CLAUDIA BUYO FERNÁNDEZ

DIRIGIDO POR:

ESTEFANÍA CALO GARCÍA Y RAIMUNDO OTERO ENRÍQUEZ

RESUMEN: El presente trabajo de investigación pretende realizar un análisis con perspectiva de género sobre la percepción de la (in)seguridad en la “caminabilidad” percibida por la población del municipio de Narón, en la provincia de A Coruña. Se presentan antecedentes teóricos sobre las cuestiones que rodean esta temática, como las referentes a la violencia de género, el diseño productivista de la ciudad, la seguridad ciudadana y la “caminabilidad”. Asimismo, se exponen una serie de estudios empíricos previos sobre percepción de seguridad urbana que orientan esta investigación. Para la producción de datos primarios, se aplica una metodología mixta a través de la realización de una encuesta y de un grupo de discusión. Algunos de los corolarios del estudio han sido la comprobación empírica de una brecha de género referida al tránsito por la vía pública de Narón, la identificación de los barrios y zonas del núcleo urbano que más inseguridad producen, y los elementos que mejoran la seguridad percibida en la “caminabilidad” del municipio.

PALABRAS CLAVE: seguridad, “caminabilidad”, perspectiva de género, zona insegura, Narón

RESUMO: O presente traballo de investigación pretende realizar unha análise con perspectiva de xénero sobre a percepción da (in)seguridade na “camiñabilidade” percibida pola poboación do municipio de Narón, na provincia da Coruña. Preséntanse antecedentes teóricos sobre as cuestións que rodean esta temática, como as referentes á violencia de xénero, o deseño produtivista da cidade, a seguridade cidadá e a “camiñabilidade”. Así mesmo, expóñense unha serie de estudos empíricos previos sobre percepción de seguridade urbana que orientan esta investigación. Para a produción de datos primarios, aplícase unha metodoloxía mixta a través da realización dunha enquisa e dun grupo de discusión. Algúns dos corolarios do estudo foron a comprobación empírica dunha brecha de xénero referida ao tránsito pola vía pública de Narón, a identificación dos barrios e zonas do núcleo urbano que máis inseguridade producen, e os elementos que melloran a seguridade percibida na “camiñabilidade” do municipio.

PALABRAS CHAVE: seguridade, “camiñabilidade”, perspectiva de xénero, zona insegura, Narón

ABSTRACT: This research work aims to carry out an analysis with a gender perspective on the perception of (in)security in the "walkability" perceived by the population of the municipality of Narón, in the province of A Coruña. Theoretical background is presented on the issues surrounding this topic, such as gender violence, the productivist design of the city, citizen security and "walkability". It also presents a series of previous empirical studies on perceptions of urban safety that guide this research. For the production of primary data, a mixed methodology is applied through a survey and a focus group discussion. Some of the conclusions of the study have been the empirical verification of a gender gap in terms of traffic on public roads in Narón, the identification of the neighbourhoods and areas of the city centre that produce the most insecurity, and the elements that improve the perceived safety in the "walkability" of the municipality.

KEY WORDS: security, “walkability”, gender perspective, unsafe area, Narón

ÍNDICE

1.- Introducción.....	1
1.1.- Intención de la autora y tipo de investigación.....	1
1.2.- Presentación del problema y objetivos de la investigación	1
1.3.- Justificación de la investigación	4
2.- Marco teórico.....	5
2.1.- El género	5
2.1.1.- La construcción social del género y la desigualdad de género.....	5
2.1.2.- La violencia de género: el origen del acoso sexual callejero	9
2.2.- El diseño productivista de la ciudad y sus efectos en las personas	10
2.3.- ¿Qué es la perspectiva de género y qué aporta al urbanismo?	12
2.4.- Los conceptos de seguridad ciudadana, seguridad urbana y “caminabilidad”	13
2.5.- Estudios de caso previos desde una perspectiva internacional, nacional y autonómica	15
2.6.- Urbanismo y género en Narón.....	18
3.- Metodología	28
3.1.- Encuesta y diseño muestral.....	28
3.2.- Grupo de discusión	32
4.- Análisis de resultados.....	36
4.1.- Caminar como forma de desplazamiento en Narón	36
4.2.- El nivel de seguridad percibido en relación con las variables de segmentación. La constatación empírica de una brecha de género	40
4.3.- El concepto de “zona insegura” de las mujeres naronesas	55
4.4.- Los barrios y puntos más temidos.....	59
4.5.- Las cuestiones más valoradas y los aspectos a mejorar	62
5.- Conclusiones y valoraciones finales	64
6.- Balance de fortalezas y debilidades de la investigación	67
7.- Bibliografía	70

8.- Anexos	75
8.1.- Cuestionario en formato <i>Google Forms</i>	75
8.2.- Ejemplos de contraste simple de medias (ANOVA) con la variable género	88
8.3.- Resumen de los modelos CAPTCA ejecutados	89
8.4.- Guión del grupo de discusión	90
8.5.- Transcripción del grupo de discusión	93
8.6.- Ficha de puntos inseguros	93

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 .- Recopilación de mensajes de un servicio de mensajería instantánea sobre experiencias de desplazamientos de mujeres por el espacio público	8
Figura 2.- Producto de autodefensa con alarma diseñado para advertir de situaciones de peligro a las que se enfrentan las mujeres en la vía pública	8
Figura 3.- Localización de Narón en la provincia de A Coruña.....	19
Figura 4.- Vista aérea de Narón	19
Figura 5.- Vista aérea del núcleo urbano de Narón.....	22
Figura 6.- Vista aérea del polígono industrial de A Gándara.....	23
Figura 7.- Estrechez de las aceras del puente situado sobre la vía del tren en Santa Icía, Narón	24
Figura 8.- Obras para la instalación de una pasarela peatonal paralela al puente situado sobre la vía del tren en Santa Icía, Narón	25
Figura 9.- Noticia en versión impresa sobre los problemas de seguridad y convivencia provocados por okupas en el barrio de Santa Icía, Narón	26

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla I.- Diseño muestral inicialmente previsto	30
Tabla II.- Relación entre el diseño del cuestionario y los objetivos planteados	31
Tabla III.- Casillero tipológico de las participantes del grupo de discusión	34
Tabla IV.- Relación entre el diseño del grupo focal y los objetivos planteados	35
Tabla V.- Frecuencias y porcentajes de encuestados/as que se desplazan caminando por su barrio de residencia	36
Tabla VI.- Media y desviación típica del nivel de seguridad respecto a la frecuencia de desplazamientos peatonales en su barrio de residencia	37
Tabla VII.- Frecuencias y porcentajes de encuestados/as que se desplazan caminando por el conjunto de Narón	37

Tabla VIII.- Media y desviación típica del nivel de seguridad respecto a la frecuencia de desplazamientos peatonales de un barrio a otro	38
Tabla IX.- Motivos principales por los que los/as encuestados/as no suelen desplazarse caminando por Narón	39
Tabla X.- Media y desviación típica del nivel medio de seguridad por género	40
Tabla XI.- Tabla de contingencia (nivel de seguridad desagregado por frecuencia * género)	41
Tabla XII.- Media y desviación típica del nivel medio de seguridad por edad	42
Tabla XIII.- Tabla de contingencia (nivel de seguridad * edad)	43
Tabla XIV.- Media y desviación típica del nivel medio de seguridad por situación ocupacional actual	44
Tabla XV.- Media y desviación típica del nivel medio de seguridad por nivel de estudios	44
Tabla XVI.- Contraste simple de medias y ANOVA	46
Tabla XVII.- Tabla de contingencia (género * preocupación sucesos)	48
Tabla XVIII.- Tabla de contingencia (género * precauciones tomadas caminando por Narón)	51
Tabla XIX.- Tabla de contingencia (género * experiencias de acoso sexual callejero)	53
Tabla XX.- Tabla de contingencia (género * respuesta a la pregunta punto inseguro)	56
Tabla XXI.- Media y desviación típica por género de la seguridad percibida en cada barrio	60
Tabla XXII.- Frecuencias y porcentajes de puntos inseguros	61
Tabla XXIII.- Media y desviación típica por género de los aspectos más valorados para sentir seguridad	62
Tabla XXIV.- Balance de fortalezas y debilidades	68

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1.- Frecuencias y porcentajes de hombres y mujeres por edad respecto a la evitación de alguna de tres situaciones indicadas por temor a agresión o acoso	17
Gráfico 2.- Evolución del total de habitantes de Narón entre 2007 y 2021	20
Gráfico 3.- Comparación de la evolución del total de habitantes de Ferrol y Narón entre 1996 y 2021	21
Gráfico 4.- Diagrama de categorías conjuntas (género * preocupación sucesos)	49
Gráfico 5.- Diagrama de categorías conjuntas (género * precauciones tomadas caminando por Narón)	52
Gráfico 6.- Diagrama de categorías conjuntas (género * experiencias de acoso sexual callejero)	54

1.- Introducción

1.1.- Intención de la autora y tipo de investigación

Esta investigación pretende averiguar cuál es el nivel de seguridad personal en la “caminabilidad” (Arshad et al., 2016; Gutiérrez, 2019) percibido por la población del municipio de Narón, situado en la provincia de A Coruña. Además, de manera central en la investigación, se intentará dar cuenta de las diferencias en la percepción de dicha seguridad entre los hombres y las mujeres de la localidad. Por otro lado, también se busca conocer cuáles de los siete barrios que componen el núcleo urbano producen una mayor sensación de peligro a los/as habitantes y qué calles o infraestructuras del espacio público son evitadas por el mismo motivo a la hora de caminar por el tramado urbano naronés, así como las posibles experiencias de acoso sexual callejero sufridas por la población. Así, la investigación se centra en producir información mediante fuentes primarias, a través de una encuesta y un grupo de discusión, para realizar un análisis general sobre la (in)seguridad experimentada en las calles de este Ayuntamiento.

Si bien todavía queda pendiente la realización de ciertos avances para que la perspectiva de género se integre totalmente en las decisiones urbanísticas de las ciudades en la actualidad, su presencia en las mismas comienza a hacerse patente. Asimismo, el tema de la seguridad peatonal ya ha sido tratado previamente por diversas disciplinas, como la arquitectura o la propia sociología. La investigación es de naturaleza descriptiva, pues su propósito es intentar conocer qué aspectos concretos del diseño urbano de Narón es necesario modificar para reducir la sensación de peligro del vecindario -especialmente, la experimentada por las mujeres- en la vía pública.

1.2.- Presentación del problema y objetivos de la investigación

La violencia contra las mujeres tiene lugar en numerosos escenarios de la vida social y es ejercida de diversas formas. Tal y como afirman Román, Cubillas y Abril “algunas formas que puede adoptar son la violación, el abuso sexual, la violencia callejera a través de insultos o frases alusivas a la sexualidad de la mujer y la intimidación” (2012, p. 315). Son muchos los sucesos de este tipo que tienen lugar en las calles, ocupando portadas y noticieros de múltiples medios de comunicación, e incrementándose así la sensación de inseguridad experimentada por las mujeres aunque no residan en un territorio especialmente conflictivo. Así, los otros tipos de comportamientos delictivos como pueden ser los robos o hurtos no son los únicos a los que están expuestas las mujeres a la hora de transitar por la vía pública.

El inadecuado estado de la vía pública en las ciudades es un factor que favorece la ocurrencia de conductas desviadas que ciertos sujetos pueden cometer. La teoría de las “ventanas rotas” explica cómo un escaso control social genera una degradación de ciertos espacios, provocando un mayor temor al delito y, en consecuencia, un aumento de la ocurrencia de actos delictivos (Wilson y Kelling, 1982). Para las mujeres, estos lugares resultan especialmente inseguros, pues estas zonas se convierten en escenarios perfectos para posibles sucesos de acoso sexual que, en el peor de los casos, pueden acabar en feminicidios. Además de que la posibilidad de ocurrencia de este tipo de situaciones se ve aumentada en estos puntos, la sensación de temor por parte de las mujeres también se incrementa. Puede que una mujer transite por una zona oscura y no termine sucediendo ninguna circunstancia de este tipo, pero probablemente se sienta en peligro de igual modo, ocasionando sentimientos de alerta y malestar explicados en gran medida “por una construcción del temor y del miedo íntimamente ligada a amenazas con carga de género que se viven cotidianamente en la ciudad” (Carrión y Torres, 2007, p.157). En relación con esta cuestión, cabe mencionar al sociólogo William Isaac Thomas (1863-1947), perteneciente a la Escuela de Chicago, quien elaboró un teorema que explica este modo de experimentar la situación y que constituye los cimientos del social-constructivismo que imperaría a partir de 1950. Este axioma tiene el nombre de Teorema de Thomas, cuyo enunciado expresa lo siguiente: “si los individuos definen una situación como real, esa situación será real en sus consecuencias” (Thomas, 1928). Thomas expone que la situación social consiste en que los individuos que participan en una interacción construyen su propio modo de concebir tanto la interacción en sí como el contexto en el que tiene lugar. Que una mujer se sienta amenazada por encontrarse en un lugar aparentemente inseguro a pesar de que no ocurra nada en contra de su integridad o dignidad, se explica porque “definen la situación como real”, comportándose y sintiéndose como si realmente fuesen a ser víctimas de algún suceso. Sentir seguridad es igual de relevante que el hecho de encontrarse realmente sin ningún tipo de amenaza, pues la inseguridad subjetiva incide negativamente en la calidad de vida, el deterioro urbano, la imagen de la ciudad, la actividad económica, el ejercicio de los derechos cívicos y el uso del espacio público (Palimariciuc, 2016; Brotat, 2014).

Un estudio realizado en España por la ONG Plan International en el marco del proyecto *Safer Cities for Girls*¹, que goza del apoyo de la Comisión Europea, recoge las

¹ Para más información véase: <https://plan-international.es/nuestro-trabajo/proteccion-de-la-infancia/ciudades-seguras> (consultado el 25/02/2022)

experiencias de 3.000 mujeres entre 15 y 25 años de las ciudades de Madrid, Barcelona y Sevilla. Los resultados muestran alarmantes cifras sobre situaciones experimentadas por las jóvenes en la vía pública, como que el 78% de ellas ha sufrido acoso callejero en cualquier de sus formas, desde miradas insistentes hasta persecuciones. Otro dato relevante que el estudio ha puesto de relieve es que sólo un 3% de las jóvenes decide comunicarlo a las autoridades o fuerzas de seguridad. Por otra parte, el Sistema Estadístico de Criminalidad del Ministerio del Interior dispone de un informe sobre la violencia contra la mujer que recoge datos desde el año 2015 hasta el 2019. Su análisis refleja que el 7,1% de sucesos de violencia sexual ocurrieron en espacios abiertos y un 21,7% en vías de comunicación, considerando a las calles de las ciudades un ejemplo de las mismas (Ministerio del Interior, 2020).

En esta investigación se intentará conocer el nivel de seguridad percibido por el vecindario de Narón, haciendo especial hincapié en el de las mujeres, y los aspectos del diseño urbano que son necesarios mejorar para disminuir en la medida de lo posible la ocurrencia de estos sucesos durante la “caminabilidad” y, principalmente, la sensación de inseguridad. Los objetivos de la investigación son los siguientes:

Objetivo general

Averiguar cuál es la percepción poblacional acerca de la seguridad en la “caminabilidad” del municipio de Narón

Objetivos específicos

- Averiguar las diferencias entre hombres y mujeres en la percepción de la “caminabilidad” segura desde un punto de vista cuantitativo.
- Conocer la existencia de situaciones de acoso sexual callejero sufridas por la población, especialmente por las mujeres, así como la frecuencia de las mismas.
- Comprender, a través del análisis de discurso, qué entienden las mujeres por “zona insegura” en sus desplazamientos peatonales.
- Averiguar cuáles de los siete barrios por los que está formado el núcleo urbano de Narón producen una mayor sensación de peligro a la hora de ser transitados.
- Investigar qué puntos concretos de la vía pública, como determinadas calles o infraestructuras, generan una mayor percepción de inseguridad en la ciudadanía naronesa.

- Conocer las condiciones necesarias y los aspectos más valorados que debe tener la vía pública para ser percibida como segura por parte del vecindario.

1.3.- Justificación de la investigación

Son diversos los motivos que han llevado a la realización de este trabajo de investigación y que explican la trascendencia del mismo. Por un lado, en la actualidad, la perspectiva de género está comenzando a emerger y a tener cabida en las decisiones del planeamiento urbanístico por parte de algunas administraciones públicas. Esta orientación urbanística es interseccional, dado que tiene en cuenta las necesidades de las mujeres y también las de otros grupos sociales con mayores dificultades a la hora de desplazarse por la ciudad, como pueden ser las personas de edad avanzada, las personas que poseen algún tipo de diversidad funcional o la infancia. Este trabajo, por tanto, puede llegar a constituir una buena orientación para la introducción del enfoque de género en el urbanismo y en una concreta dimensión de la seguridad urbana: la “caminabilidad”. La posible aplicación práctica y real de las sugerencias que se pueden plantear al gobierno municipal de Narón tras analizar los resultados de la encuesta, puede provocar un proceso de humanización muy significativo para la calidad de vida del vecindario -y, sobre todo, de las vecinas-.

Además, cabe señalar el componente personal que pivota sobre el tema. Como mujer originaria de Narón, experimentar a diario las sensaciones que provoca el hecho de recorrer las calles en situaciones determinadas -como cuando anochece y sin la compañía de cualquier otra persona-, despierta un especial interés por esta temática ligado también a un componente emocional. Asimismo, el especial interés de la autora de esta investigación por los campos de la sociología del género y la sociología urbana, y la relación de los mismos, proporciona como resultado este trabajo.

La primera parte del cuerpo de este trabajo es una breve discusión sobre los antecedentes teóricos y empíricos sobre los que se asienta esta investigación. Por ejemplo, se definen se conceptos como el género o la “caminabilidad” y se exponen algunos estudios de caso previos sobre este tema realizados en otros territorios. Seguidamente, en la metodología se justifica la selección de las técnicas aplicadas para la realización del estudio empírico en Narón y se detalla el procedimiento de utilización de las mismas. A continuación, se presentan los resultados de los análisis cuantitativo y cualitativo. Posteriormente, se exponen las principales conclusiones a las que ha llegado la investigación, dando respuesta a cada uno de los objetivos planteados. Para finalizar, la autora realiza una reflexión sobre las principales debilidades y fortalezas del trabajo,

teniendo en cuenta el proceso de toma de decisiones a lo largo del proceso de investigación.

2.- Marco teórico

El presente marco teórico sirve como una guía para lograr entender en profundidad los motivos por los cuales es conveniente aplicar la perspectiva de género en el diseño urbano de las ciudades y, más concretamente, en Narón. En él se engloban los términos que intervienen en la comprensión de la necesidad de modificar el espacio público a favor de una mayor percepción de seguridad a la hora de abordar, al menos, la gestión de una “caminabilidad” segura. Estos son algunos como el género, el diseño productivista de la ciudad o los conceptos de la seguridad ciudadana y seguridad urbana. Además, también se expondrán algunos estudios de caso realizados en diversos territorios sobre percepción de seguridad en las calles.

2.1.- El género

Para comprender de qué se habla exactamente cuando nos referimos al enfoque o perspectiva de género y a las desigualdades sufridas por las mujeres en las urbes, en primer lugar es necesario conocer la definición del concepto de género. A menudo este término es confundido con el de “sexo”, cuando en realidad se trata de conceptos que expresan realidades diferentes. En este epígrafe se tratará de definir la noción de género y la jerarquía desigual que este mismo produce, pudiendo adentrarnos a explicar finalmente en qué consiste la violencia de género.

2.1.1.- La construcción social del género y la desigualdad de género

El género es una estructura de poder que construye culturalmente a las personas de una forma desigual, siendo el sexo biológico la base sobre la cual se jerarquiza el género. Según Cobo, “a finales del siglo XVII se descubre que el género es una construcción social en el mismo sentido que lo fue el estamento en la Edad Media o posteriormente ha sido la clase social en las sociedades contemporáneas” (2005, p. 253). Así, mientras que las diferencias sexuales de las personas son una realidad natural y fisiológica, el género se trata de un constructo instaurado socialmente. Si el sexo no se hubiera convertido en un factor que provoca desigualdad social, no se le asociaría ningún tipo

de significado cultural, pues en sí mismo se trata tan sólo de una realidad anatómica (Cobo, 2005). Tal y como afirman Román, Cubillas y Abril “la relación y diferenciación entre los sexos no es un hecho “natural”, sino una interacción social construida y remodelada continuamente” (2012, p. 209). Por tanto, en función del género se produce una distribución desigual de recursos:

“el género es un principio de orden, revela la existencia y los efectos de una relación de poder, de una diferencia, de un encuentro desigual... [...] Aunque democrático, racional y sinceramente convencido de la igual dignidad de las mujeres, cada hombre conserva en el inconsciente las huellas de una fantasía infantil que alimenta la convicción de tener alguna cosa que las mujeres no poseen, o bien, una especie de derecho natural al poder” (Cirillo, 2005, p. 42).

El género como construcción cultural es sostenido por instituciones sociales como la familia, la escuela o la iglesia. Estas instituciones llevan a cabo una socialización de género, que implica el aprendizaje y la interiorización de normas, valores y actitudes específicas por parte de cada individuo según su género. Así, se desempeñan los roles de género como un conjunto de acciones realizadas siguiendo los patrones sobre lo que debe ser y hacer un hombre, y lo que debe ser y hacer una mujer. De este modo surgen los conceptos de masculinidad y feminidad, que aluden a las características que la sociedad considera ideales en los hombres y en las mujeres. Concretamente,

“la masculinidad implica reconocerse uno mismo como ambicioso, seguro de sí mismo, analítico, individualista, independiente, dominante, fuerte, autosuficiente, asertivo, firme, dispuesto a arriesgarse... y la feminidad implica identificarse con ser dócil, dulce, tierno, afectuoso, acogedor, tímido, compasivo, alegre, sensible a las necesidades de los demás, compasivo, leal, preocupado por quien se siente herido, discreto...” (Jayme, 1999, p. 7-8).

En función del género se realiza una división sexual del trabajo que asegura la opresión de las mujeres. “El espacio de las mujeres queda relegado al privado y doméstico, para que los hombres puedan en el espacio público y ciudadano realizarse como personas” (Cevedio, 2003, p. 65). La división de las labores y responsabilidades tiene un atributo sexual, provocando que el espacio público del trabajo remunerado y la participación en la vida social pertenezca al hombre y el espacio doméstico pertenezca a la mujer (Schreiner, 2007). A las mujeres se les asigna la responsabilidad del trabajo reproductivo de los cuidados de la familia y del hogar, el cual no se remunera y es menos valorado socialmente, mientras que los hombres se ocupan del trabajo productivo que sirve a la producción capitalista (Scholz, 2013).

“En el caso de las mujeres, su acceso a la ciudad se ve dificultado desde un juego de condiciones que implica que, por ser producida desde la lógica del capital, y como espacio público por excelencia, es diseñada desde la visión que el patriarcado capitalista impone respecto de las necesidades de los varones y las mujeres y sus «lugares naturales»” (Aladro, 2019, p.30).

