



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS

**Análisis al programa “Viajemos Seguras” del metro
de la Ciudad de México, una crítica desde la
geografía de género (2007-2016).**

TESINA

Que para obtener el título de
Licenciado en Geografía

PRESENTA

Jesús Salvador Hernández González

DIRECTORA DE TESINA

Dra. Angélica Lucía Damián Bernal



Facultad de
Filosofía y
Letras

Ciudad Universitaria, CDMX, 2019.



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

AGRADECIMIENTOS:

Gracias mamá, porque siendo ejemplo siempre me has enseñado a ser constante y trabajar por lo que quiero conseguir, con tu amor me has apoyado de muchas formas y en todo momento para poder continuar con mis estudios.

Gracias papá, por siempre estar junto a mí, levantándome cuando lo he necesitado y enseñándome que ante una caída lo siguiente es levantarse y luchar aún más fuerte y con más ganas, porque lo que parece un problema, es sólo una nueva oportunidad de enfrentar un reto.

A mi hermana Belem y mi hermano Carlo, gracias por todo su apoyo, su ánimo y todas las buenas charlas que hemos tenido y que han enriquecido mi visión de la vida, gracias por todas las risas y buenos momentos que hemos compartido juntos.

A la Dra. Angélica Lucía Damián Bernal, una gran mujer, porque más que mi directora de tesina, ha sido un gran apoyo, animándome y compartiendo toda su experiencia, logrando extender mi percepción sobre el feminismo y la lucha que éste realiza.

A la Mtra. Laura Mariana Osorio Plascencia, por todo su apoyo y atenciones en el presente trabajo, así como sus consejos, crítica constructiva y observaciones desde su visión de arquitecta feminista.

A la Dra. Juana Martínez Reséndiz, el Lic. Eric Hernández Lara y el Lic. Illie López Cisneros, por las observaciones y consejos que cada uno desde su especialidad aportaron al presente trabajo, siendo lectores del mismo.

A la Universidad Nacional Autónoma de México por la oportunidad de formarme en sus aulas, porque en ellas crecí académicamente y como persona.

Al Consejo para Prevenir y Eliminar la Discriminación de la Ciudad de México (COPRED), porque gracias a la beca que obtuve en el concurso de tesis "Estudiantes vs la discriminación en la Ciudad de México", pude concluir el presente trabajo.

Contenido	
Índice de tablas	4
Introducción	5
Planteamiento del problema	7
Objetivos.....	8
Hipótesis.....	9
Metodología.....	10
Capítulo I. Geografía de género	12
1.1. Categoría de género y patriarcado, un recuento histórico del feminismo.....	12
1.1.1. Patriarcado	14
1.1.2. Geografía de género.....	15
1.2. Espacio público y espacio privado	19
1.3. Movilidad	21
1.4. Violencia contra las mujeres.....	23
1.4.1. Acoso	26
Capítulo II. Violencia en contra de las mujeres en el transporte público de la Ciudad de México...	29
2.1. Programa Viajemos Seguras.....	30
2.1.1. Antecedentes del programa	31
2.1.2. Objetivos del programa.....	33
2.2 Estrategia 30/100 contra la violencia hacia las mujeres en el transporte y los espacios públicos. ...	35
2.2.1. Antecedentes de la estrategia 30/100	35
2.2.2. Objetivos de la estrategia	36
2.2.3. Silbato “Vive Segura”	39
2.3. Violencia y acoso sexual en cifras y testimonios de mujeres que han vivido violencia en el metro de la Ciudad de México.....	40
2.4. Violencia en el transporte público	59
Capítulo III. Separación de vagones entre mujeres y hombres en el metro de la Ciudad de México, ¿una solución ante la violencia de género que se da en contra de las mujeres?	69
3.1. Análisis desde una Geografía de género	69
3.2. Aportes	71
3.3. Pendientes	72
3.4. Propuestas.....	74
Conclusiones	80
Bibliografía	83

Índice de tablas

Tabla 1. Porcentaje de ocurrencia de las distintas manifestaciones de violencia sexual en largo plazo y último año, según sexo de la persona agredida, 2009.....	25
Tabla 2. Acoso sexual a hombres y mujeres en el Sistema de Transporte Colectivo Metro.....	40
Tabla 3. Averiguaciones previas y carpetas de investigación años 2015, 2016 y 2017.	41
Tabla 4. Población atendida mediante servicios otorgados en los módulos Viajemos Seguras en el Sistema de Transporte Colectivo Metro (STC).....	42
Tabla 5. Numeralia en el marco de la implementación de la Estrategia 30/100 contra la violencia hacia las mujeres, año 2016.	43
Tabla 6. Población atendida en los módulos Viaja Segura ubicados en el Sistema de Transporte Colectivo Metro (STC).	44
Tabla 7. Atención a casos de violencia sexual en el Transporte Público 2008-2015	61
Tabla 8. Capacitación y especialización a personas servidoras públicas sobre los lineamientos de operación del programa “Viajemos Seguras”.....	62
Tabla 9. Atención a víctimas de violencia sexual y otras violencias cometidas en los transportes públicos (2016).....	63
Tabla 10. Capacitación y especialización a personas servidoras públicas sobre los lineamientos de actuación interinstitucional para la atención de víctimas de violencia sexual y otras violencias contra las mujeres cometidas en el transporte público (2016).	65
Tabla 11. Atención a víctimas de violencia sexual y otras violencias cometidas en el transporte público (2017).....	66
Tabla 12. Habilitación a personas servidoras para la implementación del procedimiento de auxilio y atención inmediata a usuarias del silbato por hechos de violencia sexual en los transportes públicos (2017).	67

Índice de gráficas

Gráfica 1. Atención a casos de violencia sexual en el Transporte Público 2008-2015.....	62
Gráfica 2. Capacitación y especialización a personas servidoras públicas sobre los lineamientos de operación del programa “Viajemos Seguras”.....	63
Gráfica 3. Atención a víctimas de violencia sexual y otras violencias cometidas en los transportes públicos (2016).	64
Gráfica 4. Capacitación y especialización a personas servidoras públicas sobre los lineamientos de actuación interinstitucional para la atención de víctimas de violencia sexual y otras violencias contra las mujeres cometidas en el transporte público (2016).	65
Gráfica 5. Atención a víctimas de violencia sexual y otras violencias cometidas en los transportes públicos (2017).	67
Gráfica 6. Habilitación a personas servidoras para la implementación del procedimiento de auxilio y atención inmediata a usuarias del silbato por hechos de violencia sexual en los transportes públicos (2017).	68

Introducción

El problema de la violencia en contra de las mujeres es cotidiano, no sólo en el transporte público, también en el hogar, el trabajo, la escuela, se desarrolla en la vida cotidiana en su conjunto y es en la mayoría de veces minimizado por la educación implantada por parte del sistema patriarcal, en que los tipos de violencia se reducen a la física, olvidando que el daño psicológico, moral, social, entre otros, crean secuelas que no se pueden observar a simple vista como un golpe o moretón, pero que dañan la vida diaria de una mujer y repercute en como vive en su entorno.

La parte que despierta el interés en el presente trabajo, es viajar a diario en el sistema de transporte colectivo metro y haber sido testigo de miradas lascivas y comentarios obscenos, en contra de algunas mujeres, y más allá, formar parte del género masculino, por ese motivo cuestiono y trato de ser consciente de la disparidad que existe en general, entre mujeres y hombres, en cuanto a los privilegios con que contamos los hombres, recibiendo un trato preferencial, que es manifiesto desde la planeación urbana en el transporte y que afecta la movilidad, los horarios en los que las mujeres salen al espacio público y su forma de vestir para evitar ser agredidas por parte de los hombres.

Las categorías de género y patriarcado de las que “no hay un momento histórico en el que podamos fechar su surgimiento pues la evidencia muestra que la subordinación social de las mujeres está presente en todas las sociedades conocidas” (Serret, 2008), son aportes del feminismo y a través de éstas se trata de dar explicación a la desigualdad social entre mujeres y hombres, relación de desigualdad fundada desde la cultura patriarcal, misógina y androcéntrica. El feminismo es a menudo colocado como la contraparte del machismo, minimizando e invisibilizando la lucha de más de dos siglos que se ha llevado por parte de las mujeres organizadas, logrando construir una teoría y práctica política articulada, mediante la cual se busca erradicar las discriminaciones y violencias que viven las mujeres en cuestión de género por parte de los hombres.

En el primer capítulo del presente trabajo de investigación se hace una breve introducción a la historia del feminismo, para tener una base sobre la cual se desarrollará posteriormente la categoría de género desde la Geografía feminista que servirá como marco teórico para comprender cómo se llevan a cabo las relaciones de poder en el espacio público, privado y a su vez en la movilidad y seguridad con que las mujeres viajan en el sistema de transporte público metro, en la Ciudad de México. Posteriormente se desarrolla el problema de la violencia en contra de las mujeres, particularmente en los casos de acoso, en sus diversas formas, por miradas lascivas, tocamientos e insultos verbales.

En el segundo capítulo se profundiza en la violencia en contra de las mujeres en el metro de la Ciudad de México, primero presentando dos programas públicos que se implementaron: “Viajemos Seguras” y después la Estrategia 30/100 contra la violencia hacia las mujeres en el transporte y los espacios públicos, después por medio de cifras se muestra la gravedad del problema de violencia en contra de las mujeres, presentando así la parte cuantitativa de la problemática y luego por medio de testimonios de viajeras del metro que han vivido tal violencia en sus traslados, se muestra la parte cualitativa, para finalizar con información otorgada por INMUJERES CDMX en la visita realizada en sus instalaciones, el día martes 8 de Mayo del 2018.

Finalmente, en el tercer capítulo se realiza un análisis sobre la separación de vagones entre mujeres y hombres en el metro de la Ciudad de México, para comprender si es una solución ante la violencia de género que se da en contra de las mujeres, con base en la Geografía de género tomando como eje la construcción espacial que se realiza, mediante las relaciones de poder que se dan tanto en el transporte público metro, como en la cotidianidad de las mujeres.

Planteamiento del problema

¿Es la separación de vagones entre mujeres y hombres en el metro de la Ciudad de México, una solución ante la violencia de género que se da en contra de las mujeres?.

La separación de vagones exclusivos para mujeres en el metro de la Ciudad de México, obedece a una respuesta contra la violencia sexual que se ejerce sobre ellas, esperando de esta manera dar una solución a las agresiones. En la Ciudad de México se han aplicado tres programas que son: “Viajemos seguras”, “Transporte Rosa” y “Estrategia 30/100”, con ellos se espera disminuir el índice de violencia hacia las mujeres en el transporte público, para muchas es su única forma de trasladarse a sus centros de trabajo; por una parte por economía, ya que el metro es de los transportes con el precio más bajo con que se cuenta actualmente, y por otra parte, el metro a pesar de los retrasos que presenta a diario en horas pico (6:00 a 9:00 horas. y 18:00 a 21:00 horas.), es más eficiente que viajar por calles y avenidas en esos horarios.

Posteriormente se marcan los pendientes que tienen el programa público analizado y se realizan propuestas para mejorar la política pública, en la que se vaya a la raíz del problema que es más amplio, para resolver la causa de la violencia en contra de las mujeres y se propone una forma de atacar y resolver el problema, no solo en el transporte público metro, sino en las relaciones que se construyen a diario en el espacio público y privado. La violencia es estructural y no se podrá combatir solo en el transporte público, sino se debe atacar la raíz del problema que abarca los demás espacios privados, ya sean domésticos, laborales o escolares, por mencionar algunos.

La violencia sexual en contra de las mujeres en el transporte público tiene un alto nivel de frecuencia y representa una grave forma de discriminación por género que limita el ejercicio de otros derechos y repercute en las oportunidades de desarrollo de las mujeres (Rozas y Salazar, 2015), debido a lo cual la atención sobre este problema debe tener prioridad de primer nivel en la definición de estrategias para la implementación de políticas y programas orientadas a lograr equidad de género, que se entiende como el trato imparcial entre mujeres y hombres, de acuerdo a sus

necesidades respectivas (Mc Dowell, 2000), con un trato equitativo (en igualdad de condiciones y oportunidades, con imparcialidad y justicia) equivalente en lo que se refiere a los derechos, los beneficios, las obligaciones y las posibilidades; en el ámbito del desarrollo, por ejemplo, el objetivo de lograr la equidad de género, a menudo exige la incorporación de medidas específicas para compensar las desventajas históricas y sociales hacia las mujeres (Soto, 2003).

La violencia sexual en el transporte público no afecta a mujeres y hombres por igual; es una forma de discriminación y opresión complementadas sistemáticamente, que se encuentra determinadas por la condición de género; las percepciones de seguridad de las personas son diferenciadas por la vivencia o no vivencia de la violencia sexual de la que son o pueden ser objeto al usar el transporte público, así como de la gravedad de las manifestaciones de violencia experimentadas. Si la violencia sexual es considerada grave y un delito, la reacción inmediata de quien la padece no es la denuncia, razón por la cual las estadísticas existentes no reflejan la ocurrencia del problema en toda su magnitud.¹

Objetivos

Como objetivo general se tiene, revisar los programas de atención que el Gobierno de la Ciudad de México ha implementado para mitigar la violencia contra las mujeres en el metro y si éstos han llegado a profundizar el problema, todo esto analizado desde una perspectiva de la geografía de género; también revisar las investigaciones realizadas por las distintas universidades sobre los programas antes mencionados para conocer sus aportes, observaciones y críticas y a partir de ello plantear posibles soluciones a la violencia contra las mujeres vivida en el metro desde una geografía de género a través del análisis de la construcción del espacio público a través de las relaciones sociales.

Por otra parte el objetivo particular es investigar con base en una geografía de género si el programa: “Viajemos seguras” ha contribuido a la solución del problema de

¹ Rozas Balbontín, Patricio y Salazar Arredondo, Liliana. Violencia de género en el transporte público. Series Recursos Naturales e Infraestructura N°. 172. CEPAL, Santiago de Chile, 2015.

violencia en contra de las mujeres, en el transporte colectivo metro y ¿cuánto lo ha hecho?, o si tendrían que ampliarse y tomar diferentes medidas políticas, jurídicas, culturales y sociales con perspectiva de género; continuando con los aportes, retos y pendientes de la “Estrategia 30/100” y cómo ha contribuido a disminuir la violencia y el acoso en contra de las mujeres.

Hipótesis

Realizando un análisis del problema de violencia, no solo en el transporte, sino en el espacio privado, público y partiendo de un sustento teórico, fundamentado en el feminismo y analizado desde la Geografía de género se podrá llegar a la raíz del problema (las relaciones de poder) y en una primera parte coordinando acciones con el gobierno local en la correcta elaboración de los programas públicos se generará una transformación del espacio social, en el que las relaciones de poder no regirán la construcción social.

El espacio urbano es parte importante en el problema, a través de la visión patriarcal en que se basa su construcción, por lo que retomando el mismo fundamento feminista y análisis geográfico (que pone de relieve las actividades que realizan las mujeres y sus implicaciones espaciales considerando la estructura de género en la sociedad y así mitigando las desigualdades a corto plazo y erradicándolas a largo plazo), se puede reconstruir éste, tomando en cuenta el uso y apropiación del espacio por mujeres y hombres y así llegar a la parte del sistema de transporte metro y erradicar la violencia contra las mujeres que se vive en este espacio.

Dicha reconfiguración urbana se debe dar tomando como punto de partida las percepciones de las ciudadanas, la diversidad de miradas, situaciones conflictivas y de accesibilidad que viven en las instalaciones del metro, por ejemplo, con espacios de libre acceso peatonal y tránsito, sin importar la hora del día en que se transite, cambios en los pasillos estrechos de las terminales del metro, iluminación adecuada, orden en la

distribución de locales comerciales, un monitoreo correcto de las cámaras de seguridad, por mencionar algunos.

Metodología

Se fundamenta en la geografía de género y la forma para su obtención son los procedimientos y técnicas de investigación (técnica documental, entrevista, observación indirecta estructurada) los datos cuantitativos, se obtuvieron en parte, mediante los antecedentes sobre la violencia en contra de las mujeres, revisando investigaciones, elaboradas por la Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales (FLACSO), la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), El Colegio de México (COLMEX), y la Universidad Autónoma Metropolitana (UAM).

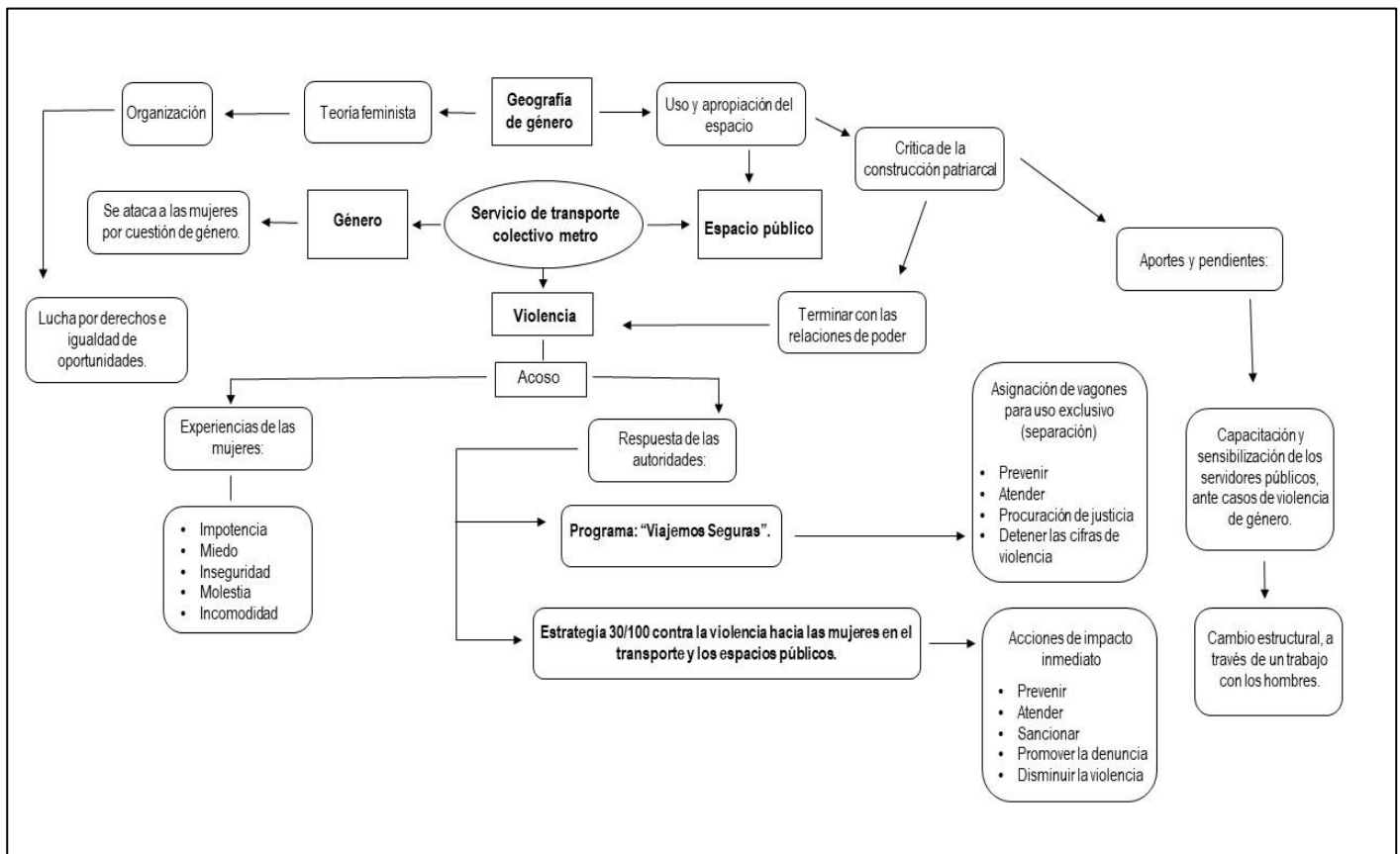
Se rastreó en sitios de internet sobre información hemerográfica referente a la violencia en contra de las mujeres, para así tener un panorama actual sobre este problema que continúa más allá del sistema de transporte colectivo metro, pues al tratarse de relaciones sociales no se puede enmarcar en un espacio-tiempo estático.

