4. Explorando el potencial de la realidad virtual como herramienta de prevención de acoso sexual en el transporte público

Santiago Rosas Lorenzo
Maestría en Políticas Públicas de la Universidad de Oxford, LAB-CO
santiago.rosas@lab-co.org

Lucía Romero Avelar
Maestra en Intervención Psicosocial y Comunitaria por la Universidad Autónoma de Madrid, LAB-CO
lucia.romero@lab-co.org

Jacqueline Escobar Pacheco
Licenciada en Psicología por la Universidad Centroamericana José Simeón Cañas, LAB-CO
jacqueline.escobar@lab-co.org

Institución de adscripción
Fundación Laboratorio de Soluciones Colaborativas de Políticas Públicas (LAB-CO)

RESUMEN

El acoso sexual en el transporte público constituye una manifestación prevalente de la violencia basada en género en El Salvador, afectando de manera desproporcionada a las mujeres. Este estudio se centra en la aplicación de la realidad virtual (RV) como una herramienta innovadora para promover la empatía entre los conductores de transporte público, con el objetivo de aumentar su disposición a intervenir en situaciones de acoso sexual. La intervención, estructurada a partir de una experiencia inmersiva, permitió a los participantes adoptar la perspectiva de las víctimas, facilitando un entendimiento más profundo de las dinámicas y efectos del acoso sexual. Los resultados del estudio indican que la exposición a la RV no solo mejora la empatía cognitiva y emocional de los conductores hacia las víctimas, sino que también fortalece su compromiso y capacidad para actuar ante estos eventos. Este enfoque sugiere que la RV puede desempeñar un rol significativo en las estrategias de prevención de la violencia de género, al transformar a los conductores de testigos pasivos en actores proactivos dentro del entorno del transporte público. Este estudio subraya la importancia de la empatía como mecanismo de cambio en la respuesta ante el acoso sexual y propone la RV como una herramienta complementaria en la lucha contra la violencia de género.

Palabras clave: realidad virtual, acoso sexual, violencia basada en género, transporte público, masculinidades.

Base teórica

Violencia basada en género y acoso sexual en El Salvador

Aunque no existe una definición unitaria de violencia basada en género, se puede definir como la violencia devenida de las diferencias estructurales de poder basadas en el género (ONU Mujeres, s.f). El término se puede comprender como aquella violencia fruto de las relaciones desiguales de poder entre géneros, o incluso, como aquella violencia motivada por o dirigida a imponer el cumplimiento de las características y expectativas asociadas al género que se le ha asignado a la persona (Poggi, 2018). Desde esta perspectiva, la violencia contra la mujer por el hecho de ser mujer se comprendería como una forma específica de violencia que se desprende de un concepto más amplio, la violencia basada en género.

En la línea anterior, la Convención sobre la eliminación de todas las formas de discriminación contra la mujer (Organización de las Naciones Unidas [ONU], 1979) define «discriminación contra la mujer» a toda exclusión o restricción basada en el sexo que menoscabe el goce o ejercicio de derechos por parte de las mujeres. Asimismo, la ONU publicó en 1993 la Declaración sobre la Eliminación de la Violencia contra la Mujer, la cual representa un hito histórico en el reconocimiento de la violencia basada en razones de género. En dicha declaración se utilizó el término «violencia contra la mujer», y se describió como «todo acto de violencia basado en la pertenencia al sexo femenino que tenga o pueda tener como resultado un daño o sufrimiento físico, sexual o psicológico (sic) para la mujer, así como las amenazas de tales actos, la coacción o la privación arbitraria de la libertad, tanto si se producen en la vida pública como en la vida privada» (ONU, 1979).

A su vez, esta Declaración detalla los distintos actos considerados como formas de violencia contra la mujer, y se enlistan, entre otros: abuso sexual, mutilación genital femenina, violación, trata de personas, el acoso e intimidaciones sexuales, así como la violencia física, sexual y psicológica perpetrada o tolerada por el Estado, dondequiera que ocurra. Por su parte la Convención de Belém do Pará enfatizó que estas tres formas de violencia se manifiestan en tres ámbitos: la vida privada, la vida pública y la perpetrada o tolerada por el Estado (Organización de los Estados Americanos [OEA], 1994).

En el marco jurídico de El Salvador se establece en el Artículo 9, inciso f de la Ley Especial Integral para una Vida Libre de Violencia el reconocimiento de distintos tipos de violencia hacia las mujeres. Entre ellas se incluye la violencia de tipo sexual, concebida como toda conducta que vulnere o amenace el derecho de las mujeres a decidir voluntariamente sobre su vida sexual en todas sus expresiones, independientemente la persona agresora tenga o no un vínculo directo con la mujer víctima (Asamblea Legislativa, LEIV, 2011).

Retomando autores, se reconoce el acoso sexual como una forma de violencia basada en género caracterizada por un componente sexual no recíproco, una invasión a la privacidad de la persona sobre la que es ejercida, y un acto de control de quienes ocupan el espacio público (Chacón, 2019). El acoso puede adoptar diferentes formas, como tocamientos, besos, abrazos o contactos no deseados, comentarios o bromas sugestivas, insultos o mensajes de carácter sexual (*Australian Human Rights Commission, 2008*).

En el contexto salvadoreño, estadísticas de violencia sexual para el 2019 identificadas en la Encuesta Nacional de Violencia Sexual contra las Mujeres realizada por la Dirección General de Estadísticas y Censos de El Salvador a través de un informe de la Fondo de Población de las Naciones Unidas (UNFPA por sus siglas en inglés, 2022) señaló que el 64.3 % de las mujeres encuestadas de 15 años o más había experimentado algún hecho de violencia sexual en su vida, es decir dos (2) de cada tres (3) mujeres salvadoreñas. Esta misma encuesta detalló que el hecho de violencia sexual más frecuente en el ámbito público era recibir piropos con insinuación sexual, siendo más frecuentes los espacios de tipo comunitarios en comparación a espacios laborales y educativos, y donde el agresor era un desconocido. Por su parte, la Organización de Mujeres Salvadoreñas por la Paz (ORMUSA) mostró en el 2023, en una muestra nacional de 1,085 mujeres, que el 57 % de mujeres había sido víctima de acoso sexual (ORMUSA, 2022).

El transporte público salvadoreño como facilitador del acoso sexual

En San Salvador, la ciudad capital de El Salvador, 70 de cada 100 mujeres utiliza el bus o microbús como principal medio de transporte (El Salvador Cómo Vamos, 2022); y son más las mujeres que usan el bus, taxi y UBER como principal medio de transporte en comparación a los hombres (Luca y Telefónica Digital España, citado en Montoya *et al.*, 2021), es decir, el transporte público es un espacio público frecuentemente utilizado por las mujeres.

Respecto a la seguridad que las mujeres experimentan en este espacio público, en la Encuesta sobre violencia contra las mujeres en el transporte público tradicional y SITRAMSS (citada en Montoya *et al.*, 2021) se identificó que el 54 % de las mujeres afirmó haber sido víctima de violencia. En ese porcentaje, las formas de violencia más frecuentes fueron la física (34%) y la verbal (30%). Se identificó que el porcentaje de mujeres que se sentían inseguras en las unidades de transporte público en horarios nocturnos era mayor (30%), en comparación a los hombres (17%), y una de cada cuatro mujeres había sido víctima de acoso sexual en el transporte público del Área Metropolitana de San Salvador (PNUD Infosegura, 2024). Por la frecuencia de uso, la importancia que representa en el quehacer diario, la dificultad o inexistencia de alternativas, el transporte público es uno de los espacios públicos más relevantes en el día a día de las salvadoreñas.