Aladro (2019) afirma que la división espacial genera ciudades para que sean ocupadas de modo privilegiado por hombres. Dado que los territorios urbanos están configurados según un sistema capitalista y patriarcal basado en la división sexual del trabajo, la acumulación de capital y la maximización del beneficio privado, el diseño de las ciudades antepone las actividades productivas dedicándoles mejores condiciones, como mayor espacio y mejor conectividad (Valdivia, 2021).

El espacio se organiza socialmente de un modo a través del cual termina constituyendo el lugar de expresión de la masculinidad (Serrano, Serrano y Zarza, 2020). “Así, la manifestación del poder masculino tiene como principal escenario el espacio público” (Serrano et al., 2020, p. 110). Esta dualidad y relación desigual entre géneros produce una socialización que, en el caso de las mujeres, Ivonne Fernández (2007) denomina socialización victimizante. Fernández (2007) explica que este tipo de socialización hace que las mujeres crezcan y sean educadas en la cultura del miedo, acostumbrándose a tener que tomar ciertas precauciones que los hombres no necesitan tomar y a percibir el espacio público de otra manera.

“Las mujeres -en términos generales- hemos sido socializadas en el aprendizaje de la pasividad, de la impotencia, de la resignación; aprendizajes que determinan en mayor medida cómo nos relacionamos con el temor, cómo enfrentamos el delito y cómo experimentamos el espacio público, espacio que históricamente otorga mayores recursos de poder a los hombres” (Fernández, 2007, p. 108).

Así, en la vía pública, la mujer sentirá un desasosiego muy diferente al que el hombre puede llegar a experimentar (*véase Figura 1*). Una de las consecuencias de esta interiorización del miedo en el espacio público provoca la fabricación y venta de objetos de autodefensa diseñados para las mujeres y su protección en la vía pública. La Figura 2 muestra uno de ellos, una alarma-llavero con un estético aspecto que puede confundirse con cualquier otro objeto de la vida cotidiana y que, al activarse, produce un potente sonido que advierte de cualquier situación de peligro.

Figura 1 .- Recopilación de mensajes de un servicio de mensajería instantánea sobre experiencias de desplazamientos de mujeres por el espacio público



Fuente: 90sutra (Instagram)

Figura 2.- Producto de autodefensa con alarma diseñado para advertir de situaciones de peligro a las que se enfrentan las mujeres en la vía pública



Fuente: The Safetik

2.1.2.- La violencia de género: el origen del acoso sexual callejero

Para asegurar su hegemonía, todos los sistemas de dominio necesitan ejercer la violencia. Así, la violencia de género constituye el núcleo del sistema de dominación masculino, funcionando como un dispositivo de reproducción de su poder. La violencia de género se trata de todo acto de violencia basado en el género cuyo resultado es un daño físico, sexual o psicológico, ya sea que ocurra en la vida pública o en la privada (Piedra y Esquivel, 2012). Asimismo, también puede definirse como “una imposición arbitraria que tiene como efecto práctico la subordinación, así como imposición de conductas, discursos, valores, normas, comportamientos, roles y representaciones simbólico-culturales masculinas o masculinizantes” (Aguilar, 2001, p. 157).

La violencia de género puede ejercerse tanto de forma psicológica como de forma física. La violencia psicológica es más sutil, pero igual de dañina para las víctimas, ejercida a través de mecanismos degradantes como la manipulación o la humillación. La violencia ejercida de forma física es más ostensible, pues arremete contra la integridad corporal y se vincula con los sucesos delictivos, dentro de los cuales se encuentra el feminicidio como la máxima expresión de violencia contra la mujer (Morey, 2007). Como afirma Toledo,

“Las mujeres, en uno y otro lugar, son asesinadas porque ellas quisieron decidir sobre su propia vida, sobre su futuro, sobre sus parejas, sobre su vida sexual, sobre las calles y las horas en las que podían caminar libremente. Frente a ello, algunos hombres -conocidos en algunos casos o desconocidos en otros- consideraron que ellas no podían pretender tener esta autonomía, o que eso las hacía merecedoras del máximo castigo” (2009, p. 73).

Además, cabe señalar el concepto de violencia sexual, definido por Morey como “aquella que obliga a una persona a mantener contacto sexualizado en contra de su voluntad, incluye el acoso y abusos, exhibicionismo, violación, ya sea por el uso de fuerza física u otro mecanismo que obligue a participar en alguna interacción sexual” (2007, p. 25). De entre todas las formas que puede tener la violencia de género, cuando nos referimos a los sucesos violentos a los que se ven expuestas las mujeres en las calles haciéndolas sentir inseguras, nos estamos refiriendo concretamente a la violencia sexual. Por ejemplo, un estudio sobre el acoso sexual callejero en dos ciudades de Perú (Vallejo y Rivarola, 2013) ha puesto de relieve que el 60% del total de mujeres encuestadas han sufrido al menos una experiencia de violencia sexual en la vía pública, como miradas persistentes e incómodas, gestos vulgares, comentarios e insinuaciones de tipo sexual, tocamientos o exhibicionismo. Cabe mencionar uno de los testimonios que relata la vivencia de una niña de 11 años: “yo llegaba de un paseo con mi tío (...)

mi tío se adelantó y entro rápidamente a casa dejándome atrás, y mientras daba mis últimos pasos, un hombre en una carretilla me acorraló. Yo pasmada ante el desconocido, nunca olvidaré sus obscenas palabras, pero no quisiera escribirlas; sólo diré que desde aquel día mi vida cambio rotundamente” (Vallejo y Rivarola, 2013, p. 10). El concepto de acoso sexual callejero ha sido definido por Arancibia et. al. como “toda práctica con connotación sexual explícita o implícita, que proviene de un desconocido, que posee carácter unidireccional, que ocurre en espacios públicos y tiene el potencial de provocar malestar en el/la acosado/a” (Arancibia et al., 2015, p. 12). Las emociones negativas que genera el acoso sexual callejero no pueden comprenderse únicamente desde las sensibilidades de los individuos, sino que sobre todo deben considerarse dentro un contexto social en el que se permiten estas situaciones y donde su ocurrencia produce un constante sentimiento de amenaza para las víctimas (Arancibia et al., 2015). Asimismo, el acoso sexual callejero es una forma de violencia simbólica, constituyendo un conjunto de comportamientos en el marco de las desigualdades de género, cuyo propósito es que estas desigualdades sigan permaneciendo (Bourdieu, 2000).

2.2.- El diseño productivista de la ciudad y sus efectos en las personas

El derecho a la ciudad, como lo denomina David Harvey (2011), hace referencia al derecho a disfrutar de la misma de un modo eficiente e igualitario. Para él, “la libertad de hacer y rehacer nuestras ciudades y a nosotros mismos es uno de nuestros derechos humanos más preciosos, pero también uno de los más descuidados” (Harvey, 2011, p. 23). En la actualidad, la vida en las ciudades es desigualitaria para ciertos colectivos de personas, motivo por el que es necesaria la perspectiva interseccional del urbanismo de género. Para comprender las causas de esta desigualdad, debemos tener en consideración el modo en el que las ciudades están diseñadas. El modelo hegemónico de ciudades de la actualidad puede denominarse como “ciudad productiva” (Valdivia, 2020). Este modelo de ciudad obliga a las personas a vivir siguiendo unos mismos tiempos que ignoran las naturales e inevitables diferencias de los individuos. Como expresa Blanca Valdivia, “no se tiene en cuenta que las personas somos funcionalmente diversas, que a veces estamos enfermas, tenemos dolores crónicos y que pasamos por diferentes etapas en el ciclo vital que hacen que no encajemos con unos ritmos y niveles de productividad impuestos y que generan frustraciones, miedos y merman nuestra autonomía a la hora de disfrutar de la ciudad” (2020, p. 16). El espacio público de las ciudades, propiedad de toda la ciudadanía, se planifica a favor del beneficio económico con el propósito de que los hábitos que siguen una lógica mercantil -como producir y consumir- sean las actividades más accesibles y usuales. Por tanto, la heterogeneidad de

usos de la ciudad, la interrelación de las personas en el espacio público y la completa autonomía por parte de cada individuo son aspectos que el diseño actual de las ciudades desatiende por completo (Valdivia, 2020). Al omitir un planteamiento de ciudad que coloque en primer lugar a las personas, se generan numerosas consecuencias negativas para la vida social.

Teniendo en cuenta lo antes mencionado por Valdivia (2020) y continuando con su exposición, ciertos colectivos sociales sufrirán cierta exclusión a la hora de disfrutar plenamente de la ciudad como derecho fundamental, pues los aspectos inclusivos y humanizadores no tienen cabida. Así, las diferencias naturales de las personas se convierten en factores discriminatorios en los entornos urbanos, como la etnia, la edad, la orientación sexual, la identidad de género o la diversidad funcional. Las personas homosexuales o racializadas sentirán peligro a ser víctimas de agresiones homofóbicas o racistas en la vía pública; no se dispondrá del suficiente mobiliario urbano en el que las personas de edad avanzada puedan sentarse a descansar; las personas de identidad de género no-binaria no se sentirán incluidas por los semáforos que proyectan imágenes de hombres y mujeres; los niños de 0 a 3 años no gozarán de parques infantiles diseñados para ellos sin tener que acudir a los de mayores dimensiones para niños de mayor edad; y las personas con necesidades físicas y funcionales diversas no contarán con las facilidades que les permitan desplazarse por la ciudad eficientemente. En el marco de este trabajo, nos centraremos en la ocurrencia de sucesos de acoso sexual que tienen lugar en las calles de las ciudades y la sensación de temor experimentada por las mujeres cuando transitan por ciertos puntos de la vía pública, pues la seguridad peatonal en la “caminabilidad” es otro de los aspectos que se descuidan.

Buchely et al. afirman que “las ciudades han sido diseñadas para conectar destinos con usuarios tipo, usualmente delineando la experiencia masculina. Así, los centros de producción, servicio y comercio (nichos de empleo para los habitantes de ciudad) se enlazan con zonas residenciales de manera lineal” (2021, p. 122). Sin embargo, los recorridos de las mujeres que no pertenezcan al mercado laboral formal -por dedicarse, por ejemplo, al trabajo doméstico- y se desplacen por la ciudad hacia otros destinos, tendrán que permanecer más tiempo en la vía pública y atravesar lugares más tortuosos e inseguros. Podemos llegar a afirmar que diseñar las ciudades mediante un modelo productivo facilita que los acontecimientos delictivos de violencia sexual tengan lugar en las calles, pues están diseñadas concibiendo al mercado como único protagonista, ignorando las necesidades básicas de los habitantes para garantizar una buena calidad de vida para todos los individuos.

2.3.- ¿Qué es la perspectiva de género y qué aporta al urbanismo?

En ocasiones, el concepto “perspectiva de género” es confundido con la perspectiva o percepción que las mujeres tienen sobre algo o, simplemente, concebirla como una referencia a las mismas (Lamas, 1996). Lamas explica que “la perspectiva de género implica reconocer que una cosa es la diferencia sexual y otra cosa son las atribuciones, ideas, representaciones y prescripciones sociales que se construyen tomando como referencia a esa diferencia sexual” (1996, p. 8). Teniendo eso en cuenta, aplicar la perspectiva de género a cualquier ámbito de la realidad social conlleva adoptar una mirada nueva a través de la cual se tiene en cuenta la diferenciación entre sexo y género, así como las consecuencias negativas que tiene para la vida de las mujeres la jerarquía desigual construida atendiendo al género como constructo social. La perspectiva de género favorece la comprensión e identificación del origen de las desigualdades de género, mientras que, a nivel práctico, pretende eliminar la segregación y exclusión -o al menos, paliar sus efectos- sufrida tanto por las mujeres como por los hombres debido a las imposiciones culturales que se le atribuyen a cada género. Continuando con las explicaciones de Lamas, “la perspectiva de género supone revisar todo, desde cómo organizamos los tiempos y los espacios, hasta las creencias más enraizadas” (1996, p. 12). Introducir la perspectiva de género en cualquier área de la vida social tiene grandes repercusiones positivas tanto para las mujeres como para los hombres.

La introducción de la perspectiva de género en el urbanismo significa intentar equilibrar la balanza entre la esfera productiva y la reproductiva. El mundo productivo se centra en producir y consumir, los hábitos a partir de los cuales está pensado el diseño urbano de las ciudades. Sin embargo, la esfera reproductiva de los cuidados que nos mantienen vivos y reproducen la sociedad permanece invisible, como también lo permanece el planteamiento de una ciudad pensada para las personas. De este modo, las ciudades de la actualidad siguen una lógica puramente mercantil que deja de lado las necesidades básicas de muchas personas en las ciudades y su calidad de vida. Dentro de estas necesidades se encuentra algo tan esencial como el mero hecho de que las mujeres se sientan fuera de cualquier amenaza a la hora de caminar por el espacio público, teniendo en cuenta que uno de los mayores miedos que sienten cuando permanecen en él es la transgresión del espacio de su cuerpo. Fernández afirma que este temor a violar el espacio íntimo “modela la relación con los demás, influye en la movilidad/inmovilidad y la apropiación que en y del espacio público realizamos las mujeres” (2007, p. 109).

Massolo (2005) manifiesta que las ciudades no se tratan de escenarios neutrales en relación al género, sino que están marcadas por las desigualdades entre los géneros, llegando a constituir un riesgo para las mujeres. En esta línea, la autora expresa que introducir la perspectiva de género en el urbanismo implica aplicar una mirada diferente

sobre los objetivos de la planificación urbana, teniendo en cuenta las diferencias de género y la heterogeneidad de necesidades de toda la población. Así, “la perspectiva de género no representa una visión apocalíptica de la ciudad, ni tampoco sostiene una condición victimista de la mujer, sino que pretende cambiar para una buena vida de la mujer en una ciudad y en una sociedad más justa y equitativa” (Massolo, 2005, p. 650). Repensar una ciudad con perspectiva de género no consiste en tener en cuenta exclusivamente a las mujeres en contraposición a los hombres, sino en concebirla “sin dar prioridades exclusivas a consideraciones económicas alejadas de las personas (...) Se trata de construir, o reconstruir, barrios que no perpetúen las diferencias y las desigualdades de género, clase, raza o edad” (Muxí et al., 2011, p. 107). Por lo tanto, el presente trabajo aportará la incorporación de la perspectiva de género en el estudio de una dimensión fundamental de la seguridad urbana: una “caminabilidad” segura para toda la ciudadanía y, especialmente, para las mujeres.

2.4.- Los conceptos de seguridad ciudadana, seguridad urbana y “caminabilidad”

A finales del siglo XX y principios del XXI, los intentos de aumentar al máximo posible la seguridad en los países mediante la incorporación de más personal policial y de mayores recursos para el sistema punitivo y el judicial, no ocasionaron una reducción proporcional del delito, incumpléndose así las expectativas (Brotat, 2014). Por ello, tal y como afirma Brotat (2014), a partir de los años setenta el paradigma de la seguridad se ha transformado: han comenzado a aparecer diversos términos que se refieren a la seguridad de un modo más plural y multidisciplinar y que reflejan la existencia de diferentes seguridades. “De esta forma, el concepto de seguridad siempre va acompañado de un adjetivo calificativo, y convive con otros términos que hacen referencia a la seguridad como orden público, prevención del delito o, más modernamente, los de políticas de civismo o convivencia” (Brotat, 2014, p. 185).

Uno de estos conceptos utilizados en la actualidad es el de seguridad ciudadana. La Constitución Española tan sólo contiene un artículo en el que se hace referencia a la seguridad ciudadana. Este es el Artículo 104, cuyo enunciado es el siguiente: “Las Fuerzas y Cuerpos de seguridad, bajo la dependencia del Gobierno, tendrán como misión proteger el libre ejercicio de los derechos y libertades y garantizar la seguridad ciudadana”. Sin embargo, la Ley Orgánica 4/2015 del 30 de marzo recogida en el Boletín Oficial del Estado sí recoge una definición concreta de la seguridad ciudadana, entendiéndola como “la garantía de que los derechos y libertades reconocidos y amparados por las constituciones democráticas puedan ser ejercidos libremente por la ciudadanía y no meras declaraciones formales carentes de eficacia jurídica [...]”. Partiendo de una concepción de seguridad ciudadana que comprende todas las formas

específicas de vulnerabilidad y la defensa de los derechos básicos de las personas, la seguridad ciudadana se concibe como “la condición personal, objetiva y subjetiva, de encontrarse libre de violencia o amenaza de violencia o despojo intencional por parte de otro” (De la Cruz, 2008, p. 208). La definición del concepto de seguridad ciudadana más acorde y vinculado con la perspectiva de género es:

“la necesidad de estar libres de temor, sentirse libre de amenaza a la seguridad personal, a no ser víctima de actos de violencia ya sea robo, homicidio, violencia intrafamiliar o cualquier hecho que vaya contra los derechos humanos relacionados con la vida e integridad física, psíquica, moral y pecuniaria de las personas” (Cálix, 2006, p. 47).

Además del término de seguridad ciudadana, cabe destacar la existencia del concepto de seguridad urbana. Mientras que la seguridad ciudadana hace referencia a un pacto de convivencia en cualquiera de los territorios de la sociedad, la seguridad urbana se refiere a la seguridad únicamente dentro de las ciudades. Brotat (2014) argumenta en su tesis doctoral que la inseguridad es un fenómeno fundamentalmente urbano debido a que la mayor parte de la población vive en una ciudad. Así, el autor concibe a la inseguridad urbana como “el resultado de la coincidencia de nuestra sociedad y el escenario en el que se ha producido” (Brotat, 2014, p. 180). Por tanto, la falta de seguridad a la hora de circular peatonalmente por las calles puede ser entendida como una dimensión más de la seguridad ciudadana y la seguridad urbana.

De la Cruz (2008) explica que la seguridad ciudadana consiste en la existencia de un orden público ciudadano que garantice la ausencia de posibles amenazas de violencia y, por lo tanto, asegure una convivencia segura. Para que una sociedad democrática supere el problema de la (in)seguridad ciudadana, Laub expone que es necesario “dejar de lado el paradigma del orden, para ubicarnos en el de la seguridad urbana, entendiendo seguridad de las personas y no seguridad del Estado” (2007, p. 68). En el presente trabajo de investigación, nos centraremos en una de las esferas que forman parte de la seguridad ciudadana: la (in)seguridad que los individuos sienten cuando transitan por las calles de los territorios urbanos, específicamente las mujeres. Es aquí donde entra en juego un nuevo término que conceptualiza esta cuestión, la “caminabilidad”, surgido de la traducción de *walkability* por su desarrollo inicial en la literatura anglosajona. Bezerra y Taipa definen la “caminabilidad” como “el grado de facilidad de locomoción peatonal que ofrecen las ciudades” (2004, p. 93). Por otro lado, Leslie et al. definen la “caminabilidad” como “la medida en que las características del entorno construido y el uso del suelo pueden o no ser propicias para movimientos de a pie para los residentes de una determinada zona, ya sea para desarrollar actividades de ocio, ejercicio o la recreación, o para acceder a los servicios, viajar o trabajar” (2007, p. 113). La

“caminabilidad” en las ciudades se trata de un aspecto muy beneficioso que debe incentivarse, pues algunos de sus beneficios son la mejora de la condición física y la salud de las personas, la reducción de la dependencia del automóvil y la reducción de la polución producida por el transporte motorizado (Bezerra y Taipa, 2004). Asimismo, circular caminando por las ciudades resulta un aspecto humanizador para las mismas, pues se aumentaría la presencia de individuos por las calles y se reduciría la excesiva presencia del automóvil como medio de transporte hegemónico. Sin embargo, para incentivarla, es necesario que la “caminabilidad” sea segura. Debido a todo esto, el objeto de estudio del presente trabajo es la percepción poblacional sobre la “caminabilidad” (*walkability*) en un ayuntamiento concreto como una dimensión fundamental de la seguridad ciudadana y urbana.

2.5.- Estudios de caso previos desde una perspectiva internacional, nacional y autonómica

Como ya hemos comentado anteriormente, el tema de la seguridad urbana ya ha sido tratado en diversos estudios y por diversas disciplinas. A continuación expondremos los resultados de diversos análisis llevados a cabo en territorios diferentes con la finalidad de contextualizar el tema y señalar algunos de los múltiples ejemplos disponibles.

Desde una perspectiva internacional, se han realizado estudios como el de Páramo y Burbano (2019) sobre los aspectos que condicionan la “caminabilidad” en la ciudad colombiana de Bogotá. Los resultados muestran que las variables peor evaluadas en el cuestionario y que más limitan la “caminabilidad” son la seguridad, el acoso que experimentan las mujeres y la carencia de elementos del mobiliario urbano.

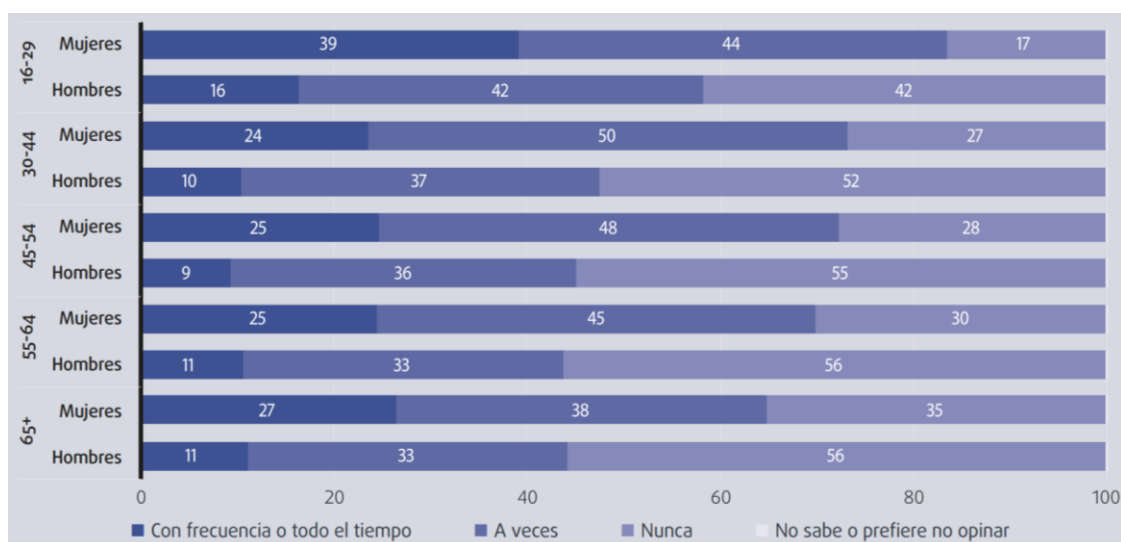
Otro estudio cualitativo realizado por Junqueira, Nunes y Leda Sabino (2019) en São Paulo, Brasil, ha conseguido llegar a interesantes reflexiones tras la realización de diversos grupos de discusión entre mujeres. Una de ellas ha sido que el hecho de que algunos comercios con interacción directa con la calle generan sensaciones de seguridad a las mujeres que caminan; aunque cabe tener en cuenta que si los establecimientos son mayoritariamente ocupados por hombres -como un taller mecánico para reparar automóviles, por tratarse de una actividad que pocas mujeres desarrollan-, ese tipo de establecimientos producirán más inseguridad que amparo (Junquera, Nunes y Sabino, 2019). Atendiendo a opiniones sobre cámaras de seguridad en la vía pública, las investigadoras constataron que, al ignorar quién es la persona que observa y custodia las imágenes y para qué serán utilizadas, las participantes no se sienten seguras con su presencia debido a que podrían ser un instrumento para fines de acoso sexual.