Se elaboraron solicitudes de información al INFOMEX en el mes de mayo del año 2017, acerca del contenido del programa: “Viajemos Seguras” y la “Estrategia 30/100” para conocer sus ejes de acción y propuestas en la erradicación de violencia en contra de las mujeres, lo que contribuyó para conocer el contenido de ambos programas y así poder llevar a cabo un análisis más completo; también por medio de la misma instancia, se solicitó información sobre denuncias por acoso y violencia sexual en el metro de los años 2007, 2010, 2013 y 2016, lo anterior con la intención de tener una visión más amplia sobre las denuncias que se llevan a cabo, así como evidencia de éstas, mostrando en números la violencia que se ejerce en contra de las mujeres; en un principio se solicitó para un periodo del año 2007 a 2016, pero en respuesta a mi solicitud se me envió información de los años que menciono al principio, misma que utilicé.

Se obtuvo información por medio de una entrevista realizada a una viajera del metro, que vivió violencia en las instalaciones del mismo, la que sirvió para la parte cualitativa

del presente trabajo y mostrar así la percepción que se tiene acerca de este problema de seguridad pública, se optó por realizar sólo una entrevista a manera de mostrar el problema de violencia que se trata, aunque son muchos los casos que existen; posteriormente se llevó a cabo una actividad con 4 alumnas de la Facultad de Ciencias Políticas y Sociales de la UNAM, por medio de un grupo focal, en el que también se trató el tema de violencia contra las mujeres en el metro y por medio de sus testimonios se pudo mostrar la parte teórica del problema, corroborando así que la conformación social y urbana se fundamenta en una visión y construcción patriarcal del espacio; se decidió llevar a cabo esta dinámica para captar el vivir y sentir de un grupo de mujeres, mediante el cual se refleja parte del contexto social y de esta forma se tiene una visión más amplia de la problemática a tratar, ya que se da en un ambiente conocido para las participantes, en el que pueden compartir de forma relajada todos sus testimonios y experiencias.

CONCEPTOS CLAVE.



Capítulo I. Geografía de género

1.1. Categoría de género y patriarcado, un recuento histórico del feminismo

Las categorías de género y patriarcado son importantes aportes del feminismo, las cuales tratan de dar explicación al porqué de las desigualdades sociales entre mujeres y hombres, antes de comenzar a desarrollarlas es importante conocer los antecedentes históricos del feminismo como movimiento social y como pensamiento crítico; el feminismo es un discurso político que se basa en la justicia; el feminismo es una teoría y práctica política articulada por mujeres que tras analizar la realidad en la que viven toman conciencia de las discriminaciones que sufren por la única razón de ser mujeres y deciden organizarse para acabar con ellas, para cambiar la sociedad (Varela, 2008:10).

Aunque el ideal de la Ilustración era la naturaleza dominada por la razón y como consecuencia se defendían la crítica, la libertad y la tolerancia como sustitutos de la tradición e incluso uno de los ejes teóricos fundamentales fue la idea de emancipación, la vida de las mujeres no cambió (Varela, 2008:27). Desde la publicación de los Derechos del Hombre en Francia, en el siglo XVIII, las mujeres quedaron relegadas y fue en esta época que las mujeres comenzaron a organizarse para exigir los derechos que desde distintos escenarios sociales no se les otorgaban.

También con la Declaración de Independencia de los Estados Unidos de Norteamérica, se decía que todos los ciudadanos nacen libres e iguales ante la ley y ante el comienzo de la democracia, surgió en las mujeres preguntarse el por qué eran excluidas de la ciudadanía y de todo lo que ésta significaba, desde el derecho a recibir educación hasta el derecho a la propiedad.

Sin capacidad de ciudadanía y fuera del sistema normal educativo, las mujeres quedaron excluidas del ámbito completo de los derechos y bienes liberales. Por ello, el obtenerlos, el conseguir el voto y la entrada en las instituciones de alta educación se convirtieron en los objetivos del sufragismo (Varela, 2008:33). Y es durante su apoyo a la abolición del esclavismo cuando las mujeres obtuvieron experiencia en asuntos sociales, políticos y en la lucha civil.

En la Francia del siglo XVIII, las mujeres fueron activas en todos los campos y crearon los salones literarios y políticos donde se gestaba buena parte de la cultura y la política del momento. Esos salones que nacieron en París se extienden en los años siguientes a Londres y Berlín (Varela, 2008:23). Y es así como podemos observar que desde el surgimiento del feminismo, existe la unión entre mujeres para luchar por la igualdad entre mujeres y hombres, criticando la supremacía masculina, identificando los mecanismos sociales y culturales que influían en la construcción de la subordinación femenina y elaborando estrategias para conseguir la emancipación de las mujeres.

En esta época también se hizo énfasis en la idea acerca de la cual las relaciones de poder masculino sobre las mujeres ya no se podían atribuir a un designio divino, ni a la naturaleza, sino que eran el resultado de una construcción social; al apelar al reconocimiento de los derechos de las mujeres como tales, situaron las demandas feministas en la lógica de los derechos, pero es en 1793, cuando las mujeres son excluidas de los derechos políticos recién estrenados, en octubre se ordena que se disuelvan los clubes femeninos y no pueden reunirse en la calle más de cinco mujeres (Varela, 2008:32).

Continuando con años de lucha y organización por parte de las mujeres que con su hacer abrieron nuevos caminos llega Simón de Beauvoir y con la frase: “No se nace mujer, se llega a serlo”, se profundiza en que la idea de género es una construcción social. El concepto de género es una construcción y reproducción social en la que se explica cómo se atribuyen características, actividades, prácticas y conductas definidas a mujeres y hombres, dando así espacios propios de cada género en los que se construye una identidad masculina o femenina, permitiendo a los sujetos desarrollar relaciones sociales permitidas, normadas y así conformar la trama social preestablecida.

Es importante identificar las diversas cosmovisiones de género que coexisten en cada sociedad, cada comunidad y cada persona; es posible que una persona a lo largo de su vida modifique su cosmovisión de género simplemente al vivir, porque cambia la persona, porque cambia la sociedad y con ella pueden transformarse valores, normas y

maneras de juzgar los hechos (Lagarde, 1996:2); dicha autora también menciona que dentro de las diferentes cosmovisiones existe una idea general acerca de los roles de género que se deben llevar a cabo, mostrando una separación entre éstos y en la mayoría de las veces relegando al género femenino, ya sea en ciertas tareas, o determinadas funciones porque se establece que el género masculino es más fuerte e inteligente.

La perspectiva de género tiene como uno de sus fines, contribuir a la construcción subjetiva y social de una nueva configuración a partir de la resignificación de la historia, la sociedad, la cultura y la política desde las mujeres y con las mujeres (Lagarde, 1996:21). Entiendo que al hablar de una construcción subjetiva, la autora se refiere a tomar en cuenta el sentir de las mujeres y en base a esto reconfigurar las interacciones sociales, terminando con la opresión que ejercen los hombres.

1.1.1. Patriarcado

Dentro de las relaciones sociales se ha alcanzado una forma de “colonización interior”, más resistente que cualquier tipo de segregación y más uniforme, rigurosa y tenaz que la estratificación de las clases. Aun cuando hoy día resulte casi imperceptible el dominio sexual es tal vez la ideología más profundamente arraigada en nuestra cultura, por cristalizar en ella el concepto más elemental de poder (Millet, 1970:70).²

De acuerdo a las normas en que se ha construido el patriarcado y que se dan a cada sexo se ve reflejada la política sexual, y dentro de la política sexual es importante mencionar a la familia, ya que en ésta vemos reflejados los papeles que dicta la sociedad patriarcal y también cómo se convierte en un instrumento, indicando a sus miembros la participación por sexo y más allá, moldeando y adaptando las figuras que fuera de la familia actuarán.

² Como ejemplo de la opresión patriarcal, se mostrará una entrevista en el capítulo II, la cual se realizó a una viajera del metro de la Ciudad de México que vivió violencia viajando en éste, en el año 2012 y en la cual podemos observar prácticas patriarcales, así como las normas que se dan a cada sexo y cómo se ve reflejada la política sexual, política llevada más allá de un grupo de hombres burgueses dominantes.

Respecto al género, feminismo y patriarcado se han realizado varias investigaciones y trabajos previos como el que presenta Karla Helena Guzmán Velázquez (2014), para obtener el grado de licenciada en Geografía Humana, por parte de la Universidad Autónoma Metropolitana (UAM), con su trabajo de tesina titulado: “Género, espacio y participación en Atenco. Mujeres en defensa del territorio”, que tiene como eje la geografía feminista³, además de tener una visión sobre el patriarcado, entendido como el poder hegemónico del hombre, un poder arraigado en la médula social y cultural, porque le antecede al capitalismo y a cualquier otro tipo de sistema social, donde también comenta que “al ser el cuerpo el primer lugar que habitamos en el mundo, entra como categoría de estudio para las geografías feministas” y “que se puede establecer una relación de armonía con el cuerpo propio a partir de las construcciones que le otorgamos, como la identidad, la libertad y la cultura” (Velázquez, 2014:16). El trabajo de investigación antes citado, sirve para tomar una base feminista para el análisis y crítica del programa “Viajemos Seguras”, llevando la apropiación del espacio no solo al lugar que se ocupa dentro del transporte, sino desde la percepción y apropiación del cuerpo en las mujeres.

1.1.2. Geografía de género

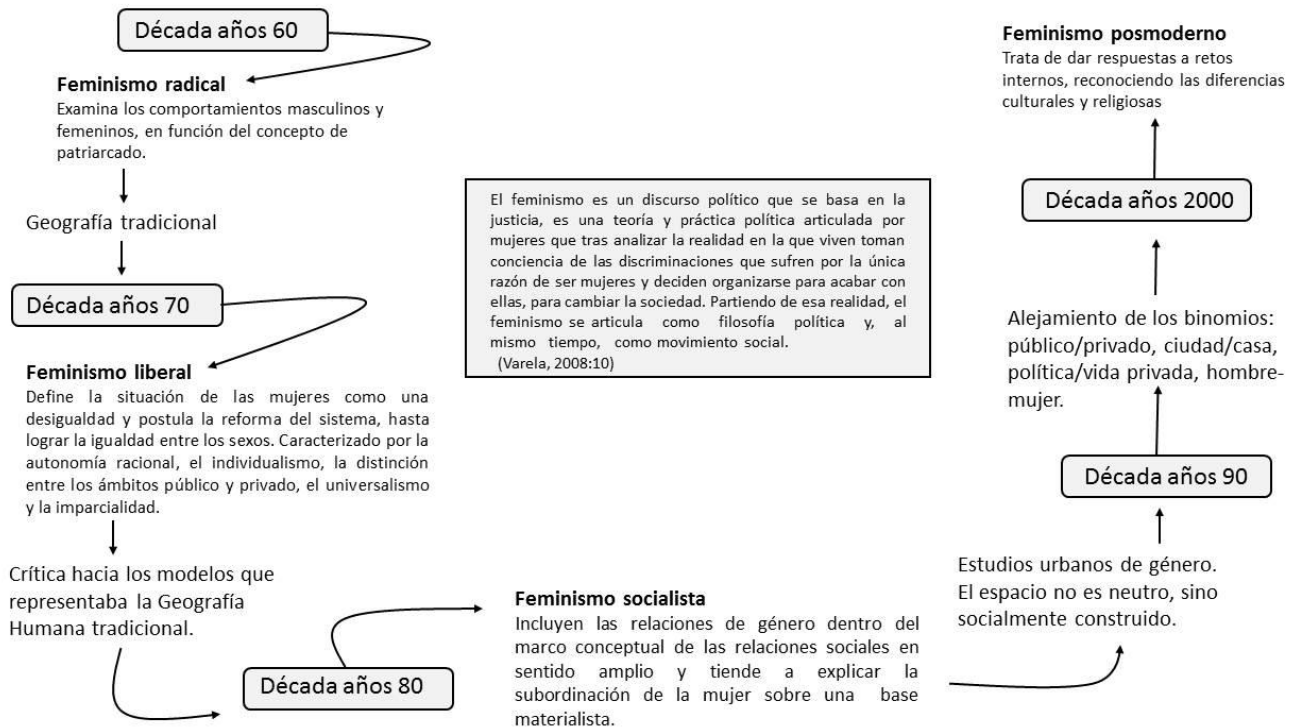
La Geografía feminista recurrió a la categoría de género e hizo una crítica a la Geografía tradicional y positivista por considerar a la sociedad como un conjunto homogéneo, neutro y asexuado, sin proyectar las amplias diferencias que existen entre hombres y mujeres en la utilización del espacio. La Geografía había ignorado las variables y conceptos básicos relacionados con el género (Hanson, 1992, citada en Guzmán, 2014); efectivamente el espacio no es neutro, desde el punto de vista de género, es por esto que existe la necesidad de incorporar las diferencias sociales entre hombres y mujeres, mostrando las diferencias territoriales en las relaciones de género.

³ En la geografía feminista se busca propiciar un cambio en la sociedad, donde las mujeres deben interpretar la realidad e interpretarse a sí mismas y, en el contexto de sus experiencias, podrán condicionar transformaciones políticas, económicas, sociales y culturales, en donde la categoría de género se reconoce como un resultado de esta corriente de pensamiento.

Llegando a la década de 1960 y principios de los 70 se criticaban los modelos que representaba la Geografía Humana tradicional, después aparecen los estudios urbanos de género en los años 80, donde se muestra que el espacio no es neutro sino socialmente construido y en los años 90 se hace un alejamiento de los binomios público/privado, ciudad/casa, política/vida privada, en que el primer aspecto hacía referencia al hombre y su binomio a la mujer, dando así seguimiento al modelo de lo que debe ser una mujer y el espacio en que debe desarrollar sus actividades diarias (Ibarra y Escamilla, 2016).

Aunque existen diversas cosmovisiones de género (la occidental, maya, entre otras) y en cada una influyen los valores, normas, interpretaciones, prejuicios y prohibiciones, la violencia es una forma aprendida y reproducida, pero no dada por naturaleza, los procesos y relaciones sociales funcionarán como base, para poder estudiar la violencia sexual en el transporte público en contra de las mujeres, ya que no afecta a ambos géneros por igual, siendo el género un factor y herramienta para conocer las causas de los ataques en contra de las mujeres, porque a nivel epistemológico es un factor, una categoría de análisis y desde la dimensión metodológica funciona como herramienta de análisis conceptual. Por otra parte, la construcción del espacio a través de las relaciones sociales lleva a estudiar las diferencias que el género marca entre hombres y mujeres, es aquí donde la Geografía de Género toma relevancia, tomando como partida el uso y apropiación del espacio.

Figura 1.



Fuente: Elaboración propia.

Para dar solución al problema de la violencia en contra de las mujeres, los nuevos enfoques intentan superar los niveles absolutos e invariables en los que se considera como víctimas a las mujeres, introduciendo otro tipo de preguntas; no sólo cómo cambiar las estructuras de la sociedad, ni cómo cambiar a las mujeres dándoles más oportunidades de educación, sino cómo las mujeres mismas cambian su situación cotidiana, en interacción con las estructuras de la sociedad en su conjunto⁴ y al hablar de las estructuras se incluyen las instituciones y la vida cultural en general, ya que de éstas depende la visión que se da ante un caso de violencia y las instancias a las que se puede recurrir.

En esta parte es importante mencionar que el espacio desde la Geografía de Género se puede abordar desde diferentes corrientes y escuelas, por ejemplo: “las feministas radicales examinan los comportamientos masculinos y femeninos en función del

⁴ Karsten, Lia y Meertens, Donny. *La geografía del género: sobre visibilidad, identidad y relaciones de poder*. Documents d’ análisis geográfica. Amsterdam, 1992.

concepto de patriarcado, mientras que las feministas liberales hacen énfasis en el estudio de la desigualdad espacial. En cambio las feministas socialistas incluyen las relaciones de género dentro del marco conceptual de las relaciones sociales en sentido amplio y tienden a explicar la subordinación de la mujer sobre una base materialista” (García, 1988, citado en Damián, 2003).

Al final de los años noventa y dentro de la década del 2000, podemos identificar otras perspectivas feministas, como el feminismo cultural, el feminismo de la diferencia o el feminismo postmodernista; el presente trabajo se inscribe en el feminismo de la diferencia, en el que una de sus ideas clave es señalar que diferencia no significa desigualdad y subraya que lo contrario de la igualdad no es la diferencia, sino la desigualdad. Retomando la perspectiva patriarcal, es en ésta que no sólo se construyen las diferencias entre mujeres y hombres, sino que construyen la inferioridad de la mujer entendida como biológicamente inherente o natural. Las ideologías patriarcales no sólo afectan a las mujeres al ubicarlas en un plano de inferioridad en la mayoría de los ámbitos de la vida, sino que restringen y limitan también a los hombres, a pesar de su estatus de privilegio.

Al asignar a las mujeres un conjunto de características, comportamientos y roles “propios de su sexo”, los hombres quedan obligados a prescindir de estos roles, comportamientos y características y a tensar al máximo sus diferencias con ellas (Facio, 2005). El concepto de patriarcado se vincula con el género y la clase, en este sentido se construye una teoría que explica las razones de opresión femenina; “existen roles o funciones de género para la atribución de actividades específicas a cada género en espacios determinados, y cuando se habla de relaciones de género se hace referencia a las relaciones de poder que existen entre mujeres y hombres” (Sabaté, 1999), continuando así con características y roles que debe cumplir cada uno. Dentro de los roles que cumplen las mujeres y obedeciendo a la división del trabajo, es necesario utilizar el transporte público para desplazarse y tener movilidad hacia sus lugares de trabajo, y es en estos trayectos donde ocurre la violencia de género.

1.2. Espacio público y espacio privado

Para llegar a estudiar la categoría de espacio, es necesario mencionar que fue por el debate sobre “trabajo doméstico” que salió a la luz pública la subvaloración de la cotidiana, no remunerada, labor femenina, lo que también hizo eco en la geografía.

El trabajo femenino es uno de los elementos más concretos para ilustrar las nociones abstractas de rol de género y relaciones de género (Karsten y Meertens, 1992) ya que es en éste donde podemos observar las marcadas diferencias en cuanto a los roles, y también en la construcción, reproducción y apropiación del espacio.