El rol del conductor del transporte público frente al acoso sexual

En el año 2015, la Fundación Salvadoreña para el Desarrollo Económico y Social (FUSADES) identificó que el acoso sexual en las unidades de transporte solía ser ejercido por parte de pasajeros, pero en ocasiones por parte de conductores y ayudantes que cobraban el pasaje. Esto significa que los conductores de las unidades también ejercían el rol de victimario. Complementando estos hallazgos, un estudio realizado por LAB-CO en el 2023 tuvo como hallazgo que el 22 % de las mujeres salvadoreñas entrevistadas en las unidades de una ruta en San Salvador identificó a los conductores como uno de los usuales sujetos agresores, siendo las formas más comunes de acoso las miradas morbosas con connotaciones sexuales (74 %), tocamientos inadecuados (52 %), y ofrecimientos o expresiones verbales sexuales (34 %).

Los estudios sobre violencia de género identifican prácticas visibles y violentas que perpetúan el dominio de los hombres y la subordinación de las mujeres, estas formas de relación se construyen a través de discursos, instituciones, acciones y cogniciones reconocido como parte de la masculinidad hegemónica. El transporte público es un espacio dominado por estas normas y conductas que refuerzan el poder masculino, convirtiéndose en un espacio posibilitador para la violencia de género y perpetuador de una masculinidad hegemónica (Connell, 2005).

En ese sentido, de acuerdo con Hoor-Ul-Ain (2020) los conductores pueden adoptar distintos roles frente a casos de acoso sexual en sus unidades. Pueden ejercer el rol de victimario o acosador, y también de testigos pasivos o cómplices del acto. Analizando el fenómeno desde el paradigma del triángulo criminal, la agresión sexual es facilitada por la presencia de tres factores: cuando (1) un agresor motivado se cruza con (2) una víctima vulnerable en (3) una locación sin sujetos capaces[39] (Clarke y Eck, 2016; Dedel, 2011). Si lo que se persigue es prevenir el acoso sexual, los conductores en este escenario pudieran transformarse en el sujeto capaz, para interrumpir o prevenir la situación de criminalidad.

Los conductores fungen como administradores de sus unidades de transporte, de ese espacio público determinado, y de la misma forma tienen la autoridad, legitimidad y aceptación social para regular conductas, comportamientos, restringir el acceso, dar instrucciones, entre otras acciones posibles, dentro de las unidades que conducen. Estas facultades tienen el potencial de convertir a los conductores en actores que pueden proteger a la víctima frente a actos de acoso sexual dentro de las unidades de transporte. En síntesis, los conductores podrían ejercer un rol de disuasión como administradores de este espacio público.

[39] La traducción literal es «guardián capaz» (capable guardian). Sin embargo, considerando que el término «guardián» pudiera tener en el español una connotación cargada de significados que refuerzan relaciones de poder basadas en género (sobre todo en el fenómeno que se describe), el equipo decide traducirlo como «sujeto capaz».

Intervenciones eficaces para prevenir la violencia basada en género

Descrito el panorama anterior, una intervención eficaz en materia de prevención del acoso sexual en el transporte público implica generar acciones no solo a nivel de prevención terciaria, con agresores directos, sino a nivel de prevención secundaria y primaria, con otras personas presentes en dicho espacio público. Con ello se transforma el entorno o «testigos» durante un acto de acoso sexual, reconociendo la importancia de involucrar a diferentes actores de la comunidad para prevenir la violencia basada en género (UNFPA, 2021).

En el caso del ejercicio de la masculinidad tradicional —desde la que muy posiblemente se socializan los conductores salvadoreños—, esta implica una triada de violencia por parte del hombre que la ejerce: violencia hacia las mujeres, hacia otros hombres y hacia ellos mismos (Kaufman, 1994). Abordar por tanto el tema de las masculinidades implica revisar el componente de agresión presente en las formas tradicionales de interacción y replantearse formas mucho más saludables de socializar desde la masculinidad.

Respecto al componente de salud mental, en diversos estudios se confirma que factores relacionados como autoestima, sentido de autoeficacia o dificultades psicológicas, pueden ser predictores de actitudes de violencia de género, como la violencia doméstica (Broady y Gray, 2017). Esto inevitablemente implica orientar la mirada en las particulares dificultades de salud mental que los hombres puedan tener, las cuales pudieran estar siendo facilitadas justamente por el ejercicio de agresión planteado por Kaufman: la violencia de los hombres contra los hombres.

Aunque autores como Broady y Gray (2017) evidencien que intervenciones orientadas en salud mental no necesariamente reducen la disposición a ejercer violencia basada en género, autores como Gevers y Dartnall (2014) afirman que a nivel de prevención primaria sí es importante abordar componentes como la empatía, la autoestima, regulación emocional y la gestión del estrés.

En relación con la empatía, se ha encontrado que la falta de esta se asocia con comportamientos de agresión, incluido el acoso sexual. Los agresores suelen tener menores niveles de empatía cognitiva y emocional en comparación de la población en general. De ello deviene su incapacidad de adoptar la perspectiva de la víctima, que es el componente que se infiere los lleva a seguir perpetuando comportamientos de acoso sexual (Ventura, 2021). La potenciación de empatía se pudiera perfilar como un componente de prevención a nivel terciario (directamente con agresores) pero también a nivel secundario y primario (con los otros actores involucrados en el espacio donde ocurre el acto).

De acuerdo con Montoya *et al.* (2021) que exista un hombre empático en el entorno interrumpe con el efecto en cascada de permisividad del acto: si el acosador evalúa el espacio físico y las personas en él como no reforzantes de su acto, posiblemente no lo ejercerá; contrario a un contexto donde se incita y gratifica el hostigamiento. A su vez, los hombres son más proclives a confrontar actos de misoginia si ellos mismos pueden empatizar con las mujeres a través de sus propias experiencias de discriminación, y cuando son desafiados por otros hombres los ambientes donde se aprueban actos de violencia basada en género (Kaya *et al.*, 2020).

Uso de realidad virtual como herramienta potenciadora de empatía hacia la víctima

Un componente que se observa como eficaz en la reducción de la aceptación del acoso sexual —y por ende en la prevención de violencia basada en género— es la potenciación de la empatía en las personas por medio de su posicionamiento desde la perspectiva de la víctima (Diehl et. al, 2014). Se ha evidenciado que dicha potenciación de empatía aumenta la disposición de los observadores o «testigos» a intervenir en el acto (Liang y Park, 2022; Langbroek, 2011).

En ese sentido, el uso de la realidad virtual se perfila como un instrumento de intervención prometedor (Ventura, 2021), identificado como un vehículo de empatía en su habilidad de influir en el comportamiento prosocial (Ventura, 2021), e incluso en ciertas dimensiones de la actitud hacia los derechos humanos en comparación a otras vías como la prensa escrita (Bujić *et al.*, 2020).