En México, se ha realizado un proyecto con metodología de participación ciudadana para mejorar la seguridad vial de uno de sus barrios. Adame y Ortega (2019) pusieron de relieve las aportaciones y experiencias de las mujeres que participaron que él. Las vecinas señalaron que, cuando anochece, prefieren permanecer en sus casas antes que transitar por la vía pública, debido a la excesiva oscuridad de las calles y al miedo a delinquentes que se esconden en puentes y edificios. Además, afirman evitar a toda costa que sus hijas salgan solas a la calle a pesar de que no sea de noche (Adame y Ortega, 2019).

El estudio más reciente sobre percepción de seguridad en el continente europeo se trata de la *Encuesta sobre Derechos Fundamentales (FRA)* de 2019², realizada por la Agencia de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea, cuyos resultados ofrecen datos relativos a experiencias de la población de los 27 países que la componen. Se ha observado que, por temor a ser agredidas o acosadas, las mujeres participan en la evitación activa de tres situaciones arriesgadas en mayor medida que los hombres: pasar por ciertas zonas, los lugares donde no se encuentran personas alrededor y el hecho de encontrarse sin compañía de alguien más. En el grupo de edad de 16 a 29 años, el 83% de las mujeres evitan al menos una de las tres situaciones por temor a agresión o acoso, mientras que el porcentaje de hombres que evitan al menos una de las tres situaciones es del 58% (véase *Gráfico 1*). Asimismo, al menos el 41% de las mujeres evitan estar solas, al frente del 25% de los hombres que también lo hacen.

² Para más información véase: <https://fra.europa.eu/en/publication/2021/fundamental-rights-survey-crime#TabPubFindingsQA2> (consultado el 20/01/2022)

Gráfico 1.- Frecuencias y porcentajes de hombres y mujeres por edad respecto a la evitación de alguna de tres situaciones indicadas por temor a agresión o acoso



Fuente: Encuesta sobre derechos fundamentales de 2019 (FRA)

Centrándonos en el territorio nacional, en España se han realizado estudios como el de Rodó-de-Zárate, Estivill i Castany y Eizagirre (2019) a través de un trabajo empírico cualitativo con la participación de setenta hombres y mujeres de entre 15 y 28 años de tres localidades vascas. Se ha observado que las mujeres describen su miedo como “miedo potencial a los hombres, miedo a que algún hombre les pueda hacer «algo»”. Por ejemplo, una joven de 17 años manifestaba que, cuando va sola y se cruza a una persona, su tranquilidad depende del género de la misma: si percibe que el individuo es una mujer, su desasosiego desaparece por completo. Además, las mujeres expresaron vivir el espacio público como un lugar más hostil e inseguro que los hombres.

Por otro lado, cabe señalar otro estudio realizado por el Centro de Investigaciones Sociológicas (en adelante CIS), el organismo institucional fundamental encargado de realizar estudios sobre cuestiones subjetivas de percepción de seguridad. El estudio más reciente elaborado por el CIS que trata estas cuestiones es el nº3123, la *Encuesta Social General Española (ESGE)* de 2015. Centrándonos en la evolución de la inseguridad ciudadana en España y en la localidad de residencia en los últimos cinco años, la categoría de respuesta “ha mejorado” es la que contiene menos respuestas. En cuanto a los tipos de problemas a los que se asocia la inseguridad ciudadana y al problema que en este caso más nos interesa, un 15,4% de personas asocian las violaciones, el acoso a mujeres y los abusos sexuales como principales problemas de la inseguridad ciudadana frente a 19 sucesos delictivos más. Atendiendo a la escala de seguridad experimentada

(de 0 a 10 puntos, en la que el 0 equivale a sentirse muy inseguro y el 10 equivale a sentirse muy seguro) por las personas encuestadas en sus casas, la media de respuestas es de 8,3 puntos. Por otro lado, la escala de seguridad experimentada por los/as encuestados/as en sus barrios es de una puntuación media de 7,81. En definitiva, podemos observar que, en general, se sienten más seguros en sus casas que en sus barrios o espacios urbanos de residencia.

En cuanto al territorio de la Comunidad Autónoma de Galicia, cabe señalar un estudio elaborado en 2009 que ha puesto de relieve algunos aspectos sobre la percepción de seguridad. Uno de ellos es que, en la Galicia urbana, el hecho de encontrarse fuera del domicilio cuando ya ha anochecido produce mayor inquietud y malestar en las mujeres que en los hombres (Vázquez-Portomeñe, 2009). Atendiendo a estudios similares en territorios más reducidos, el periódico *El Español* ha realizado una macroencuesta sobre la percepción de seguridad en los barrios de la ciudad de A Coruña³. Mediante una encuesta online a la que los lectores podían acceder a través de uno de sus artículos, se han intentado analizar las sensaciones de la población de esta ciudad sobre la seguridad en sus calles. Dado que se trata de una encuesta de participación voluntaria, puede que los resultados estén sesgados, pues probablemente las personas que más inseguridad llegan a sentir sean las más propensas a cubrir la encuesta debido a su preocupación. Sin embargo, se ha conseguido poner de relieve qué barrios de la ciudad son percibidos como más inseguros, así como los más seguros. Una de las conclusiones más relevantes del estudio es que mientras la percepción de seguridad de A Coruña se mantiene bastante homogénea, las opiniones tienen una gran variación en función del barrio de cada encuestado/a.

2.6.- Urbanismo y género en Narón

Antes de adentrarnos a describir algunos aspectos del urbanismo del municipio, cabe contextualizar geográficamente el Ayuntamiento de Narón, una localidad ubicada en el noroeste de la Comunidad Autónoma de Galicia. Pertenece a la provincia de A Coruña, y se encuentra al norte de la misma (véase *Figura 3*). El ayuntamiento forma parte de la Comarca de Ferrol, limitando al Norte con el municipio de Valdoviño, al Este con San

³ Para más información véase: <https://www.elespanol.com/quincemil/articulos/actualidad/radiografia-de-la-seguridad-en-a-coruna-estos-son-los-barrios-con-mayor-preocupacion> (consultado el 20/01/2022)

Sadurniño, al Sur con Neda, y al Oeste con el Océano Atlántico y Ferrol, situándose sobre la orilla septentrional de la ría de Ferrol. Su extensión es de 66,2 km².

Figura 3.- Localización de Narón en la provincia de A Coruña



Fuente: naron.es

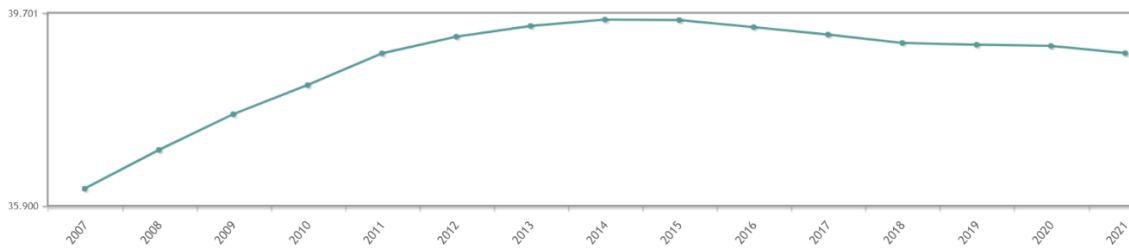
Figura 4.- Vista aérea de Narón



Fuente: El Español

Narón se ha convertido en las últimas décadas en una ciudad dormitorio anexa a la de Ferrol. Históricamente, una gran parte de los/as trabajadores/as empleados/as en los astilleros del sector naval de Ferrol residían en Narón. Según el Instituto Nacional de Estadística (en adelante INE), en el año 2021 el municipio contaba con un total de 38.913 habitantes, de los cuales 18.851 son hombres y 20.062 son mujeres. El Gráfico 2 muestra la evolución del total de la población naronesa entre los años 2007 y 2021, pudiéndose observar que la mayor cantidad de habitantes se ha registrado en los años 2014 y 2015.

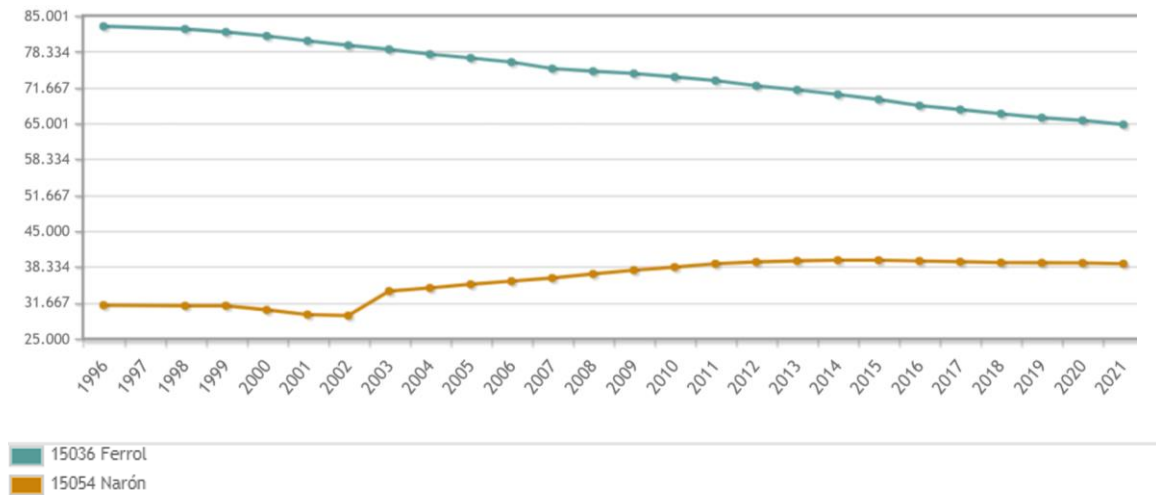
Gráfico 2.- Evolución del total de habitantes de Narón entre 2007 y 2021



Fuente: Cifras oficiales de población resultantes de la revisión del Padrón municipal a 1 de enero (INE)

Si bien desde 2007 hasta 2021 se han registrado diferentes cifras de habitantes, podemos afirmar que Narón goza de cierta estabilidad demográfica. Sin embargo, en la ciudad vecina de Ferrol se lleva produciendo un importante decrecimiento poblacional desde hace décadas. El motivo principal se debe al progresivo declive del sector naval de la ciudad, que constituía el sustento económico más importante de la misma (López y Arellano, 2018). A raíz de la intensa reconversión industrial de 1983, se produjeron números cambios de actividad, reducciones de plantillas y reestructuraciones que no terminaron hasta 2004. Así, el sector naval produce una crisis económica que se convierte en una crisis demográfica con una gran disminución continuada del número de habitantes que a día de hoy parece no cesar en el municipio de Ferrol, dinámica no tan intensamente experimentada por Narón (López y Arellano, 2018).

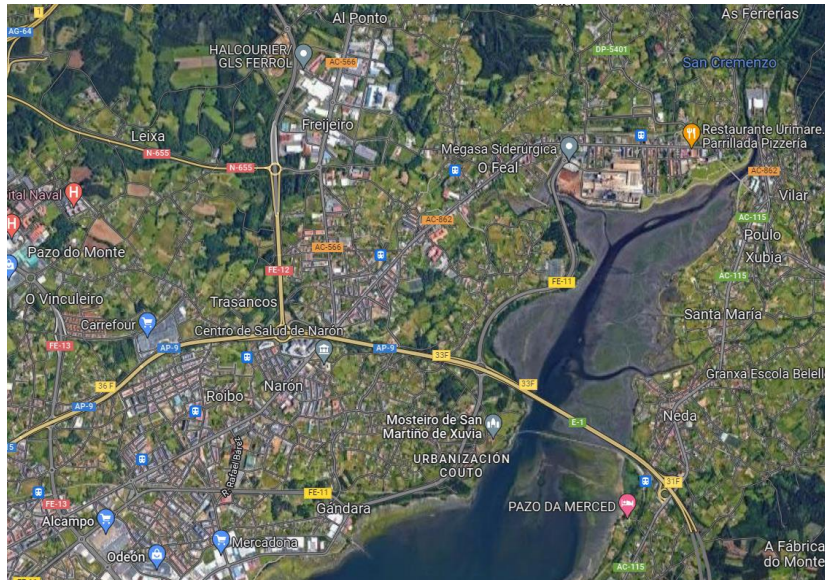
Gráfico 3.- Comparación de la evolución del total de habitantes de Ferrol y Narón entre 1996 y 2021



Fuente: Cifras oficiales de población resultantes de la revisión del Padrón municipal a 1 de enero (INE)

La gran mayoría de los vecinos de Narón están agrupados en el núcleo urbano (*véase Figura 5*), compuesto por los barrios de A Gándara, O Alto do Castiñeiro, O Couto, Santa Icíá, Piñeiros, Freixeiro y Xuvia. El resto de población se reparte entre las siete parroquias de la zona rural: Castro, Doso, O Val, Pedroso, San Xiao de Narón, Sedes y Trasancos.

Figura 5.- Vista aérea del núcleo urbano de Narón



Fuente: Google Maps

Los barrios más destacables de Narón son O Alto do Castiñeiro y A Gándara, siendo dos de los más poblados y concurridos. O Alto do Castiñeiro puede considerarse la capital o centro del núcleo urbano, pues en él se encuentran el edificio del ayuntamiento, el centro de salud, un auditorio de teatro y el gran centro cultural “O Pazo da Cultura”. Por otro lado, el barrio de A Gándara cuenta con un polígono industrial compuesto por numerosas empresas (véase Figura 6), así como con un gran centro comercial denominado “Odeón”, constituyendo una zona ideal para llevar a cabo actividades de ocio. Narón posee una gran oferta de suelo industrial que, además del ubicado en A Gándara, ha dado lugar a dos polígonos industriales más: As Lagoas y Río do Pozo.

Figura 6.- Vista aérea del polígono industrial de A Gándara



Fuente: Galicia Naves

Los motivos que llevan a aplicar los conceptos definidos anteriormente al caso concreto del ayuntamiento de Narón son varios. En primer lugar y según De la Cruz, “los municipios están cobrando una importancia cada vez mayor en cuanto a garantizar la seguridad de las personas (...) El municipio aparece como un lugar privilegiado donde pueden encontrarse con más facilidad la comunidad, el poder local y la policía para la erradicación y prevención de la violencia de género” (2008, p. 217). Además, como expresa Alonso (2007), los gobiernos locales se encuentran más cercanos a los/as ciudadanos/as que los gobiernos nacionales o regionales, y el propósito de la política municipal es que los vecinos vivan su ciudad. Massolo (2007) afirma que las instituciones locales poseen ventajas de las que otras carecen, como la información detallada de la realidad de la ciudad, siendo cruciales a la hora de prevenir la violencia.

Por otra parte, Narón contiene características propias de las ciudades productivas deshumanizadoras. Una de ellas es el hecho de que la ciudad está pensada para los automóviles como medio de transporte protagonista, implicando que no exista ni una sola calle peatonal. Asimismo, el elevado precio de los billetes de autobús público urbano -1,55€ al contado y 0,88€ con tarjeta- supone un gran gasto para las personas que no utilizan transporte privado, siendo fundamental contar con servicios dinámicos que aseguren una adecuada movilidad para los usos de la ciudad que tienen que ver con la esfera reproductiva -como acudir al centro de salud o al supermercado-. Además, el mal estado de ciertos puentes o túneles ha llegado a ser denunciado por el vecindario

debido al miedo a que puedan derrumbarse en cualquier momento y, probablemente, a que su aspecto transmite una sensación de temor. Por ejemplo, la estrechez de las aceras de un puente situado sobre una vía de tren en el barrio de Santa Icíá impide que dos personas puedan cruzarse (*véase Figura 7*). Tras anunciarse un proyecto de obra para mejorar esta cuestión, el demore de la misma ha provocado que las Asociaciones de Vecinos anuncien protestas⁴. Si bien las obras pertinentes para ampliar la acera de la pasarela ya están siendo realizadas en estos momentos (*véase Figura 8*), el retraso de las mismas ha sido el motivo de este malestar por parte de los/as habitantes.

Figura 7.- Estrechez de las aceras del puente situado sobre la vía del tren en Santa Icíá, Narón



Fuente: La Voz de Galicia

⁴ Véase noticia completa en: https://www.lavozdeg Galicia.es/noticia/ferrol/naron/2020/01/15/anuncian-protestas-inicia-pasarela-santa-icia/0003_202001F15C6991.htm (consultado el 17/03/2022)

Figura 8.- Obras para la instalación de una pasarela peatonal paralela al puente situado sobre la vía del tren en Santa Icí, Narón



Fuente: Elaboración propia

Además, en este mismo barrio, se vienen manifestando quejas durante el mes de mayo por parte de la vecindad dada la existencia de okupas asentados en inmuebles inhabitados que parecen generar problemas de seguridad y convivencia (*véase Figura 9*). La noticia ha sido retransmitida también por la Televisión de Galicia dada la relevancia del asunto. Teniendo todo esto en cuenta, el hecho de que la ciudad esté pensada fundamentalmente para el coche o para desplazarse al trabajo deja de lado los factores humanos de la ciudad, como puede ser asegurar la seguridad en las calles para las mujeres.

Figura 9.- Noticia en versión impresa sobre los problemas de seguridad y convivencia provocados por okupas en el barrio de Santa Icíá, Narón



Fuente: La Voz de Galicia (versión impresa)

Por otro lado, cabe señalar que el II Plan de Igualdad Municipal⁵ no contiene ningún tipo de medida orientada a la introducción de la perspectiva de género en el diseño urbano de la ciudad. Este documento representa un compromiso con la igualdad de género en Narón, cuya vigencia estaba previamente planteada de 2013 hasta 2016, pero finalmente fue prorrogada hasta 2020. Algunas de las áreas en las que el Plan pone el foco para asegurar la igualdad son el proceso educativo, el empleo y la conciliación o la participación ciudadana. Actualmente, se está llevando a cabo una evaluación del II Plan para la elaboración del III Plan de Igualdad del municipio⁶, cuyos resultados todavía no han sido publicados. Está por ver si, en esta ocasión, se ha decidido tener en

⁵ Véase documento completo en: http://www.naron.es/web/docs/ii_plan_igualdade_concello_naron.pdf (consultado el 20/01/2022)

⁶ Para más información sobre las fases de elaboración del Plan, véase: <https://www.naronparticipa.es/es/naron/proposals/project/1672?tab=stages> (consultado el 20/01/2022)

cuenta algún tipo de decisión urbanística para la mejora de la calidad de vida de las mujeres de Narón. Una noticia publicada en la página web de igualdad del ayuntamiento⁷ el pasado mes de noviembre apunta a que están comenzando a tomar conciencia sobre ello, pues se anuncia que ha tenido lugar una actividad formativa para el personal técnico y político del ayuntamiento sobre “Formación genérica de Urbanismo con perspectiva de género, transversal a las diversas áreas municipales implicadas”. La propia concejala de Igualdad recalcó que se trata de “una formación a tener muy en cuenta a la hora de diseñar el futuro de las ciudades, en este caso el futuro de Narón, donde la perspectiva de género debe estar muy presente de cara al desenvolvimiento del territorio”.

Si bien quedan pendientes avances en materia de perspectiva de género y diseño urbano en Narón, el número de sucesos de acoso sexual denunciados en las calles del municipio no constituye un factor decisivo para la realización de esta investigación. El estudio del proyecto *Safer Cities for Girls* ha puesto de relieve que un gran porcentaje de mujeres deciden no recurrir a las autoridades y, por tanto, no dejar constancia de ello. De este modo, puede que muchos acontecimientos de este tipo hayan tenido lugar en las calles de Narón y hayan quedado en la sombra por haber sido silenciados por sus propias víctimas. Por otra parte, como afirma Brotat, “la percepción de inseguridad de los ciudadanos es independiente del nivel de delitos cometidos” (2014, p. 191). Debido a esto, el número de denuncias por acoso sexual callejero no es considerado un dato de especial relevancia a la hora de estudiar la percepción de seguridad del vecindario de Narón. Este trabajo impulsa, por tanto, una plataforma de reflexión para abordar aspectos concretos del espacio público en aras de garantizar la seguridad urbana en el tránsito peatonal de la población naronesa.

⁷ Véase noticia completa en: <http://igualdade.naron.es/actualidade/arquivo/202111/persoal-do-concello-formase-sobre-urbanismo-con-perspectiva-de-xenero> (consultado el 20/01/2022)

3.- Metodología

La metodología utilizada en este trabajo de investigación será de tipo mixto. Este tipo de metodologías consisten en utilizar más de una técnica o procedimiento de producción de datos primarios, cuyas ventajas son algunas como “unos hallazgos más completos, una mayor confianza, mejor validación y entendimiento de los resultados” (Ugalde y Balbastre, 2013, p. 184). Concretamente, emplearemos en primer lugar una metodología cuantitativa seguida de una cualitativa. Siguiendo a Zapparoli (2003), la utilización complementaria de metodologías diferentes facilita la aproximación del investigador hacia la verdad y la comprensión del objeto de estudio. En este sentido, un estudio realizado en el País Vasco por Rodó-de-Zárate, Estivill i Castany y Eizagirre (2019) en el marco temático del miedo en el espacio público, ha recurrido a la metodología mixta, concretamente el grupo focal y la observación participante. A nivel internacional, en Medellín (Colombia), Toro y Ochoa (2016) han empleado también la metodología mixta a través de técnicas como encuestas, grupos focales e historias de vida para observar las experiencias de acoso y las zonas más temidas por mujeres de la ciudad. Asimismo, en Perú, Vallejo y Rivarola (2013) han indagado sobre el acoso sexual callejero en dos ciudades del país a través de una encuesta cuyos resultados han sido enriquecidos con entrevistas, grupos de discusión y testimonios recibidos a través de plataformas virtuales.

Teniendo en cuenta todas las dimensiones que deseamos estudiar acerca de la percepción del vecindario de Narón sobre la (in)seguridad en la “caminabilidad”, descritas en los objetivos de la investigación, hemos empleado la técnica cuantitativa de la encuesta para obtener el conocimiento más exacto posible de las mismas. Con el fin de reforzar la utilización de la metodología cuantitativa y la producción de información mediante fuentes primarias, se ha realizado también un grupo de discusión. El grupo focal se ha realizado con el propósito de alcanzar la comprensión subjetiva de algunos aspectos -como, por ejemplo, qué entienden las mujeres de Narón por “zona insegura”- y de profundizar en los resultados de la encuesta mediante la participación de siete mujeres naronesas de diversas edades.