La desigualdad en la forma de producción y distribución del espacio responde y se apoya en un sistema de producción capitalista y también en la forma como se asigna, utiliza, distribuye y transfiere el espacio entre las mujeres y los hombres, y en las formas de concepción, asignación y experimentación del tiempo, se construye y se manifiesta el género (del Valle, 1995). Claro ejemplo de lo anterior es el transporte público metro, en el que observamos esa asignación, utilización, distribución y transferencia del espacio entre mujeres y hombres.

Las mujeres están excluidas de muchos sitios y esto responde a una construcción urbana desde una visión patriarcal, cabe mencionar que también ciertos varones no tienen una aceptación plena y al igual que las mujeres se sienten inseguros de transitar por espacios públicos y en horarios nocturnos, pero, el entorno urbano constantemente transmite mensajes específicamente a las mujeres, para que sepan cuál es su lugar, desde la posición patriarcal de poder.

El entorno abarca conjuntos de recursos que se apropian, se estructuran y cambian de forma, y pueden reflejar a su vez los cambios en las relaciones entre mujeres y hombres, en la relación de ambos con el entorno y en el contexto más amplio de la sociedad en la que se insertan.

La falta de diferenciación entre el espacio exterior y el público es discriminatoria ya que mantiene a la mujer alejada de lo público, anulando su reconocimiento goce y ejercicio de sus libertades en las esferas económica, social, política y cultura. Al mencionar que la mujer sale de casa (espacio interior), se está recalcando su incorporación a la vida

activa de la ciudad, mientras que en realidad es frecuente que la actuación de la mujer en el exterior reafirme su pertenencia al espacio interior⁵.

En el caso del transporte público, se da por entendido que tratándose de un espacio para desplazarse, en la mayoría de veces, hacia los centros de trabajo, este espacio pertenece al género masculino, situando así a las mujeres en un estereotipo dentro del espacio privado y reduciendo las posibilidades de conocer la movilidad de las mujeres en la vida social.

Por otra parte, “la internacionalización cultural del espacio público o urbano como masculino, y por ello vedado por las mujeres, contribuye a que se les responsabilice cuando son víctimas de algún delito en la vía pública, por circular en horarios considerados socialmente inapropiados o con determinada vestimenta” (Falú, 2009 23).

En relación con lo anterior se observa un problema de género, ya que para muchas mujeres está socialmente prohibido desplazarse en algunos espacios del transporte público, en el caso concreto del metro de la Ciudad de México, espacios y horarios que son masculinizados y por lo tanto no accesibles, ya que de lo contrario se señala o se justifica, que las mujeres son quienes buscan ser violentadas, por no respetar un espacio al que no deben acceder.

Los problemas de las construcciones históricas, sociales y culturales sobre ser mujer, minimizan el espacio público al que pueden acceder y dotan de poder al género masculino, a partir del control de ese mismo espacio que es producto de la construcción social, donde se manifiestan y potencian relaciones de distinto orden, como la subordinación, en donde se encuentra el género.

La accesibilidad determina el carácter público de los espacios (Cedeño, 2009); sin embargo, ese requisito fundamental en la práctica real no se cumple, sobre todo para aquellos seres de alguna manera inferiorizados o estigmatizados socialmente; y es aquí que nuevamente el género tiene una relación con el espacio y la práctica de relaciones sociales. La misma autora aborda otras condiciones de exclusión relacionadas dando como ejemplo, el ciclo noche/día, con la propia configuración y

⁵ Patiño Díe María. *Los espacios del Miedo Espacios Físicos y Simbólicos. Premi Treball de Recerca del Màster Oficial en Estudis de Dones, Gènere i Ciutadania Convocatòria 2013*. Barcelona, 2013.

ubicación de ciertos lugares o bien, porque algunos usuarios y usuarias no pueden transitar por esos espacios con las seguridades mínimas ni tampoco pueden ejercer allí su derecho a ser simplemente cuerpos en tránsito, es decir, a pasar completamente desapercibidos.

Una parte importante dentro del espacio, es la ciudad, David Harvey desde sus estudios sobre las desigualdades constitutivas de la ciudad, menciona que ésta es la configuración social más compleja y decisiva políticamente, de la forma de pensar el territorio capitalista, el lugar preferencial para la reorganización de los arreglos espaciales capitalistas, pero también el espacio preferencial para las resistencias y la reorganización política en torno al derecho a la ciudad.

Y se pone de manifiesto desde una perspectiva feminista, en la apropiación del espacio, más allá de la dualidad público/privado, en que las mujeres pueden construir relaciones sociales y así conformar la trama en la que se juega su ubicación y movilidad en el mapa social, dejando de lado la configuración patriarcal en donde se les excluye y se les trata de entorpecer o retrasar el acceso a condiciones equitativas.

1.3. Movilidad

La movilidad tiene relación directa con el espacio, desde el punto de vista de una reproducción social y al hablar de reproducción social debemos hablar de la consecución sofisticada a la que hacen referencia Neil Smith y Cindi Katz, en su trabajo sobre transformaciones urbanas, precarización social y discriminación de género, donde mencionan que es el resultado de la lucha de clases y de la lucha de sexos, también comentan que la reproducción social se ejecuta básicamente a través de tres fuentes: el estado, el mercado y la familia; los tres elementos están relacionados históricamente.

Las sociedades reproducen las desigualdades espacio-temporales, siendo la movilidad construida un atributo de tal proceso de producción; tal forma o tipo de movilidad es el resultado o la expresión concreta de las interrelaciones sociales específicas del

sistema patriarcal, la construcción y reproducción sobre la adecuada movilidad espacial de las mujeres fuera del hogar, continúa influyendo la investigación y planificación en el campo de la movilidad y transporte.

El patriarcado y el capitalismo están íntimamente ligados mediante relaciones sociales de dominación, ambos se apoyan y complementan mutuamente, es importante mencionarlo para apreciar una escala a nivel global sobre la movilidad de las mujeres en la ciudad y en el caso concreto el metro de la Ciudad de México, mujeres que en su mayoría utilizan este transporte para trasladarse a sus empleos, sin olvidar que se desplazan también para realizar actividades de esparcimiento, de reproducción como proveedoras del sustento al comprar o vender víveres o llevar a sus hija(o)s a la escuela.

En el espacio urbano las limitaciones espaciales son fundamentales para comprender todos los aspectos de vida de las mujeres, como lo es la percepción que se tiene del espacio se va construyendo de acuerdo a la propia capacidad que tenemos de movernos en él, de caminarlo, de recorrerlo, de significarlo; “la movilidad de las mujeres a través del espacio se ve influenciada y contenida dentro de los espacios urbanos que han sido construidos sin considerar la diferenciación entre hombres y mujeres, de hecho las mujeres son invisibles en el espacio público, como si las estructuras espaciales no fueran expresión de los procesos culturales y de los comportamientos humanos” (Soto, 2003).

Como se menciona en el anterior párrafo y aplicándolo al caso del metro de la Ciudad de México, la percepción lleva a los hombres a crear un espacio, construcción dada por los caminos que recorren a diario, y dando un límite de movilidad a las mujeres, en el que para estar seguras de ataques o agresiones por parte de hombres, deben viajar en los vagones que se han dispuesto para ellas; así vemos cómo las relaciones de género construyen un espacio dentro de la movilidad cotidiana.

Susan Hanson (2010) identifica dos corrientes de la categoría de género en la movilidad : la primera, busca responder cómo el género da forma a la movilidad,

focalizándose en cómo las diferencias de género crean, refuerzan o cambian patrones de movilidad cotidiana; la segunda se focaliza en comprender de qué manera la movilidad da forma al género, preocupándose principalmente sobre cómo el proceso de movilidad/inmovilidad permite visibilizar las relaciones de poder cambiantes insertas en las relaciones de género.

1.4. Violencia contra las mujeres

De acuerdo con la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia (2007), en el Artículo 6, Fracción V: La violencia sexual es cualquier acto que degrada o daña el cuerpo y/o sexualidad de la víctima y que por tanto atenta contra su libertad, dignidad e integridad física. Y Fracción VI: Cualesquiera otras formas análogas que lesionen o seas susceptibles de dañar la dignidad, integridad o libertad de las mujeres.

En la Ley de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia del Distrito Federal (2008), en el Artículo 6 se menciona que la violencia sexual es toda acción u omisión que amenaza, pone en riesgo o lesiona la libertad, seguridad, integridad y desarrollo psicosexual de la mujer, como miradas o palabras lascivas, hostigamiento, prácticas sexuales no voluntarias, acoso, violación, explotación sexual comercial, trata de personas para la explotación sexual o el uso denigrante de la imagen de la mujer.

A pesar de los programas que se han implementado, el trabajo emprendido es todavía insuficiente, en términos que la información disponible no identifica en toda su dimensión cuáles son los tipos de violencia que más afectan a las mujeres, su frecuencia, las circunstancias y escenarios en que ocurren, los posibles obstáculos para su denuncia, ni dan cuenta de la percepción de hombres y mujeres acerca de los actos de violencia en el transporte público e infraestructura de acceso, que son posibles de caracterizar como hechos de violencia por razones de género (Rozas y Salazar, 2015).

Es el caso del metro de la Ciudad de México, en el que existen diferentes obstáculos para denunciar la violencia en contra de las mujeres, en algunos casos los testigos optan por no intervenir y mucho menos denunciar los actos, en los casos en que se llama a la autoridad correspondiente para que se haga cargo de la situación, antes de

intervenir preguntan a la afectada si en realidad fue atacada de forma violenta, mostrando así la inequidad que existe, pues se toma en algunas ocasiones como provocadora, por la forma de vestir, horario en que utiliza el servicio o zona del metro en la que fue atacada.

Como lo menciona Paula Soto (2012) la mayor vulnerabilidad para circular de las mujeres en la ciudad parece hacer referencia a otra dimensión de la violencia que escapa a su tipificación, y que podríamos denominar, como lo hace Bourdieu en su obra “La dominación masculina”, violencia simbólica. Es decir, una forma de violencia que no deja marcas físicas, “violencia amortiguada, insensible e invisible para sus propias víctimas, que se ejerce esencialmente a través de los caminos puramente simbólicos de la comunicación y del conocimiento o, más exactamente, del desconocimiento, del reconocimiento o, en último término, del sentimiento” (Bourdieu, 1998).

Durante el año 2009 en la Ciudad de México, 8 de cada 10 mujeres vivieron experiencias de acoso o abuso en el transporte público; de éstas, un 43,8% reporta haber padecido al menos cuatro situaciones violentas durante el periodo y el 10% más de cuatro veces. De las expresiones violentas consideradas de la mayor gravedad por las propias mujeres, se estableció que el 29.4% de las usuarias han sido amenazadas, durante su estancia en algún modo de transporte público, de ser objeto de un ataque o abuso sexual; el 15% de las usuarias han sido perseguidas por hombres para atacarlas sexualmente, y el 2,1% han sido violadas.⁶

Los datos presentados anteriormente tienen la finalidad de dar dimensión a la violencia sexual en contra de las mujeres en el transporte público de la Ciudad de México; siendo la violencia sexual un delito, la mayor parte de quienes la viven no denuncia y es por esto que las estadísticas no reflejan la realidad del problema que representa este tipo de violencia.

La siguiente tabla se refiere a una investigación hecha en la Ciudad de México por Patricio Rozas y Liliana Salazar durante el año 2009, forma parte del levantamiento

⁶ Rosas Balbontín, Patricio y Salazar Arredondo, Liliana. Violencia de género en el transporte público. Series Recursos Naturales e Infraestructura. No. 172. CEPAL, Santiago de Chile, 2015.

“Serie Recursos Naturales e Infraestructura N° 172 Violencia de género en el transporte público”, realizado para La Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), da cuenta de algunas cifras y es un ejemplo de cómo la violencia contra las mujeres se presenta en el espacio público en especial en el transporte.

Tabla 1.

Porcentaje de ocurrencia de las distintas manifestaciones de violencia sexual en largo plazo y último año, según sexo de la persona agredida, 2009 (Porcentajes y veces)					
Manifestación violenta	Porcentaje de ocurrencia en largo plazo		Porcentaje de ocurrencia en último año		Último año %mujer/ %hombre
	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	
Piropos obscenos u ofensivos de carácter sexual	13.1	63.3	11	50.6	4.6
Palabras ofensivas o despectivas respecto de la persona o del género	20.1	49.4	15.1	37.1	2.5
Miradas morbosas sobre el cuerpo	23.2	74.2	18.1	61	3.4
Toqueteos o manoseos con intenciones de carácter sexual	18.1	47.7	13.4	31.1	2.3
Toqueteos o manoseos de genitales enfrente de la persona agredida	20.5	36.1	16.1	24.3	1.5
Recarga del cuerpo con intenciones de carácter sexual	31.5	72.7	23.1	53.2	2.3
Fotos al cuerpo sin consentimiento	3.7	7.9	3.3	7.1	2.2
Amenazas de ataque o de abuso sexual	8	44.9	7	28.8	4.1
Persecución con intención de atacar sexualmente	3.7	17.7	3.3	10.9	3.3
Relaciones sexuales forzadas u obligadas	0	1.5	0	0.8	NA

Fuente: Elaboración propia con datos de Zermeño y Plácido (2009)

De acuerdo al cuadro, las mujeres reciben agresiones de mayor gravedad y en una mayor cantidad que los hombres, llevándonos así a una cuestión de género, en la que el hombre no está exento. Como se observa, las manifestaciones violentas de valor más alto son miradas morbosas sobre el cuerpo y recargar el cuerpo con intenciones de carácter sexual, por lo que tiene relación directa con el programa de separación de vagones.

1.4.1. Acoso

Para comenzar con este apartado, tomo como referencia, la tesis presentada en 2015, para obtener el grado de Maestra en Políticas Públicas y Género que presenta Gabriela Crispín Martínez por parte de la Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales (FLACSO), con el tema: “La violencia sexual hacia las mujeres en el transporte público. El programa Viajemos Seguras: El caso del metro de la Ciudad de México”. Menciona que el objetivo es observar la coherencia interna del programa, ya que la falta de ésta puede disminuir notablemente el alcance sustantivo de una política pública o programa y que es imprescindible que las acciones y/o estrategias efectivamente estén orientadas a la solución de la violencia sexual; también trata la parte de la violencia, concretamente la sexual y como los hombres siguen expresando y reproduciendo el poder socialmente otorgado, llegando así al transporte público. El trabajo de investigación antes mencionado sirve para el presente, como punto de partida, para mostrar que en la resolución del problema de violencia en el transporte público es necesario una reorientación, no sólo protegiendo a las mujeres, sino enfocando el trabajo con los hombres. Por otra parte el presente trabajo aporta elementos teóricos desde la geografía feminista, para complementar la investigación que antes se realizó sobre el programa “Viajemos Seguras”.

Anteriormente se trató el tema de violencia en contra de las mujeres y como parte de esa violencia está el acoso, se toma como un tema aparte debido a su importancia en el tipo de violencia que se ejerce en contra de las mujeres en el metro de la Ciudad de México; aun cuando existe un sinnúmero de definiciones, tanto a nivel teórico como legal, el concepto de hostigamiento y acoso sexual se compone de los siguientes elementos:

- Es una forma de violencia de género.
- Se trata de una conducta de naturaleza sexual no recíproca, y toda otra conducta basada en el sexo, que afecte a la dignidad de mujeres y hombres, que resulte ingrata, irrazonable y ofensiva para quien la recibe.

- Cuando el rechazo de una persona a esa conducta, o su sumisión a ella, se emplea explícita o implícitamente como base para una decisión que afecta algún área de la vida de esa persona. Hay una clara relación asimétrica, identificándose con mayor precisión en espacios laborales y educativos. Estas conductas basadas en la coerción sexual generan sentimientos de desagrado, que pueden expresarse a través de sensaciones de humillación, poca satisfacción personal, molestia o depresión.
- Es una conducta que crea un ambiente de trabajo intimidatorio, hostil o humillante para quien la recibe y hasta para terceras personas (INMUJERES, 2009).

Existen diversos modelos explicativos del hostigamiento y acoso sexual, es decir, aproximaciones teóricas que han servido de base en algunas resoluciones legales, sobre cuáles son las razones o condiciones que los permiten o favorecen. Estos argumentos pueden resumirse en lo siguiente:

Modelo biológico-natural: También ha sido nombrado motivacional. Su argumento principal es que el hostigamiento y acoso sexual es resultado del impulso sexual masculino. Según este planteamiento, tanto los hombres como las mujeres se sienten naturalmente atraídos y, en consecuencia, es normal que existan comportamientos sexuales entre ellos. Niega que la intención de este tipo de violencia sea discriminar.

Modelo organizacional: De acuerdo con este modelo, la razón principal que origina el hostigamiento y acoso sexual es la estructura vertical y jerárquica de las instituciones o empresas, pues favorece el ejercicio de poder en contra del personal subordinado. Considera que las mujeres se encuentran en una situación de subordinación, en términos culturales, que las hace más vulnerables a este tipo de agresiones.

Modelo sociocultural: El argumento de este enfoque es que el hostigamiento y acoso sexual se produce debido a la condición de inferioridad que socialmente se ha atribuido a las mujeres frente a los varones. Este tipo de estereotipos o roles sociales animan una conducta activa en los hombres y una pasiva en las mujeres, que se

traduce en la permisión social de los continuos acercamientos sexuales de los varones contra las mujeres.

Modelo de roles extralimitados: Sostiene que el hostigamiento y acoso sexual se debe al estereotipo cultural según el cual las mujeres deben proyectar una imagen sexual, independientemente del lugar donde se encuentren y de sus habilidades profesionales. Así las mujeres son vistas como seductoras y distractoras de los hombres que trabajan con ellas. La función principal de las mujeres de acuerdo con este estereotipo es servir al placer de los varones.⁷

En el caso del acoso en contra de las mujeres, en el metro de la Ciudad de México se observa la aplicación del modelo biológico-natural, sociocultural y de roles extralimitados, en que los hombres lo toman como algo natural, en algunos casos sintiéndose superiores socialmente por el papel que la sociedad machista les ha atribuido y en otros casos el acoso se da porque piensan que las mujeres son quienes lo provocan; la violencia sexual contra las mujeres limita su movilidad, reduce sus oportunidades de desarrollo en diversos ámbitos, es por esto que representa un problema público de desigualdad de género.

Y más que un caso de desigualdad de género, el acoso también es una invasión al espacio personal, una forma de violencia ejercida directamente y muestra de las relaciones de poder de los hombres en contra de las mujeres, respaldados por un modelo patriarcal y aún más grave, en algunos casos normalizado por cuestión de género y estereotipos de comportamiento en que el control del hombre hacia una mujer se da a través de la fuerza. Estas relaciones sociales patriarcales consisten por ejemplo, en el lugar de la mujer caracterizado por funciones que la definen como reproductora, pero no le permiten elegir en esto, y debe estar a cargo del cuidado afectivo de la familia, dependiendo económicamente del hombre, que es el que toma las decisiones y al que debe respeto y reconocimiento por haberla elegido.