Lara y Rueda (2021) reconocen el uso de la realidad virtual como potenciadora de empatía, se perfila

como mucho más efectiva que las «sympathy-focused interventions». Estas intervenciones pueden movilizar la acción por la víctima, pero no necesariamente involucran un componente de resonancia emocional, es decir de sentir y comprender lo que siente la persona víctima (Sinclair *et al.*, 2017). Con todo, existen autores que moderan sus conclusiones y afirman que aún es muy pronto considerar la realidad virtual como un instrumento más eficaz en la evocación de empatía en comparación a otros medios tradicionales como el cine, la televisión o fotografía (Sora-Domenjó, 2022).

Respecto al uso de la realidad virtual para prevenir violencia de género específicamente, se pueden identificar dos enfoques: como herramienta de intervención con agresores, y con población no agresora. Para ambos enfoques, el uso de la realidad virtual como herramienta integrada en las intervenciones de prevención de violencia primaria, secundaria y terciaria, sigue en investigación (Sinclair *et al.*, 2017). Sin embargo, actualmente diversas organizaciones como la Unión Europea le están apostando a este tipo de herramientas (Istituto di Intelligenza Meccanica, 2023), y diversas iniciativas se encuentran en implementación (véase por ejemplo Wray, 2023).

Además, hay hallazgos que se plantean como prometedores, como el estudio de Ventura (2021) con 35 hombres mexicanos, quienes se evaluaron previo y posterior a su interacción en una prueba con la realidad virtual, mostrando cambios significativos en términos cuantitativos específicamente en el incremento de la empatía, y una disminución en la actitud machista y violenta. Cabe mencionar, sin embargo, que el estudio no detalla si el componente de deseabilidad social[40] pudo controlarse o no, considerando que se utilizaron instrumentos de medición de tipo auto reporte, los cuales efectivamente pueden cargar con un componente de deseabilidad social en investigaciones sobre este tema (Johnston *et al.*, 2023).

Por otro lado, los hallazgos de Sánchez-Jiménez *et al.* (2023) también muestran resultados favorables en el uso de realidad virtual con adolescentes, y en él sí se solventa el componente de deseabilidad social al utilizar un diseño cuasiexperimental con grupo control y test-retest post intervención. En sus hallazgos, el uso de realidad virtual pudo incidir en el grupo experimental en los niveles de sexismo, reducir la desconexión moral e incluso mejorar la intención de actuar cuando la víctima no es amiga, esto en comparación con el grupo control y a tres meses de haberse implementado la intervención.

Metodología

La presente investigación se enmarca en el proyecto «Guardianes del Transporte Público», implementado por LAB-CO[41] y financiado por Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional (USAID por sus siglas en inglés) en el marco del proyecto CARI[42]. El objetivo general del proyecto fue desarrollar conciencia y empatía en los motoristas del transporte público de El Salvador para que puedan ser agentes de cambio ante situaciones de acoso sexual y reducir dicho acoso en las unidades de transporte público. Es a partir de dicho objetivo que se articuló una propuesta de intervención con realidad virtual, configurándose como un proyecto pionero en el país con un eje transversal de investigación y evaluación, descrito en el presente artículo.

Diseño

Para la creación, aplicación y evaluación de la herramienta de realidad virtual se llevó a cabo un diseño cuasiexperimental de tipo pre y post tratamiento. Se utilizó un instrumento de evaluación cualitativa que se aplicó previo y posterior a la interacción de los conductores con la realidad virtual, para evaluar diferencias en la valoración del acoso sexual antes y después de haber interactuado con la realidad virtual. Fue un estudio de tipo cuasiexperimental puesto que la selección de los participantes no fue aleatoria, debido a restricciones logísticas y de pragmatismo por parte de las organizaciones administradoras de las rutas a la cual están adscritos los conductores participantes en el proyecto.

[40] La deseabilidad social se refiere a la tendencia de los encuestados a responder de manera que sea vista favorablemente por otros, en lugar de proporcionar respuestas verdaderas o precisas. Este fenómeno puede llevar a sesgos en los resultados de las encuestas, ya que los encuestados pueden omitir o modificar respuestas que consideran socialmente indeseables (Fisher, 1993).

[41] LAB-CO es un Laboratorio de Innovación en Políticas Públicas con sedes en El Salvador y México. Para más información, pueden visitar www.lab-co.org

[42] Para más información acerca de la iniciativa, por favor consultar https://www.usaid.gov/stabilization-and-transitions/central-america-regional-initiative

Participantes

La población meta del proyecto fueron hombres conductores del transporte público en El Salvador, pertenecientes a rutas de Apopa y Santa Ana. Es importante notar que la intervención consistió en cinco talleres de salud mental y masculinidades, cuyo último taller incluyó la experiencia inmersiva de realidad virtual. Para evitar riesgos de participación por parte de los conductores, los talleres —a pesar de contar con varios elementos de masculinidades — se comunicaron como talleres de salud mental.

La realidad virtual se administró a un total de 24 participantes conductores de las rutas seleccionadas: 13 participantes de la ruta 38-C en Apopa y 11 de la cooperativa ACODES en Santa Ana. Para seleccionarlos se le solicitó al enlace de la ruta seleccionar un grupo con diversos rasgos de personalidad, procurando prevenir que el grupo fuese escogido por deseabilidad social. Adicionalmente, uno de los criterios que primó, fue que los conductores participantes no estuvieran en turno laboral a las horas estipuladas para los talleres.

Los conductores seleccionados para tener la experiencia de la realidad virtual fueron los mismos que participaron en los talleres de salud mental y masculinidades, ya que estos talleres se conceptualizaron como preparatorios e indispensables para poder interactuar con la realidad virtual.

Técnicas e instrumentos de recolección de información

Para el desarrollo del proyecto, en primer lugar, se llevaron a cabo dos tipos de entrevistas: unas con conductores vigentes del transporte público, y otras con mujeres usuarias del transporte público que fueron víctimas de acoso sexual en dicho espacio. El objetivo fue elaborar una línea base o diagnóstico en materia de salud mental y masculinidades que permitiera, por un lado, obtener insumos necesarios en el diseño de la realidad virtual como experiencia de potenciación de empatía y, por otro lado, diseñar los talleres de sensibilización previos a someterse a dicha experiencia.

Las entrevistas con conductores se realizaron en dos de las ciudades más grandes del país: San Salvador y Santa Ana. En total, fueron siete entrevistas individuales semi-estructuradas en profundidad: dos en Apopa, dos en Ayutuxtepeque (ambos municipios de San Salvador) y dos en Santa Ana, mismas que profundizaron en las percepciones de los participantes respecto a su trabajo, su experiencia siendo hombres, y el acoso sexual en unidades de transporte público y su entorno laboral.

Las entrevistas individuales con mujeres víctimas de acoso sexual fueron siete, las edades de las participantes son entre los 20 y 42 años. En estas entrevistas se exploraron sus experiencias como usuarias del transporte público, además de sus narrativas en torno a su experiencia de acoso, y los impactos fruto de dicha experiencia. Con el fin de preservar un ambiente investigativo ético y adecuado para las participantes, el equipo de LAB-CO creó un protocolo de contención emocional en caso experimentaran excesiva carga emocional al narrar sus experiencias de victimización.