3.1.- Encuesta y diseño muestral

La técnica cuantitativa de la que hemos partido es la encuesta. Esta está compuesta por un conjunto de preguntas que miden determinadas variables orientadas a alcanzar los objetivos de la investigación. Dado que la población de estudio es el vecindario del ayuntamiento de Narón, se ha realizado una muestra probabilística representativa de la

misma sobre la que sostenerse la encuesta. Esta herramienta como técnica de investigación ha ayudado a recopilar -y, posteriormente, analizar- la información que nos hemos propuesto recabar, como el grado de peligro percibido en cada uno de los siete barrios del núcleo urbano, o las diferencias entre hombres y mujeres en la percepción de la “caminabilidad” segura.

Resulta relevante mencionar otros estudios previos que han recurrido a la encuesta para vislumbrar las percepciones vecinales en un territorio intraurbano. A nivel autonómico, cabe señalar a Moledo (2018) y su investigación sobre la percepción de los residentes sobre las transformaciones en el barrio de Orzán, en la ciudad de A Coruña. En el territorio nacional, y atendiendo a estudios con una temática similar a nuestro objeto de estudio, cabe destacar las diversas encuestas realizadas por el CIS que contienen preguntas sobre percepción de seguridad en los barrios de residencia, como la *Encuesta Social General Española (ESGE)* de 2015. A nivel internacional, nos encontramos con la *Encuesta sobre Derechos Fundamentales (FRA)* de 2019, realizada por la Agencia de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea. Asimismo, también cabe señalar el estudio de Páramo y Burbano (2019) sobre la “caminabilidad” en Bogotá (Colombia) y los propósitos y condiciones socioespaciales que la facilitan y limitan, así como la investigación de Robles (2014) acerca de la percepción de la emoción de miedo en las calles de México.

Para la realización del diseño muestral, se han extraído los datos de la población con residencia en Narón, obtenidos a través de la consulta del padrón de habitantes del INE. Con la finalidad de obtener una muestra representativa de la población naronesa, en un primer momento se ha querido realizar un muestreo probabilístico estratificado mediante una afijación proporcional, tomando en consideración las variables sexo y edad. Siendo $p=q=0,5$ con un error absoluto de 7% y una probabilidad del 95%, la muestra se componía de un total de 196 casos (*véase Tabla I*). Finalmente, debido a la dificultad del campo y, en especial, de conseguir respuestas de personas mayores de 65 años, se han podido realizar 121 encuestas. Atendiendo al género, y los datos padronales (*véase en totales de fila y columna la afijación en la Tabla I*), existe una sobrerrepresentación de mujeres (64% del total de la muestra) sobre los hombres (36%); respecto a los grupos de edad, hay una también sobrerrepresentación de personas de 18 a 34 años (32% del total de la muestra). En cualquier caso, para evitar el sesgo resultante de estos desequilibrios en la compensación de la muestra, se ha decidido observar un nivel de significación estadístico estricto menor o igual al 1% (no menor o igual al 5%) para validar algunos de los análisis estadísticos realizados.

Tabla I.- Diseño muestral inicialmente previsto

DISEÑO MUESTRAL						
Estratos (Edad y sexo)	Hombres		Mujeres		Total	
	(N_i/N)	n_i	N_i/N	n_i	N_i/N	n_i
20-34	0,083	16	0,084	17	0,167	33
35-64	0,268	53	0,278	54	0,546	107
65 o más	0,125	24	0,162	32	0,287	56
Total	0,476	93	0,524	103	1,000	196

Fuente: Elaboración propia

La encuesta ha tenido un formato online y ha sido confeccionada a través de la herramienta *Google Forms*, una plataforma que permite crear cuestionarios introduciendo en formularios tanto las preguntas que se desea realizar como sus respectivas categorías de respuesta. Teniendo en cuenta que el acceso a Internet no está homogéneamente distribuido en toda la población y asumiendo que la población de 65 y más años puede carecer de dispositivos electrónicos o tener dificultades para cubrir correctamente la encuesta, el formato online de la encuesta dificulta la obtención de respuestas del vecindario perteneciente a este grupo de edad. Para reducir esta brecha, a algunas personas de 65 y más años se les ha realizado la encuesta presencialmente. Posteriormente, se ha procedido a volcar los datos recopilados de las encuestas presenciales en la misma base de datos en la que se habrán almacenado las respuestas de las encuestas en formato online. Una vez finalizado el proceso de realización de encuestas y confeccionada la base de datos, el siguiente paso ha sido importarla a la herramienta de análisis estadístico *IBM-SPSS*.

En cuanto al diseño del cuestionario, se diferencian seis bloques temáticos que lo componen: la forma de desplazamiento, la seguridad percibida, las preocupaciones y precauciones, las experiencias de acoso callejero, los puntos temidos y los aspectos a mejorar. Cada bloque de preguntas intenta dar respuesta a uno o más objetivos de la investigación. En la Tabla II se describe la correspondencia de cada bloque temático del cuestionario con lo/s respectivo/s objetivo/s que pretende responder.

Tabla II.- Relación entre el diseño del cuestionario y los objetivos planteados

BLOQUES TEMÁTICOS DEL CUESTIONARIO	OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN
Forma de desplazamiento (P. 2, P. 3 y P. 4)	<ul style="list-style-type: none"> • Averiguar las diferencias entre hombres y mujeres en la percepción de la “caminabilidad” segura
Seguridad percibida (P. 5, P. 6 y P. 7)	<ul style="list-style-type: none"> • Averiguar cuáles de los siete barrios por los que está formado el núcleo urbano de Narón producen una mayor sensación de peligro a la hora de ser transitados • Averiguar las diferencias entre hombres y mujeres en la percepción de la “caminabilidad” segura
Preocupaciones y precauciones (P. 8 y P. 9)	<ul style="list-style-type: none"> • Averiguar las diferencias entre hombres y mujeres en la percepción de la “caminabilidad” segura
Experiencias de acoso callejero (P. 10)	<ul style="list-style-type: none"> • Conocer la existencia de situaciones de acoso callejero sufridas por las vecinas, así como la frecuencia de las mismas
Puntos temidos (P. 11 y P. 12)	<ul style="list-style-type: none"> • Investigar qué puntos concretos de la vía pública, como determinadas calles o infraestructuras, generan una mayor percepción de inseguridad
Aspectos a mejorar (P. 13, P. 14 y P. 15)	<ul style="list-style-type: none"> • Conocer las condiciones necesarias y los aspectos más valorados que debe tener la vía pública para ser percibida como segura por parte de la población naronesa

Fuente: Elaboración propia

Las preguntas del cuestionario son mayoritariamente preguntas cerradas de respuesta múltiple, salvo tres preguntas abiertas. Uno de los propósitos que se persiguen al utilizar las preguntas abiertas es no condicionar la respuesta de la persona encuestada, dado que no existen categorías de respuesta a las que se debe ceñir. Sin embargo, el motivo principal por el que se ha decidido utilizar esta pregunta en dos de las tres ocasiones es que las posibles respuestas pueden ser de lo más múltiples y variadas. Una de ellas pregunta por un punto específico de la ciudad que produzca especial inseguridad, y dado el elevado número de calles, parques o túneles localizados en el territorio urbano de Narón, no resulta eficaz emplear una pregunta cerrada. Del mismo modo ocurre con la pregunta sobre posibles propuestas urbanísticas de mejora para reducir las sensaciones de inseguridad. Las respuestas de las preguntas abiertas serán categorizadas posteriormente con la finalidad de presentar ordenadamente los resultados y proceder a su análisis.

Los análisis de resultados se fundamentan en:

- Análisis estadísticos con descriptivos básicos, principalmente frecuencias, porcentajes, medias y desviaciones típicas.
- Análisis estadísticos bivariados, tales como tablas de contingencia -con su correspondiente cálculo del valor chi-cuadrado y nivel de significación asociado-.
- Contrastes de medias simples -en el caso de que la variable categórica independiente tenga dos categorías- explicitando el valor de F y nivel de significación asociado.
- Análisis de la varianza con un factor -en adelante ANOVAS, y en el caso de que la variable categórica o factor tenga tres o más categorías-. Debido al no cumplimiento del supuesto de normalidad -testado, según los casos de las categorías, a través de la prueba Kolomogorov-Smirnov o Shapiro-Wilk-, se ha procedido a, para cada contraste, comprobar el nivel de significación para un test de Kruskal-Wallis no paramétrico -y, por tanto, no afectado por el supuesto de la normalidad-. Consúltese el epígrafe 8.2 de anexos para ver un ejemplo del contraste realizado.
- Realización de escalamientos óptimos para la realización de un análisis de componentes principales categórico -en adelante CAPTCA-, para entender mejor las correspondencias en un mismo sistema visual comprensivo o dimensión. Las variables seleccionadas para incluir en el modelo, alguna de las cuáles siempre es ordinal, han obtenido en una tabla de contingencia previa un χ^2 significativo (Joaristi y Lizasoain Hernández, 2000).

3.2.- Grupo de discusión

Uno de los motivos por el que se ha decidido realizar el grupo focal como técnica cualitativa se debe a que uno de los objetivos de la investigación es comprender qué entienden las mujeres de Narón por “zona insegura”. De este modo, necesitamos analizar cómo las vecinas definen este concepto, por lo que resulta necesario recurrir a metodologías cualitativas que permitan poder observar cuestiones más subjetivas teniendo en cuenta los discursos de las personas implicadas en el fenómeno analizado. Como afirman Szasz y Lerner,

“a diferencia de los métodos cuantitativos, que se concentran en el estudio "objetivo" de fenómenos externos a los individuos, los métodos cualitativos privilegian el estudio "interpretativo" de la subjetividad de los individuos, y de los productos que resultan de su interacción. El aspecto sociológico central de esta perspectiva se refiere al significado que la realidad tiene para los individuos

y la manera en que estos significados se vinculan con sus conductas” (1996, p. 64).

Hernández, Fernández y Baptista (2004) explican que en la investigación existen diferentes realidades subjetivas que varían entre individuos, grupos y culturas, por lo que esta “relatividad” del mundo social sólo puede ser comprendida desde la perspectiva de los/as participantes estudiados. Además, el grupo de discusión ha permitido una comprensión más profunda de los resultados de la encuesta, pues recoge un discurso que pueda explicarlos mejor. Hemos considerado que la conversación que podría producirse por el grupo focal entre un grupo de mujeres que compartiesen experiencias y sensaciones al caminar por la vía pública de Narón podría facilitar la cercanía, comodidad y sinceridad necesarias para expresar las emociones que pudieron llegar a sentir al transitar por una “zona insegura” o al ser víctimas de algún suceso de acoso callejero.

El grupo focal ha sido utilizado por Junqueira, Nunes y Leda Sabino (2019) como dinámica colectiva para crear soluciones y definir problemas con el propósito de mejorar la vía pública para las mujeres de los territorios urbanos de São Paulo, en Brasil. Asimismo, según Adame y Ortega (2019), en México también se ha utilizado la técnica del grupo de discusión en forma de “caminata de ruta cotidiana” en la que realizaron preguntas para reflexionar sobre interseccionalidad del espacio urbano con el género.

Las participantes del grupo de discusión han sido siete mujeres residentes en Narón de diversas edades. Cabe subrayar que, observando las primeras respuestas registradas en la encuesta, se ha podido constatar la existencia de ciertas diferencias entre mujeres y hombres a la hora de experimentar los usos de la vía pública en Narón, motivo por el cual se ha decidido seleccionar finalmente sólo a mujeres. Las edades de las participantes serán 18 años, 21 años, 26 años, 30 años, 37 años, 60 años y 80 años. La intención de que la muestra no sea homogénea en la variable edad es la de lograr la mayor heterogeneidad posible en las respuestas, así como para poder observar posibles diferencias entre edades. El grupo focal se ha realizado en un centro deportivo de actividades de baile y bienestar físico muy frecuentado en Narón al que la investigadora ha tenido acceso tras el consentimiento de las participantes y de la persona responsable del mismo. Dado que cada grupo de alumnos/as que acuden a las clases está compuesto por individuos de edades semejantes, se ha seleccionado a una mujer de cada agrupación y actividad para asegurar la mayor variabilidad posible en las edades de las participantes. Así, para el diseño y la definición exacta del grupo focal se han considerado las siguientes variables:

- Género (Mujeres)
- Edad (Jóvenes, no tan jóvenes y edades avanzadas)
- Barrio de residencia (A Gándara, Santa Cecilia, Freixeiro y Jubia)

Si bien la situación ocupacional actual de las participantes no ha sido una variable tomada en cuenta para su selección, resulta relevante considerarla a la hora de realizar el análisis con la finalidad de identificar posibles diferencias entre las percepciones de seguridad de mujeres con ocupaciones diferentes. En la Tabla III se detallan los perfiles de las participantes del grupo de discusión.

Tabla III.- Casillero tipológico de las participantes del grupo de discusión

MIEMBROS	GÉNERO	EDAD	BARRIO DE RESIDENCIA	SITUACIÓN ACTUAL
MUJER 30	MUJER	30	A GÁNDARA	TRABAJADORA
MUJER 21	MUJER	21	SANTA ICÍA	ESTUDIANTE
MUJER 26	MUJER	26	A GÁNDARA	TRABAJADORA
MUJER 37	MUJER	37	SANTA ICÍA	TRABAJADORA
MUJER 18	MUJER	18	FREIXEIRO	ESTUDIANTE
MUJER 60	MUJER	60	JUBIA	TRABAJADORA
MUJER 80	MUJER	80	A GÁNDARA	JUBILADA

Fuente: Elaboración propia

El contenido de la transcripción de la conversación del grupo de discusión se ha realizado a través de un análisis temático homogéneo siguiendo las pautas de Conde (2009). Este análisis ha estado sometido a los bloques temáticos descritos a continuación en la Tabla IV con la finalidad de establecer una relación entre el análisis de contenido del grupo focal y el análisis cuantitativo de la encuesta. Se ha presentado la reproducción textual de la intervención de cada una de las participantes, bloque por bloque, con el propósito de trasladar la literalidad del discurso de la conversación.

Tabla IV.- Relación entre el diseño del grupo focal y los objetivos planteados

BLOQUES TEMÁTICOS DEL GRUPO DE DISCUSIÓN	OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN
Seguridad percibida	<ul style="list-style-type: none"> • Averiguar cuáles de los siete barrios por los que está formado el núcleo urbano de Narón producen una mayor sensación de peligro a la hora de ser transitados
Precauciones	<ul style="list-style-type: none"> • Comprender qué entienden las mujeres por “zona insegura” en sus desplazamientos peatonales
Experiencias de acoso callejero	<ul style="list-style-type: none"> • Conocer la existencia de situaciones de acoso callejero sufridas por las vecinas, así como la frecuencia de las mismas
Puntos temidos	<ul style="list-style-type: none"> • Investigar qué puntos concretos de la vía pública, como determinadas calles o infraestructuras, generan una mayor percepción de inseguridad
Definición de “zona insegura”	<ul style="list-style-type: none"> • Comprender qué entienden las mujeres por “zona insegura” en sus desplazamientos peatonales
Aspectos a mejorar	<ul style="list-style-type: none"> • Conocer las condiciones necesarias y los aspectos más valorados que debe tener la vía pública para ser percibida como segura por parte de la población naronesa

Fuente: Elaboración propia

4.- Análisis de resultados

4.1.- Caminar como forma de desplazamiento en Narón

En primer lugar, resulta conveniente observar la frecuencia con la que los/as habitantes encuestados/as se desplazan caminando por su barrio de residencia. Como podemos apreciar en la Tabla V, la mayoría de los individuos -concretamente, un 40,5%- han indicado transitar peatonalmente por su barrio “a veces”. Seguidamente, un 33,1% han manifestado hacerlo “casi siempre”, mientras que un 25,6% de vecinos/as lo hace “siempre”. Tan sólo un 0,8% ha indicado que nunca se desplazan caminando por el barrio en el que viven.

Tabla V.- Frecuencias y porcentajes de encuestados/as que se desplazan caminando por su barrio de residencia

Indica la frecuencia con la que te desplazas por tu barrio de residencia - CAMINANDO	Categorías	Frecuencia	Porcentaje
	Nunca	1	0,8%
A veces	49	40,5%	
Casi siempre	40	33,1%	
Siempre	31	25,6%	
Total	121	100,0%	

Fuente: Elaboración propia

En la Tabla VI podemos apreciar que la media de respuestas del nivel de seguridad percibido al caminar por las calles de Narón (representado en una escala en la que 0 significa “nada seguras” y 10 “completamente seguras”) de las personas que indican que nunca caminan por su barrio de residencia es de 4,0 puntos. Por otra parte, el nivel de seguridad medio percibido por las personas que afirman caminar “a veces”, “casi siempre” y “siempre” es de alrededor 7 en los tres casos, con una desviación típica de sólo menos de dos puntos respecto de la media. Teniendo en cuenta estos iniciales datos de partida, es probable que el motivo por el que las personas que nunca eligen caminar como forma de desplazamiento dentro de su barrio de residencia sea que no perciben lo suficientemente seguras las calles de Narón.

Tabla VI.- Media y desviación típica del nivel de seguridad respecto a la frecuencia de desplazamientos peatonales en su barrio de residencia

Siendo 0=Nada seguras y 10=Completamente seguras, indica el nivel de seguridad que percibes al caminar por las calles de Narón o al pensar en hacerlo

		Media	Desviación típica
Indica la frecuencia con la que te desplazas por tu barrio de residencia - CAMINANDO	Nunca	4,0	
	A veces	6,9	1,9
	Casi siempre	7,5	1,7
	Siempre	7,5	1,8

Fuente: Elaboración propia

Atendiendo a la frecuencia con la que los/as ciudadanos/as escogen caminar como forma de desplazamiento de un barrio a otro dentro del término municipal, la tendencia es similar a la frecuencia con la que lo hacen dentro de su propio vecindario. De nuevo, una mayoría del 58,7% de los casos afirma desplazarse caminando “a veces”, seguida de un 23,1% que indica hacerlo “casi siempre”. Sin embargo, cabe señalar que el porcentaje de encuestados/as que manifiestan transitar caminando de un barrio a otro “siempre” -un 5,8%- es menor que el porcentaje de habitantes que dicen no hacerlo nunca -un 12,4%-.

Tabla VII.- Frecuencias y porcentajes de encuestados/as que se desplazan caminando por el conjunto de Narón

2.4.- Indica la frecuencia con la que te desplazas por Narón de un barrio a otro - CAMINANDO	Categorías	Frecuencia	Porcentaje
	Nunca	15	12,4%
	A veces	71	58,7%
	Casi siempre	28	23,1%
	Siempre	7	5,8%
	Total	121	100,0%

Fuente: Elaboración propia

Observando el nivel medio de seguridad percibido en las calles por los individuos respecto a las diferentes frecuencias con las que caminan por el conjunto de Narón, podemos distinguir una clara relación -a efectos descriptivos- entre las variables: cuanta

más seguridad perciben al caminar por las calles o al pensar en hacerlo, mayor es la frecuencia con la que se desplazan de esta forma de un barrio a otro. El nivel de seguridad percibido aumenta un punto según se va incrementando la frecuencia con la que los individuos caminan, obteniendo una puntuación media de 5,8 para los/as vecinos/as que nunca se desplazan peatonalmente por el conjunto de Narón, y una puntuación media de 8,6 para los habitantes que siempre lo hacen.

Tabla VIII.- Media y desviación típica del nivel de seguridad respecto a la frecuencia de desplazamientos peatonales de un barrio a otro

		5.- Siendo 0=Nada seguras y 10=Completamente seguras, indica el nivel de seguridad que percibes al caminar por las calles de Narón o al pensar en hacerlo	
		Media	Desviación típica
2.4.- Indica la frecuencia con la que te desplazas por Narón de un barrio a otro - CAMINANDO	Nunca	5,8	2,0
	A veces	7,2	1,7
	Casi siempre	7,6	1,8
	Siempre	8,6	1,3

Fuente: Elaboración propia

Sin embargo, la inseguridad o temor a ser víctimas de cualquier suceso por parte de otra persona en la vía pública no es el motivo principal por el que la mayoría de los individuos encuestados que no se desplazan caminando habitualmente descartan esta forma de desplazamiento (*véase Tabla IX*). La razón fundamental es que caminando se requiere más tiempo del que se invierte desplazándose de otras formas, postergando la hora de llegada a los lugares. El porcentaje de población encuestada cuyo motivo principal por el que no suelen transitar caminando por Narón es la inseguridad es del 3,7%. En definitiva, la “caminabilidad” en sí misma no es percibida como insegura.

Tabla IX.- Motivos principales por los que los/as encuestados/as no suelen desplazarse caminando por Narón

Categorías	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido
Porque tardo más en llegar a los sitios	51	42,1%	63,0%
Porque mis condiciones/características físicas me lo impiden	2	1,7%	2,5%
Por pereza	25	20,7%	30,9%
Por inseguridad o miedo a que me pase algo	3	2,5%	3,7%
Total	81	66,9%	100,0%

Fuente: Elaboración propia

Esto se ha apreciado también en el discurso producido por el grupo de discusión, donde las participantes explican los motivos por los que suelen desplazarse en automóvil por el conjunto del municipio. Algunas manifiestan que la razón es la comodidad que brinda este medio de transporte:

Yo admito que desde que me saqué el carné de conducir voy en coche, por vagancia. Porque me acostumbré. Pero sí que es verdad que antes de tener el carné, podía ir desde mi casa en Santa Cecilia a Freixeiro, podía ir a A Gándara, a donde hiciese falta andando, que tampoco tenía ningún problema.

(Mujer de 21 años).

Antes de sacar el carnet iba andando a... no sé, a cualquier lado. Ahora no, ahora... el coche es muy cómodo

(Mujer de 26 años).

Otras vecinas explican que se debe también a una optimización del tiempo invertido en desplazarse:

Por falta de tiempo, porque a lo mejor pienso en ir andando a un sitio, pero si me doy cuenta de que voy a tardar más de diez minutos, pues cojo el coche porque llego antes.

(Mujer de 30 años).

Yo casi siempre me desplazo en coche, básicamente por falta de tiempo. No tengo tiempo a ir caminando

(Mujer de 60 años).

4.2.- El nivel de seguridad percibido en relación con las variables de segmentación. La constatación empírica de una brecha de género

Resulta relevante observar las posibles diferencias entre las respuestas en cuanto al nivel de seguridad percibido en las calles del municipio y las diversas variables de segmentación: género, edad, nivel de estudios y situación ocupacional actual. Adelantar que todos los análisis descriptivos que se presentan en este epígrafe concluirán en un contraste simple de medias o ANOVA. En primer lugar, atendiendo al género, en la Tabla X se presenta el nivel de seguridad medio percibido en las calles de Narón por las mujeres y por los hombres. Los encuestados/as han contestado la seguridad que perciben en las calles a través de una escala en la que el 0 significa “nada seguras” y el 10 “completamente seguras”. Como podemos observar, el nivel medio de seguridad percibido por las mujeres, un 6,9, es menor que el percibido por los hombres, con un valor de 7,8. Esta cuestión ya había sido puesta de relieve en estudios como el de Rodó-de-Zárate, Estivill i Castany y Eizagirre (2019) realizado en el País Vasco, en el que se había apreciado que las mujeres consideran la vía pública un lugar más hostil que los hombres. Más adelante se comprobará si esta diferencia de medias es significativamente estadística, cuestión de sustancial importancia para este estudio.