Las relaciones sociales a partir del patriarcado, no permiten a la mujer elegir su vida ni su futuro al definir como fundamental su función maternal y al no dejarla tomar sus decisiones, la ponen en un lugar de objeto del hombre, del que es su autoridad.

⁷ INMUJERES. *Protocolo de intervención para casos de hostigamiento y acoso sexual*. México, 2009.

Capítulo II. Violencia en contra de las mujeres en el transporte público de la Ciudad de México.

Violencia

Según datos del INEGI, en la Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares (ENDIREH-INEGI 2011)⁸ “Panorama de violencia contra las mujeres en México”, la Ciudad de México se ubicaba como la entidad con el mayor porcentaje de violencia contra las mujeres en el ámbito comunitario del país (49.9%), seguida por el Estado de México (43.2%), Baja California (35.6%), Jalisco (33.9%), Chihuahua (33%), Sonora (32.4%) y Aguascalientes (32%). Todos estos estados están por arriba de la proporción reportada a nivel nacional, al hablar del ámbito comunitario se hace referencia a que este tipo de violencia es ejercida mayoritariamente por personas desconocidas, cuando tiene lugar en la calle o por el entorno vecinal, laboral o escolar.

De acuerdo con datos de la Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares (ENDIREH-INEGI 2016)⁹, en la que se realizó una muestra a mujeres de 15 años de edad y más, con un total de 142,363 viviendas; como resultado se observa que el lugar uno en índice de violencia contra las mujeres es la calle y parques, con 65.3%, seguido por autobús y microbús, con 13.2% y en tercer lugar el metro, con 6.5%.

Este capítulo toma como base información otorgada por la Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal (PGJDF), el Instituto de las Mujeres (INMUJERES) de la Ciudad de México, a través del programa “Viajemos Seguras” en el Sistema de Transporte Colectivo Metro, así como de la “Estrategia 30-100 contra la violencia hacia las mujeres en el Transporte y Espacios Públicos”. Por otra parte se aplicó una entrevista a una viajera del transporte público que vivió violencia en el metro (se optó por realizar sólo una entrevista a manera de mostrar el problema de violencia que se trata), también se organizó un grupo focal, sobre violencia, (Con 4 alumnas con un rango de edad entre los 18 y 22 años, estudiantes de la licenciatura en antropología)

⁸http://internet.contenidos.inegi.org.mx/contenidos/productos/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/estudios/so_ciodemografico/mujeresrural/2011/702825048327.pdf

⁹ http://www.beta.inegi.org.mx/contenidos/programas/endireh/2016/doc/endireh2016_presentacion_ejecutiva.pdf

para conocer opiniones y vivencias de mujeres que utilizan los vagones del metro exclusivos para mujeres en el metro de la Ciudad de México y que han presenciado o vivido acoso.

2.1. Programa Viajemos Seguras

Una de las formas de violencia contra las mujeres y niñas de las que pueden ocurrir en los espacios públicos es la violencia sexual y en particular el abuso sexual, considerado de esta manera cuando una persona es tocada sin su consentimiento en genitales, glúteos, senos, pubis, es obligada a observar algún acto sexual o a realizar una acción de esta índole.

La sanción para este delito es de 1 a 6 años de prisión, de acuerdo con el Art. 176 del Código Penal para el D.F. en éste se señala que el delito de abuso sexual se agrava cuando es cometido al encontrarse la víctima a bordo de un vehículo particular o de un servicio público.

En la Ciudad de Mexico transitan diariamente más de 15.7 millones de personas que residen, trabajan y la visitan, de éstas, al menos la mitad son mujeres usuarias de los servicios y equipamientos urbanos, por lo que el Gobierno de la Ciudad de México creó el Programa Viajemos Seguras en el Transporte Público de la Ciudad de México en el año 2007, para prevenir, atender y sancionar la violencia sexual cometida contra las mujeres que viajan en el transporte público y concesionado de la Ciudad de México, de manera oportuna, eficaz y mediante la confluencia de 10 dependencias de Gobierno y una Institución Ciudadana¹⁰.

¹⁰ INMUJERES. “Viajemos Seguras en el transporte público” <http://data.inmujeres.cdmx.gob.mx/conoce-tus-derechos/por-una-vida-libre-de-violencia/prevencion-de-la-violencia/viajemos-seguras/>

DEPENDENCIAS DE GOBIERNO E INSTITUCIÓN CIUDADANA DE APOYO AL PROGRAMA: “VIAJEMOS SEGURAS”



Fuente: Elaboración propia con datos de INMUJERES Programa: "Viajemos Seguras" (2007).

2.1.1. Antecedentes del programa

El metro de la Ciudad de México es utilizado a diario por un gran número de personas, (1,623,828,642 usuarios, cifra del año 2015)¹¹ ya sea para desplazarse a sus lugares de trabajo, viviendas o centros educativos, es por esto que en el último bimestre del año 1970 se asignaron dos vagones para uso exclusivo de mujeres, para así garantizar su comodidad, integridad y seguridad, la gente tomó como costumbre que los dos primeros vagones fueran para mujeres con niños y para mujeres mayores, sin que la medida fuera obligatoria, como lo es hoy.

En el año 2000, la división de vagones se estipuló como medida obligatoria, en las Líneas 1 y 3, las de más afluencia de usuarios, para proteger la integridad de mujeres y niños, para la implementación de esta medida, que era inusual; los gerentes de línea, y

¹¹ <https://metro.cdmx.gob.mx/operacion/cifras-de-operacion>

jefes de estación eran apoyados por personal de vigilancia, los días hábiles de la semana, de 6 a 10 de la mañana y de 17:00 a 22:00 horas.

Con la medida de separación de los vagones del metro de la Ciudad de México se busca solucionar el problema de la violencia contra las mujeres, prevenirla, atenderla y brindar procuración de justicia en los casos de violencia en su contra, en los espacios públicos, el primer programa: “Viajemos Seguras”, puesto en marcha en octubre de 2007, se centraba en fomentar el respeto y protección de los derechos humanos de las mujeres en su tránsito diario, para garantizar el derecho de un transporte seguro y libre de violencia, así como promover el acceso de las mismas a la justicia y la sanción a agresores, mediante procedimientos ágiles, sencillos, efectivos y al mismo tiempo prestando atención con calidad y calidez.

El Programa Viajemos Seguras surge por iniciativa del Jefe de Gobierno del Distrito Federal, Marcelo Ebrard Casaubón en octubre de 2007 para dar respuesta a las cifras de violencia sexual contra las mujeres en el Sistema de Transporte Colectivo (STC). Comienza sus operaciones en enero de 2008 respaldado por la firma del Convenio de Colaboración Interinstitucional para la Ejecución del Programa de Seguridad de las Mujeres en Medios de Transporte Público y Colectivo de Pasajeros en el Distrito Federal. Dicho convenio fue firmado por once instituciones encargadas del transporte público, de seguridad pública, impartición de justicia y el INMUJERES.¹²

¹² ONU Mujeres; Instituto de las Mujeres de la Ciudad de México, INMUJERES CDMX; El Colegio de México, COLMEX. *Diagnóstico sobre la violencia contra las mujeres y las niñas en el transporte público de la Ciudad de México. Programa global ciudades y espacios públicos seguros para mujeres y niñas*. Ciudad de México, 2017.

2.1.2. Objetivos del programa

Realizar acciones institucionales coordinadas, desde un enfoque de género, entre los organismos de transporte público, instituciones responsables de la seguridad pública y de procuración de justicia, para garantizar que las mujeres de la Ciudad de México viajen más seguras y libres de violencia, para ello, se plantea realizar acciones en torno a:

- Fortalecer los servicios de seguridad pública e institucional que garanticen protección, tranquilidad y confianza de las mujeres en el transporte público, salvaguardando su integridad física y sexual.
- Fomentar el respeto y protección de los Derechos Humanos de las mujeres, mediante acciones de prevención y difusión.
- Promover la cultura de la denuncia de todo tipo de agresiones y violencia sexual contra las mujeres.
- Que las mujeres accedan a la procuración de justicia, mediante procedimientos ágiles, sencillos, efectivos, así como una atención con calidad y calidez, para lograr que los probables responsables o infractores de violencia sexual, sean sancionados.

Para su cumplimiento se firmó un Convenio de Colaboración Interinstitucional para la Seguridad de las Mujeres en los Transportes Públicos en 2008, y en el cual participan 10 dependencias de gobierno y una institución ciudadana que antes ya fueron mencionadas.

Las medidas y acciones que lleva a cabo el Programa Viajemos Seguras son de prevención, atención y acceso a la justicia para que las mujeres de la Ciudad de México y las mujeres que transitan y visitan nuestra ciudad, utilicen servicios de transporte libre de violencia contra las mujeres.

¿Qué hacer si eres víctima de un abuso sexual u otra violencia sexual en los transportes públicos?

Si viajas en los transportes públicos y eres víctima por alguna de estas conductas de violencia sexual:

- Tocamientos, que son los manoseos en zonas sexuales del cuerpo
- Palabras obscenas, insinuaciones sobre tu cuerpo o apariencia
- Acosos, agresiones, intimidación o amenazas con fines sexuales
- Exhibición de genitales
- Miradas lascivas, permanentes e incómodas a tu cuerpo
- Expresiones corporales y/o verbales ofensivas hacia las mujeres y niñas
- Persecución
- Que tomen foto o video a tu cuerpo sin tu consentimiento

Pide apoyo:

- Si vas dentro del vagón: Acciona la palanca de seguridad. Personal de seguridad del STC o personal de la estación acudirán al vagón para brindarte auxilio.
- Si te encuentras en el andén, escaleras, pasillo, torniquetes, área de transborde o cualquier otra zona dentro del STC: Solicita apoyo al personal de seguridad (PBI, PA, personal de seguridad de la estación o al jefe de estación)
- Solicita apoyo de los Módulos Viajemos Seguras más cercano, para:
 - Asesoría Jurídica, por una abogada del InmujeresDF.
 - Atención psicológica del Consejo Ciudadano de la CDMX

Los servicios son gratuitos de todas las dependencias del GDF y del Consejo Ciudadano. El Programa Viajemos Seguras, cuenta con Módulos de Atención a

Víctimas para casos de abuso sexual en el STC (Metro) los cuales se encuentran en las estaciones:

- Balderas
- Guerrero
- Pantitlán
- Hidalgo
- Pino Suárez
- Tasqueña (itinerante los días martes y jueves de 12:30 a 15:00 horas)

Los horarios de atención son de 8:00 a 20:00 horas, de lunes a viernes.

Toda la información antes mostrada fue tomada del “Diagnóstico sobre la violencia contra las mujeres y las niñas en el transporte público de la Ciudad de México”, parte del Programa global ciudades y espacios públicos seguros para mujeres y niñas, se encuentra en el capítulo 4 de dicha investigación y aquí se menciona la parte más importante del programa público.

2.2 Estrategia 30/100 contra la violencia hacia las mujeres en el transporte y los espacios públicos.

2.2.1. Antecedentes de la estrategia 30/100

La Estrategia 30/100 es una selección de acciones de impacto inmediato, para prevenir, atender y sancionar la violencia hacia las mujeres en el transporte y los espacios públicos. Estos derivan de los cinco componentes que integran el *Programa CDMX Ciudad Segura y Amigable para las Mujeres y las Niñas* anunciado el 25 de noviembre de 2015 y elaborado en colaboración con ONU MUJERES México en el

marco del *Memorandum de Entendimiento* firmado por el Gobierno de la Ciudad con ese Organismo.

La estrategia responde al reclamo levantado por las mujeres el 24 de abril de 2016 en la CDMX, el cual también se realizó en diferentes estados de la república, la organización también formó parte de las redes sociales bajo el hashtag #VivasNosQueremos, exigiendo seguridad, libertad y respeto a sus derechos y libertades en los espacios y el transporte públicos, las protestas surgieron en un contexto nacional de violencia basada en el género y de una discusión pública sobre estas violencias. La discusión se inició por una serie de casos en distintas ciudades del país, en los que las mujeres no solo habían sido víctimas de violencia, sino en los que las autoridades habían incumplido con sus obligaciones básicas para atenderlas, revictimizándolas o siendo negligentes, violando sus derechos con ello, se denunciaba tanto la violencia de género que padecían, como la constante falla del Estado de hacerle frente. Después de esto se hizo el compromiso de entregar resultados y rendir cuentas a la ciudadanía a 30 y 100 días.

2.2.2. Objetivos de la estrategia

Los objetivos se concentran en 5 ejes que atienden:

- 1) La seguridad de las mujeres y niñas en sus traslados y viajes en el transporte público.
- 2) La atención a las víctimas.
- 3) El acceso a la justicia.
- 4) La participación social para la promoción del derecho de las mujeres a vivir sin violencia y a la movilidad segura en la CDMX.
- 5) La comunicación de las medidas y la promoción de la denuncia.

Estos ejes de acciones derivan de la cadena de valor del *Programa CDMX Ciudad Segura y Amigable para las Mujeres y las Niñas*, de los que cabe resaltar:

Viaja Segura, que agrupa y fortalece las acciones que se venían desarrollando desde 2008 en el *Programa Viajemos Seguras* en los diversos sistemas de transporte público.

Participa en tu seguridad, cuyas acciones se encaminan a promover la oferta de herramientas de nuevas tecnologías y estrategias para favorecer el empoderamiento y la seguridad de las mujeres y niñas en el espacio público.

Respuesta sensible, gobierno eficaz y cercano. Este componente se centra en la respuesta que el gobierno de la CDMX, a través de los servicios y la atención prestada por las diferentes entidades públicas concernidas en el programa, deben entregar y dar a las mujeres y niñas víctimas de hechos de violencia sexual y delitos, haciendo valer sus derechos a la justicia y la reparación del daño.

Campañas para promover el empoderamiento de las mujeres en los espacios y transportes públicos y provocar el compromiso social y de la población masculina, los medios de comunicación y las comunidades escolares en el fortalecimiento del derecho de las mujeres y niñas a una vida libre de violencia.

En este marco las acciones de la Estrategia fueron:

1. Seguridad de traslados y viajes en el transporte público

- Reforzar los operativos de seguridad y vigilancia en los transportes públicos, sobre todo en las estaciones donde la incidencia de casos de violencia sexual ha sido más elevada y en los horarios de mayor afluencia de usuarios.
- Reforzar los dispositivos de separación en los transportes públicos.

- Mejorar la seguridad en el entorno de las estaciones e incrementar las consignas de video vigilancia en los CETRAMs.

2. Mejorar las condiciones de seguridad en la infraestructura y el equipo de transporte para promover espacios y transportes libres de violencia.

- Fortalecer y mejorar la oferta de transporte seguro para las mujeres y las niñas de la CDMX.

3. Atención a víctimas y acceso a la justicia.

- Reducir y atender incidentes y hechos de violencia sexual contra las mujeres y niñas en los transportes públicos; los entornos de las Estaciones y los Centros de Transferencia Modal de Transporte.
- Procurar acceso a justicia y combatir la impunidad en hechos y delitos de violencia sexual en contra de mujeres y niñas en el transporte y los entornos del mismo.

4. Participación ciudadana y nuevas herramientas tecnológicas

- Desarrollar herramientas tecnológicas para el reporte de casos, la denuncia y la atención.
- Convocar a la participación y el compromiso ciudadano en general, para la prevención de casos de acoso y abuso sexual a las mujeres.

5. Campañas

- Para la promoción de la denuncia, la participación ciudadana para el respeto del derecho de las mujeres y las niñas a una vida libre de violencia y la promoción de los servicios de atención a víctimas.¹³

¹³ <https://inmujeres.cdmx.gob.mx/estrategia-30-100>

2.2.3. Silbato “Vive Segura”

El Silbato Vive Segura es una herramienta preventiva y disuasiva que el Gobierno de la Ciudad de México pone a disposición de las mujeres para actuar en casos de agresión sexual en el transporte público.

Se suma a otras herramientas, como son: la palanca de seguridad en los vagones del Metro, el botón de auxilio en los autobuses del Sistema M1 (antes RTP) y los botones de emergencia ciudadana en el espacio público.

Al sonar el silbato, estás inhibiendo al agresor, comunicando a otras personas que necesitas ayuda y alertando a la policía para que acuda a brindarte atención inmediata.

¿Qué hacer si presencias una agresión?

Si ves que alguien es objeto de una agresión sexual en el transporte público:

Suena el silbato para inhibir al agresor y, en su caso, solicitar ayuda. Si te es posible, acompaña a la persona que sufrió la agresión hasta que llegue un o una agente de seguridad.

¿Qué sigue una vez que silbaste?

Si quieres levantar una denuncia cuando se trata de acoso, abuso o violación sexual, el agresor debe ser trasladado a una Agencia de la Fiscalía Especializada en Delitos Sexuales, y no a otro Ministerio Público. En el traslado debes ir en la parte delantera de la patrulla para que no estés junto al agresor. El o la agente policial que lo detuvo deberá ser quien lo presente antes las autoridades ministeriales.

Si la agresión fue verbal o intimidatoria, la remisión es a un Juzgado Cívico y también debes ir aislada del agresor. En la red del Metro se ubican varias agencias. Si el agresor huyó, también puedes denunciar o dar la información al agente de seguridad más cercano. Eso ayuda a fortalecer las medidas de seguridad en el lugar y hora donde ocurrieron los hechos.

Puedes también acudir a un Módulo Viaja Segura para que una abogada y una psicóloga del Inmujeres CDMX te asesoren y te acompañen. Ubícalos en las siguientes estaciones del STC Metro: Pino Suarez, Balderas, Tasqueña, Pantitlán, Mixcoac. Horario de atención de lunes a viernes de 8:00 a 20:00 hrs.

2.3. Violencia y acoso sexual en cifras y testimonios de mujeres que han vivido violencia en el metro de la Ciudad de México.

A continuación se presenta información que fue solicitada a la PGJDF, sobre denuncias por acoso en el metro de la Ciudad de México, es a partir de 2012, ya que fue la información que se me proporcionó a través de la solicitud que se hizo en INFOMEX.

Tabla 2.

Acoso sexual a hombres y mujeres en el Sistema de Transporte Colectivo Metro		
Averiguaciones previas		
Edad/Sexo	2012	
	Femenino	Masculino
16 a 17 años	3	0
18 a 49 años	19	0
Total	22	
Gran total	22	

Averiguaciones previas		
Edad/Sexo	2013	
	Femenino	Masculino
16 años	2	0
18 a 40 años	12	0
Total	14	
Gran total	14	

Averiguaciones previas		
Edad/Sexo	2014	
	Femenino	Masculino
17 años	0	1
19 a 43 años	8	0
Total	9	
Gran total	9	

Fuente: Elaboración propia, con datos proporcionados por la PGJ-DF por medio de INFOMEX.

En la Tabla 2, se muestran las averiguaciones previas en casos de acoso sexual a hombres y mujeres en el Sistema de Transporte Colectivo Metro, del año 2012 a 2014, mostrándose 2012 como el año con mayor número de averiguaciones con 22 y 2014 el año con menos sólo 9, pero es importante destacar que en 2012 todas las averiguaciones fueron por ataques a personas del sexo femenino en un rango de edad de 16 a 49 años y en personas de sexo masculino no hay ningún caso; en el año 2014 sólo son 9 casos, pero ya existe uno del sexo masculino.