Tabla 1

Entrevistas realizadas en fase de diagnóstico en el marco del proyecto Guardianes del Transporte Público

Perfil	Cantidad de entrevistas individuales realizadas	Sitios
Conductores del transporte público	7	Apopa, Ayutuxtepeque, Santa Ana
Mujeres que fueron víctimas de acoso sexual en el transporte público	7	Área Metropolitana de San Salvador

Fuente: elaboración propia.

Para la etapa de diagnóstico o línea base se utilizaron dos instrumentos. Con conductores se utilizó un guion de entrevista semiestructurada, compuesta por 66 preguntas dividas en cinco categorías: datos sociodemográficos, igualdad entre hombres y mujeres, sexualidad masculina, acoso sexual, y entorno de trabajo. Estas buscaban explorar, a grandes rasgos, las creencias y pensamientos de los conductores en torno a la igualdad de género, la masculinidad, el acoso sexual y más específicamente el acoso sexual en el transporte público.

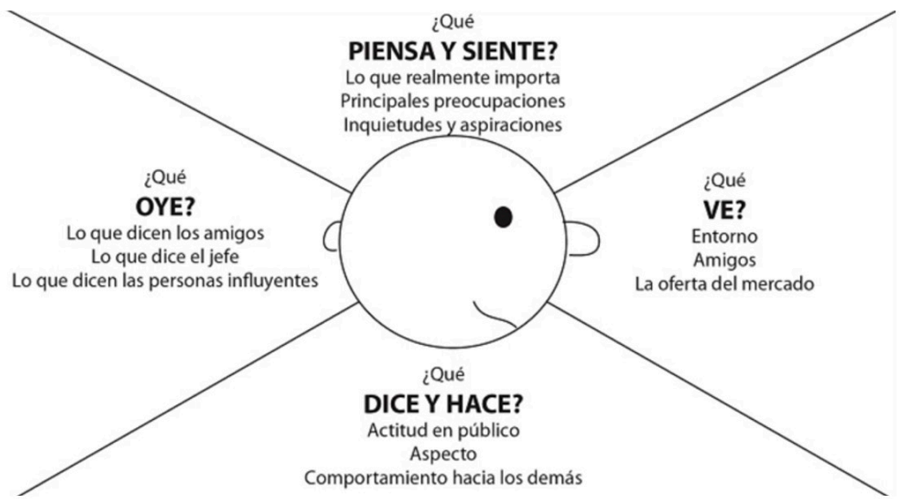
Con mujeres víctimas también se utilizó un guion de entrevista semiestructurada, compuesto por cuatro bloques: preguntas generadoras, su experiencia haciendo uso del transporte público, experiencias de

acoso sexual que la participante o mujeres cercanas a ella hubiesen experimentado, y finalmente un espacio donde pudiera dirigirle un mensaje a los conductores para prevenir el acoso sexual.

Para la etapa de intervención se utilizó como instrumento pre-post la herramienta «mapa de empatía» (Gray, 2010), el cual se aplicó durante el Módulo 4, en la sesión 1 de los talleres, y posterior a la interacción con la realidad virtual. En este mapa de empatía, adaptado para el contexto del proyecto, se articulan tres categorías de análisis: a) qué observa el conductor respecto al acoso sexual, b) qué piensa el conductor, y c) qué siente. Adicionalmente, se llevaron a cabo entrevistas semiestructuradas con algunos de los participantes, y se tomaron notas de campo como información necesaria para el proceso de sistematización.

Figura 1

Mapa de empatía

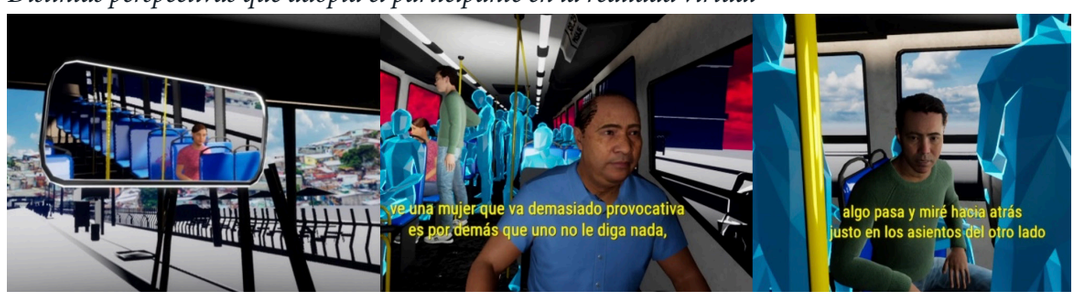


Fuente: Dave Gray (2010).

Respecto al instrumento de realidad virtual, este también contiene las mismas categorías de análisis que el mapa de empatía, consiste en un viaje inmersivo de alrededor de 10 minutos donde el participante se enfrenta a una situación simulada y testimonios reales de acoso sexual en el transporte público. A través de una narrativa interactiva, el participante experimenta distintas perspectivas en la historia, desde la posición del conductor hasta la de la víctima, con el objetivo de potenciar la empatía al mostrar las diferentes manifestaciones del acoso y las emociones asociadas. Además, el diseño de la realidad virtual buscó evidenciar la escalada de situaciones de acoso, desde miradas denominadas como lascivas hasta tocamientos sexuales. Asimismo, las acciones que se mostraron en la experiencia van acompañadas de extractos de las entrevistas que se realizaron a mujeres víctimas de acoso, donde relatan cómo fueron esas situaciones.

Figura 2

Distintas perspectivas que adopta el participante en la realidad virtual



Fuente: elaboración propia con base en instrumento de realidad virtual diseñado.

Procedimiento y análisis de datos

En primer lugar, se desarrolló la fase diagnóstica o de creación de línea base para tener insumos con los cuales diseñar los talleres sobre salud mental y masculinidades, y el guion de realidad virtual. La información recolectada para esta etapa se obtuvo con las siete entrevistas realizadas a conductores del transporte público, y siete entrevistas con mujeres que fueron víctimas de acoso sexual en este

medio. La información se sistematizó a través de análisis de contenido con categorías a priori (las utilizadas de base para crear los instrumentos de entrevistas) y categorías emergentes (devenidas de tendencias en el discurso de participantes).

En segundo lugar, se realizaron los talleres de sensibilización, los cuales se dividieron en cinco módulos, las sesiones se implementaron de manera semanal con una duración aproximada de dos horas (es decir, 16 horas en total). La información recabada a lo largo de los talleres permitió ir sugiriendo ajustes en el diseño de la experiencia de realidad virtual e ir informando las cartas metodológicas en lenguaje, contexto y contenido propio de los conductores.

El primer módulo versó sobre el estrés en la vida cotidiana, enfocado en las situaciones que experimentan los conductores en el ámbito laboral; el segundo módulo tuvo como objetivo reflexionar sobre la construcción social de la masculinidad y sus repercusiones en distintos aspectos de la vida; el tercero persiguió concientizar sobre cómo los mandatos de la masculinidad afectan la salud mental. Estos primeros tres talleres fueron una fase introductoria al tema del acoso sexual.

El cuarto módulo persiguió contribuir a potenciar empatía emocional y cognitiva hacia las mujeres que experimentan acoso. En esta sesión se realizó la aplicación del instrumento del mapa de empatía, identificando las tres áreas de análisis previo a la visualización de la experiencia. Para promover un acercamiento a la tecnología de realidad virtual se realizó una actividad para practicar diferentes juegos deportivos utilizando los controles y cascos de realidad virtual.