Tabla X.- Media y desviación típica del nivel medio de seguridad por género

5.- Siendo 0=Nada seguras y 10=Completamente seguras, indica el nivel de seguridad que percibes al caminar por las calles de Narón o al pensar en hacerlo	16.- ¿Con qué género te identificas?					
	Mujer		Hombre		Total	
	Media	Desviación típica	Media	Desviación típica	Media	Desviación típica
	6,90	1,68	7,79	1,93	7,21	1,82

Fuente: Elaboración propia

En la Tabla XI se presenta el recuento de respuestas para cada categoría correspondiente al nivel de seguridad. Esta estrategia analítica, permite observar pormenorizadamente diferencias que se harán sustanciales, o no, en determinados valores y que afectarán al contraste simple de medias y ANOVA. Como podemos ver, los habitantes que puntúan la seguridad por debajo de una puntuación de “5” son en su mayoría mujeres. Por ejemplo, del 4,1% de los/as vecinos/as que la han puntuado con un “4”, el 3,3% son mujeres. Esto ocurre en todas las puntuaciones por debajo de “5” salvo en la puntuación “1”, que no ha sido indicada por nadie, y la puntuación “0”, que tan sólo ha sido registrada por un hombre. Esta tendencia resulta relevante, puesto que las puntuaciones por debajo del “5” corresponden a considerar que la seguridad de Narón es deficiente cuando se trata de caminar por sus calles, una deficiencia manifestada sobre todo por mujeres. Asimismo, las dos puntuaciones más altas son indicadas en mayor medida por los hombres.

Tabla XI.- Tabla de contingencia (nivel de seguridad desagregado por frecuencia * género)

Siendo 0=Nada seguras y 10=Completamente seguras, indica el nivel de seguridad que percibes al caminar por las calles de Narón o al pensar en hacerlo		GÉNERO	
		Mujer	Hombre
0	Recuento	0	1
	% fila	0,0%	0,8%
1	Recuento	0	0
	% fila	0,0%	0,0%
2	Recuento	2	0
	% fila	1,7%	0,0%
3	Recuento	1	0
	% fila	0,8%	0,0%
4	Recuento	4	1
	% fila	3,3%	0,8%
5	Recuento	9	4
	% fila	7,4%	3,3%
6	Recuento	8	1
	% fila	6,6%	0,8%
7	Recuento	22	6
	% fila	18,2%	5%
8	Recuento	22	12
	% fila	18,2%	9,9%
9	Recuento	8	13
	% fila	6,6%	10,7%
10	Recuento	2	5
	% fila	1,7%	4,1%
TOTAL	Recuento	78	43
	% fila	64,5%	35,5%

Fuente: Elaboración propia

Prestando atención a los porcentajes de cada puntuación de seguridad percibida en la vía pública respecto de los tres grandes grupos de edad diferenciados en la Tabla XII, cabe señalar que las personas de 65 años y más son las que más seguras perciben las calles de Narón al ir andando -7,6 puntos de promedio-. Obsérvese, no obstante, que la diferencia bruta de medias respecto a los otros grupos de edad no es excesivamente elevada.

Tabla XII.- Media y desviación típica del nivel medio de seguridad por edad

5.- Siendo 0=Nada seguras y 10=Completamente seguras, indica el nivel de seguridad que percibes al caminar por las calles de Narón o al pensar en hacerlo	EDAD EN GRANDES GRUPOS							
	18-34 años		35-64 años		65 y más años		Total	
	Media	Desviación típica	Media	Desviación típica	Media	Desviación típica	Media	Desviación típica
	7,00	2,01	7,30	1,74	7,60	1,69	7,21	1,82

Fuente: Elaboración propia

Desagregando esta información en la Tabla XIII y observando las frecuencias asociadas a cada uno de los valores de la escala, cabe señalar que las puntuaciones “7”, “8” y “9”, equivalentes a una percepción de seguridad elevada, han sido principalmente indicadas por el grupo de edad de vecinos/as de 35 a 64 años. Sin embargo, la puntuación más alta que corresponde a percibir completamente seguras las calles de Narón ha registrado una mayor cantidad de respuestas por parte de los habitantes de 18 a 34 años.

Tabla XIII.- Tabla de contingencia (nivel de seguridad * edad)

Siendo 0=Nada seguras y 10=Completamente seguras, indica el nivel de seguridad que percibes al caminar por las calles de Narón o al pensar en hacerlo		EDAD EN GRANDES GRUPOS		
		18-34 años	35-64 años	65 y más años
0	Recuento	0	1	0
	% fila	0,0%	0,8%	0,0%
1	Recuento	0	0	0
	% fila	0,0%	0,0%	0,0%
2	Recuento	1	1	0
	% fila	0,8%	0,8%	0,0%
3	Recuento	1	0	0
	% fila	0,8%	0,0%	0,0%
4	Recuento	3	2	0
	% fila	2,5%	1,7%	0,0%
5	Recuento	4	7	2
	% fila	3,3%	5,8%	1,7%
6	Recuento	5	4	0
	% fila	4,1%	3,3%	0,0%
7	Recuento	5	19	4
	% fila	4,1%	15,7%	3,3%
8	Recuento	12	20	2
	% fila	9,9%	16,5%	1,7%
9	Recuento	4	16	1
	% fila	3,3%	13,2%	0,8%
10	Recuento	4	1	2
	% fila	3,3%	0,8%	1,7%
TOTAL	Recuento	39	71	11
	% fila	32,2%	58,7%	9,1%

Fuente: Elaboración propia

En cuanto a las medias obtenidas respecto de la seguridad de las calles y su relación con la situación ocupacional actual (*véase Tabla XIV*) y el nivel de estudios (*véase Tabla XV*), no se observan grandes diferencias en las frecuencias y porcentajes. Tampoco se aprecia en ninguna de las dos, una gradación -por incremento o no- de la media en un sentido ordinal. Por todo ello el desglose de la escala en una tabla de frecuencia -como la anterior- no tendría un posible sentido aclaratorio.

Tabla XIV.- Media y desviación típica del nivel medio de seguridad por situación ocupacional actual

SITUACIÓN OCUPACIONAL ACTUAL	Siendo 0=Nada seguras y 10=Completamente seguras, indica el nivel de seguridad que percibes al caminar por las calles de Narón o al pensar en hacerlo	
Estudiante	Media	6,7
	Desviación típica	2,3
Parado/a	Media	6,2
	Desviación típica	1,4
Tareas del hogar	Media	5,6
	Desviación típica	2,2
Trabajador/a	Media	7,6
	Desviación típica	1,6
Jubilado/a	Media	7,6
	Desviación típica	1,6
Total	Media	7,2
	Desviación típica	1,8

Fuente: Elaboración propia

Tabla XV.- Media y desviación típica del nivel medio de seguridad por nivel de estudios

NIVEL DE ESTUDIOS	Siendo 0=Nada seguras y 10=Completamente seguras, indica el nivel de seguridad que percibes al caminar por las calles de Narón o al pensar en hacerlo	
Menos de 5 años de escolarización	Media	7,50
	Desviación típica	3,536
Educación Primaria	Media	7,09
	Desviación típica	1,640
Educación Secundaria	Media	6,40
	Desviación típica	2,633
Bachillerato o FP	Media	7,44
	Desviación típica	1,570
Grado Universitario	Media	7,33
	Desviación típica	1,745
Máster, Posgrado, Doctorado	Media	7,57
	Desviación típica	1,397
Otros	Media	4,33
	Desviación típica	2,517
Total	Media	7,21
	Desviación típica	1,818

Fuente: Elaboración propia

A continuación, se presenta, en una tabla común, los contrastes de medias simples para el género y ANOVA respecto a la variable “indica el nivel de seguridad que percibes al caminar por las calles de Narón o al pensar en hacerlo” (*véase en Anexos un ejemplo de contraste*). Obsérvese en la Tabla XVI que el único valor del estadístico de F que tiene asociado un valor significativo (esto es, $p < 0,01$) es el género. En otras palabras, la variable que mejor discrimina la percepción de la seguridad ante la “caminabilidad” frente a las otras variables de segmentación, es el género. Por tanto, las mujeres perciben la seguridad peatonal de Narón de una manera significativamente más negativa que los hombres.

Tabla XVI.- Contraste simple de medias y ANOVA

V. Dependiente: Siendo 0=Nada seguras y 10=Completamente seguras, indica el nivel de seguridad que percibes al caminar por las calles de Narón o al pensar en hacerlo

16.- ¿CON QUÉ GÉNERO TE IDENTIFICAS?	FA	Desviación típica	F	Sig.
Mujer	6,90	1,679	7,032	,009*
Hombre	7,79	1,934		
Total	7,21	1,818		
EDAD EN GRANDES GRUPOS	N	Desviación típica	F	Sig.
18-34 años	39	2,006	,419	,659
35-64 años	71	1,740		
65 y más años	11	1,695		
Total	121	1,818		
18.- ¿CUÁL ES TU ÚLTIMO NIVEL DE ESTUDIOS FINALIZADO?	Media	Desviación típica	F	Sig.
Menos de 5 años de escolarización	7,50	3,536	1,877	,091
Educación Primaria	7,09	1,640		
Educación Secundaria	6,40	2,633		
Bachillerato o FP	7,44	1,570		
Grado Universitario	7,33	1,745		
Máster, Posgrado, Doctorado, Especialización	7,57	1,397		
Otros	4,33	2,517		
Total	7,21	1,818		
19.- ¿CUÁL ES TU SITUACIÓN ACTUAL?	Media	Desviación típica	F	Sig.
Estudiante	6,65	2,323	2,920	,016
Parado/a	6,22	1,394		
Tareas del hogar	5,57	2,225		
Trabajador/a	7,55	1,558		
Jubilado/a	7,62	1,609		
Otros	7,50	,707		
Total	7,19	1,807		

*Sig.<0,01. Sólo en la variable género el test no paramétrico de Kruskal-Wallis arrojó un sig.<0,01.

Fuente: Elaboración propia

Por este motivo, y para comprobar que realmente el género constituye un factor de especial relevancia en la investigación, nos adentraremos en examinar las diferencias por género en las respuestas de la población a tres cuestiones diferentes: la preocupación por diversos sucesos de los que podrían ser víctimas en las calles, las precauciones tomadas a la hora de salir a caminar por la ciudad para sentir más seguridad y la posible ocurrencia de diferentes experiencias de acoso sexual callejero.

Cruzando la variable género con el nivel de preocupación por los tres diferentes sucesos expuestos en la Tabla XVII, podemos apreciar que el porcentaje de mujeres a las que les preocupa “un poco” “bastante” y “mucho” ser víctima de ellos, es muy superior al de los hombres en los todos los casos. En el suceso en el que más diferencias existen entre hombres y mujeres respecto a su nivel de preocupación es el acoso sexual: por ejemplo, un 17,4% de mujeres indican que ser víctima de esta situación les preocupa “mucho”, frente a un 3,3% de hombres que también dicen preocuparse “mucho” por ello. Asimismo, las mujeres también manifiestan más inquietud que los hombres en cuanto a sufrir algún robo o agresión física en las calles de Narón. Observando los valores de chi-cuadrado y sus niveles de significación, vemos que existe una relación claramente significativa entre la variable género y las variables de preocupación por las tres diferentes circunstancias aludidas. En el discurso generado por el grupo de discusión también se ha manifestado que, en general, las mujeres tienen más temor a ser víctimas de cualquier suceso:

Mi madre tuvo que ir un día andando a trabajar porque tenía el coche en el taller, y les preguntó a mi hermano y a mi padre cuál sería el mejor recorrido para atravesar Santa Cecilia. Mi hermano le explicó una ruta por la que llegaría antes, y mi padre le explicó otra. Mi madre dijo que no pasaría por ninguna de las dos ni loca, porque siempre pasa gente rara y pueden robarle o hacerle cualquier cosa. Me acuerdo de que dijo: “que vosotros paséis por ahí no significa que yo lo haga, me da miedo. No le recomendéis esa ruta a ninguna niña o mujer”

(Mujer de 21 años).

Tabla XVII.- Tabla de contingencia (género * preocupación sucesos)

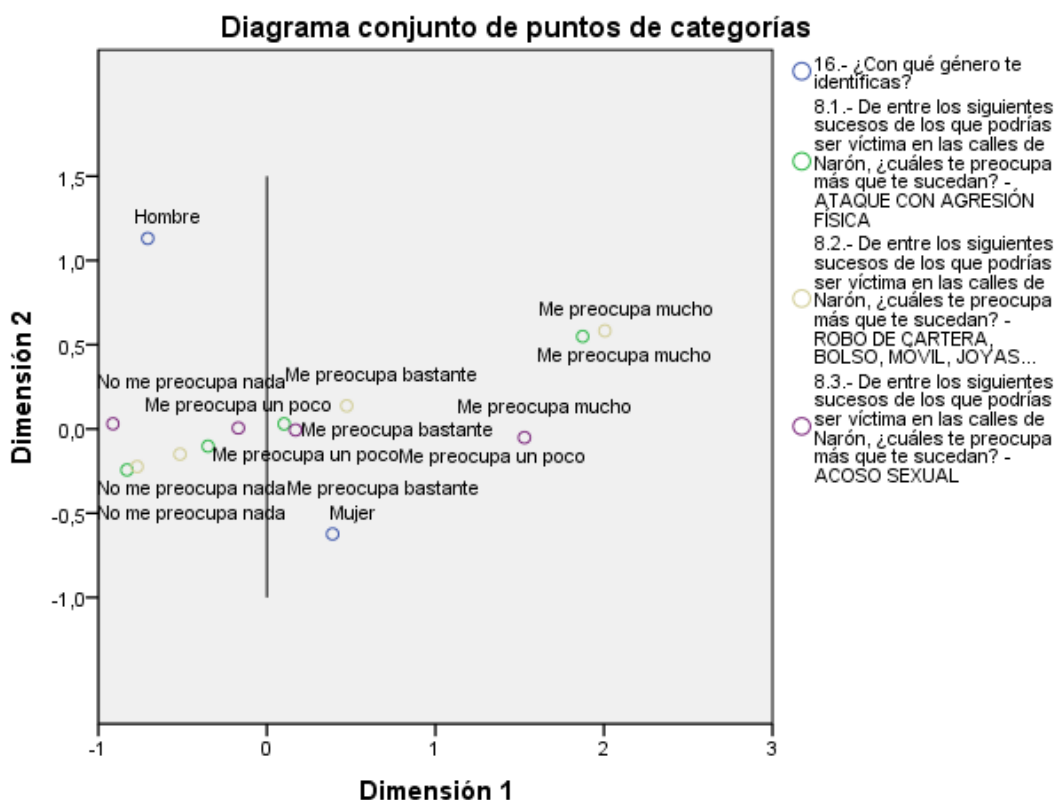
De entre los siguientes sucesos de los que podrías ser víctima en las calles de Narón, ¿cuáles te preocupa más que te sucedan?		¿Con qué género te identificas?				Chi-cuadrado y nivel de significación asociado	
		Mujer		Hombre			
		Recuento	% del total	Recuento	% del total		
Ataque con agresión física	Nada	9	7,4%	18	14,9%	16,838	,001*
	Un poco	34	28,1%	20	16,5%		
	Bastante	18	14,9%	1	0,8%		
	Mucho	17	14,0%	4	3,3%		
Robo de cartera, bolso, móvil, joyas...	Nada	9	7,4%	15	12,4%	16,838	,001*
	Un poco	30	24,8%	21	17,4%		
	Bastante	27	22,3%	4	3,3%		
	Mucho	12	9,9%	3	2,5%		
Acoso sexual	Nada	11	9,1%	29	24,0%	37,093	,000*
	Un poco	25	20,7%	8	6,6%		
	Bastante	21	17,4%	2	1,7%		
	Mucho	21	17,4%	4	3,3%		

*Sig.<0,01

Fuente: Elaboración propia

Obsérvese, mediante la ejecución de un CAPCTA que nos permite sintetizar toda la información de la tabla anterior visualmente, cómo se distribuye en la primera dimensión del Gráfico 4 -entendida de izquierda a derecha- el conjunto de categorías de análisis: claramente, existe una fuerte correspondencia entre el hecho de ser mujer y preocuparse “bastante” y “mucho” por sufrir un ataque con agresión física, un robo y una situación de acoso sexual.

Gráfico 4.- Diagrama de categorías conjuntas (género * preocupación sucesos)



Normalización principal por variable.

Fuente: Elaboración propia

El hecho de que las mujeres sean más propensas que los hombres a preocuparse por ser víctimas de cualquier suceso por parte de otra persona puede deberse a lo que Fernández (2007) denomina socialización victimizante, una socialización experimentada por las mujeres que provoca un aumento de sus miedos.

Respecto a las medidas tomadas por los/as habitantes al caminar por Narón para sentir más inseguridad, en la Tabla XVIII se observan grandes diferencias entre la cantidad de mujeres y la cantidad de hombres que deciden tomar algunas precauciones. Las precauciones tomadas en mayor medida por las mujeres que por los hombres son caminar acompañadas, evitar pasar por ciertos lugares, evitar caminar cuando es de noche, llevar el teléfono en la mano en todo momento para poder avisar a alguien si algo les ocurre y compartir su ubicación en tiempo real a algún conocido para que sepan dónde se encuentran. La *Encuesta sobre Derechos Fundamentales (FRA)* de 2019 ya había

comprobado que, por miedo a ser acosadas, las mujeres evitan transitar por ciertas zonas y procuran no encontrarse sin compañía de alguien más en mayor medida que los hombres.

Observando los niveles de significación de los respectivos valores de chi-cuadrado, podemos apreciar una relación significativa entre la variable género y cinco de las ocho precauciones expuestas. No obstante, a pesar de la ausencia de significación estadística por una escasa concentración de frecuencias, descriptivamente los casos de personas que “más de una vez” o “siempre” evitan escuchar música para oír lo que sucede alrededor, llevan pequeñas armas de protección o salen a la calle con más ropa de la deseada, son mayoritariamente femeninos (*véase Tabla XVIII*).

Tabla XVIII.- Tabla de contingencia (género * precauciones tomadas caminando por Narón)

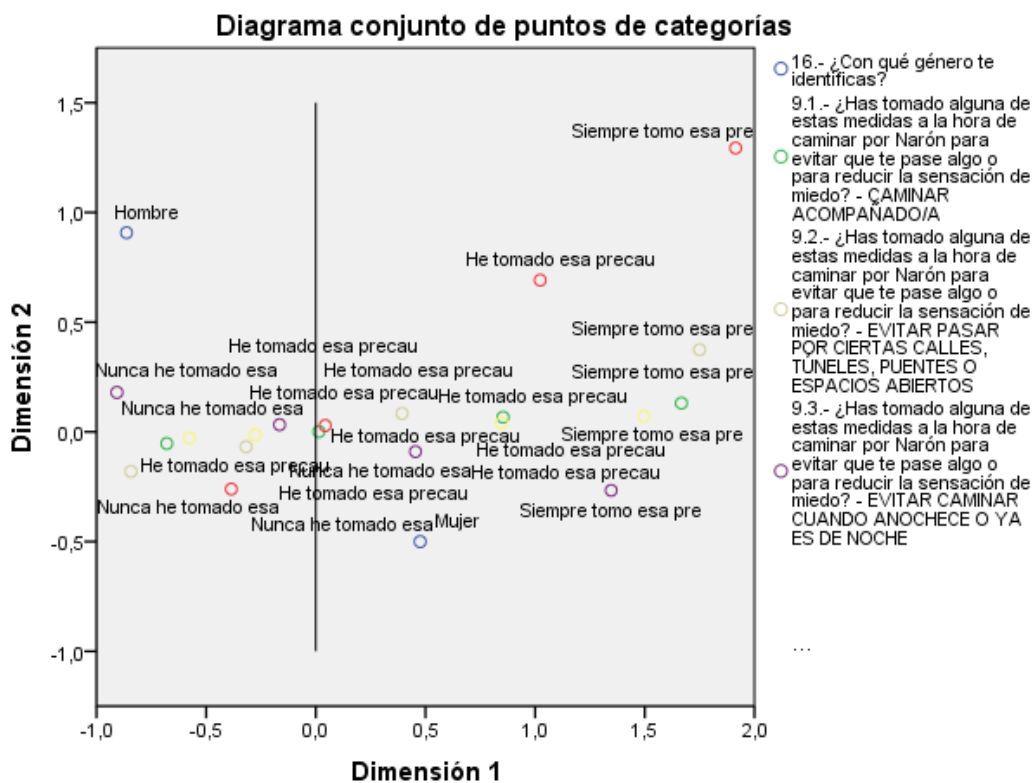
¿Has tomado alguna de estas medidas a la hora de caminar por Narón para evitar que te pase algo o para reducir la sensación de miedo?		¿Con qué género te identificas?				Chi-cuadrado y nivel de significación asociado	
		Mujer		Hombre			
		Recuento	% del total	Recuento	% del total		
Caminar acompañado/a	Nunca	29	24,0%	36	29,8%	24,801	,000*
	Una vez	11	9,1%	3	2,5%		
	Más de una vez	29	24,0%	3	2,5%		
	Siempre	9	7,4%	1	0,8%		
Evitar pasar por ciertas calles, túneles, puentes o espacios	Nunca	16	13,2%	23	19,0%	18,300	,000*
	Una vez	14	11,6%	8	6,6%		
	Más de una vez	32	29,8%	12	9,9%		
	Siempre	12	9,9%	0	0,0%		
Evitar caminar cuando anochece o ya es de noche	Nunca	16	13,2%	30	24,8%	31,424	,000*
	Una vez	10	8,3%	5	4,1%		
	Más de una vez	34	28,1%	7	5,8%		
	Siempre	18	14,9%	1	0,8%		
Evitar escuchar música para oír perfectamente lo que sucede a tu alrededor	Nunca	29	24,0%	25	20,7%	9,424	0,024*
	Una vez	10	8,3%	7	5,8%		
	Más de una vez	13	10,7%	7	5,8%		
	Siempre	26	21,5%	4	3,3%		
Llevar el teléfono en la mano en todo momento	Nunca	31	25,6%	35	28,9%	26,442	,000*
	Una vez	11	9,1%	7	5,8%		
	Más de una vez	19	15,7%	0	0,0%		
	Siempre	17	14,0%	1	0,8%		
Llevar pequeñas armas que puedan protegerte	Nunca	53	43,8%	34	28,1%	4,978	,173
	Una vez	8	6,6%	6	5,0%		
	Más de una vez	13	10,7%	3	2,5%		
	Siempre	4	3,3%	0	0,0%		
Salir a la calle con más ropa de la que te gustaría	Nunca	61	50,4%	42	34,7%	8,491	,037
	Una vez	7	5,8%	0	0,0%		
	Más de una vez	9	7,4%	1	0,8%		
	Siempre	1	0,8%	0	0,0%		
Compartir tu ubicación en tiempo real a algún conocido	Nunca	49	40,5%	39	32,2%	11,684	,009*
	Una vez	6	5,0%	2	1,7%		
	Más de una vez	15	12,4%	1	0,8%		
	Siempre	8	6,6%	1	0,8%		

*Sig.<0,01

Fuente: Elaboración propia

Nuevamente, seleccionando, tal y como se argumentó en la metodología, las variables que en su cruce arrojan un chi-cuadrado significativo, obtenemos un gráfico conjunto de categorías en el que se aprecia con claridad -en una primera dimensión- que los centroides de las categorías “bastante” y “mucho” son próximos al de “mujer”, a la par que se encuentran claramente distanciado del centroide “ser hombre” (véase en anexos los resúmenes de los modelos de CAPTCA realizados).