En resumen puede decirse que la implementación de la separación de vagones en el metro muestra una disminución en las denuncias de los casos de acoso sexual.

Tabla 3.

Averiguaciones previas y carpetas de investigación		
Edad/Sexo	2015	
	Femenino	Masculino
15 años	0	1
18 a 56 años	17	1
Total	19	
Gran total	19	

Averiguaciones previas y carpetas de investigación		
Edad/Sexo	2016	
	Femenino	Masculino
0 a 17 años	0	0
18 a 44 años	25	0
Total	25	
Gran total	25	

Averiguaciones previas y carpetas de investigación		
Edad/Sexo	2017 (Enero-Abril)	
	Femenino	Masculino
0 a 17 años	0	1
23 a 54 años	6	0
Total	6	
Gran total	6	

Fuente: Elaboración propia, con datos proporcionados por la PGJ-DF por medio de INFOMEX.

En la Tabla 3 observamos un aumento en casos de acoso sexual del año 2015 al 2016, después, solo se presentaron averiguaciones por personas del sexo femenino; el año 2016 es en el que se dio el número más alto de casos con 25, en un rango de edad que va de los 18 a 44 años; aunque haciendo una comparación con el total de mujeres que utilizan el servicio a diario, se observa una variación no significativa. A continuación se muestra información que fue adquirida en una visita realizada a INMUJERES CDMX, la cual proporciona cifras sobre casos de violencia sexual en el transporte público del año 2008 a 2017.

Tabla 4.

POBLACIÓN ATENDIDA MEDIANTE SERVICIOS OTORGADOS EN LOS MÓDULOS VIAJEMOS SEGURAS EN EL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO METRO (STC)

NUMERALIA 2008-2015

ATENCIÓN A CASOS DE VIOLENCIA SEXUAL EN EL TRANSPORTE PÚBLICO

POBLACIÓN	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Totales por sexo
Mujeres	291	296	272	292	354	348	299	86	2,238
Hombres	22	15	11	19	24	12	18	0	121
Personas por año	313	311	283	311	378	366	311	86	2,359

ASESORÍAS POR OTRO TIPO Y MODALIDADES DE VIOLENCIA

POBLACIÓN	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Totales por sexo
Mujeres	NA	151	296	320	2,292	1,330	930	883	6,202
Hombres	NA	22	19	16	742	425	315	248	1,787
Personas por año	NA	173	315	336	3,034	1,755	1,245	1,131	7,989

CAPACITACIÓN Y ESPECIALIZACIÓN A PERSONAS SERVIDORAS PÚBLICAS SOBRE LOS LINEAMIENTOS DE OPERACIÓN DEL PROGRAMA VIAJEMOS SEGURAS

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Totales por sexo
Mujeres	98	1,061	249	248	178	224	225	769	3,052
Hombres	129	1,397	658	560	962	782	505	1,032	6,025
Personas por año	227	2,458	907	808	1,140	1,006	730	1,801	9,077

Fuente: Elaboración propia, con datos proporcionados por el Instituto de las Mujeres del Distrito Federal, Cuentas Públicas de 2008 a 2015.

En la tabla 4.- Se observa el número de casos de violencia sexual en el transporte público, atendidos del año 2008 al 2015, separando a la población por sexo, también las asesorías por otro tipo y modalidades de violencia, a lo que se ha respondido con capacitación especializada a personas servidoras públicas sobre lineamientos de operación del programa “Viajemos Seguras”.

Tabla 5.

EN EL MARCO DE LA IMPLEMENTACIÓN DE LA "ESTRATEGIA 30-100 CONTRA LA VIOLENCIA HACIA LAS MUJERES"													
NUMERALIA 2016													
ATENCIÓN A VÍCTIMAS DE VIOLENCIA SEXUAL Y OTRAS VIOLENCIAS COMETIDAS EN LOS TRANSPORTES PÚBLICOS													
POBLACIÓN	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC	TOTAL
Mujeres	3	1	8	20	9	13	10	13	20	12	11	10	130
Hombres	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
Personas por mes	3	1	8	20	9	14	10	13	20	12	11	10	131
ASESORÍAS JURÍDICAS GRATUITAS POR OTRO TIPO Y MODALIDADES DE VIOLENCIA													
POBLACIÓN	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC	TOTAL
Mujeres	35	184	123	107	63	52	36	83	166	60	74	95	1,078
Hombres	1	64	36	17	18	14	6	15	24	22	16	30	263
Personas por mes	36	248	159	124	81	66	42	98	190	82	90	125	1,341
CAPACITACIÓN Y ESPECIALIZACIÓN A PERSONAS SERVIDORAS PÚBLICAS SOBRE LOS LINEAMIENTOS DE ACTUACIÓN INTERINSTITUCIONAL PARA LA ATENCIÓN DE VÍCTIMAS DE VIOLENCIA SEXUAL Y OTRAS VIOLENCIAS CONTRA LAS MUJERES COMETIDAS EN EL TRANSPORTE PÚBLICO													
POBLACIÓN	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC	TOTAL
Mujeres	0	20	44	136	415	199	126	73	79	237	0	0	1,331
Hombres	0	27	22	114	37	61	67	59	63	135	0	0	585
Personas por mes	0	47	66	250	452	260	195	132	142	372	0	0	1,916

Fuente: Elaboración propia, con datos proporcionados por el Instituto de las Mujeres del Distrito Federal, Cuentas Públicas 2016.

En la tabla 5.- Se muestran las cifras correspondientes al marco de la implementación de la “Estrategia 30/100 contra la violencia hacia las mujeres”, en atención a víctimas de violencia sexual y otras violencias cometidas en los transportes públicos, dividido por sexo, así también las asesorías jurídicas gratuitas por otro tipo y modalidades de violencia y por último las cifras referentes a capacitación y especialización a personas servidoras públicas sobre los lineamientos de actuación interinstitucional para la atención de víctimas de violencia sexual y otras violencias contra las mujeres cometidas, en el transporte público; todas las cifras corresponden al año 2016.

Tabla 6.

POBLACIÓN ATENDIDA EN LOS MÓDULOS VIAJEMOS SEGURAS UBICADOS EN EL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO (STC) METRO						
NUMERALIA 2017						
ATENCIÓN A VÍCTIMAS DE VIOLENCIA SEXUAL Y OTRAS VIOLENCIAS COMETIDAS EN LOS TRANSPORTES PÚBLICOS						
	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	TOTAL
Mujeres	8	12	11	6	8	45
Hombres	0	0	0	0	0	0
Personas por mes	8	12	11	6	8	45

ASESORÍAS JURÍDICAS GRATUITAS POR OTRO TIPO Y MODALIDADES DE VIOLENCIA						
	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	TOTAL
Mujeres	74	57	50	58	57	296
Hombres	26	9	16	16	6	73
Personas por mes	100	66	66	74	63	369

HABILITACIÓN A PERSONAS SERVIDORAS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL PROCEDIMIENTO DE AUXILIO Y ATENCIÓN INMEDIATA A USUARIAS DEL SILBATO POR HECHOS DE VIOLENCIA SEXUAL EN LOS TRANSPORTES PÚBLICOS						
	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	TOTAL
Mujeres	28	0	21	17	30	96
Hombres	0	0	108	51	255	414
Personas por mes	28	0	129	68	285	510

Fuente: Elaboración propia, con datos proporcionados por el Instituto de las Mujeres del Distrito Federal, reportes mensuales por Módulo y reportes y reposrtes mensuales de actividades de Movilidad Segura.

En la tabla 6.- se muestran cifras sobre la población atendida en los módulos de viaje segura, ubicados en el Sistema de Transporte Colectivo (STC) Metro, en atención a víctimas de violencia sexual y otras violencias cometidas en transportes públicos, asesorías jurídicas gratuitas por otro tipo y modalidades de violencia y la habilitación a personas servidoras para la implementación del procedimiento de auxilio y atención inmediata a usuarias del silbato, por hechos de violencia sexual en los transportes públicos.

A continuación, como parte de estudios de caso de mujeres que han vivido violencia en el Metro de la Ciudad de México y tomando el método cualitativo, se aplicó una entrevista semiestructurada¹⁴ a una viajera que utiliza este medio de transporte regularmente, quien vivió violencia en el mismo.

Para contactar a la entrevistada, previamente se le envió un mensaje de texto vía teléfono celular, primero presentándome, informándole quien me proporcionó su número de teléfono y mencionándole mi tema de investigación, para posteriormente hacerle una invitación a la realización de la entrevista y de ser afirmativa su respuesta, qué día y a qué hora podría proporcionarme el tiempo para realizarla.

Violencia en el metro, testimonio de una viajera.

La entrevista que se muestra a continuación, fue aplicada el día 24 de abril del 2018, a una mujer de 29 años de edad, abogada, fue realizada vía telefónica, debido a las ocupaciones de la entrevistada y tuvo una duración aproximada de 15 minutos. La situación de violencia que vivió la entrevistada sucedió en el año 2012, alrededor del medio día en la línea 6 del metro de la CDMX.

¹⁴ Presenta un grado mayor de flexibilidad que las estructuradas, debido a que parte de preguntas planeadas que pueden ajustarse a los entrevistados, su ventaja es la posibilidad de adaptarse a los sujetos con enormes posibilidades para motivar al interlocutor, aclarar términos, identificar ambigüedades y reducir formalismos. Se puede definir como una “conversación amistosa” entre informante y entrevistador, convirtiéndose este último en un oidor, alguien que escucha con atención, no impone ni interpretaciones ni respuestas, guiando el curso de la entrevista hacia los temas que a él le interesan.

¿Me podrías compartir cómo fue tu experiencia de haber vivido violencia en el metro?

(Entrevistada)- *Fue una muy mala experiencia, algo horrible, me sentí impotente y después muy molesta.*

Los hechos sucedieron en 2012, no recuerdo el mes ni el día, pero fue en la línea roja, la 6; viajaba en un vagón del metro, cerca del medio día, haciendo algunas llamadas por celular referentes a mi trabajo, cuando sentí una mano detrás de mí que me tocó en la parte baja de la espalda, seguido de esto me dijo una serie de palabras soeces que prefiero no repetir, ante esto mi reacción fue voltear y enfrentarlo, ante esto él me contestó diciendo que estaba loca y me dio una bofetada; quedé confundida, pues no esperaba esto, pero en cuanto logré incorporarme le di con mi puño un golpe en el rostro, sentía mucho coraje, para ese momento mi pómulo se comenzó a inflamar, entonces me volteé un momento y el tipo trato de irse, otro hombre lo detuvo y yo accioné la palanca de emergencia. Salí del vagón a pedir apoyo de algún policía, pero no había ninguno.

La violencia fue física, sexual y psicológica en un mismo momento; Paula Soto menciona que el miedo de las mujeres a la violencia y sus efectos espaciales se sustenta en dos supuestos que en la realidad no necesariamente se dan, por una parte, que las agresiones de que son objeto las mujeres ocurren en lugares públicos, y por otra parte, que quienes las cometen son desconocidos que no tienen ninguna relación con las afectadas. En el caso de la usuaria entrevistada se dieron ambos supuestos, fue en un lugar público y por parte de un desconocido. También es un ejemplo de violencia simbólica y física, tema que estudia Paula Soto y del cual se hace mención en el primer capítulo de la presente investigación.

(Entrevistada)- *Pasaron alrededor de 10 minutos y llegó un policía, pero no de los del metro, sino policía de investigación, me preguntó por lo sucedido, le dije lo que pasó y aun así el tipo me encaró, para cuando salimos del metro ya había patrullas.*

Es importante identificar que los hechos ocurren a plena luz del día, que hay testigos que presenciaron el acto de violencia, sus reacciones e inacciones también contribuyen a la producción del espacio.

¿Cuál fue la reacción de la gente que fue testigo de la agresión en tu contra?

(Entrevistada)- *Nadie intervino, hasta que bajé la palanca de emergencia y se empezaron a juntar, pero no sé si por lo que me ocurrió o porque llevaban prisa y el metro no avanzaba.*

Por tratarse de un transporte público, los servidores públicos encargados de resguardar la seguridad de las usuarias y usuarios, deben estar preparados y conocer los procedimientos que se llevan a cabo en un caso de violencia, en este caso, contra una mujer que viajaba en el metro¹⁵.

¿Cuál fue la respuesta y acompañamiento de los policías?

(Entrevistada)- *De apoyo todo el tiempo, fueron sensibles y de inmediato buscaron el historial del tipo que me agredió y encontraron que ya había cometido delitos de la misma naturaleza. Me llevaron directo a una agencia de delitos sexuales, en donde hice la denuncia. Perdí todo el día pero esto no se podía quedar así.*

La pregunta sobre la división de vagones como respuesta ante la violencia, es de vital importancia, pues la viajera entrevistada puede dar detalles a fondo para así tener una visión más amplia sobre esta solución inmediata que se implantó en el metro de la Ciudad de México.

¹⁵ En la Ciudad de México existen solamente cuatro agencias especializadas en delitos sexuales en las delegaciones Miguel Hidalgo (inaugurada el 17 de abril de 1989), Coyoacán (inaugurada el 12 de junio de 1989), Venustiano Carranza (inaugurada el 5 de septiembre de 1989) y Gustavo A. Madero (inaugurada el 26 de marzo de 1991). Éstas fueron el resultado de diversos factores, entre ellos, la creciente demanda de la población capitalina por mayor seguridad pública, la fuerza política de organizaciones feministas, y el acceso de mujeres comprometidas con la lucha de género a las altas esferas del gobierno. www.pgj.cdmx.gob.mx

¿Consideras que la división de vagones en el metro, entre hombres y mujeres, es una solución ante la problemática de la violencia contra las mujeres, como lo que te sucedió?

(Entrevistada)- *No, pienso que eso viene desde el hogar, en el que se educa a los niños como machitos, que pueden tratar a las mujeres como quieran, es algo más profundo que sólo separar por sexos, dentro del sistema patriarcal dentro del que vivimos, se necesita educar a niños y niñas para no llegar a la violencia por cuestión de género, que se da en estos días, de la división de vagones pienso que esto propicia en algunos casos que hombres se sientan con el derecho de atacar, porque las mujeres no viajamos en “nuestros vagones”. Dentro de los vagones de mujeres sigue existiendo violencia, te empujen, te gritan, no creo que la separación sea una solución.*

La entrevistada hace mención del patriarcado y tomando éste bajo la definición de un “sistema de dominación sexual masculina que determina la opresión y subordinación de las mujeres”, se observa que es sobre el que se levantan el resto de las dominaciones, como la de clase y raza y en el caso del metro, se presenta en los ataques contra las mujeres. Por otra parte la apropiación del espacio se ve reflejada en los vagones mixtos, con la actitud de pertenencia del espacio por parte de los hombres, quienes consideran la medida como discriminatoria, lo cual es una idea equivocada, porque no se tiene por objeto o resultado anular o menoscabar el reconocimiento, goce o ejercicio, en condiciones de igualdad, de los derechos y libertades de los hombres que viajan en los vagones mixtos del metro.

Continuando con los estudios de caso de mujeres que han vivido violencia en el metro de la Ciudad de México, se muestra la técnica del grupo focal, en la que se invitó a participar a un grupo de mujeres que utilizan los vagones exclusivos para mujeres, de esta forma se conocieron las experiencias que viven día a día y su perspectiva acerca de la violencia que viven, así como también posibles soluciones ante esta problemática.

Para contactar a las participantes se utilizó el muestreo de “La bola de nieve”, el cual se usa con frecuencia para medir características en poblaciones que carecen de marco muestral, para acceder a poblaciones de baja incidencia y/o a individuos de difícil

acceso; a lo que se conoce como poblaciones ocultas¹⁶, se tomó este método debido a que es difícil identificar en el transporte público metro, que parte de la población femenina ha vivido violencia, para posteriormente invitarlas a participar en un grupo focal. Sin embargo si se pregunta a otras mujeres, conocidas o familiares, en algún momento de su vida la han vivido.

Las experiencias de las viajeras que utilizan los vagones exclusivos de mujeres.

El contacto con las participantes, surgió gracias a la Dra. Angelica Lucía Damián, quien impartió una clase en la Facultad de Ciencias Políticas de la UNAM y fue de esta clase que surgió el interés por participar, posteriormente se realizó la invitación formal, vía correo electrónico, indicando hora y fecha en que se realizaría.

Se llevó a cabo el día 7 de Mayo a las 11:30 am. y tuvo una duración aproximada de 1 hora y 30 minutos; con 4 participantes, mujeres de un promedio de edad entre los 18 y 22 años, estudiantes de la Licenciatura en Antropología de la Facultad de Ciencias Políticas en la UNAM; todas usan el metro y han utilizado los vagones reservados para mujeres, se realizó en un aula en que regularmente toman clases, con el fin de que se sintieran en confianza, en un espacio conocido y así la dinámica se realizara en un ambiente tranquilo.

Se elaboró una guía de preguntas previa, para llevar la conducción del grupo focal y no desviarse del tema. A continuación se mencionan las respuestas de las integrantes:

¿Cuál ha sido su experiencia al viajar en el metro de la Ciudad de México?

Participante 1.- *Yo iba a la prepa y solo utilizaba camión, le tenía un cierto miedo al metro, porque había escuchado que es inseguro. Para venir a la universidad, sigo utilizando un camión, pero también el metro, viajo en los vagones mixtos, pero siento un ambiente raro, me siento expuesta, pero lo hago porque al descender, me queda más cerca para transbordar.*

¹⁶ Espinosa Tamez, Priscilla y Hernández Sinencio, Héctor. *Muestreo de bola de nieve*. Departamento de Probabilidad y Estadística, UNAM, 2018.

Participante 2.- *Yo uso el metro desde que tengo memoria, por mi mamá, hasta la prepa comencé a viajar sola en el metro, usaba el vagón mixto, hasta que desgraciadamente comencé a tener situaciones incómodas por ejemplo: roces, hombres que se me acercaban mucho, incluso me llegaron a dar nalgadas, entonces dejé de usar el vagón mixto. Viajando en la parte exclusiva para mujeres me siento más segura y tranquila.*

El cuerpo aquí es el centro de la acción y la memoria, una ideología del miedo se reproduce cotidianamente a través de los medios de comunicación, las noticias de crímenes, el uso sensacionalista de las imágenes, contribuyen no sólo a exagerar la situación de inseguridad sino que tienden a culpar a las mujeres y victimizar su destino (Koskela, 1999).

Participante 2.- *La peor experiencia que me sucedió fue en la línea amarilla del metro, que va de Pantitlán a la Raza, en la estación Oceanía se subió un tipo, yo iba en la prepa, yo venía leyendo muy concentrada en el libro, hubo un momento en que levanté la vista porque había un hombre enfrente de mí y sentí que se movía demasiado, entonces levanté la vista y se estaba masturbando; no supe que hacer, entonces decidí regresar la vista hacia el libro y no verlo, aunque él ya se había dado cuenta que lo vi, porque posteriormente se cambió del lugar en que viajaba.*

En ese momento no supe que hacer, llegando a Pantitlán me bajé del metro y corrí, mi mamá ya me estaba esperando, la abracé y me puse a llorar, esa ha sido la peor experiencia que me ha pasado dentro del metro.