El quinto modulo se enfocó en el acoso sexual dentro de las unidades del transporte público. Se aplicó la realidad virtual enfocada en promover la empatía hacia las mujeres víctimas y también se abordó en este módulo la reflexión y la importancia de intervenir ante tales situaciones desde los recursos que tienen los conductores en sus unidades de transporte público.

Finalmente, se realizaron entrevistas con los participantes de los talleres tras haber finalizado los mismos, con el objetivo de documentar la información para una evaluación post intervención. La información recopilada en dichas entrevistas fue sistematizada y analizada, al igual que la información recabada en la fase diagnóstico, a través de análisis de contenido con categorías a priori —las cuales facilitaron matrices de vaciado de discurso—, pero también a través de análisis de categorías emergentes. Del discurso directo de los participantes se extrajeron tendencias para identificar hallazgos y redactar parte de los resultados.

Resultados

Al analizar el proceso de implementación y con insumos del proceso de evaluación pre y post se puede afirmar que la realidad virtual es capaz de incidir en la reducción de la VBG en el transporte público a partir de la potenciación de tres procesos:

1. El reconocimiento del acoso sexual como una forma de violencia;
2. El desarrollo de empatía hacia las mujeres víctimas de acoso sexual, y;
3. La voluntad de los conductores de actuar ante estos casos en el transporte público.

La realidad virtual como herramienta reductora de la VBG

En su versión final, la realidad virtual diseñada le facilita posicionarse desde las perspectivas de los distintos actores involucrados en un acto de acoso sexual en el transporte público. Los principales hallazgos identificados son:

- Los participantes pudieron visualizarse como el conductor de la unidad, como la mujer víctima, y como testigo incapaz de actuar.
- La realidad virtual intenta promover empatía a través de dos recursos clave: apelando a la conexión emocional del participante con la mujer víctima, y dándole voz a las experiencias de acoso de mujeres víctimas reales.
- La realidad virtual genera un despertar de consciencia y un llamado a la acción a partir de, por un lado, el discurso de conductores reales del transporte público que justifican su rol pasivo — cuyas consecuencias también visibiliza la realidad virtual —, y, por otro lado, la solicitud de acción por parte de las mujeres que compartieron su experiencia de acoso.

Reconocimiento de que el acoso sexual es una forma de violencia basada en género

Previo a los talleres de sensibilización, los participantes consideraban al acoso sexual como una acción poco frecuente o limitada a circunstancias específicas, las cuales muchas veces justificaban por características innatas de los hombres y características provocativas de las mujeres. Posterior a los talleres se observó un cambio en la capacidad de comprender el acoso sexual, lo identificaron de manera más cotidiana:

> A diario vemos al menos un acoso en el transporte, la mujer está expuesta todo el tiempo al acoso. (Conductor participante)

Después de los talleres y la visualización de la realidad virtual los participantes comenzaron el proceso de desnaturalización de situaciones de acoso sexual y el reconocimiento de la vulnerabilidad de las mujeres en el transporte público.

> Esta experiencia me hizo sentir incómodo, porque nadie tiene derecho de venir tocando, ni manoseando a nadie. (Conductor participante)

La realidad virtual como herramienta potenciadora de empatía hacia mujeres

Previo a los talleres y el uso de la realidad virtual, existía una evidente culpabilización hacia la víctima frente a casos de acoso sexual. Los participantes asociaban el acoso con el tipo de ropa que las mujeres utilizan e incluso pensando que las mujeres buscan ser acosadas y disfrutan de los piropos o formas de acoso.

> Hay mujeres exhibicionistas que les encanta el acoso, yo me he fijado. Hay mujeres que buscan que las vean con esa ropa que se ponen. (Conductor participante)

> Hoy en día la forma en cómo se visten las mujeres tiene mucho que ver de que exista el acoso. (Conductor participante)

Finalizado el proceso de intervención y el uso de la realidad virtual, los participantes reflexionaron y transformaron su visión de las mujeres como culpables del acoso a reconocerlas como víctimas de la masculinidad y de la forma de violencia como el acoso sexual. En las entrevistas realizadas posterior a la visualización de la realidad virtual, los participantes manifiestan reflexión y comprensión del acoso.

> No había comprendido que las mujeres sufrían tanto y tantas veces sobre esto. (Conductor participante)

> La experiencia me hizo sentir lo perverso que es eso. Me puse a pensar en la vulnerabilidad de estas mujeres. (Conductor participante)

Este nivel de reflexión incluso los lleva a incomodarse por las acciones que realizan los hombres dentro del transporte público.

> Me hizo sentir repugnancia a mí mismo sexo. (Conductor participante)

Finalmente, la intervención promovió el deseo de querer actuar y una toma de conciencia sobre la complicidad que ejercen las personas que lo presencia y no actúan para frenarlo. Ambos aspectos propiciados por la empatía que logran desarrollar hacia las mujeres víctimas de acoso.

> Me da ganas de pegarle su trompón al que acosa. Porque eso no es de una persona sana, que pueda controlar sus impulsos sexuales. (Conductor participante)

La realidad virtual influye en la voluntad de actuar ante casos de acoso sexual

Respecto a la voluntad de actuar frente a casos de acoso sexual en las unidades de transporte público, en principio se evidenció en el discurso de los participantes una actitud de bajo involucramiento en la antes el acoso sexual dentro de las unidades. Desde sus perspectivas, justifican que la falta

de involucramiento se debe a la poca consciencia de lo que sucede en la unidad de transporte por centrar su atención en la labor de conducción.

> El acoso es algo que tal vez uno a veces ve y a veces no. A veces no puedo ver esas cosas porque voy manejando. (Conductor participante)

Posterior a los talleres y al contacto con la realidad virtual, si bien se sigue percibiendo a las mujeres como un sujeto pasivo ante el acoso, se identifica un cambio en los conductores, pasan de manifestar una actitud pasiva, a estar dispuestos a actuar frente al acoso sexual. Esto se manifiesta en dos vías:

- Se observan a sí mismos con responsabilidad frente al acto de acoso, identificando un cambio en su capacidad de agencia para actuar ante casos de acosos sexual.

- Mayor disposición a actuar independientemente de la relación que tengan con la mujer víctima.

Sin embargo, se reconoce diferencia en la motivación para actuar. Cuando la persona víctima de acoso es una mujer familiar, su motivación responde a un componente emocional y cuando la mujer es desconocida la motivación responde a un componente desde la razón o cognitivo. La motivación desde lo cognitivo ha sido un proceso generado por los talleres de sensibilización y la realidad virtual, porque han iniciado un proceso de desnormalizar el acoso y fomento de la empatía con las mujeres.