Gráfico 5.- Diagrama de categorías conjuntas (género * precauciones tomadas caminando por Narón)



Normalización principal por variable.

Fuente: Elaboración propia

Atendiendo a la frecuencia con la que los/as ciudadanos/as de Narón han experimentado alguna situación de acoso sexual callejero en la vía pública de la ciudad durante el último año, vemos que existe una relación significativa entre el hecho de ser mujer y haber sufrido dos de los sucesos: miradas insistentes o lascivas y comentarios no solicitados. Por ejemplo, un 12,4% de mujeres han recibido “piropos” entre dos y tres

veces, frente a un 1,7% de hombres que también los han recibido con la misma frecuencia. El resto de los sucesos, como exhibicionismo, persecuciones con intenciones sexuales o contacto físico no consentido no presentan una relación significativa con la variable género. Una vez más, esto se debe a una falta de concentración de frecuencias; los relativamente pocos casos que registran haber vivido estas gravísimas situaciones, son mayoritariamente mujeres.

Tabla XIX.- Tabla de contingencia (género * experiencias de acoso sexual callejero)

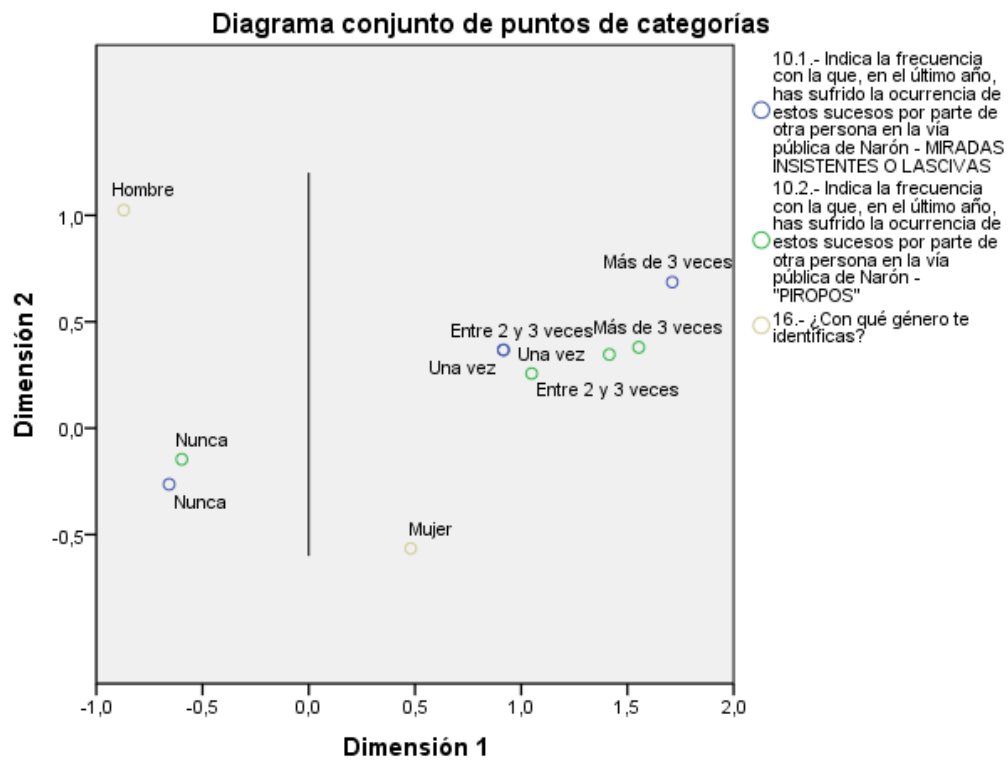
Indica la frecuencia con la que, en el último año, has sufrido la ocurrencia de estos sucesos por parte de otra persona en la vía pública de Narón		¿Con qué género te identificas?				Chi-cuadrado y nivel de significación asociado	
		Mujer		Hombre			
		Recuento	% del total	Recuento	% del total		
Miradas insistentes o lascivas	Nunca	40	33,1%	35	28,9%	13,168	,004*
	Una vez	14	11,6%	2	1,7%		
	Entre 2 y 3 veces	15	12,4%	6	5,0%		
	Más de 3 veces	9	7,4%	0	0,0%		
Comentarios no solicitados "piropos"	Nunca	43	35,5%	40	33,1%	18,783	,000*
	Una vez	13	10,7%	1	0,8%		
	Entre 2 y 3 veces	15	12,4%	2	1,7%		
	Más de 3 veces	7	5,8%	0	0,0%		
Exhibicionismo	Nunca	72	59,5%	42	34,7%	1,714	,424
	Una vez	4	3,3%	1	0,8%		
	Entre 2 y 3 veces	2	1,7%	0	0,0%		
	Más de 3 veces	0	0,0%	0	0,0%		
Persecuciones con intenciones sexuales	Nunca	73	60,3%	42	34,7%	,981	,322
	Una vez	5	4,1%	1	0,8%		
	Entre 2 y 3 veces	0	0,0%	0	0,0%		
	Más de 3 veces	0	0,0%	0	0,0%		
Contacto físico no consentido	Nunca	72	59,5%	43	35,5%	3,480	,062
	Una vez	6	5,0%	0	0,0%		
	Entre 2 y 3 veces	0	0,0%	0	0,0%		
	Más de 3 veces	0	0,0%	0	0,0%		

*Sig.<0,01

Fuente: Elaboración propia

Prestando atención de nuevo a los cruces significativos con la variable género -miradas lascivas y comentarios no solicitados-, un nuevo diagrama de categorías conjuntas ilustra visualmente una muy clara brecha de género entre la posición respectiva de los centroides de las mujeres y hombres y las restantes categorías. Como se puede observar en el Gráfico 6 son, con claridad, las mujeres las que poseen una mayor correspondencia conjunta a ser víctimas de miradas insistentes y piropos con mayor frecuencia que los hombres.

Gráfico 6.- Diagrama de categorías conjuntas (género * experiencias de acoso sexual callejero)



Normalización principal por variable.

Fuente: Elaboración propia

Cabe indagar en el discurso recabado en el grupo de discusión ante determinadas experiencias de acoso callejero. Por ejemplo, una de las participantes del grupo de discusión ha manifestado haber sido víctima de una situación de exhibicionismo y persecución con intenciones sexuales hace aproximadamente seis años:

Yo estaba saliendo de mi casa porque me venían a buscar en coche a dos calles de mi casa, en A Gándara. Me empezó a perseguir un chico, yo me senté en un banco esperando a que me viniesen a recoger, y el chico se sentó a mi lado. Después se empezó a masturbar, y yo me escapé corriendo a mi casa. Mientras escapaba, me estuvo persiguiendo un buen cacho. Después fui a denunciar. Desde ese momento, tengo inseguridad por las noches.

(Mujer de 26 años).

La mujer expone que, a partir de haber sufrido esa situación, su percepción de inseguridad es mayor:

Con el paso de los años ya voy teniendo menos miedo, pero sí que me influye. Le cogí miedo a la calle en la que me pasó eso, que aún encima vive una amiga mía en ella. De noche ya no voy nunca por ella.

(Mujer de 26 años).

Este testimonio es un claro ejemplo de que “las emociones desagradables que produce el acoso sexual callejero afectan las posibilidades de movimiento en el espacio público y la sensación de libertad y control sobre el entorno, que tiene por consecuencia que las mujeres se muevan con cautela en el espacio público” (Arancibia et al., 2015, p. 21)

4.3.- El concepto de “zona insegura” de las mujeres naronesas

Hemos elaborado una nueva variable con el objetivo de contabilizar el número de encuestados/as que han contestado a la pregunta abierta sobre el punto específico de Narón -una calle, puente, túnel o espacio abierto concreto- que más miedo puede llegar a producir al transitar por él o al pensar en hacerlo. Cruzando esta variable con la variable género (*véase Tabla XX*), podemos contemplar cómo las mujeres -un 57% del total frente al 37% de los hombres- son las que con mayor frecuencia sí identifican un punto inseguro que mencionan en la encuesta. Esta nueva desigualdad de género percibida en el modo de experimentar la vía pública de Narón es a la que hace referencia Ivonne Fernández (2007) cuando afirma que las mujeres adquieren una percepción más aprensiva y temerosa del espacio que los hombres.

Tabla XX.- Tabla de contingencia (género * respuesta a la pregunta punto inseguro)

Respuesta de punto inseguro	¿Con qué género te identificas?					
	Mujer		Hombre		Total	
	Recuento	% del total	Recuento	% del total	Recuento	% del total
Sí	69	57%	37	31%	106	87,6%
No	9	7,4%	6	5%	15	12,4%

Fuente: Elaboración propia

Este desigual reparto porcentual inicial nos invita a adentrarnos a conocer el significado subjetivo de las vecinas de Narón de una “zona insegura”, por lo que nos centraremos en el análisis del discurso generado por el grupo de discusión. En cuanto a las características que tiene que poseer un lugar para que lo consideren un punto inseguro, las participantes han manifestado varios de ellos. Uno de ellos es la existencia de locales de ocio nocturnos:

Hay un par de pubs de tipo after en los que por las mañanas había de todo, entonces ya relaciono esa zona con la zona “chungu”. Sobre todo dependiendo de la hora, a primera hora de la mañana es cuando menos me apetece ir por allí, porque es cuando está el ambiente en esos after.

(Mujer de 30 años).

Los locales nocturnos, que es donde la gente realmente se pasa de copas y puede llegar a soltar “piropos” o cualquiera de esas cosas.

(Mujer de 60 años).

En la zona de bares es donde suele haber grupos de gente que se acaban de beber dos copas, y es ahí cuando surgen los comentarios, “piropos” ...

(Mujer de 37 años).

El estudio realizado por Junqueira et al. (2019) en Brasil ya había puesto de relieve el hecho de que la existencia de ciertos establecimientos en la vía pública puede provocar más sensaciones de inseguridad que de protección en las mujeres, sobre todo en los que hay una mayor presencia de hombres.

Otra de los aspectos que hace que las naronesas perciban una zona insegura es el tráfico y consumo de drogas en la vía pública:

Es una zona con mala fama por el trapicheo de drogas. Tanto yo como mi hermano pasamos la infancia jugando por esa zona, y a día de hoy, ninguno de los dos pasaríamos por ahí. Hay gente rara.

(Mujer de 30 años).

Sin embargo, el aspecto que más parece incidir en su percepción de inseguridad es la noche y la oscuridad. Durante toda la conversación, las participantes han reiterado en numerosas ocasiones que durante el día se sienten completamente seguras, mientras que cuando ya ha anochecido esta percepción se transforma:

Para desplazarme, por ejemplo, de mi casa al centro de baile no tengo problema en ir andando siempre y cuando sea de día. Pero si es de noche, prefiero que me lleven a casa, y eso que tengo que cruzar tres calles... pero sí que me da más miedo caminar cuando ya es de noche. Si veo que ya oscureció, siempre le pido a alguno de mis compañeros que me acerquen a casa.

(Mujer de 26 años).

Cuando vuelvo de fiesta andando para mi casa, me entra la paranoia de pensar “ui...” y voy mirando para atrás. O, cuando aparco detrás de mi casa y es de noche, al salir del coche voy mirando para atrás. Pero nunca me ha pasado nada personalmente, y cuando es de día voy completamente tranquila.

(Mujer de 21 años).

Este miedo a la oscuridad ya había sido descubierto por Adame y Ortega (2019), cuya investigación ha desvelado que las mujeres de México que participaron en el estudio prefieren permanecer en sus casas cuando anochece.

Respecto a las sensaciones que experimentan y el modo en el que les hace sentir transitar por un lugar que consideran peligroso, exponen sentimientos de alerta y temor:

Yo siento miedo. Cuando paso por una zona insegura es cuando hago la estrategia de llaves y móvil (...) Si voy andando y escucho algún ruido detrás de mí, lo primero que hago es mirar hacia atrás.

(Mujer de 26 años).

Sí, miedo, y yo noto que voy intentando controlar todo.

(Mujer de 30 años).

Estas emociones que afloran al encontrarse en un punto que perciben inseguro se deben a que, si bien no terminan siendo víctimas de cualquier suceso por parte de otra persona, sí consideran que podría ocurrir. Esto se justifica con el modo de experimentar la situación expuesto en el Teorema de Thomas: “Si los individuos definen una situación como real, esa situación será real en sus consecuencias” (Thomas, 1928). Definiendo la situación como real, las vecinas de Narón sienten, piensan y se comportan como si realmente fuesen a sufrir un acontecimiento delictivo en la vía pública:

Yo pienso que me va a pasar algo. Pienso “como venga alguien por detrás y me coja de la mano, ¿yo qué voy a hacer?”. A veces pienso “pues me pego a la pared, y así si me pasa algo pues me giro y ya está”

(Mujer de 26 años).

Yo intento ponerme en la situación para pensar en cómo reaccionaría si me pasase algo, y pienso cosas como “si me agarra, cojo la llave y hago así”. Es decir, imagino mi reacción para saber cómo actuar. Me pregunto en todo momento si vendrá alguien detrás, y pienso, “bueno, sé dar puñetazos y patadas, lo engancho, le doy en sus partes...”

(Mujer de 30 años).

4.4.- Los barrios y puntos más temidos

Con el propósito de conocer el nivel de seguridad experimentado por la población naronesa en los diferentes barrios que componen el núcleo urbano, en la encuesta se ha preguntado por esta percepción en la vía pública de cada uno a través de una escala en la que el 0 significa considerar sus calles “nada seguras” y el 10 “completamente seguras”. Así, en la Tabla XXI se presentan los valores medios de seguridad expuestos por los/as habitantes para cada barrio, cruzando todas estas variables con la variable género. Como podemos apreciar, las mujeres manifiestan percibir un nivel medio de seguridad menor que los hombres en todos los barrios. El barrio en el que más diferencias existen entre la percepción de seguridad de los hombres y la de las mujeres es O Couto, al que las mujeres atribuyen una puntuación media de 5,8 y los hombres de 7,8.

En general, el barrio cuyas calles transmiten una mayor sensación de seguridad al vecindario con una puntuación media de 7,5 es O Alto do Castaño, la capital de la zona urbana. Seguidamente, A Gándara y Jubia son los otros dos barrios con los niveles de seguridad mejor valorados, con unas puntuaciones medias de 7,2 y 7,1 respectivamente. Por otro lado, los barrios cuya seguridad ha sido peor valorada por los individuos son Freixeiro, O Couto y Santa Cecilia. Mientras que O Couto y Santa Cecilia obtienen unos valores medios de 6,5 y 6,7 respectivamente, Freixeiro registra una puntuación media de 6. Los valores medios de seguridad de los siete barrios no presentan grandes diferencias entre sí, existiendo una diferencia de 1,5 puntos entre el barrio mejor valorado y el peor.

Tabla XXI.- Media y desviación típica por género de la seguridad percibida en cada barrio

	¿Con qué género te identificas?					
	Mujer		Hombre		Total	
	Media	Desviación estándar	Media	Desviación estándar	Media	Desviación estándar
Puntúa la seguridad de - A GÁNDARA	6,9	1,7	7,7	1,8	7,2	1,8
Puntúa la seguridad de - SANTA CECILIA	6,4	1,9	7,3	2,2	6,7	2,1
Puntúa la seguridad de - O ALTO DO CASTAÑO	7,1	1,9	8,1	1,9	7,5	1,9
Puntúa la seguridad de - O COUTO	5,8	2,0	7,8	2,2	6,5	2,2
Puntúa la seguridad de - PIÑEIROS	6,5	1,7	7,5	2,0	6,9	1,9
Puntúa la seguridad de - FREIXEIRO	5,9	2,1	6,3	2,2	6,0	2,2
Puntúa la seguridad de - JUBIA / XUVIA	6,6	1,6	7,9	2,1	7,1	1,9

Fuente: Elaboración propia

La aparente inseguridad experimentada por la población naronesa en la vía pública de Freixeiro también se ha manifestado en el grupo de discusión:

Yo en Jubia me siento segura. En Freixeiro ya menos... y no sé por qué, pero desde siempre. Incluso cuando iba al instituto a Freixeiro. Tiene mala fama...

(Mujer de 30 años).

Uno de los motivos por los que Freixeiro puede transmitir mayor sensación de peligro que los demás barrios es la existencia de un poblado chabolista en el que residen personas de etnia gitana conocido por ser un punto de venta de grandes cantidades de estupefacientes:

La inseguridad de Freixeiro yo creo que sobre todo es por el asentamiento gitano... se sabe que ahí mueven mucha droga y hay conflictos.

(Mujer de 60 años).

Para averiguar los puntos específicos que más temor llegan a generar al vecindario de Narón al transitar caminando por ellos o al pensar en hacerlo, hemos creado una nueva variable cuyas categorías corresponden a las cinco zonas más repetidas por los/as encuestados/as, recopiladas en una variable de cadena. En la Tabla XXII se muestran las frecuencia y porcentajes de cada una de ellas. La más repetida de todas ellas ha sido el poblado chabolista ya mencionado, con 21 respuestas. El segundo punto más repetido han sido los polígonos industriales en general, con 17 respuestas. A mayores, tres individuos han concretado el Polígono de A Gándara, y dos han mencionado al Polígono Río do Pozo. El tercer punto que más temor parece transmitir a la población, con 12 respuestas, son los túneles de A Gándara. No concretan cuales de ellos les producen más inseguridad, por lo que tendremos en cuenta a todos los túneles del barrio. Posteriormente, con 10 respuestas, los/as encuestados/as manifiestan sentir temor también en es la Carretera de Cedeira, una calzada situada en el barrio de Freixeiro. Por último, otro punto que produce miedo a los/as habitantes es el parque fluvial del barrio de Freixeiro, con cinco respuestas. Hemos creado una ficha en la que se recogen fotografías de cada uno de estos puntos, así como la ubicación exacta de los mismos (véase *Ficha de puntos inseguros en Anexos*).

Tabla XXII.- Frecuencias y porcentajes de puntos inseguros

Puntos inseguros	Frecuencia	Porcentaje
Poblado chabolista de Freixeiro	21	17,30%
Polígonos industriales en general	17	14,04%
• Polígono de A Gándara	3	2,50%
• Polígono Río do Pozo	2	1,65%
Carretera de Cedeira	10	8,26%
Túneles de A Gándara	12	9,92%
Parque fluvial de Freixeiro	5	4,13%
Total	70	57,85%

Fuente: Elaboración propia

4.5.- Las cuestiones más valoradas y los aspectos a mejorar

En la Tabla XXIII se presentan las medias y desviaciones típicas de las puntuaciones respecto al nivel de importancia que los/as encuestados/as atribuyen a una serie de aspectos a la hora de sentir seguridad caminando por Narón. Los individuos han respondido en una escala del 0 al 10 en la que el 0 significa “nada importante” y el 10 “muy importante”. Por un lado, podemos observar que las mujeres atribuyen un mayor grado de importancia que los hombres a todas las cuestiones expuestas. Por otra parte, contemplando el valor medio de importancia de cada aspecto del total de hombres y mujeres, podemos apreciar que la característica que más valora la población naronesa para sentirse seguros/as caminando por la ciudad es la iluminación. Seguidamente, el tránsito de personas y/o coches, la ausencia de elementos que dificulten la visibilidad y la existencia de establecimientos y locales, comparten la misma puntuación media en cuanto a la importancia que el vecindario les otorga a la hora de sentir seguridad: 8,4 puntos.

Tabla XXIII.- Media y desviación típica por género de los aspectos más valorados para sentir seguridad

¿Cuáles de los siguientes aspectos te parecen más importantes a la hora de sentir seguridad caminando por Narón?	¿Con qué género te identificas?					
	Mujer		Hombre		Total	
	Media	Desviación típica	Media	Desviación típica	Media	Desviación típica
Que haya la mayor iluminación posible	9,4	1,0	8,5	2,3	9,1	1,6
Que haya tránsito de personas y/o coches	8,9	1,3	7,5	2,5	8,4	1,9
Que la zona se vea claramente sin que ningún elemento dificulte su visibilidad	8,9	1,7	7,6	2,6	8,4	2,2
Que haya establecimientos o locales	8,7	1,6	7,9	2,4	8,4	1,9

Fuente: Elaboración propia

A través del grupo de discusión, también se ha podido apreciar la importancia atribuida al tránsito de personas por la vía pública. La mujer de 30 años lo ha explicado realizando una comparación con la ciudad de Ferrol:

Me parece mucho más seguro Narón (...) suele haber bastante ambiente en la calle... Entonces, yo siento que puedo estar segura porque siento protección. Siempre hay gente por la calle, y en Ferrol eso no se nota tanto.

(Mujer de 30 años).

Otra de las mujeres ha expuesto los motivos por los que considera necesaria la existencia de establecimientos o locales para sentir seguridad en una zona. Tras explicar una situación en la que ha sido víctima de una situación de acoso sexual callejero, manifiesta lo siguiente:

Cuando me pasó la experiencia que conté antes, estaba enfrente de un bar que estaba cerrado. Tuve que ir corriendo a mi casa, que estaba a tres calles, pero si el bar estuviese abierto, seguramente hubiese entrado para pedir ayuda y llamar a mis padres. Como no había nada abierto, me tuve que escapar hacia mi casa mientras el chico corría detrás de mí.

(Mujer de 26 años).

Se han confeccionado dos nuevas variables con el propósito de contabilizar las propuestas de mejora que los/as ciudadanos/as consideran adecuadas realizar para reducir la sensación de miedo y la cantidad de encuestados/as que han respondido mencionando alguna sugerencia. Principalmente, se pueden identificar dos necesidades manifestadas por el 47,1% de personas que han contestado: 90 individuos solicitan una mayor presencia de las fuerzas de la seguridad y orden público y otros 10 demandan un aumento de la iluminación en la vía pública. Respecto a la sugerencia de un aumento de la vigilancia policial, algunos/as especifican que es necesario que su presencia se reparta mejor entre los barrios, que permanezcan en los parques para velar por la seguridad de los/as niños/as o que recorran las calles peatonalmente.