Las amenazas que comentan las participantes, son cada una de ellas y en su conjunto, pruebas evidentes por un lado de la demostración del dominio masculino en la calle y por otro, para las mujeres, una percepción de amenaza y por lo tanto de sentirse no acogidas en el espacio público.

Participante 3.- *Yo viví en Durango mucho tiempo, me vine a vivir a la Ciudad de México para cursar la prepa, pero casi no usaba el metro y cuando lo empecé a usar fue un cambio muy radical porque yo me iba caminando a la escuela y ahora en el metro hago un trayecto de 2 horas para llegar a la escuela todos los días, entonces al principio mi mamá me llevaba en el metro hasta cierta estación y me dejaba ahí o mi hermano a veces si entraba temprano a trabajar me acompañaba; cuando iba con mi hermano nos teníamos que ir en el vagón mixto, entonces lo que él hacía era ponerse atrás de mí, ya que es muy alto de esa forma me protegía, pero llegó un momento en que ya no pudieron acompañarme y aparte yo tenía que aprender a andar sola,*

porque a mí me daba muchísimo miedo andar en metro, la gente, el peligro, etc.

Como lo menciona Paula Soto, “la mayor vulnerabilidad para circular de las mujeres en la ciudad parece hacer referencia a otra dimensión de la violencia que escapa a su tipificación”; puede llamarse miedo y se lleva a cabo de forma directa e indirecta, lo que se ve reflejado en viajes cortos, pues así, las mujeres se sienten seguras, ya que conocen el entorno en que se desplazan y a través del tiempo lo hacen familiar.

Usualmente viajo en el vagón de las mujeres, pero a veces no me da tiempo de llegar a éste, ya que queda al final del andén y entonces viajo en el vagón mixto, entonces las experiencias que me han pasado no han sido dentro del vagón del metro, sino afuera.

Cabe destacar en esta parte, que no todos los ataques en contra de las mujeres son dentro de los vagones del metro, algunos suceden en los andenes o en los paraderos que se encuentran afuera de algunas estaciones del mismo; es así como se observa que existen espacios inseguros para el libre tránsito de las mujeres, en los que no se garantiza su seguridad pues la construcción de éstos se realiza desde una visión que es funcional para los hombres.

Una vez me pasó que iba subiendo las escaleras en metro Guerrero y un señor me empezó a hacer sonidos extraños, como mandándome besos, yo seguí caminando, la verdad no supe que hacer, estaba un policía pero preferí no decir nada y seguir caminando.

Otra experiencia fue en el vagón mixto, un señor me hizo sonidos de besos, yo le dije que me dejara en paz por favor y dejó de molestarme, pero nadie más de las personas que viajaban en el metro hizo algo.

La cultura de la indiferencia de la sociedad, que es testigo de los actos de violencia sexual contra las mujeres, se ve reflejada en la experiencia vivida que se comenta anteriormente, en la que las personas disimulan no ver la acción violenta, para no comprometerse y ver afectada su integridad o simplemente por considerarlo una acción normalizada y común en su vida; esto aunado a que en nuestro país padecemos las

consecuencias de un sistema democrático disfuncional, con instituciones ineficaces y altos niveles de corrupción.

Otro día un señor me comenzó a seguir, estaba en las escaleras del metro Rosario, a donde yo caminaba él iba detrás de mí, hasta que comencé a correr y me dejó de seguir.

En 2014, según datos de la Encuesta de Cohesión Social para la Prevención de la Violencia y la Delincuencia (ECOPRED), realizada por parte del INEGI, cuatro de cada 10 niños y niñas de 12 a 17 años de 47 ciudades de México, eran víctimas de delito o maltrato; la población infantil que ha experimentado hechos de violencia tiene una serie de reacciones que afectan su salud física y emocional; los daños a corto y largo plazo pueden ser físicos, psicológicos, patrimoniales y de afectación de derechos, que generan impacto en distintas esferas de la vida del infante. Las secuelas derivadas de la exposición a la violencia son graves y solo una pequeña proporción de estos actos contra los niños, niñas y adolescentes son denunciados e investigados y pocos agresores son procesados (UNICEF 2006; 2007; 2010).

Creo que estoy en una situación extraña, porque algunas veces soy percibida como mujer y por lo tanto recibo acoso por ser una mujer y por otro lado, algunas veces soy percibida como hombre, como un niño, entonces es una situación complicada porque tienes que ir al vagón de la mujeres y me ven raro porque piensan que soy un hombre que se quiere meter al vagón de las mujeres. Otra cosa es que parezco muy menor a mi edad real, entonces el hecho de que hombres me estén acosando de esa manera me preocupa mucho, pues pareciendo menor de edad me siguen haciendo esas cosas.

Participante 4.- *Yo vivo muy cerca y casi no utilizo el metro para transportarme a la escuela, utilizo más el camión, sin embargo, cuando lo utilizo es generalmente cuando voy con mi novio, él vive muy cerca de una estación del metro, entonces cuando vamos a su casa si nos movemos en metro, siempre es en los vagones mixtos y como viajamos en la línea 3 que va de Universidad a Indios Verdes, son vagones cerrados y no hay forma de moverse por “el gusanito” hacia los vagones para mujeres.*

Yo he sentido seguridad y me hace sentir mal, que por el hecho de que esté mi novio me proteja a mi como mujer, cuando no debería de sentirme así, pero así es, cuando vamos juntos me siento segura, con confianza y noto que los hombres no me ven tanto, por ejemplo, hace algunos días fuimos al centro, él se bajó en Ermita para transbordar y yo iba hasta Taxqueña (Línea 2 del Metro), íbamos en el vagón mixto y estaba lleno de hombres, en cuanto se bajó sentí todas las miradas de los hombres sobre mí, fue muy incómodo, pensar

que estuve con esas personas durante 10 estaciones, pensé en levantarme y pasarme al vagón de las mujeres, pero solo faltaban 2 estaciones, entonces ahí me quedé. He resentido el acoso y son situaciones que solo se presentan cuando no estoy con mi novio.

La situación más fuerte que me ha pasado, yo iba sola saliendo del metro Taxqueña, por el paradero de camiones, había 3 tipos, yo traía audífonos puestos y vi que uno de ellos me empezó a señalar, no le hice caso y comencé a caminar más rápido, el tipo me seguía, entonces comencé a correr, incluso empujaba gente para pasar y el tipo seguía detrás de mí, la gente no hacía nada, hasta que lo perdí. Fue en la tarde, entonces considero que no era una hora de riesgo, aunque no debería de ser así, después llegué a mi casa y lloré. Tengo que pasar por ahí para llegar a mi casa, aunque no uso el metro y siento que debo caminar muy rápido y mirar a todos lados para que no me pase algo, es horrible.

Después de la primer pregunta que se planteó, no se siguió un orden específico en las intervenciones de las participantes, esto con la finalidad de propiciar un ambiente relajado y dar fluidez a la actividad. Conocer sus reacciones en la siguiente pregunta que se planteó, va ligado a la apropiación del espacio y como se desenvuelven individual y colectivamente, al ver que un hombre utiliza un espacio que no debe ocupar.

¿Cuándo algún hombre utiliza los vagones que son exclusivos para mujeres, cuál ha sido su reacción o la de otras mujeres?

Participante 1.- *Hay incomodidad, porque por un lado sabes que ese espacio no es para esa persona y por otro lado piensas que te verías muy exagerada si te pones a decirle que se baje del vagón porque es solo para mujeres, es lo que tendríamos que hacer, pero me platicó una amiga que ella si trató de sacar a alguien del vagón para mujeres y una señora empezó a defender al señor que se había subido, diciéndole que no fuera exagerada, que él no estaba haciendo nada y cosas así, hasta que mi amiga logró que el señor se bajara del vagón, pero es raro que las mismas mujeres solapen esas actitudes. Si nosotras no decimos nada es por miedo a la confrontación.*

Participante 3.- *O el miedo a no ser apoyadas por otras mujeres, cuando yo veo que se suben hombres, lo único que hago es hacer comentarios indirectos con mis amigas por ejemplo: "Uy mira, esa mujer tiene pene" y nos empezamos a reír, con la intención de que ese hombre lo sepa, pero hay muchas veces que ni así hacen caso.*

Participante 2.- *Lo peor de todo es que bueno, una vez yo iba con una amiga en el vagón de mujeres, entonces se subió un chico como de 22 años aproximadamente, íbamos en la línea rosa, se subió en la estación Balderas, y nosotras veníamos platicando, hubo un momento en que se comenzó a acercar, mi amiga se puso pegada a la puerta y yo enfrente de ella, entonces él se comenzó a acercar un poco más a mí y sentí que pasó su mano junto a mí, entonces le dije: "Bájate, no es un vagón de hombres, tú no tendrías que estar*

aquí” y lo peor es que negó todo y las personas que iban ahí solo se me quedaron viendo, observando que pasaba algo pero sin hacer algo, incluso unas ni voltearon, se quedaron viendo su celular. Después de eso llegaron policías y nos preguntaron que queríamos hacer, si solo lo retiraban o lo llevaban directamente al Ministerio Público, pero nos advirtieron que en el Ministerio Público podíamos durar muchas horas y tal vez no se solucionaría nada, entonces estando ahí ya no pueden echarse para atrás, te meten miedo.

La sensibilación y capacitación de los servidores públicos, en este caso los policías, es de gran importancia, pues ante una acción violenta en contra de una mujer, como ocurre a diario en el metro de la Ciudad de México, deben saber como reaccionar, ya que son factor clave para llevar a cabo la denuncia.

Participante 4.- *Yo siento que los agresores piensan que nadie les va a decir nada y pueden hacer lo que quieran, porque no van a recibir ningún castigo y no hay diferencia entre que se suban señores o chavos, llegan a subirse en parejitas y si se siente incomodidad.*

La apropiación del espacio público por parte de los hombres, se ve reflejada en la experiencia que comentó la participante, en la que esa misma apropiación se traduce en una demostración de poder por medio de violencia en contra de las mujeres.

El saber si conocen el motivo de la separación de vagones en el metro, entre hombres y mujeres, da pie a saber el alcance que han tenido los programas públicos (Viajemos Seguras y Estrategia 30/100 contra la violencia hacia las mujeres en el transporte y los espacios públicos) de los que se hablará más adelante.

Respecto a la división de vagones, ¿Saben por qué se implementó?

Participante 2.- *Tal vez se implementó por la demanda social que hacían ciertas mujeres que viven estas agresiones diariamente en el metro y para tratar de resguardarse en un lugar seguro, empezaron a implementar esto. Por todas las denuncias que comenzaron a hacer, porque creo que no tiene mucho.*

Participante 4.- *Yo sé que comenzó en el sexenio de Mancera, pero no sé por qué fue.*

Participante 1.- *Es en todos los transportes creo, porque en el Estado de México también hay transporte rosa en el Mexibus.*

Participante 3.- *Sí, también en el metrobús.*

Participante 1.- *Yo también creo que es una respuesta, ante las denuncias, para sentirse seguras, pero no creo que sea la solución.*

Participante 3.- *Es solo ocultar el problema.*

Participante 2.- *Parcharlo, pero realmente, ¿cómo estás enseñando a las personas que no deben hacerlo?*

Participante 4.- *Exacto, además no solo se vive la violencia dentro del vagón, sino en los andenes, en la terminal, los torniquetes.*

El acoso sexual es un tipo de violencia contra las mujeres, muy común en las instalaciones del metro y conocer de que se trata, ayuda a tomar acciones y exigir que se castigue cuando ocurre o se es testiga de un acto de este tipo.

Para ustedes, ¿Qué es el acoso sexual?

Participante 3.- *Yo lo veo como una invasión forzosa del espacio de una persona, con intenciones sexuales, ya sea con palabras, miradas o tocamientos, invadir el espacio personal o la seguridad de una persona, buscando tu propia satisfacción sexual.*

Participante 1.- *Es esa intromisión a la otra persona obviamente sin su consentimiento y que no te importa si esa persona quiere recibir o no, es algo egoísta totalmente, simplemente por el hecho de: "soy hombre y puedo hacerlo porque nadie me va a hacer nada y te puedo tocar porque quiero". Eso para mí es acoso.*

Participante 2.- *Yo también pienso que es esa parte, si eres hombre puedes hacerlo, siento que es una imposición de poder sexual sobre el cuerpo de una mujer y de cualquier persona, en el caso de la mujer, la objetiza para satisfacer sus necesidades, por ser hombre la toco y no me pasa nada; es esa parte de marcar como hombre, el poder sobre una mujer, sexualmente.*

Aun cuando hoy día resulte casi imperceptible el dominio sexual es tal vez la ideología más profundamente arraigada en nuestra cultura, por cristalizar en ella el concepto más elemental de poder (Millet, 1970).

Participante 4.- *Y pues al final las leyes están en contra de nosotras, porque si no fuera así, habría justicia y no se juzgaría en casos de violación a las mujeres, lamentablemente vivimos en una sociedad machista, patriarcal, que busca simplemente "tapar" ciertas problemáticas que tenemos en la sociedad, sin embargo no resuelven nada y el acoso es una de las más grandes.*

¿Creen que existen diferencias entre acoso y violencia sexual?

Participante 1.- *En la violencia no necesariamente influye el acoso, si hablas de violencia sexual no necesariamente hablas de acoso sexual.*

Participante 3.- *Yo creo que la violencia sexual es cuando se fuerza un acto sexual y el acoso es una acción, pero es más de un momento, puede ser que te toquen o digan algo molesto, que te incomode.*

Participante 4.- *No tengo claro que es cada uno, pero considero que la violencia sexual es algo más “fuerte”.*

Participante 2.- *Son diferentes tipos de violencia, violencia sexual, acoso, hostigamiento y no todos son lo mismo; tenía la diferencia entre acoso y hostigamiento, pero no entre violencia y acoso sexual.*

Los programas públicos son elaborados para resolver problemas que se presentan contra uno o varios sectores de la población, conocerlos es importante, para saber que nos ofrecen y al mismo tiempo exigir que se cumplan los objetivos para los que fueron creados, en este caso también funciona para conocer el alcance que han tenido en la población, para la que fueron establecidos.

Volviendo al tema del metro, ¿Conocen algún programa en contra de la violencia hacia las mujeres?

Participante 1.- *La red de transporte seguro.*

Participante 2.- *El silbato rosa de Mancera.*

Participante 3.- *Si, también el silbato rosa.*

Participante 4.- *También el silbato y algunos letreros en contra de la violencia hacia las mujeres*

Conocer el sentir de las participantes al viajar en los vagones que les han sido asignados, indicará si funciona esta medida, o que tipo de cambios podrían llevarse a cabo, para preservar su seguridad y que viajen en tranquilidad, sin miedo ni temor a ser atacadas por cualquier persona.

Viajar en los vagones asignados para mujeres, ¿Las hace sentir más seguras?

Participante 2.- *En ese momento puede ser, pero no considero que sea una solución.*

Participante 4.- *Yo creo que de alguna u otra manera te hace sentir un poco más segura, pero no erradica el problema porque el acoso no sólo se vive dentro de los vagones del metro, también en los andenes; no todo el tiempo te quedas en el vagón.*

Participante 1.- *Viéndolo desde la realidad, algunas decimos que no es la solución, pero nos dijo la Dra. Lucía Damián que había bajado el número de denuncias desde que se habían dividido los vagones, pero si nos está haciendo sentir más seguras, al menos temporalmente y aunque no sea la solución real, por lo menos yo siento que me puedo dormir en estos vagones.*

Con el programa “Viajemos Seguras” se busca realizar acciones afirmativas, que se refiere a aquellas acciones positivas que reducen o eliminan prácticas discriminatorias contra sectores excluidos de la población tales como mujeres, o grupos étnicos o de distinta preferencia sexual. Se busca con ello darles un trato preferencial y utilizar mecanismos diseñados expresamente para obtener resultados (Begné, 2011).

Desde su experiencia, ¿De dónde creen que proviene el problema de la violencia y acoso en contra de las mujeres?

Participante 2.- *Yo he escuchado mucho que dicen que proviene de la familia, tal vez sí, pero siento que es muy fácil decir esto, porque al final de cuentas estás regresando al ciclo de culpabilidad de las madres: “no educan bien a los niños y por eso cuando crecen, se convierten en acosadores”, pero no estamos involucrando la responsabilidad que tiene el Estado, para educar a la gente y sobre todo para legislar a partir de lo que está bien y lo que no, si hubiera una legislación donde tipificaran lo que son los delitos sexuales, los casos de violencia tal vez se reducirían, pero es muy sencillo culpar a un solo factor, sobre todo a las madres.*

Participante 3.- *Es todo un factor social, que no podemos simplemente “pasar la pelotita”, aparte en el caso de que si sea la familia, ahí viene implícito que es culpa de la madre, muchas veces escuchamos: “una madre misógina, hace un hijo machista” y no solo las madres pueden ser misóginas, entonces yo creo que es un problema estructural, mucho más grande, que si tiene que ver con el seno familiar, tiene que ver con la situación socioeconómica en que vive una persona, todas las experiencias culturales externas que pueden llegar a permear de cierta manera y pues sí, también la falta de educación tanto escolar, como personal.*

Participante 1.- *Pues sí, no solo la educación, también es responsabilidad del Estado implementar medidas y campañas de información, porque realmente no se conoce qué es el acoso sexual, al menos en la zona en la que yo vivo (Chimalhuacán, Edo. Mex.) la gente no sabe qué es el acoso. Yo siempre me he cuestionado por qué la gente del lugar donde vivo no sabe sobre el acoso y me di cuenta que las personas no pasan de una educación de nivel secundaria o preparatoria y nos van más allá, entonces no les enseñan a buscar información y es muy triste porque tampoco hacen nada cuando pasa algo o cuando les pasa a ellos no saben que hacer, entonces te llena de mucha rabia porque no es solo cosa de ellos, sino se trata de una estructura.*

Participante 4.- *Yo creo que el acoso no solo proviene de personas con bajos estudios o una clase social baja, yo una vez estaba en la Colonia Condesa saliendo de un restaurante con mi novio y en lo que él se daba la vuelta a*

arreglar algo, un grupo de chicos que viajaban en un Audi, al acercarse a donde estaba yo, bajaron la velocidad del automóvil, me chiflaron y me dijeron varias cosas, entonces no se trata solo de una clase social, es toda una estructura social de la que no podemos salir.

El acoso sexual no es exclusivo de un sector de la población y no tiene relación directa con el poder adquisitivo o clase social a la que pertenecen los hombres, se trata de un problema estructural, en el que se ejerce el poder con base en la violencia en contra de las mujeres.

Participante 2.- *Yo creo que normalmente estas situaciones aparecen cuando el hombre siente que está un escalón arriba, respecto al Estado siempre he tenido conflicto con esto, yo sé que el Estado se conforma por tres partes: población, territorio y el gobierno, entonces la parte del acoso es una estructura de todas las personas, la sociedad, que tiene que estar involucrada en ese tipo de cosas, porque se excluye a las mujeres de todo, de las leyes, de las normas, de las teorías políticas, entonces se debería empezar por ahí, entender que también hay una problemática de mujeres, que tenemos necesidades que los hombres no comprenden o incluso otras mujeres tampoco comprenden, porque les han enseñado que las mujeres no tienen necesidades, porque el hombre es el que manda y las mujeres no pueden opinar y “si te está tocando es porque te vestiste así, o porque piensas así, o porque te sientas así, porque una dama no se sienta así”, entonces creo que es algo muy estructural, que viene de tiempo atrás. Yo si considero que la familia es un factor importante, es una de las principales instituciones y muchas veces la mayoría de la violencia inicia dentro de los hogares.*

¿Creen ustedes que el factor género influye en la violencia contra las mujeres?