Los participantes pasaron de concebir el problema desde la impotencia y concebirse a sí mismo como sujetos incapaces de poder realizar algo para frenar el acto, a realizar un ejercicio de búsqueda de soluciones:

> Lo primero que voy a hacer es tratar de evitar esos incidentes. Me motiva a actuar porque sé que hay más personas que apoyaran. (Conductor participante)

Los conductores se ven estimulados a pensar en acciones no violentas, pero eficaces, que estén bajo su control, para disuadir este tipo de violencia:

> Cuando uno quiere, puede ayudar a la persona. Sin pleito, pero hacerle entender a la persona que lo que está haciendo está mal. (Conductor participante)

Este pensamiento orientado a la acción es consecuencia de la movilización de consciencia que provocan las diferentes emociones suscitadas en la interacción con la realidad virtual. La emoción que más se identificó fue el enojo ante el reconocimiento de las dinámicas de poder asociadas al acoso sexual y las manifestaciones de una masculinidad hegemónica.

> Esta experiencia me hace actuar. Me da rabia y por eso voy con más ganas de actuar. (Conductor participante)

> Hay hombres que deberían de entender que eso no es ser hombre, es incomodar a una mujer, es ser malo, ser mal hombre. (Conductor participante)

Discusión

La presente investigación se enmarca en el proyecto Guardianes del Transporte Público, implementado por LAB-CO y financiado por USAID a través de su iniciativa CARI. El objetivo general del proyecto fue desarrollar conciencia y empatía en los motoristas del transporte público de El Salvador para que puedan ser agentes de cambio ante situaciones de acoso sexual en las unidades de transporte público. Esta sección contiene algunos elementos relevantes para la discusión:

Falta de empatía hacia las víctimas y prevalencia de pensamientos asociados al constructo de la masculinidad hegemónica contribuyen a la inacción ante casos de violencia basada en género

La investigación se enmarca en un proyecto cuya intervención per se persiguió resultados de eficacia.

Esto implicó, por tanto, realizar un estudio diagnóstico que permitiera conocer a la población con la que se aplicaría la realidad virtual, para así garantizar una metodología de intervención pertinente a la misma. En dicho diagnóstico se identificaron dos hallazgos principales:

1. Esquemas de pensamiento y masculinidad hegemónica: los conductores de transporte público muestran esquemas de pensamiento relacionados con el acoso sexual que se alinean con la masculinidad hegemónica (Connell, 2005). Esta estructura patriarcal fomenta dinámicas que permiten la apropiación del cuerpo y la sexualidad de las mujeres. Los participantes veían el acoso sexual como una acción poco frecuente, desvinculándolo de la desigualdad de género. Estos resultados subrayan la necesidad de abordar las construcciones sociales de masculinidad para prevenir la violencia de género.

Esas circunstancias específicas que facilitan el acoso sexual se justificaban culpando a las mujeres, lo que se relaciona con la triada de violencia masculina descrita por Kaufman (1994).

2. Falta de empatía hacia las víctimas: se identificó una significativa falta de empatía de los motoristas hacia las víctimas de acoso sexual, manifestada en la ausencia de voluntad para actuar. La normalización del acoso contribuye a la percepción de que estas situaciones no son graves (Ventura, 2021). Esto resulta en una baja disposición a intervenir, consolidando el rol pasivo de los conductores en estos contextos. Según Clarke y Eck (2016), en el marco del *Problem-Oriented Policing*, es fundamental transformar a los observadores pasivos en agentes activos, lo cual sugiere un potencial para convertir a los conductores en mitigadores efectivos del acoso sexual.

Empatía como mecanismo para la prevención del acoso sexual

El proyecto se basó en la premisa de que aumentar la empatía de los conductores hacia las víctimas de acoso sexual incrementaría su disposición a actuar en situaciones de acoso. Al confirmarse esta hipótesis, se esperaba un cambio de una actitud pasiva a un rol activo frente a este problema. Los resultados obtenidos indican que la intervención fue efectiva. Los participantes mostraron un cambio significativo en su percepción del acoso sexual, reconociendo su gravedad e impacto, lo que respalda la literatura sobre la empatía como herramienta para prevenir la violencia de género (Ventura, 2021).

La confianza generada por los talleres y la disposición a cuestionar la masculinidad hegemónica fueron elementos clave para implementar la experiencia inmersiva de realidad virtual. Esto resultó en un aumento de la empatía hacia las víctimas y, como consecuencia, en una mayor disposición para intervenir en casos de acoso sexual (Lara & Rueda, 2021).

La aproximación a la violencia basada en género a través de la reflexión de la masculinidad desde una perspectiva de salud mental puede ser efectiva

La implementación de talleres de salud mental llevó como eje transversal a reflexiones propias a la construcción de masculinidades, logrando propiciar cuestionamientos sobre el aprendizaje y la manera en que han construido la idea de ser hombres. A través de la exploración de rasgos de la masculinidad y su impacto sobre la salud mental y la salud de los hombres en general, se logró reflexionar sobre la violencia que ejercen los hombres hacia sí mismos, hacía otros hombres y hacía mujeres y cómo ha sido una constante en su manera de ejercer lo masculino, reforzando los planteamientos de Kaufman (1994).

Los talleres permitieron a los propios participantes concluir acerca de las implicaciones de constructos y actitudes asociadas a la masculinidad hegemónica y su impacto sobre la salud mental dentro y fuera del trabajo. Los motoristas reconocieron que el relacionamiento con colegas del trabajo, pasajeros y mujeres, son dinámicas que tienen a la base relaciones de poder que permiten el ejercicio de la violencia (Connell, 2005).

El proceso de cuestionar a los participantes permitió generar un espacio que contribuye a desnormalizar el acoso sexual y las dinámicas que justifica la VBG. La implementación del proyecto permitió reconocer que estos espacios de cuestionamiento generan apertura en los participantes

para discutir temas como masculinidad, relaciones de poder, acoso sexual y violencia hacia las mujeres, sin que éstos sientan acusaciones u hostilidad hacia ellos mismos o sus figuras.

Diseñar los talleres de salud mental y masculinidades desde el diagnóstico y no exclusivamente desde la teoría contribuye a su aceptación y la generación de confianza

El proyecto demostró la importancia de implementar talleres de salud mental y masculinidades basados en un diagnóstico de la población objetivo, con un diseño metodológico contextualizado y personalizado. Este enfoque disminuye los rechazos culturales y sociales, así como las brechas entre participantes e implementadores (Ventura, 2021). Abordar las masculinidades desde una perspectiva reflexiva facilita la aceptación de los talleres, promoviendo un cambio efectivo en actitudes y comportamientos (Kaufman, 1994; Connell, 2005).

Tecnología, agencia y empatía como elementos para la prevención del acoso sexual en el transporte público

La interacción con la realidad virtual motivó a los participantes a explorar habilidades y abrirse a nuevas experiencias, reduciendo las resistencias ante temas relacionados con la masculinidad y el acoso sexual (Ventura, 2021). La introducción de la tecnología de RV mediante juegos deportivos fue esencial, ya que los participantes percibieron que el proyecto los dignificaba como personas, permitiéndoles conocer el mundo de otra manera.

El proyecto permitió que los participantes se reconocieran como agentes de cambio ante casos de acoso sexual. Fue crucial intervenir en su sentido de agencia y elaborar conjuntamente protocolos de actuación ante estos casos (Clarke & Eck, 2016). Esta colaboración permitió identificar los recursos actuales de los conductores y aumentar su disposición a actuar, transformándolos de una posición pasiva a guardianes y administradores del espacio. Así, los conductores se convierten en promotores de factores protectores contra el acoso sexual, mitigando este delito en el transporte público.