5.- Conclusiones y valoraciones finales

El objeto de estudio del presente trabajo de investigación ha sido la (in)seguridad en la “caminabilidad” (Arshad et al., 2016; Bezerra y Taipa, 2004; Gutiérrez, 2019; Leslie et al., 2007), una de las dimensiones fundamentales de la seguridad ciudadana y urbana, del término municipal del Ayuntamiento de Narón. Específicamente, nos hemos centrado en descubrir cuál es la percepción personal de los/as habitantes acerca de los niveles de seguridad experimentados a la hora de transitar caminando por la zona urbana del territorio naronés.

Para adentrarnos en indagar acerca de estas cuestiones, hemos aplicado una metodología mixta de investigación. En primera instancia hemos realizado una encuesta. A continuación, se ha llevado a cabo un grupo de discusión que ha contribuido a enriquecer la obtención de datos y a comprender mejor los resultados de la encuesta. Tanto el análisis cuantitativo como el análisis de contenido del discurso se han llevado a cabo compartiendo una serie de bloques temáticos sobre los que se sustentan. De este modo, mediante fuentes primarias, hemos conseguido producir información que ha logrado dar respuesta a los objetivos de la investigación propuestos inicialmente.

Gracias a la encuesta, hemos podido constatar que, en general, el vecindario de Narón presenta una percepción bastante positiva acerca de la seguridad experimentada al caminar por la vía pública del municipio. Si bien caminar no es la forma de desplazamiento más utilizada por la mayoría de la población a la hora de trasladarse por el conjunto del municipio, la posible inseguridad percibida en las calles no forma parte de los motivos principales por los que la descartan. Por tanto, y teniendo en consideración la definición de “caminabilidad” que exponen Bezerra y Taipa (2004), hemos podido observar que Narón ofrece unas claras posibilidades de movilidad peatonal.

Sin embargo, sí se han podido apreciar diferencias en esta percepción entre los habitantes, concretamente en lo referente a una relevante variable sociodemográfica: el género. Uno de los objetivos específicos de la investigación trataba de averiguar las diferencias entre hombres y mujeres en la percepción de la “caminabilidad” segura, algo que se ha podido medir con los resultados cuantitativos del análisis. Se ha conseguido poner de relieve la existencia de importantes diferencias en las sensaciones de seguridad entre hombres y mujeres, pudiendo observar que las segundas perciben un menor grado de seguridad en las calles de la localidad. Un ejemplo es la puntuación media otorgada a la seguridad al caminar por la vía pública, ligeramente menor en el caso de las mujeres que en el de los hombres. Si bien los antecedentes teóricos y empíricos citados con anterioridad podían alentar a prever esta realidad, la investigación cuantitativa ha

podido verificar de manera estadísticamente significativa esta situación en un territorio concreto. De este modo, se comprueba que, en Narón, la desigualdad y la violencia de género se reflejan en la manera de vivir y usar el espacio público (Toro y Ochoa, 2016).

A través de cruces entre variables y de la realización de contrastes simples de medias y ANOVA, hemos observado que las vecinas naronesas sienten más temor que los hombres a ser víctimas de cualquier suceso -no sólo a los referentes al acoso sexual callejero, sino también a robos o agresiones físicas-, toman precauciones al caminar para sentirse más seguras en mayor medida que los hombres, y también experimentan situaciones de acoso sexual callejero con una frecuencia mucho más elevada. En concreto, las mujeres naronesas evitan transitar por ciertas zonas, procuran caminar acompañadas, evitan la noche, llevan el teléfono en la mano en todo momento para poder avisar a alguien si algo les ocurre y comparten su ubicación en tiempo real a algún/a conocido/a para que sepa su localización si algo les sucede en mayor medida que los hombres. Estas cautelas restringen los movimientos por la ciudad, los usos del espacio público y la actividad social de las mujeres (Robles, 2014), reflejando cómo el miedo al acoso experimentado por las mujeres llega a limitar la “caminabilidad” (Páramo y Burbano, 2019). La *Encuesta sobre Derechos Fundamentales (FRA)* de 2019 ya había puesto de relieve que, las mujeres participan en la evitación activa de una serie de situaciones concretas por temor a ser acosadas con una frecuencia más elevada que los hombres.

Otro de los objetivos específicos de la investigación era conocer la posible existencia y la frecuencia con la que tenían lugar en el municipio sucesos de acoso sexual callejero sufridos por las vecinas. En cuanto a este aspecto, también se han esclarecido unas importantes diferencias entre hombres y mujeres: las mujeres son víctimas de miradas lascivas, comentarios no solicitados, exhibicionismo, persecuciones con intenciones sexuales y contacto físico no consentido con mayor frecuencia que los hombres. Las situaciones más experimentadas por las vecinas son las miradas insistentes y los “piropos”. Esto concuerda con los resultados de un estudio realizado en Perú por Vallejo y Rivarola (2013), que ya había contemplado diferencias significativas según el sexo en cuanto a la ocurrencia de miradas persistentes e incómodas, ruidos de besos o gestos vulgares.

Para comprender el concepto que las mujeres de Narón tienen sobre una “zona insegura” y poder indagar sobre los aspectos que más temor les producen, nos hemos adentrado a analizar esta cuestión a través del análisis de discurso del grupo de discusión. Hemos podido observar que algunas características que les producen especial miedo son la existencia de locales de ocio nocturno, el consumo y tráfico de drogas en la vía pública y, sobre todo, la oscuridad. La investigación realizada por Gutiérrez

(2019) en México ya había señalado el rechazo que produce a las mujeres el hecho de salir a caminar de noche o por zonas con un alumbrado insuficiente. Al transitar por un lugar que consideran inseguro, las mujeres naronesas afirman encontrarse en un estado de alerta y peligro como si realmente fuese a suceder algún acontecimiento delictivo por parte de otra persona, llegando a imaginar la situación y a pensar en estrategias y formas de reaccionar que puedan protegerlas a pesar de que no termine ocurriendo nada. Este constituye un claro ejemplo de experimentar la “definición de la situación social” según el Teorema de Thomas (Thomas, 1928).

Averiguar cuáles de los siete barrios por los que está compuesta la zona urbana de Narón producen una mayor sensación de temor al ser transitados, constituía otro de los objetivos secundarios de este estudio empírico. Hemos comprobado que los barrios de Narón cuya seguridad es peor valorada son Freixeiro, O Couto y Santa Cecilia. Por otra parte, los barrios que transmiten más seguridad a los individuos son O Alto do Castaño, A Gándara y Jubia. Sin embargo, cabe destacar que no se observan grandes diferencias entre la percepción de (in)seguridad entre los siete barrios y que, en general, ninguno de ellos llega a producir unas sensaciones de temor elevadas. Una vez más, resulta relevante señalar que las mujeres perciben unos niveles más reducidos de seguridad que los hombres en todos los barrios.

Por otro lado, hemos logrado dar respuesta a los puntos concretos de la vía pública que generan una mayor percepción de inseguridad en la ciudadanía naronesa, pudiendo elaborar una ficha de puntos inseguros con imágenes y mapas de los mismos. Estas zonas son el poblado chabolista del barrio de Freixeiro, los polígonos industriales en general, la calzada Carretera de Cedeira en el barrio de Freixeiro, los túneles de A Gándara y el parque fluvial del barrio de Freixeiro. Que varios de estos puntos estén situados en Freixeiro, uno de los dos barrios cuya seguridad percibida en la “caminabilidad” ha sido peor valorada, aporta cierta coherencia en los resultados generales de la investigación.

Por último, nos habíamos propuesto conocer las condiciones necesarias y los aspectos más valorados que debe tener la vía pública para ser percibida como segura por parte del vecindario. La característica a la que más valor otorga la población es la iluminación. Sin embargo, otras cuestiones relevantes para la ciudadanía naronesa a la hora de sentir seguridad también son el tránsito próximo de personas y/o automóviles, la ausencia de elementos -hierba alta, edificios...- que dificulten la visibilidad y la existencia de establecimientos o locales. Esto guarda relación con los factores físico-espaciales que De la Cruz (2008) manifiesta que aumentan las sensaciones de inseguridad de las mujeres en los territorios urbanos, como la falta de iluminación adecuada o la ausencia de comercios abiertos hasta tarde. De nuevo, se aprecian

diferencias de género durante el análisis cuantitativo de estos aspectos, siendo las mujeres las que mayor importancia atribuyen a todas estas cuestiones. Cabe destacar, además, la demanda mayoritaria por parte del vecindario de una mayor presencia y distribución de agentes de las fuerzas policiales en el núcleo urbano de la ciudad.

Atendiendo a los datos obtenidos mediante esta investigación, consideramos que, si bien la percepción general de la seguridad urbana en la “caminabilidad” del municipio manifestada por los/as habitantes no llega a ser negativa, sigue resultando necesario un mayor desarrollo del urbanismo con perspectiva de género en Narón. La aplicación de la perspectiva de género en el diseño urbano debe ser interseccional para que, además de tener en cuenta la situación de las mujeres, se contemplen también las necesidades de otros grupos sociales, como personas de edad avanzada, migrantes o menores. De este modo, diseñando ciudades a escala humana, podrá alcanzarse una mayor igualdad entre todas las personas a la hora de disfrutar del denominado derecho a la ciudad (Harvey, 2011). A pesar de centrarse especialmente en las circunstancias de las mujeres en el espacio público, este trabajo aporta información para crear una ciudad más igualitaria para todo el conjunto de individuos, pues aumentar la seguridad de las mujeres en la vía pública de los territorios urbanos también producirá una ciudad más segura para el resto de la población (Muxí et al., 2011).

6.- Balance de fortalezas y debilidades de la investigación

Para concluir la realización de este trabajo de investigación, cabe señalar los principales puntos fuertes y débiles que lo caracterizan, así como las cuestiones más significativas que ha supuesto el proceso de toma de decisiones a lo largo de su elaboración (*véase Tabla XXIV*).

Tabla XXIV.- Balance de fortalezas y debilidades

PUNTOS FUERTES	PUNTOS DÉBILES	APRENDIZAJE ADQUIRIDO
Aplicabilidad práctica de los resultados obtenidos por parte del gobierno local de Narón	Poco apoyo por parte de las instituciones públicas y demora burocrática que entorpeció la difusión de la encuesta	Habilidades de comunicación y desenvolvura para tratar con personas de la administración pública
Aportación a la teoría sobre percepción de inseguridad en la “caminabilidad” y creación de una investigación igualmente realizable en cualquier territorio urbano	Temática delicada que pudo provocar abstención de respuestas o ausencia de respuestas sinceras	Búsqueda de fuentes bibliográficas y recopilación y síntesis correctas de la abundante información
Aplicación de una metodología cuantitativa y cualitativa	Escasa cantidad de respuestas y descarte de la muestra inicialmente prevista	Elaboración de un cuestionario y un guión de grupo focal con bloques temáticos y objetivos analíticos comunes

Fuente: Elaboración propia

La principal debilidad del trabajo de investigación ha sido no haber llegado a las 196 encuestas inicialmente previstas según el cálculo del primer diseño muestral sustentado en una afijación proporcional atendiendo a los datos padronales.

Para la difusión de la encuesta y la consecución del mayor número posible de respuestas se ha recurrido a la ayuda de vecinos/as conocidos/as de Narón, a la realización de encuestas presenciales en la vía pública, a la colaboración de los diferentes departamentos que componen la administración municipal, e incluso a distribución de carteles en establecimientos muy concurridos de la ciudad a través de los que se accedía a la encuesta mediante un código QR. Sin embargo, a lo largo de este proceso de divulgación, se han presentado diversos problemas. Por ejemplo, en cuanto a la realización de encuestas en la vía pública, muchas personas manifestaban su rechazo a ser encuestadas, o bien afirmaban no residir en Narón -fundamentalmente habitantes de Ferrol, que se encontraban de paso en Narón por motivos circunstanciales-. Asimismo, muchos individuos interpretaban que los datos recopilados con la encuesta se destinarían a realizar modificaciones impulsadas por el ayuntamiento, sin llegar a comprender que tan sólo se trataba de un estudio académico. Esto transformaba ligeramente sus respuestas, por lo que, para evitarlo, se ha tenido que recordar en todo momento la verdadera finalidad de la investigación.

Por otra parte, se ha solicitado la colaboración de diversos agentes y departamentos pertenecientes a la administración local de Narón, como la trabajadora social, el conjunto de las concejalías y la concejala de participación y bienestar social. Sin embargo, en algunas ocasiones derivaban el asunto a otra sección de la que nunca se llegó a tener respuesta o, incluso, han llegado a ignorar por completo la petición de difusión. Asimismo, en el registro de entrada del ayuntamiento se ha solicitado por escrito el permiso para acceder a centros sociocomunitarios frecuentados por personas mayores para realizarles la encuesta, pero la demora burocrática en la respuesta afirmativa -comunicada a la investigadora una vez cerrada la encuesta y comenzado el proceso de análisis de datos- ha provocado que esto no se pudiese llevar a cabo finalmente.

En lo referente a la distribución de carteles promocionales de la encuesta en establecimientos concurridos de la ciudad -restaurantes, centros culturales, biblioteca municipal...-, también se han presentado dificultades debido a que, en ocasiones, no se ha permitido su colocación. Además, se intuye que, en el caso de los carteles que sí se han podido colocar, los/as habitantes no han prestado la suficiente atención a su presencia a pesar de la presentación llamativa que se ha intentado que tuvieran.

A pesar de estos puntos débiles, el trabajo también posee una serie de fortalezas que se expondrán a continuación. En primer lugar, se considera que los datos recopilados y producidos mediante fuentes primarias son realmente valiosos y pueden ser tenidos en consideración para una aplicabilidad práctica por parte del gobierno local en algún tipo de plan urbanístico.

Por otro lado, este estudio constituye una aportación empírica más al campo de los estudios sobre percepción vecinal y, más concretamente, percepción de (in)seguridad en la “caminabilidad”. Asimismo, se ha demostrado empíricamente la existencia de una “brecha de género” acerca de esta temática. Además, este tipo de investigación podría replicarse en cualquier otro tipo de territorio urbano. El hecho de sumergirse en una densa cantidad de bibliografía sobre el tema ha contribuido a aprender a recopilar y sintetizar la información más importante acerca de un asunto estudiado sobre el que existen numerosos antecedentes teóricos y empíricos.

Otro de los puntos fuertes del trabajo ha sido el empleo de una metodología mixta que combina una técnica cuantitativa y otra cualitativa. La utilización de ambas ha contribuido a enriquecer la investigación, dado que, gracias al análisis de discurso, los resultados del análisis cuantitativo han podido llegar a comprenderse mejor, con más profundidad. Además, la aplicación de la metodología mixta ha causado que la

investigadora aprendiese a elaborar un cuestionario y un guión de grupo focal que compartan los mismos bloques temáticos y objetivos analíticos.

Cabe señalar que, como futuras líneas de investigación, resultaría interesante analizar la percepción de seguridad en la “caminabilidad” de las personas menores de edad del ayuntamiento, que no han formado parte de la muestra, con el propósito de averiguar las posibles diferencias en las sensaciones de temor entre este grupo de edad y los/as habitantes adultos.

7.- Bibliografía

Adame, A. y Ortega, A. (2019). “Caminabilidad” e inclusión urbana. Experiencias de mujeres del barrio de San Pablo Xalpa en Azcapotzalco, México. *Revista Planeo*, 41, 51-59.

Aguilar, L. (2001). Niños y niñas expuestos a violencia de género: Una forma de maltrato infantil. *Centro documental virtual sobre Prevención del Maltrato Infantil y Adolescente*, 2, 1-22.

Aladro, A. (2019). Capitalismo, patriarcado y ciudad: generalidades de la producción de lo urbano desde una perspectiva de género. *Derecho y ciencias sociales*, 21, 23-36.

Alonso, M. (2007) Inseguridad y temor en la ciudad. En Falú, A. & Segovia O. (Eds.), *Ciudades para convivir: Sin violencia hacia las mujeres. Debates para la construcción de propuestas* (págs. 89-120). Santiago de Chile: Ediciones Sur.

Arancibia, J., Billi, M., Bustamante, C., Guerrero, M. J., Meniconi, L., Molina, M., & Saavedra, P. (2015). *Acoso sexual callejero: Contexto y Dimensiones*. Santiago de Chile: Observatorio contra el acoso callejero.

Arshad, A. K., Bahari, N. I., Hashim, W., & Halim, A. A. (2016). Gender differences in pedestrian perception and satisfaction on the walkability of Kuala Lumpur city center. *MATEC web of conferences* (Vol. 47, p. 03003). EDP Sciences.

Bezerra, B., & Taipa, S. (2004). La “caminabilidad” de las ciudades como un reflejo del desarrollo Sustentable. *Avances en energías renovables y medio ambiente*, 8, 93-98.

Bourdieu, P. (2000). *La dominación masculina*. Barcelona: Anagrama.

Brotat, R. (2014). La seguridad urbana: entre la seguridad ciudadana, el civismo y la convivencia en espacios públicos. [Tesis de doctorado, Universitat Autònoma de Barcelona]. Dialnet.

Buchely, L. F., Castro, M. V., Arias-Arevalo, S. y Pinzon, M. R. (2021). La movilidad urbana de las mujeres en dos ciudades colombianas: entre el trabajo de cuidado y la violencia sexual. *Revista INVI*, 36(102), 109-126.

Cáliz Rodríguez, J. Á. (2006). *Hacia un enfoque progresista de la seguridad ciudadana: Situación y desafíos en el caso hondureño*. Tegucigalpa: Fundación Friedrich Ebert.

Carrión, F. y Torres, A. (2007). Gobiernos locales, seguridad ciudadana y género. En Falú, A. & Segovia O. (Eds.), *Ciudades para convivir: Sin violencia hacia las mujeres. Debates para la construcción de propuestas* (págs. 125-157). Santiago de Chile: Ediciones Sur.

Cevedio, M. (2003). *Arquitectura y género: espacio público-espacio privado* (Vol. 203). Barcelona: Icaria Editorial.

Cirillo, L. (2005). Virtualidades pedagógicas del feminismo para la izquierda. *Revista Internacional de Filosofía Política*, 25, 35-60

Cobo Bedía, R. (2005). El género en las ciencias sociales. *Cuadernos de trabajo social*, 18, 249-258.

Conde Gutiérrez, F. (2009). *Análisis sociológico del sistema de discursos*. Madrid: CIS.

De la Cruz, C. (2008). Seguridad de las mujeres en el espacio público: aportes para las políticas públicas. *Pensamiento iberoamericano*, 2, 205-223.

Fernández, I. (2007). Inseguridad y temor en la ciudad. En Falú, A. & Segovia O. (Eds.), *Ciudades para convivir: Sin violencia hacia las mujeres. Debates para la construcción de propuestas* (págs. 125-157). Santiago de Chile: Ediciones Sur.

Gutiérrez, A. O. (2019). Caminabilidad e inclusión urbana. Experiencias de mujeres del barrio de San Pablo Xalpa en Azcapotzalco, México. *Revista Planeo*, 41, 3-11.

Harvey, D. (2011). El derecho a la ciudad. *New Left review*, 53, 23-39.

- Hernández, R., Fernández, C. & Baptista, P. (2004). *Metodología de la investigación*, 3. ed. México D.F.: McGraw-Hill.
- Jayne, M. (1999). La identidad de género. *Revista de psicoterapia*, 10(40), 5-22.
- Joaristi, L. y Lizasoain Hernández, L. (2000). *Análisis de correspondencias*. Madrid; Salamanca: La Muralla; Hespérides.
- Junqueira, A., Nunes, A. C. & Leda Sabino, L. (2019). ¿Cómo observar y evaluar el espacio público con las mujeres para contribuir con la construcción de ciudades seguras y sostenibles?. *URBS. Revista de Estudios Urbanos y Ciencias Sociales*, 9(1), 73-92.
- Lamas, M. (1996). La perspectiva de género. *Revista de Educación y Cultura de la sección*, 47, 216-229.
- Laub, C. (2007). Inseguridad, violencia y género en la ciudad. En Falú, A. & Segovia O. (Eds.), *Ciudades para convivir: Sin violencia hacia las mujeres. Debates para la construcción de propuestas*. Santiago de Chile: Ediciones Sur (págs. 125-157).
- Leslie, E., Coffee, N., Frank, L., Owen, N., Bauman, A., & Hugo, G. (2007). Walkability of local communities: using geographic information systems to objectively assess relevant environmental attributes. *Health & Place*, 13(1), 111-122.
- López, A. & Arellano, B. (2018). Shrinking cities: el caso aplicado de Ferrol. *ACE: architecture, city and environment*, 38, 263-286.
- Massolo, A. (2005). Género y seguridad ciudadana: el papel y reto de los gobiernos locales. *Estudios Centroamericanos (ECA)*, 681, 643-658.
- Massolo, A. (2007). Gobiernos locales, seguridad ciudadana y género. En Falú, A. & Segovia O. (Eds.), *Ciudades para convivir: Sin violencia hacia las mujeres. Debates para la construcción de propuestas*. Santiago de Chile: Ediciones Sur (págs. 168-179).
- Moledo Mariño, N. (2018). *Proceso de gentrificación en el barrio del Orzán (A Coruña): percepción vecinal y análisis crítico de un fenómeno de transformación urbana*. A Coruña: Universidade da Coruña. Recuperado de: <http://hdl.handle.net/2183/22288>
- Morey, P. (2007). Violencia de género: hacia una comprensión global. En Falú, A. & Segovia O. (Eds.), *Ciudades para convivir: Sin violencia hacia las mujeres. Debates para la construcción de propuestas*. Santiago de Chile: Ediciones Sur (págs. 10-22).

Muxí, Z., Casanovas, R. & Ciocoletto, A. (2011). ¿Qué aporta la perspectiva de género al urbanismo? En Gutiérrez, M. E. (Coord.), *La arquitectura y el urbanismo con perspectiva de género*. Alicante: Universidad de Alicante (págs. 105-130).

Palimariciuc, L. (2016). *Urbanismo y seguridad: Verificación del método CPTED en un barrio de Madrid* (Trabajo fin de grado). Madrid: E.T.S. Arquitectura (UPM).

Páramo, P. & Burbano, A. (2019). La caminabilidad en Bogotá: propósitos y condiciones socioespaciales que facilitan y limitan esta experiencia. *Revista de arquitectura*, 21(2), 12-21.

Piedra, M. & Esquivel, D. (2012). *Seguridad ciudadana para las mujeres: una propuesta de política pública con perspectiva de género*. San José: Fundación Friedrich Ebert.

Ramírez, E. (2017). *La seguridad ciudadana percibida por los vecinos de la Urbanización Valdiviezo-San Martín de Porres* (Trabajo de posgrado). Universidad César Vallejo, Lima.

Robles, A. L. (2014). Miedo en las calles: principal emoción de la inseguridad pública delictiva. Un estudio criminológico y de género. *Revista IUS*, 8(34), 81-100.