Participante 2.- *Si, porque las mujeres vivimos una violencia sistemática por el hecho de ser mujeres, es por eso que se llaman feminicidios, te matan por ser mujer, la violencia existe en el país, en el mundo, sin embargo el tipo de violencia que sufrimos nosotras no es el mismo tipo de violencia que sufren los hombres y no estoy minimizando la violencia que ellos sufren, sin embargo si es importante marcar esta diferencia.*

Participante 3.- *También yo creo que algo que se olvida mucho dentro de estas discusiones y creo que es algo que me atañe un poco a mí, es que no solo es cuestión de género, sino también de expresión de género, identidad de género, porque si tú eres una persona que se sale de lo que se considera “normal”, ya estás mal, si eres una persona abiertamente homosexual y te subes al vagón de hombres, te arriesgas a que te insulten, porque ya no es cuestión solo de género y acoso, sino que ya eres percibido como diferente o inferior, entonces la gente se siente con el derecho de decirte algo o que está mal lo que estás haciendo. Por ejemplo en el caso de las personas transgénero, las matan antes de los 35 años, esa es su esperanza de vida y es*

una violencia que no se habla, yo vi el caso de una mujer transexual que se subió a un vagón de mujeres, pero como la percibieron como hombre, la sacaron del vagón, entonces también es cómo te percibe la gente.

En una sesión de la Comisión de Derechos Humanos llevada a cabo en el año 2002, una relatora de la ONU, sobre la violencia contra la mujer, mencionaba que ésta se asocia con la concepción social de lo que significa ser hombre o mujer, ya que cuando una persona no se encuentra dentro de los estándares de lo que se considera un comportamiento 'normal', se convierte en objetivo de violencia y esta realidad se agudiza si se combina con actitudes discriminatorias por razón de la orientación sexual o cambios en la identidad de género.

Participante 2.- *De eso que mencionas, incluso los hombres también son víctimas del sistema patriarcal, están tan sumergidos en que un hombre debe ser fuerte y no debe expresar sus sentimientos, que si uno lo hace lo descalifican diciendo que es un "puto, niña" o cosas así, entonces si tiene que ver con el género y también con un sistema que ya está configurado y que todo mundo lo normaliza porque es algo que viene de tiempo atrás y no les explican que un hombre si puede expresar sus sentimientos y no siempre debe mostrar que es el más fuerte; es un trabajo de reconfigurar las masculinidades.*




















El sistema patriarcal refuerza y reproduce los roles de género implantados bajo esa misma visión, en que el hombre debe ser fuerte, dominante (entre otras características de poder y control) o de lo contrario será rechazado; por eso es importante reconfigurar la masculinidad, terminando con características machistas, con las que deben cumplir los hombres y educando en un ambiente de igualdad y libertad, sin necesidades tóxicas de dominación y control.

2.4. Violencia en el transporte público

En el mapa que se muestra a continuación se presentan las líneas del metro en que se han registrado agresiones en contra de mujeres, correspondiente al periodo de los meses Mayo a Julio del año 2016.

Agresiones a mujeres en el Sistema de Transporte Público Metro, Mayo-Julio 2016.

AGRESIONES A MUJERES MAYO-JULIO 2016

ESTACIONES DEL METRO CDMX		CASOS DE AGRESIONES	MÓDULOS DE ATENCIÓN A VÍCTIMAS	
	Hidalgo	17		Balderas
	Centro Médico	10		Guerrero
	Pantitlán	10		Pantitlán
	Pino Suárez	05		Hidalgo
	Salto del Agua	04		Pino Suárez
	Puebla	04		Tasqueña
	Cd. Azteca	04		
	Observatorio	03		
	Zócalo	03		
	Atlalilco	03		
	Cd. Deportiva	03		
	Chabacano	03		
	San Lázaro	03		

Fuente: Elaboración propia a parti de información de la página web: www.animalpolitico.com/2016/08/estaciones-metro-agresiones-sexuales-mujeres/

En el mapa anterior podemos observar que de 13 estaciones que aparecen en la lista, 8 funcionan como transbordo entre líneas, lo que indica que tienen una afluencia mayor de usuarios, debido a esto, en las llamadas “horas pico”¹⁷ es común observar un sobre cupo dentro de los vagones, lo que lleva a un hacinamiento, dando oportunidad a que algunas personas se aprovechen y cometan actos de violencia en contra de las mujeres, ya sea con tocamientos, palabras ofensivas o miradas lascivas.

A continuación se presentan tablas y gráficas sobre datos de violencia sexual en el transporte público y también sobre capacitación y especialización a personas servidoras públicas sobre los lineamientos de operación, ya que es importante conocer las acciones que se han llevado cabo, para terminar o al menos detener el problema de violencia en contra de las mujeres, a través de programas públicos.

Tabla 7.

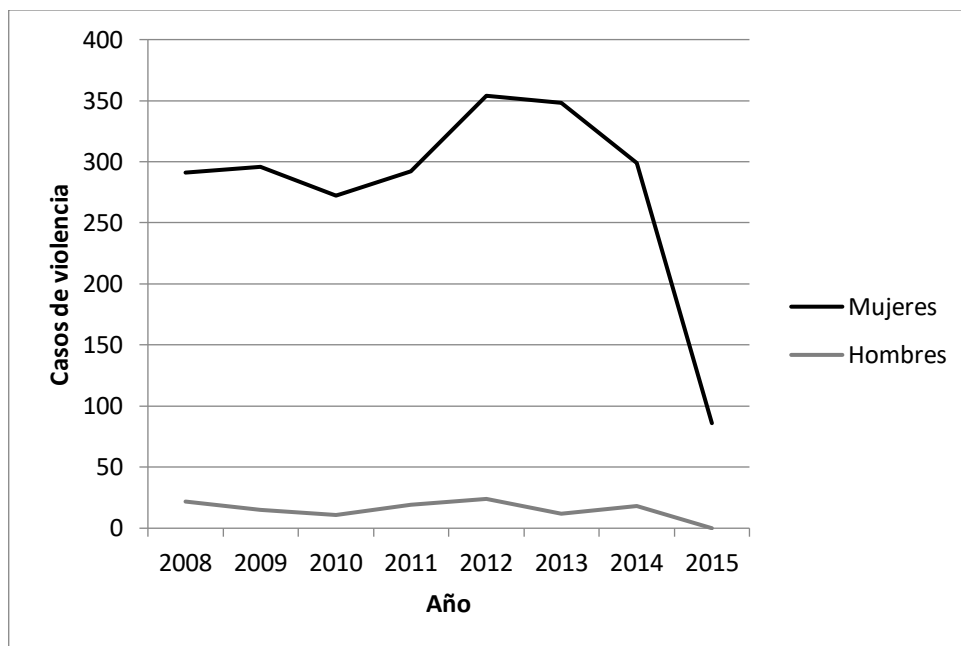
ATENCIÓN A CASOS DE VIOLENCIA SEXUAL EN EL TRANSPORTE PÚBLICO									
POBLACIÓN	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Totales por sexo
Mujeres	291	296	272	292	354	348	299	86	2,238
Hombres	22	15	11	19	24	12	18	0	121

Fuente: Elaboración propia con datos del Instituto de las Mujeres del Distrito Federal, Cuentas Públicas de 2008 a 2015.

En la tabla 7, se observan los casos de violencia sexual que se han atendido en el transporte público en un período del año 2008 a 2015, en el cual a primera vista existe un mayor número en los casos de mujeres, siendo el más alto el año 2012 con 354 y el más bajo el 2015 con 86; en el caso de los hombres el número más alto de dio en el año 2012 con 24 y el más bajo en el año 2015 con 0; es importante la disparidad que existe en el número de casos de violencia sexual en el transporte público que se dan contra mujeres y hombres.

¹⁷ Momento de máximo tránsito del servicio de transporte.

Gráfica 1. Atención a casos de violencia sexual en el Transporte Público 2008-2015



Fuente: Elaboración propia con datos del Instituto de las Mujeres del Distrito Federal, Cuentas Públicas de 2008 a 2015.

En la gráfica 1 se observa de forma clara, la diferencia entre mujeres y hombres en atención a casos de violencia en el transporte público, siendo mayor en el año 2012 en ambos casos y disminuyendo de forma considerable en el año 2015.

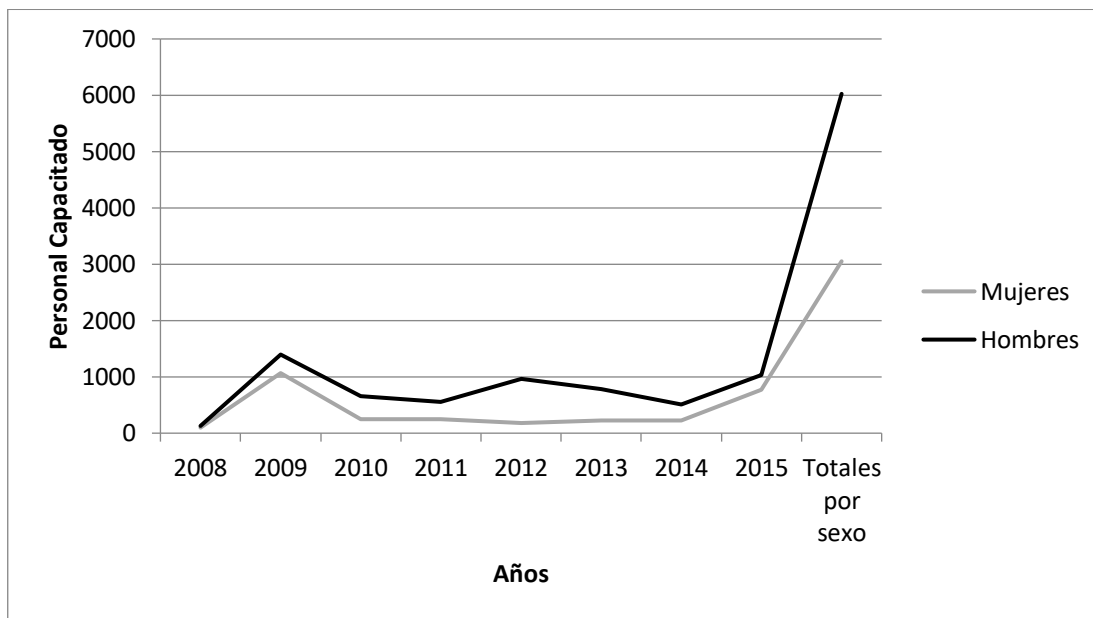
Tabla 8.

CAPACITACIÓN Y ESPECIALIZACIÓN A PERSONAS SERVIDORAS PÚBLICAS SOBRE LOS LINEAMIENTOS DE OPERACIÓN DEL PROGRAMA VIAJEMOS SEGURAS									
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Totales por sexo
Mujeres	98	1,061	249	248	178	224	225	769	3,052
Hombres	129	1,397	658	560	962	782	505	1,032	6,025
Personas por año	227	2,458	907	808	1,140	1,006	730	1,801	9,077

Fuente: Elaboración propia con datos del Instituto de las Mujeres del Distrito Federal, Cuentas Públicas de 2008 a 2015.

Como respuesta a los casos de violencia en el transporte público, se da capacitación y especializa a personas servidoras públicas, como se muestra en la tabla 8, en este caso se trata de los lineamientos de operación del programa “Viajemos Seguras”, podemos observar que imparte a más hombres que mujeres, aumentando cada año, desde 2008 hasta 2015 el número de servidores públicos a los que se capacita, se puede observar de forma muy clara en la gráfica 2, que se presenta a continuación, como aumentan las cantidades.

Gráfica 2. Capacitación y especialización a personas servidoras públicas sobre los lineamientos de operación del programa Viajemos Seguras.



Fuente: Elaboración propia con datos del Instituto de las Mujeres del Distrito Federal, Cuentas Públicas de 2008 a 2015.

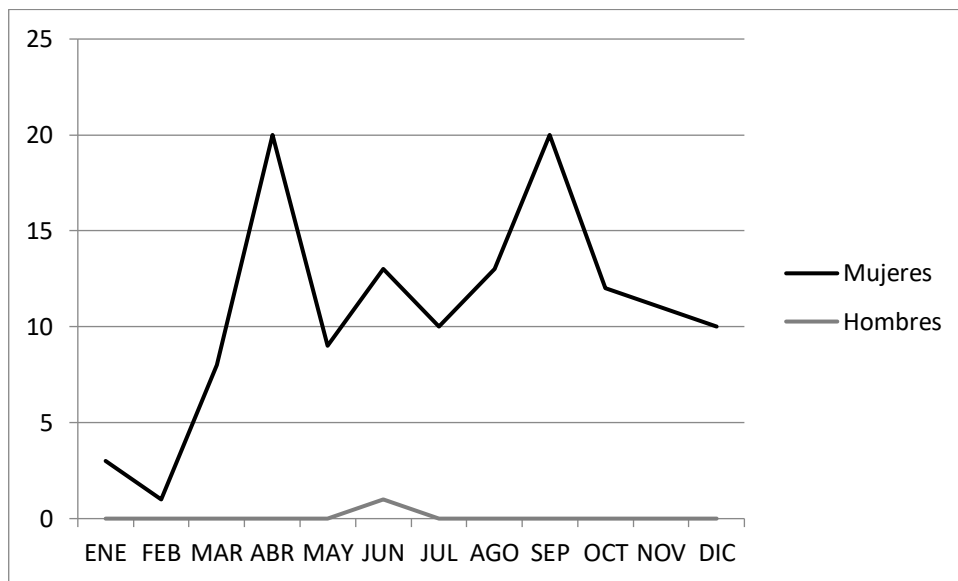
Tabla 9.

ATENCIÓN A VÍCTIMAS DE VIOLENCIA SEXUAL Y OTRAS VIOLENCIAS COMETIDAS EN LOS TRANSPORTES PÚBLICOS													
POBLACIÓN	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC	TOTAL
Mujeres	3	1	8	20	9	13	10	13	20	12	11	10	130
Hombres	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
Personas por mes	3	1	8	20	9	14	10	13	20	12	11	10	131

Fuente: Elaboración propia con datos del Instituto de las Mujeres del Distrito Federal, Cuenta Pública 2016.

En la tabla 9 se muestran los números referentes a la atención a víctimas de violencia sexual y otras violencias cometidas en los transportes públicos en el año 2016, a diferencia de las tablas anteriores, en esta solo se muestran datos del año 2016, separados por mes. Realizando un comparativo entre mujeres y hombres observamos que siguen siendo más los casos de violencia en contra de las mujeres dando un total de 130 y en cuanto a los hombres solo se registró uno.

Gráfica 3. Atención a víctimas de violencia sexual y otras violencias cometidas en los transportes públicos (2016).



Fuente: Elaboración propia con datos del Instituto de las Mujeres del Distrito Federal, Cuenta Pública 2016.

Los meses con mayor número de incidencias fueron abril y septiembre respectivamente, con 20 casos de atención a víctimas de violencia sexual y otras violencias cometidas en los transportes públicos, durante el año 2016, se puede observar la gran diferencia que existe entre los indicadores de hombres y mujeres, una muestra más de la violencia que viven mes con mes las mujeres, al utilizar este medio de transporte.

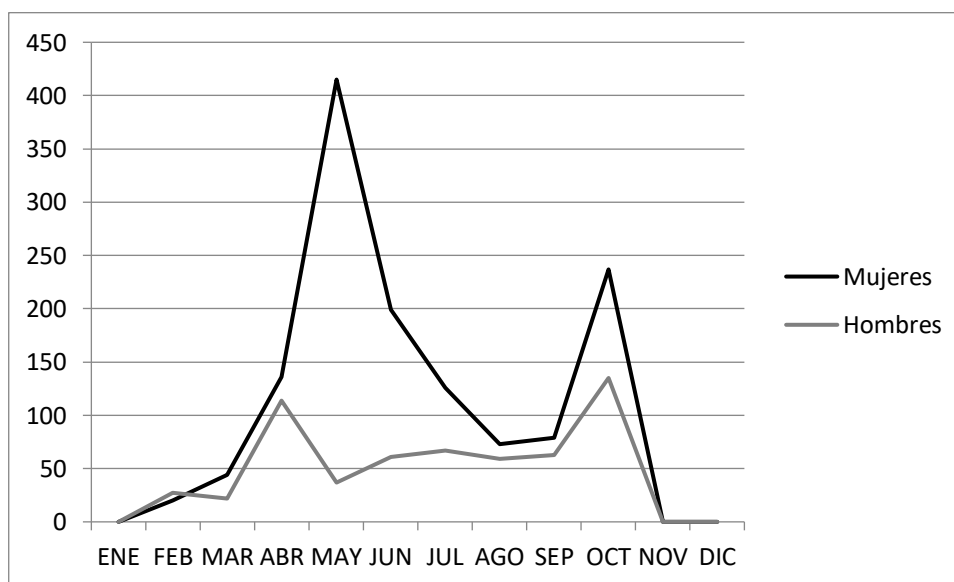
Tabla 10.

CAPACITACIÓN Y ESPECIALIZACIÓN A PERSONAS SERVIDORAS PÚBLICAS SOBRE LOS LINEAMIENTOS DE ACTUACIÓN INTERINSTITUCIONAL PARA LA ATENCIÓN DE VÍCTIMAS DE VIOLENCIA SEXUAL Y OTRAS VIOLENCIAS CONTRA LAS MUJERES COMETIDAS EN EL TRANSPORTE PÚBLICO													
	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC	TOTAL
Mujeres	0	20	44	136	415	199	126	73	79	237	0	0	1,331
Hombres	0	27	22	114	37	61	67	59	63	135	0	0	585
Personas por mes	0	47	66	250	452	260	195	132	142	372	0	0	1,916

Fuente: Elaboración propia con datos del Instituto de las Mujeres del Distrito Federal, Cuenta Pública 2016.

En la tabla 10 se muestran datos de capacitación y especialización a personas del servicio público, sobre los lineamientos de actuación interinstitucional para la atención de víctimas de violencia sexual y otras violencias contra las mujeres cometidas en el transporte público durante el año 2016.

Gráfica 4. Capacitación y especialización a personas servidoras públicas sobre los lineamientos de actuación interinstitucional para la atención de víctimas de violencia sexual y otras violencias contra las mujeres cometidas en el transporte público (2016).



Fuente: Elaboración propia con datos del Instituto de las Mujeres del Distrito Federal, Cuenta Pública 2016.

En la gráfica 4, que se presentó anteriormente, se corrobora una cuestión de género, al ser mayor el número de mujeres al que se dirige la capacitación, aunque el metro

cuenta con un mayor número de policías hombres en sus instalaciones, menciono lo anterior como resultado de la observación que llevo a cabo en los traslados cotidianos que realizo en este medio de transporte.

Tabla 11.