La intervención destacó la empatía como un elemento clave para sensibilizar a actores influyentes en la prevención y respuesta ante el acoso sexual, así como a los perpetradores de VBG. En el contexto del transporte masivo, un espacio público que concentra numerosos casos de acoso sexual y es percibido como inseguro por muchas mujeres, la focalización espacial y el potencial de incidencia son fundamentales (Gevers & Dartnall, 2014).

Conclusiones y recomendaciones

Del proceso de intervención y evaluación realizada con conductores de unidades de transporte público en Apopa y Santa Ana, se desprenden las siguientes conclusiones:

1. La realidad virtual se perfila como herramienta efectiva para reducir la VBG

La intervención demostró que el uso de la realidad virtual puede ser una herramienta altamente efectiva para reducir la violencia basada en género (VBG) en el transporte público. Al sumergir a los conductores en situaciones simuladas de acoso sexual, la realidad virtual facilita la comprensión profunda de las experiencias y emociones que enfrentan las víctimas, promoviendo así el desarrollo de la empatía.

Los conductores pueden experimentar, desde diversas perspectivas, las consecuencias del acoso sexual, lo que les permite conectarse emocionalmente con las mujeres víctimas y reconocer este problema como una forma de violencia.

Los resultados muestran que, tras interactuar con la herramienta, los conductores no solo reconocen el acoso sexual como una forma de violencia, sino que también desarrollan una mayor disposición a intervenir y prevenir actos de acoso en sus unidades de transporte. La empatía generada a través de la experiencia de realidad virtual es clave para transformar sus actitudes y motivar acciones concretas para actuar ente el acoso sexual.

2. Los conductores pueden ser un actor clave en la prevención del acoso sexual

La investigación reveló que los conductores de transporte público tienen el potencial de convertirse en actores clave en la prevención y mitigación del acoso sexual. Inicialmente, los conductores presentaban una actitud pasiva y una falta de reconocimiento del problema. Sin embargo, tras la intervención con la realidad virtual y los talleres complementarios, se observó un cambio en su percepción y disposición a actuar.

Los conductores comenzaron a verse a sí mismos como agentes capaces de actuar, mostrando una mayor disposición a intervenir en situaciones de acoso sexual. Este cambio está influenciado por el desarrollo de la empatía y a la conciencia de su papel crucial como guardianes del espacio público del transporte.

3. El enfoque de salud mental es efectivo para abordar la construcción de las masculinidades sin generar rechazo

El enfoque de salud mental utilizado en los talleres previos a la experiencia de realidad virtual se demostró efectivo para promover reflexión sobre la construcción de masculinidad sin generar rechazo entre los participantes. A través de discusiones y actividades sobre la salud mental y las implicaciones de las masculinidades hegemónicas, se creó un espacio seguro para que los conductores reflexionaran sobre sus propias actitudes y comportamientos.

Una intervención desde la salud mental con eje transversal en masculinidades permitió iniciar un proceso de desnormalización del acoso sexual y cuestionar los esquemas que justificaban estas acciones. Iniciar este proceso de deconstrucción preparó a los conductores para una mayor receptividad a la experiencia de realidad virtual. La combinación de talleres sobre salud mental y construcción de masculinidades resultó en un aumento significativo de la empatía y la disposición a actuar frente al acoso sexual.

4. El acoso sexual está normalizado e invisibilizado entre conductores del transporte público

Los resultados de la investigación diagnóstica inicial indican que el acoso sexual está ampliamente normalizado e invisibilizado entre los conductores de transporte público. Antes de la intervención, muchos conductores consideraban el acoso sexual como un evento infrecuente o justificable bajo ciertas circunstancias, como la vestimenta de las mujeres. Esta normalización del acoso sexual refleja una falta de dimensión en gravedad e impacto en las víctimas. Sin embargo, tras la intervención, los conductores comenzaron a reconocer frecuencia y severidad de situaciones de acoso sexual, iniciando un proceso de desnormalización de estos comportamientos y reconociendo vulnerabilidad de las mujeres ante el acoso. Este cambio en la percepción es crucial para transformar actitudes y promover acciones concretas que prevengan y mitiguen el acoso sexual en el transporte público.

Recomendaciones

1. Escalar el uso de la herramienta a otras ciudades y latitudes

Dados los resultados positivos obtenidos, es recomendable expandir el uso de la herramienta de realidad virtual a otras ciudades y contextos geográficos. Este escalamiento permitirá verificar la replicabilidad y adaptación de la herramienta en diferentes entornos culturales y sociales, contribuyendo a una reducción más amplia de la violencia basada en género en el transporte público.

2. Explorar investigaciones de efectos y acciones posteriores en los conductores del transporte público y cambios percibidos en las usuarias del transporte público

Es importante llevar a cabo estudios longitudinales que analicen los efectos a largo plazo de la intervención en los conductores, de tal manera que pueda identificarse nuevas necesidades para la sostenibilidad de cambios. Estos estudios longitudinales se recomiendan que puedan incorporar cambios percibidos en las experiencias de las usuarias del transporte público. Esto permitirá evaluar

la intervención de una manera integral y reconocer necesidades de seguimiento para garantizar la efectividad continuada de la herramienta de realidad virtual.

3. *Aumentar el enfoque de esfuerzos de VBG en los perpetradores o actores con capacidad de mitigar, evitar o responder a casos de acoso*

Actualmente una importante proporción de los esfuerzos ante la eliminación de la VBG se dirigen a la atención a víctimas -esfuerzo importante, necesario e insustituible-. Se sugiere promover intervenciones con perpetradores, tanto a nivel público como de la cooperación internacional, que incorporen componentes de salud mental como estrategia de intervención y el tema de masculinidades como eje transversal para iniciar procesos de deconstrucción en las dinámicas que justifican y mantienen formas de violencia normalizadas en las poblaciones objetivo.

4. *Continuar explorando enfoques de prevención y combate a VBG basadas en el fomento de la empatía en hombres*

El proyecto Guardianes del Transporte Público reconoce la importancia del fomento de la empatía como factor que potencia el reconocimiento del acoso sexual como una forma de violencia y desnaturaliza las dinámicas de poder justificadas desde la masculinidad hegemónica. Se recomienda dar continuidad al estudio de intervenciones que tengan como objetivo aumentar la empatía desde diferentes herramientas que promuevan el reconocimiento y expresión emocional en hombres.

Referencias

Australian Human Rights Commission. (2008). *Effectively Preventing and Responding to 392 Sexual Harassment: A Code of Practice for Employers.*

Agency for International Development [USAID]. (s.f). CARI - Central America Regional Initiative. https://www.usaid.gov/stabilization-and-transitions/central-america-regional-initiative

Asamblea Legislativa de El Salvador. (2022, marzo 27). Decreto Legislativo No. 333. Diario Oficial. https://www.asamblea.gob.sv/sites/default/files/documents/decretos/4214B3CA-A3AA-4435-8229-49C097CAB14D.pdf

Broady, T., y Gray, R. (2017). Taking Responsibility: Psychological and Attitudinal Change through a Domestic Violence Intervention Program in New South Wales, Australia. *International Journal of Social Science Studies, 5*(6), 68-78. https://doi.org/10.11114/ijsss.v5i6.2321

Bujić, M., Salminen, M., Macey, J., & Hamari, J. (2020). "Empathy machine": how virtual reality affects human rights attitudes. *Internet Research, 30*(5), 1407-1425. https://doi.org/10.1108/INTR-07-2019-0306

Chacón, F. (2019). Hacia una reconceptualización del acoso callejero. *Revista Estudios Feministas,* Florianópolis, 27(3), e57206. DOI: 10.1590/1806-9584-2019v27n357206

Clarke, Ronald V., John E. Eck. (2016). Crime Analysis for Problem Solvers in 60 Small Steps. Washington, DC: Office of Community Oriented Policing Services.