Rodó-de-Zárate, M., Estivill i Castany, J. & Eizagirre, N. (2019). La configuración y las consecuencias del miedo en el espacio público desde la perspectiva de género. *Reis: Revista Española de Investigaciones Sociológicas*, (167), 89-105.

Román, R., Cubillas, M. J. & Abril, E. (2012). Violencia de género en espacios públicos: un estudio diagnóstico. Estudios Sociales. *Revista de Alimentación Contemporánea y Desarrollo Regional*, 2, 309-327.

Scholz, R. (2013). El patriarcado productor de mercancías: tesis sobre capitalismo y relaciones de género. *Constelaciones: Revista de Teoría Crítica*, 5, 44-60.

Schreiner, G. (1 de abril 2007). Lo público y lo privado: ¿dicotomía o retroalimentación sistémica? *Familia y Género*. Recuperado de: <https://familiaygenero.blogspot.com/2007/04/introduccion.html>

Serrano Barquín, H., Serrano Barquín, C. & Zarza Delgado, M. P. (2020). Aproximaciones a la desnaturalización del uso discriminado del espacio público, desde el género. En Mora, M. P. A., Villar, M. G., Gómez L. T. & Iduarte J. T. (Coord.),

Diseño para el consumo cultural, la innovación y la inclusión social. Toluca: Universidad Autónoma del Estado de México (págs. 109-114).

Szasz, I & Lerner, S. (1996). *Para comprender la subjetividad. Investigación cualitativa en salud reproductiva y sexualidad*. México: Centro de Estudios Demográficos y de Desarrollo Urbano.

Thomas, W. (2005 [1928]). *The Child in America*. Madrid: Universidad Complutense de Madrid.

Toledo, P. (2009). Prevención del femicidio y violencia institucional: ¿alguna relación? En Lagos, C., Olea, R. & Rojas, S. (Eds.), *Nación golpeadora. Manifestaciones y latencias de la violencia machista*. Ñuñoa-Santiago: Andros (págs. 70-79).

Toro, J. & Ochoa, M. (2016). Violencia de género y ciudad: cartografías feministas del temor y el miedo. *Sociedad y economía*, 32, 65-84.

Ugalde, N. & Balbastre, F. (2013). Investigación cuantitativa e investigación cualitativa: buscando las ventajas de las diferentes metodologías de investigación. *Revista de ciencias económicas*, 31(2), 179-187.

Valdivia, B. (2021). La ciudad cuidadora que cuida el medio ambiente. *Crítica urbana: revista de estudios urbanos y territoriales*, 4(17), 11-23.

Valdivia, B. (2020). La penalización del cuidado en la ciudad capitalista y patriarcal. *Crítica urbana: revista de estudios urbanos y territoriales*, 3(11), 15-17.

Vallejo, E. & Rivarola, M. P. (2013). La violencia invisible: acoso sexual callejero en Lima Metropolitana y Callao. *Cuadernos de Investigación IOP*, 4, 1-19.

Vázquez-Portomeñe, F. (2009). Confianza en la policía y miedo al delito en Galicia. Consideraciones a partir de un estudio empírico. *Revista xurídica galega*, 62, 13-34.

Wilson, J. y Kelling, G. (1982). Broken Windows: The Police and Neighborhood Safety. *The Atlantic Monthly*, 249(3), 29-3.

Zapparoli, M. (2003). Concepciones teóricas metodológicas sobre investigación. *Girasol: revista de la escuela de estudios generales*, 5, 191-198.

Fuentes consultadas

Constitución Española de 1978. [Const]. Art. 104. 29 de diciembre de 1978 (España).

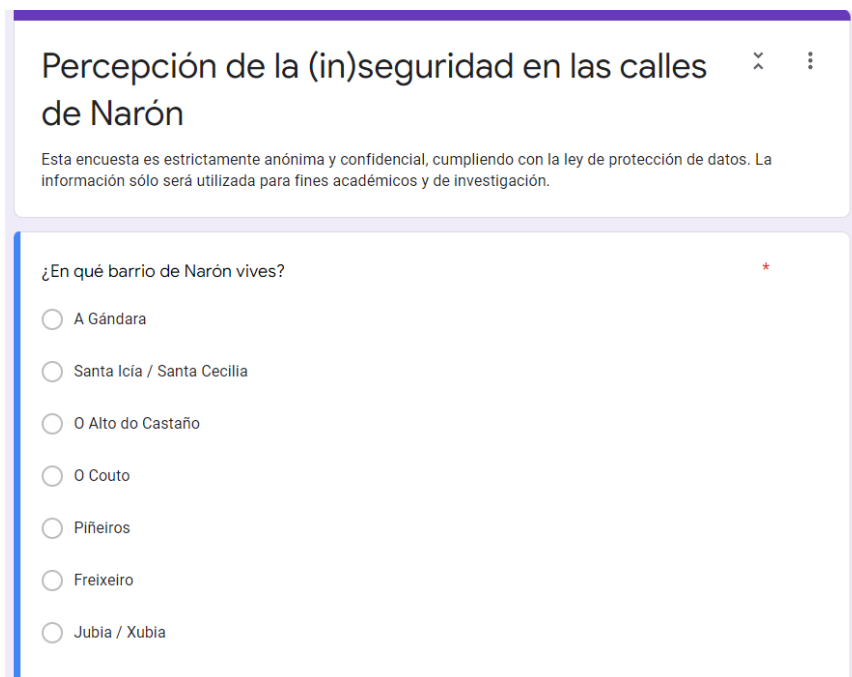
Gobierno de España. Ley Orgánica 4/2015 de protección de la seguridad ciudadana. BOE, 77, 31 de marzo de 2015, 27216-27243.

Instituto Nacional de Estadística (INE). Cifras oficiales de población resultantes de la revisión del Padrón municipal a 1 de enero [Coruña, A: Población por municipios y sexo].

Ministerio del Interior. (2020). *Informe de violencia contra la mujer España 2015-2019*. Madrid: Sistema Estadístico de Criminalidad del Ministerio del Interior.

8.- Anexos

8.1.- Cuestionario en formato *Google Forms*



The image shows a screenshot of a Google Form. The title is "Percepción de la (in)seguridad en las calles de Narón". Below the title, there is a disclaimer: "Esta encuesta es estrictamente anónima y confidencial, cumpliendo con la ley de protección de datos. La información sólo será utilizada para fines académicos y de investigación." The main question is "¿En qué barrio de Narón vives?". There are seven radio button options: "A Gándara", "Santa Icí / Santa Cecilia", "O Alto do Castaño", "O Couto", "Piñeiros", "Freixeiro", and "Jubia / Xubia". A red asterisk is visible next to the question, indicating it is a required field.

Indica la frecuencia con la que te desplazas POR TU BARRIO DE RESIDENCIA (el que señalaste en la pregunta anterior) de las siguientes formas:

Descripción (opcional)

En coche: *

- Nunca
- A veces
- Casi siempre
- Siempre

En transporte público: *

- Nunca
- A veces
- Casi siempre
- Siempre

En bicicleta, monopatin, patinete eléctrico o similar: *

- Nunca
- A veces
- Casi siempre
- Siempre

Caminando: *

- Nunca
- A veces
- Casi siempre
- Siempre

Ahora indica la frecuencia con la que te desplazas por Naron DE UN BARRIO A OTRO de las siguientes formas (pueden ser los desplazamientos al trabajo, al supermercado, a lugares de ocio, a un centro comercial, a casa de otra persona...):

Descripción (opcional)

En coche: *

- Nunca
- A veces
- Casi siempre
- Siempre

En transporte público: *

- Nunca
- A veces
- Casi siempre
- Siempre

En bicicleta, monopatín, patinete eléctrico o similar: *

- Nunca
- A veces
- Casi siempre
- Siempre

Caminando: *

- Nunca
- A veces
- Casi siempre
- Siempre

Si no sueles desplazarte caminando por Narón, ¿cuál es el motivo principal?

- Porque tardo más en llegar a los sitios
- Porque mis condiciones/características físicas me lo impiden
- Por pereza
- Por inseguridad o miedo a que me pase algo
- NS / NC

Siendo 0=Nada seguras y 10=Completamente seguras, indica el nivel de seguridad que percibes al caminar POR LAS CALLES DE NARÓN (o, si no lo haces, al pensar en hacerlo): *

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Nada seguras Completamente seguras

Siendo 0=Nada seguras y 10=Completamente seguras, puntúa ahora la seguridad que percibes caminando POR LAS CALLES DE CADA BARRIO (o, si no lo haces, al pensar en hacerlo):

Descripción (opcional)

A Gándara *

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Nada seguras Completamente seguras

Santa Icia / Santa Cecilia *

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Nada seguras Completamente seguras

O Alto do Castaño *

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Nada seguras Completamente seguras

O Couto *

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Nada seguras Completamente seguras

Piñeiros *

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Nada seguras Completamente seguras

Freixeiro *

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Nada seguras Completamente seguras

Jubia / Xubia *

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Nada seguras Completamente seguras

Pensando en los 5 últimos años, ¿cómo crees que ha evolucionado la seguridad en las calles * de Narón a la hora de caminar por ellas?

- Ha mejorado
- Ha permanecido más o menos igual
- Ha empeorado
- NS / NC

De entre los siguientes sucesos de los que podrías ser víctima en las calles de Narón, ¿cuáles te preocupa más que te sucedan?

Descripción (opcional)

Ataque con agresión física (sin intenciones sexuales) *

- No me preocupa nada
- Me preocupa un poco
- Me preocupa bastante
- Me preocupa mucho

Robo de cartera, bolso, móvil, joyas... *

- No me preocupa nada
- Me preocupa un poco
- Me preocupa bastante
- Me preocupa mucho

Acoso sexual ("piropos", persecuciones, contacto físico no consentido, violación...) *

- No me preocupa nada
- Me preocupa un poco
- Me preocupa bastante
- Me preocupa mucho

¿Has tomado alguna de estas medidas a la hora de caminar por Narón para evitar que te pase algo o para reducir la sensación de miedo?

Descripción (opcional)

Caminar acompañado/a, con la compañía de alguien más *

- Nunca he tomado esa precaución
- He tomado esa precaución una vez
- He tomado esa precaución más de una vez
- Siempre tomo esa precaución

Evitar pasar por ciertas calles, túneles, puentes o espacios abiertos *

- Nunca he tomado esa precaución
- He tomado esa precaución una vez
- He tomado esa precaución más de una vez
- Siempre tomo esa precaución

Evitar caminar cuando anochece o ya es de noche *

- Nunca he tomado esa precaución
- He tomado esa precaución una vez
- He tomado esa precaución más de una vez
- Siempre tomo esa precaución

Evitar escuchar música por la calle para poder oír perfectamente todo lo que sucede a tu alrededor *

- Nunca he tomado esa precaución
- He tomado esa precaución una vez
- He tomado esa precaución más de una vez
- Siempre tomo esa precaución

Caminar con el teléfono en la mano en todo momento para poder avisar a alguien inmediatamente si te pasa algo *

- Nunca he tomado esa precaución
- He tomado esa precaución una vez
- He tomado esa precaución más de una vez
- Siempre tomo esa precaución

Llevar pequeñas armas que puedan protegerte en caso de algún intento de agresión sexual *
(las llaves, sprays, alarmas, objetos punzantes...)

- Nunca he tomado esa precaución
- He tomado esa precaución una vez
- He tomado esa precaución más de una vez
- Siempre tomo esa precaución

Salir a la calle con más ropa de la que te gustaría o con prendas anchas/grandes que no dejen al descubierto ninguna o alguna parte concreta de tu cuerpo *

- Nunca he tomado esa precaución
- He tomado esa precaución una vez
- He tomado esa precaución más de una vez
- Siempre tomo esa precaución

Compartir tu ubicación en tiempo real a algún conocido para que, si te pasa algo, puedan saber dónde estás *

- Nunca he tomado esa precaución
- He tomado esa precaución una vez
- He tomado esa precaución más de una vez
- Siempre tomo esa precaución

Miradas insistentes o lascivas: *

- Nunca
- Una vez
- Entre 2 y 3 veces
- Más de 3 veces

Comentarios no solicitados ("piropos") *

- Nunca
- Una vez
- Entre 2 y 3 veces
- Más de 3 veces

Exhibicionismo *

- Nunca
- Una vez
- Entre 2 y 3 veces
- Más de 3 veces

Persecuciones con intenciones sexuales *

- Nunca
- Una vez
- Entre 2 y 3 veces
- Más de 3 veces

Contacto físico no consentido *

- Nunca
- Una vez
- Entre 2 y 3 veces
- Más de 3 veces

Violación *

- Nunca
- Una vez
- Entre 2 y 3 veces
- Más de 3 veces

De los siguientes tipos de lugares, ¿cuáles te dan más miedo al caminar por Narón o al pensar en hacerlo?

Descripción (opcional)

Ciertas calles o callejones *

- Nada de miedo
- Un poco de miedo
- Bastante miedo
- Mucho miedo

Puentes *

- Nada de miedo
- Un poco de miedo
- Bastante miedo
- Mucho miedo

Túneles *

- Nada de miedo
- Un poco de miedo
- Bastante miedo
- Mucho miedo

Parques o plazas *

- Nada de miedo
- Un poco de miedo
- Bastante miedo
- Mucho miedo

Polígonos industriales *

- Nada de miedo
- Un poco de miedo
- Bastante miedo
- Mucho miedo

Piensa en el punto específico (o más de uno) de Narón que más miedo te produzca al caminar por él o al pensar en hacerlo. Pueden ser calles, puentes, túneles o espacios abiertos (un parque, un polígono industrial...). Por favor, escríbelo/s de la forma más concreta posible *

Texto de respuesta larga _____

Siendo 0=Nada y 10=Mucho, ¿cuáles de los siguientes aspectos son los que hacen que ESE/S PUNTO/S sea/n inseguro/s para ti?

Descripción (opcional)

La poca o ninguna iluminación *

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
Nada	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Mucho

La poca gente y/o coches que pasan *

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
Nada	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Mucho

Los elementos que dificultan su visibilidad (hierba alta, arbustos, edificios...) y que hacen que desde otros sitios no se vea lo que puede estar pasando *

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
Nada	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Mucho

La ausencia de establecimientos o locales (comercios, bares...)*

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Nada Mucho

La ocurrencia de otros sucesos pasados en ese/s punto/s *

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Nada Mucho

Que haya la mayor iluminación posible *

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Nada importante Muy importante

Que haya tránsito de personas y/o coches *

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Nada importante Muy importante

Que la zona se vea claramente desde cualquier punto sin que ningún elemento (hierba alta, *
arbustos, edificios...) dificulte su visibilidad

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Nada importante Muy importante

Que haya establecimientos o locales (bares, comercios, peluquerías, supermercados, *
oficinas...)

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Nada importante Muy importante

¿Hay alguna propuesta de mejora que consideras adecuada realizar en la vía pública de Narón para reducir la sensación de miedo? Si la hay, por favor, escríbela de la forma más concreta posible

Texto de respuesta larga

.....

¿Con qué género te identificas? *

- Mujer
- Hombre
- No-binario
- Otro
- NS / NC

Indica tu edad con números: *

Texto de respuesta corta

¿Cuál es tu último nivel de estudios finalizado? *

- Menos de 5 años de escolarización
- Educación Primaria
- Educación Secundaria
- Bachillerato o FP
- Grado Universitario
- Máster, Posgrado, Doctorado, Especialización
- Otros
- NS / NC

¿Cuál es tu situación actual? *

- Estudiante
- Parado/a
- Tareas del hogar
- Trabajador/a
- Jubilado/a
- Otros
- NS / NC

8.2.- Ejemplos de contraste simple de medias (ANOVA) con la variable género

Tabla de ANOVA

		Suma de cuadrados	gl	Media cuadrática	F	Sig.
- Indica el nivel de seguridad que percibes al caminar por las calles de Narón * ¿Con qué género te identificas?	Inter-grupos (Combinadas)	22,117	1	22,117	7,032	,009
	Intra-grupos	374,296	119	3,145		
	Total	396,413	120			

Fuente: Elaboración propia

Descriptivos								
Indica el nivel de seguridad que percibes al caminar por las calles de Narón								
	N	Media	Desviación típica	Error típico	Intervalo de confianza para la media al 95%		Mínimo	Máximo
					Límite inferior	Límite superior		
18-34 años	39	7,03	2,006	,321	6,38	7,68	2	10
35-64 años	71	7,27	1,740	,206	6,86	7,68	0	10
Más de 65 años	11	7,55	1,695	,511	6,41	8,68	5	10
Total	121	7,21	1,818	,165	6,89	7,54	0	10

Fuente: Elaboración propia

Pruebas de normalidad							
16.- ¿Con qué género te identificas?		Kolmogorov-Smirnov ^a			Shapiro-Wilk		
		Estadístico	gl	Sig.	Estadístico	gl	Sig.
- Indica el nivel de seguridad que percibes al caminar por las calles de Narón	Mujer	,217	78	,000	,921	78	,000
	Hombre	,241	43	,000	,818	43	,000

a. Corrección de la significación de Lilliefors

Fuente: Elaboración propia

Resumen de prueba de hipótesis

	Hipótesis nula	Test	Sig.	Decisión
1	La distribución de 5.- Indica el nivel de seguridad que percibes al caminar por las calles de Narón es la misma entre las categorías de 16.- ¿Con qué género te identificas?.	Prueba Kruskal-Wallis de muestras independientes	,001	Rechazar la hipótesis nula.

Se muestran las significancias asintóticas. El nivel de significancia es ,05.

Fuente: Elaboración propia

8.3.- Resumen de los modelos CAPTCA ejecutados

Resultados del CAPTCA recogido en el Gráfico 4

Resumen del modelo			
Dimensión	Alfa de Cronbach	Varianza explicada	
		Total (Autovalores)	% de la varianza
1	,831	2,652	66,305
2	-,249	,843	21,069
Total	,952^a	3,495	87,373

a. El Alfa de Cronbach Total está basado en los autovalores totales

Fuente: Elaboración propia

Resultados del CAPTCA recogido en el Gráfico 5

Resumen del modelo			
Dimensión	Alfa de Cronbach	Varianza explicada	
		Total (Autovalores)	% de la varianza
1	,859	3,521	58,687
2	-,398	,751	12,520
Total	,919a	4,272	71,207

a. El Alfa de Cronbach Total está basado en los autovalores totales

Fuente: Elaboración propia

Resultados del CAPTCA recogido en el Gráfico 6

Resumen del modelo			
Dimensión	Alfa de Cronbach	Varianza explicada	
		Total (Autovalores)	% de la varianza
1	,732	1,954	65,126
2	-,511	,746	24,869
Total	,944 ^a	2,700	89,996

a. El Alfa de Cronbach Total está basado en los autovalores totales

Fuente: Elaboración propia

8.4.- Guión del grupo de discusión

El guión del grupo de discusión se estructura en bloques temáticos, seguidos de un primer bloque dedicado a las presentaciones de las participantes y la investigadora. Lo que figura en negrita son las palabras y preguntas que se realizarán en primera instancia, a las cuales se les puede añadir lo que no se encuentra en negrita con el propósito de concretar más las preguntas y conseguir una mayor comprensión por parte de las participantes. Además, estas últimas también servirán para ser mencionadas en caso de que alguna pregunta produzca silencios.

Bloque 1.- Introducción

-Presentaciones de la investigadora y, posteriormente, de las participantes⁸.

Bloque 2.- Formas de desplazamiento

- **Forma de desplazamiento habitual en vuestro barrio.** ¿De qué forma os desplazáis más? En coche, transporte público, caminando...

- **Forma de desplazamiento habitual de un barrio a otro.**

-(Si alguna no dice desplazarse caminando casi siempre o siempre en cualquiera de los dos casos): ¿Por qué no soléis ir caminando?

Bloque 3.- Seguridad percibida

- **Nivel de seguridad de las calles de Narón.** ¿Cuánta seguridad creéis que tiene?

- **Evolución de la seguridad en los últimos 5 años.** ¿Pensáis que permaneció más o menos igual, que ha mejorado o que ha empeorado?

- **Los tres barrios más seguros.** ¿Cuáles son para vosotras? ¿Por qué?

- **Los tres barrios menos seguros.** ¿Por qué?

Bloque 4.- Precauciones

- **Medidas o precauciones caminando por Narón.** ¿Habéis tomado alguna para sentirnos más seguras? Ir con el teléfono en la mano en todo momento para poder avisar a alguien inmediatamente si ocurre algo, ir acompañadas, no caminar de noche...

⁸ La investigadora procede a presentarse y explicar el tema sobre el que va a tratar la conversación, así como a recordar que el grupo focal será grabado en audio para su posterior transcripción, asegurándose del consentimiento de las participantes. Seguidamente, cada mujer debe decir su nombre, su edad y en qué barrio de Narón reside. Los nombres son necesarios para conocerse entre todas, así como para que la investigadora consiga identificarlas y diferenciarlas correctamente en la grabación de voz.

Bloque 5.- Experiencias de acoso callejero

- **Situaciones de incomodidad o peligro vividas por parte de otra persona en las calles de Narón.** ¿Habéis vivido alguna en el último año? Miradas insistentes, “piropos”, exhibicionismo...

- *(Si las hubo): ¿Cómo os sentisteis?*

Bloque 6.- Puntos temidos

- **Tipos de lugares de Narón que producen más miedo al caminar por ellos o al pensar en hacerlo.** ¿Cuáles son? Calles, puentes, túneles, polígonos industriales...

- **Punto concreto de Narón que produce más miedo.** ¿Hay alguno? Una calle, un callejón, un túnel... ¿**Por qué?** *(Si no mencionan su ubicación): ¿Dónde está?*

Bloque 7.- Definición de “zona insegura”

- **Características de una zona insegura.** ¿Cómo tiene que ser una zona para que la percibáis como peligrosa? Poca iluminación, que haya hierba alta y no se vea claramente, que no haya bares y/o comercios...

- **Sensaciones al caminar por una zona insegura.** Si alguna vez camináis por una zona que os parece insegura, ¿cómo os sentís al pasar por ella?

- **Pensamientos al caminar por una zona insegura.** ¿Qué se os viene a la mente?

Bloque 8.- Aspectos a mejorar

- **Condiciones de las calles más importantes para sentir seguridad.** ¿Qué aspectos valoráis más para sentirnos seguros? El tránsito de personas y/o coches, la iluminación, que haya bares y/o comercios...

- **Sugerencias de mejora para sentir más seguridad.** ¿Tenéis alguna? ¿Qué debe mejorar? Poner más alumbrado, cortar la hierba alta, que haya más bares y/o comercios...

8.5.- Transcripción del grupo de discusión

https://drive.google.com/file/d/1JLC47hp7ZEA_BifAsGBk0ryJ6waaigtV/view?usp=sharing



8.6.- Ficha de puntos inseguros

https://drive.google.com/file/d/1csFS4yHuCtW442OLViCpoQS8R_KDJFv/view?usp=sharing