Connell, R. W. (2005). *Masculinities* (2nd ed.). University of California Press.

Dedel, K. (2011). Sexual Assault of Women by Strangers. Problem-Oriented Guides for Police. *Problem-Specific Guides Series*, 62. https://popcenter.asu.edu/sites/default/files/sites/default/files/problems/pdfs/sex_assault_women.pdf

Diehl, C., Glaser, T., y Bohner, G. (2014). Face the consequences: learning about victim's suffering reduces sexual harassment myth acceptance and men's likelihood to sexually harass. *Aggressive behavior, 40*(6), 489-503. https://doi.org/10.1002/ab.21553

El Salvador Cómo Vamos. (2022). *Encuesta de satisfacción del transporte público en San Salvador*. https://escomovamos.org/wp-content/uploads/2023/03/Resultados-de-la-Encuesta-de-calidad-de-vida-2022-%E2%80%93-San-Salvador-1.pdf

Fisher, R. J. (1993). Social desirability bias and the validity of indirect questioning. *Journal of Consumer Research, 20*(2), 303-315. https://doi.org/10.1086/209351

Gevers, A., & Dartnall, E. (2014). The role of mental health in primary prevention of sexual and gender-based violence. *Global Health Action, 7*(1). https://doi.org/10.3402/gha.v7.24741

Gray, D., Brown, S., Macanufo, J. (2010). *Game storming. A playbook for Innovators, Rulebreakers, and Changemakers.* O'Reilly.

Hoor-Ul-Ain, S. (2020). Public sexual harassment mayhem on public transport in megacities -

Karachi and London: A comparative review. Aggression and Violent Behavior, 52. https://doi.org/10.1016/j.avb.2020.101420

Johnston, T., Seinfeld, S., Gonzalez-Liencres, C., Barnes, N., Slater, M., y Sanchez-Vives, M. V. (2023). Virtual reality for the rehabilitation and prevention of intimate partner violence - From brain to behavior: A narrative review. *Frontiers in psychology, 13*, 788608. https://doi.org/10.3389/fpsyg.2022.788608

Kaufman. M. (1994). *Las siete P's de la violencia de los hombres.* https://www.michaelkaufman.com/wp-content/uploads/2008/12/los-hombres-el-feminismo-y-las-experiences-contradictorias-del-poder-entre-los-hombres.pdf

Kaya, A., Le, T. P., Brady, J., y Iwamoto, D. (2020). Men who intervene to prevent sexual assault: A grounded theory study on the role of masculinity in bystander intervention. *Psychology of Men & Masculinities, 21*(3), 463–478. https://doi.org/10.1037/men0000249

Lara, F., & Rueda, J. (2021). Virtual Reality Not for "Being Someone" but for "Being in Someone Else's Shoes": Avoiding Misconceptions in Empathy Enhancement. *Frontiers in psychology*, *12*, 741516. https://doi.org/10.3389/fpsyg.2021.741516

Liang, Y., y Park, Y. (2022). Because I know how it hurts: Employee bystander intervention in customer sexual harassment through empathy and its moderating factors. *Journal of occupational health psychology, 27*(3), 339–348. https://doi.org/10.1037/ocp0000305

Montoya, V., Bernal, V., Montes, L., Rendón, J., Lozano, C., Hernández, D., y Peña, J. (2021). *Género y Transporte: San Salvador*. Banco Interamericano de Desarrollo. https://publications.iadb.org/es/publications/spanish/viewer/Genero-y-transporte-San-Salvador.pdf

PNUD Infosegura. (2024, febrero 14). Encuesta de seguridad ciudadana de usuarias y usuarios del transporte público del AMSS. https://infosegura.org/el-salvador/mujeres-el-transporte-publico-amss-un-vistazo-su-situacion-de-seguridad

Organización de Mujeres Salvadoreñas por la Paz [ORMUSA]. (2023). *Informe sobre acoso sexual en El Salvador*. Organización de Mujeres Salvadoreñas por la Paz.

ONU Mujeres. (s.f). Preguntas frecuentes: Tipos de violencia contra las mujeres y las niñas. ONU Mujeres. https://www.unwomen.org/es/what-we-do/ending-violence-against-women/faqs/types-of-violence

Organización de las Naciones Unidas [ONU]. (1979). Convention on the Elimination of All Forms of Discrimination against Women.

Poggi, F. (2019). Sobre el concepto de violencia de género y su relevancia para el derecho. *Cuadernos de Filosofía del Derecho, 42*, 285-307. https://doi.org/10.14198/DOXA2019.42.12

Sánchez-Jiménez, V., Rodríguez, M., Ortega-Rivera, J., y Muñoz-Fernández, N. (2023). Can Virtual Reality be Used for the Prevention of Peer Sexual Harassment in Adolescence? First Evaluation of the Virtual-PRO Program. *Psychosocial Intervention*, 33(1), 29-42. https://doi.org/10.5093/pi2024a1

Sinclair, S., Beamer, K., Hack, T. F., McClement, S., Raffin Bouchal, S., Chochinov, H. M., & Hagen, N. A. (2017). Sympathy, empathy, and compassion: A grounded theory study of palliative care patients' understandings, experiences, and preferences. *Palliative medicine, 31*(5), 437–447. https://doi.org/10.1177/0269216316663499

Sora-Domenjó, C. (2022). Disrupting the “empathy machine”: The power and perils of virtual reality in addressing social issues. *Frontiers in Psychology, 13*, 1-13. https://doi.org/10.3389/fpsyg.2022.814565

Fondo de Población de las Naciones Unidas [UNFPA por sus siglas en inglés]. (2022). *Informe de la Encuesta Nacional de Violencia Sexual contra las Mujeres. Dirección General de Estadísticas y Censos de El Salvador.* https://elsalvador.unfpa.org/sites/default/files/pubpdf/cuadernospoblacion_1_unfpa-sv.pdf

Fundación Laboratorio de Innovación y Soluciones en Materia de Políticas Públicas [LAB-CO]. (2023). *Reducción del acoso sexual en el transporte público a través de la economía del comportamiento* (Informe final-2023). Fundación Laboratorio de Innovación y Soluciones en Materia de Políticas Públicas (LAB-CO).

Ventura, S., Cardenas, G. y Baños, R., (2021). Realidad Virtual basada en un vídeo de 360 grados, y una narración escrita para invitar a hombres a adoptar la perspectiva de una mujer víctima de acoso. *Hamut´ay, 8* (2), 19-30. http://dx.doi.org/10.21503/hamu.v8i2.2284

Wray, S. (2023). *Project uses virtual reality for training on domestic abuse*. Cities Today. https://cities-today.com/project-uses-virtual-reality-for-training-on-domestic-abuse/