ATENCIÓN A VÍCTIMAS DE VIOLENCIA SEXUAL Y OTRAS VIOLENCIAS COMETIDAS EN LOS TRANSPORTES PÚBLICOS (2017)

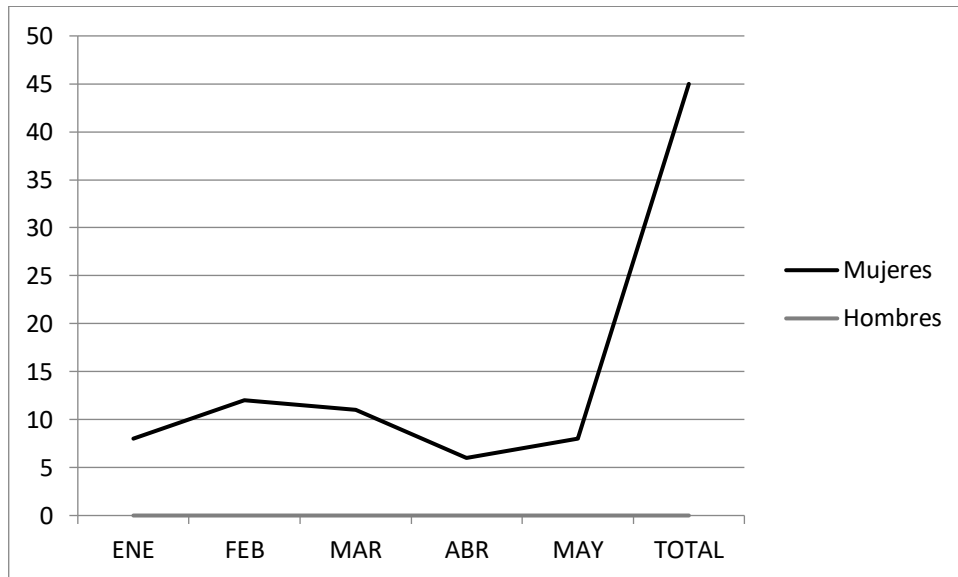
	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	TOTAL
Mujeres	8	12	11	6	8	45
Hombres	0	0	0	0	0	0
Personas por mes	8	12	11	6	8	45

Fuente: Elaboración propia con datos del Instituto de las Mujeres del Distrito Federal, reportes mensuales por Módulo.

En cuanto a la información obtenida por parte del Instituto de las Mujeres, respecto al año 2017, solo se obtuvieron datos de 5 meses, dentro de los cuales febrero es el que presenta un mayor número de casos de atención a víctimas de violencia sexual en las mujeres, mientras en los hombres no se presentó ningún caso, esto sustenta que se trata de un problema de género.

Los números parecen bajos, tomando en cuenta el número de mujeres que viajan a diario en el metro; al entender la violencia como un asunto personal, se refuerza una situación de subordinación de las mujeres, lo que implica asumir relaciones de poder, que históricamente han sido y continúan siendo desiguales, en las que se legitima al hombre a mantener su estatus de dominación a través de la violencia y esta percepción se refleja en los números de atención a víctimas, pues las mujeres no denuncian por vergüenza, culpabilidad o miedo.

Gráfica 5. Atención a víctimas de violencia sexual y otras violencias cometidas en el transporte público (2017).



Fuente: Elaboración propia con datos del Instituto de las Mujeres del Distrito Federal, reportes mensuales por Módulo.

La gráfica 5 muestra el número de casos de atención a víctimas de violencia sexual y otras violencias cometidas en los transportes públicos durante el año 2017, la tendencia sigue siendo la misma respecto a años anteriores, llegando a 0 en el caso de los hombres. La atención se brinda en los módulos ubicados en las estaciones del metro: Balderas, Hidalgo, Mixcoac, Pantitlán y Pino Suárez.

Tabla 12.

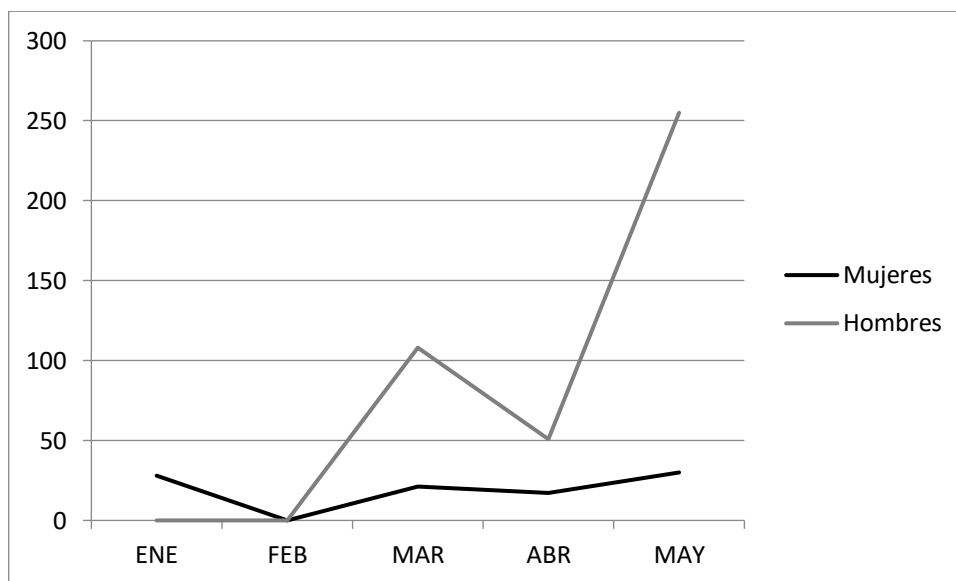
HABILITACIÓN A PERSONAS SERVIDORAS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL PROCEDIMIENTO DE AUXILIO Y ATENCIÓN INMEDIATA A USUARIAS DEL SILBATO POR HECHOS DE VIOLENCIA SEXUAL EN LOS TRANSPORTES PÚBLICOS (2017)

	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	TOTAL
Mujeres	28	0	21	17	30	96
Hombres	0	0	108	51	255	414
Personas por mes	28	0	129	68	285	510

Fuente: Elaboración propia con datos del Instituto de las Mujeres del Distrito Federal, reportes mensuales de actividades de Movilidad Segura.

Como lo mencioné anteriormente existe un número mayor de hombres dentro del servicio público en el transporte público y eso se muestra en la tabla, respecto al uso del sílbato ante hechos de violencia sexual, fue mal planeado, mal ejecutado, sin estrategia ni seguimiento, una muestra más de la implemetación de acciones desde la perspectiva del patriarcado, en las que no se busca la prevención, sino el castigo después de que se realizan los actos de violencia sexual en contra de las mujeres.

Gráfica 6. Habilitación a personas servidoras para la implementación del procedimiento de auxilio y atención inmediata a usuarias del sílbato por hechos de violencia sexual en los transportes públicos (2017).



Fuente: Elaboración propia con datos del Instituto de las Mujeres del Distrito Federal, reportes mensuales de actividades de Movilidad Segura.

Como se hizo mención anteriormente, la habilitación a personas servidoras para la implementación del procedimiento de auxilio y atención inmediata a usuarias del sílbato por hechos de violencia sexual en los transportes públicos durante el año 2017, periodo enero a mayo, sigue marcando un aumento en los números referentes a los hombres, tal vez porque existen más elementos varones, que se encargan de la seguridad en el transporte público, que personal femenino.

Capítulo III. Separación de vagones entre mujeres y hombres en el metro de la Ciudad de México, ¿una solución ante la violencia de género que se da en contra de las mujeres?

3.1. Análisis desde una Geografía de género

Los programas “Viajemos Seguras” y la “Estrategia 30/100 contra la violencia hacia las mujeres en el transporte y los espacios públicos” que incluyen la separación de vagones de uso exclusivo para mujeres en el metro de la Ciudad de México, se implementaron como una medida de seguridad inmediata, en respuesta al aumento de la violencia en contra de las mujeres. En primer lugar el programa “Viajemos Seguras” es la respuesta ante las cifras de violencia sexual y la “Estrategia 30/100 contra la violencia hacia las mujeres en el transporte y los espacios públicos” surge debido a un reclamo realizado por diversos grupos de mujeres organizadas, para exigir seguridad; en ambos casos se encaminan a la prevención, atención sanción y procuración de justicia, a los que las mujeres pueden acceder.

Con el programa “Viajemos Seguras” se buscaba proteger los derechos humanos de las mujeres, por medio del fortalecimiento en los servicios de seguridad pública, promoviendo la cultura de la denuncia, el acceso a la procuración de la justicia y sanción a los probables responsables o infractores. Con la “Estrategia 30/100 contra la violencia hacia las mujeres en el transporte y los espacios públicos”, también se reforzaron los operativos de seguridad y vigilancia, los dispositivos de separación, entre ellos la separación de vagones en el metro de la Ciudad de México, así como la seguridad en el entorno de las estaciones de video vigilancia CETRAMs.

Con la implementación de ambos programas, se deja de considerar a la sociedad como un conjunto homogéneo y neutro, tratando de proyectar las diferencias existentes entre mujeres y hombres en la utilización del espacio y la violencia de varios tipos que se ejerce por cuestiones de género.

Dentro de la sociedad, se asignan a las mujeres un conjunto de características, comportamientos y roles “propios de su sexo”, mismos que son llevados al espacio

público en el transporte y se ven reflejados en la violencia que ejercen los hombres en contra de ellas. Otro punto importante para analizar la separación de vagones en el metro de la Ciudad de México entre mujeres y hombres, son las relaciones de poder que se dan y en las que vemos la utilización, distribución y transferencia del espacio, así como la apropiación de éste por el género masculino.

Por otra parte la violencia se combina con la exclusión y discriminación, por ejemplo con las mujeres indígenas, se suman condiciones en su contra, como es el uso de su lengua originaria y en algunos casos a causa de esto la dificultad para comunicarse y ejercer su derecho a la procuración de justicia, al vivir violencia y ser atacadas difícilmente reciben apoyo o ayuda de quienes son testigos de tales actos, pues son excluidas. Otra parte importante es que al ser migrantes y desconocer la ciudad, ignoran sus derechos y la desinformación incrementa la barrera de acceso a la justicia, por lo que algunos hombres al considerarlas vulnerables, aprovechan para ejercer violencia contra ellas; así es como viven discriminación y vejación, por el hecho de ser mujeres e indígenas.

El entorno urbano constantemente transmite mensajes a las mujeres para que sepan cual es "su lugar", abarcando conjuntos de recursos y estructuras que se reflejan en las relaciones entre mujeres y hombres y de ambos con el entorno, en un contexto amplio de la sociedad en que se insertan.

Para muchas mujeres está socialmente prohibido desplazarse en algunos espacios del transporte público, caso concreto, el metro de la Ciudad de México, esto de una forma directa e indirecta, por medio de horarios y espacios establecidos por el patriarcado y por lo tanto no accesibles, pues de lo contrario, además de ser victimizadas cuando viven algún tipo de violencia, se les señala como quienes provocan tal manifestación violenta, por no respetar los espacios y horarios en los que pueden transitar sin correr riesgos o incluso por su forma de vestir.

Cabe añadir que la construcción social que se lleva a cabo desde el patriarcado, responde a una estructura, en la que la educación en cada hogar y la garantía de seguridad, que el estado debe otorgar a cada habitante por derecho natural, no se observan, esto sin mencionar la cuestión de género; tomando una crítica desde la

geografía, se debe buscar que la violencia en contra de las mujeres se combata desde el entramado social llevando a cabo un trabajo conjunto entre formación, educación y políticas públicas.

3.2. Aportes

Con el programa “Viajemos Seguras”, se pueden notar varios aportes, que van encaminados a terminar con la violencia en contra de las mujeres en el sistema de transporte público metro; dichos aportes fueron parte de la respuesta inmediata, más no la solución definitiva, pues existe una disminución en cuanto a estadísticas en casos de violencia sexual, pero no se ha erradicado, ya que como se mencionó en la entrevista realizada a una viajera del metro (la cual vivió violencia dentro de este medio de transporte) la violencia proviene de las relaciones de poder y el aparato social patriarcal que nos rige. Por tanto, la violencia contra las mujeres debe abordarse como un problema público en el cual intervengan los tres niveles de gobierno (federal, estatal y municipal) y los distintos actores políticos tomen la responsabilidad que les compete, al ocupar un cargo de servicio público, brindando los elementos necesarios para garantizar la seguridad de las mujeres al utilizar cualquier tipo de transporte público, en este caso, el metro de la Ciudad de México

Por otra parte, dentro de los aportes del programa “Viajemos Seguras”, se crearon módulos de atención, que antes no existían, también se llevaron a cabo acciones de prevención, atención y acceso a la justicia, por ejemplo la separación de usuarias y usuarios en horas pico; se llevó a cabo la creación de protocolos de atención interinstitucional para casos de abuso sexual y otras violencias sexuales para los diferentes transportes públicos, que contribuyen a la procuración de justicia.¹⁸

Se fomenta el respeto y protección de los derechos humanos de las mujeres, prevención, difusión y se pretende el reconocimiento de la necesidad de emprender

¹⁸ Gobierno Federal, INMUJERES. *Protocolo para la atención de casos de acoso y hostigamiento sexual*. México, 2010.

acciones afirmativas de carácter inmediato y temporal y acciones de largo plazo para responder a la violencia hacia las mujeres y las niñas en el transporte.

Con la “Estrategia 30/100 contra la violencia hacia las mujeres en el transporte y los espacios públicos se buscaba la participación social en la promoción del derecho de las mujeres a vivir sin violencia y a la movilidad segura en la Ciudad de México, por otra parte se fortalecieron los mecanismos de separación de mujeres y hombres en los transportes públicos, que es la medida más eficiente para garantizar viajes seguros y libres de violencia a las mujeres y niñas que utilizan estos transportes, hubo un aumento en la intervención de elementos de seguridad y vigilancia para maniobras de separación de mujeres y niñas.

3.3. Pendientes

Como parte del análisis realizado al programa “Viajemos Seguras” y la “Estrategia 30/100 contra la violencia hacia las mujeres en el transporte y espacios públicos”, se llevó a cabo un grupo focal en el que se presentó la siguiente pregunta a las participantes: “¿Creen ustedes que el factor género influye en la violencia contra las mujeres?” a lo que una de las participantes contestó:

“También yo creo que algo que se olvida mucho dentro de estas discusiones y creo que es algo que me atañe un poco a mí, es que no solo es cuestión de género, sino también de expresión de género, identidad de género, porque si tú eres una persona que se sale de lo que se considera “normal”, ya estás mal, si eres una persona abiertamente homosexual y te subes al vagón de hombres, te arriesgas a que te insulten, porque ya no es cuestión solo de género y acoso, sino que ya eres percibido como diferente o inferior, entonces la gente se siente con el derecho de decirte algo o que está mal lo que estás haciendo. Por ejemplo en el caso de las personas transgénero, las matan antes de los 35 años, esa es su esperanza de vida y es una violencia que no se habla, yo vi el caso de una mujer transexual que se subió a un vagón de mujeres, pero como la percibieron como hombre, la sacaron del vagón, entonces también es cómo te percibe la gente.”(Grupo Focal 7 de Mayo de 2018)¹⁹

¹⁹ Participante No. 3 del grupo focal, alumna de la licenciatura en Antropología, FCPyS UNAM.

Tomando como punto de partida la participación anterior y llevándolo al análisis de los dos programas públicos del metro, no existe un apartado sobre las personas Lesbianas, Gays, Bisexuales, Transexuales, Transgénero, Intersexuales (LGBTTI). Lo que lleva a un conflicto en cuanto a que lugar pueden utilizar al viajar, pues como se menciona en el testimonio, ya sea en los vagones de mujeres u hombres son discriminadas y discriminados.

Por otra parte, en la “Estrategia 30-100 contra la violencia hacia las mujeres en el transporte y los espacios públicos” solo se hace referencia a un tipo de violencia: la violencia sexual en el transporte público, dejando sin atención a otro tipo de violencias, como la psicológica, la cual también tiene relación directa con lo que las mujeres viven a diario en el espacio público y privado.

Al tratar el tema de violencia en contra de las mujeres en el transporte público se deben abordar más datos, por ejemplo: ¿a qué hora ocurre?, los espacios en que se ha vivido tal violencia, el perfil de los agresores, ¿quiénes son las víctimas?; con parte de esa información se puede elaborar un mapa para centrar esfuerzos y conocer los espacios en que las mujeres son atacadas, ¿en qué horarios y qué días se cometen los ataques?, pues a lo largo de mi investigación no encontré información suficiente para poder elaborar una cartografía de la violencia en contra de las mujeres en el metro y considero será un gran aporte.

Desde las leyes, se debe contar con mecanismos de transparencia y rendición de cuentas, para evitar actos de corrupción, así como instrumentos que permitan medir la satisfacción de la población atendida y evaluación del impacto de los programas implementados. Lo anterior se deberá realizar sustentado por un documento oficial, en el que se incluya el diagnóstico del problema y la planeación estratégica orientada a resultados que permita evaluar sistemáticamente sus avances y obstáculos.

Se debe promover la capacitación de los operadores del servicio de transporte público metro y de las y los policías que trabajan en éste, esto por medio de especialistas en temas de género, para obtener una atención óptima y conocimiento de acciones a realizar en una situación de violencia de género que se llegue a presentar.

3.4. Propuestas

- Revisando los objetivos y acciones del programa “Viajemos Seguras”, se parte de un problema que es causado por las relaciones de poder que ejercen los hombres sobre las mujeres, pero la solución ante éstas están centradas en los mecanismos de atención por medio de la denuncia por parte de las mujeres que viven esa violencia, dejando de lado la promoción de un cambio estructural, a través de un trabajo con los hombres, que son quienes principalmente ejercen la violencia en contra de las mujeres, en el transporte público metro.
- Condiciones de seguridad enfocadas en menores para viajar en el metro (niñas, que son quienes reciben la mayoría de los ataques, a diferencia de los niños); pues es un sector de la población que se toma dentro de las mujeres, pero merece un apartado especial.
- En cuanto a los grupos LGBTTI la orientación sexual no es lo único que define a una persona y el espacio-lugar que ocupa y/o utiliza para desplazarse en la ciudad, por lo que se debe redefinir el espacio que pueden ocupar las personas con orientación sexual diferente a las más comunes y establecidas por la sociedad. Se espera que no haya divisiones por diversidad de género, mediante la educación y programas públicos encaminados al respeto, orientación y apoyo en estos casos, porque todo ciudadano merece tener un viaje seguro cuando utilice el sistema de transporte metro.

Una de las investigaciones sobre el programa “Viajemos Seguras” que hace un seguimiento a los elementos positivos y los aspectos por mejorar destaca los siguientes:

ELEMENTOS POSITIVOS	ASPECTOS POR MEJORAR
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Reconocimiento de la necesidad de emprender acciones afirmativas de carácter inmediato y temporal y acciones de largo plazo para responder a la violencia hacia las mujeres y las niñas en el transporte. ▪ Reconocimiento de la necesidad de llevar a cabo acciones de prevención, atención y acceso a la justicia. ▪ Implementación de medidas para la seguridad de las mujeres en horas pico, consistentes en áreas exclusivas para mujeres, niñas, niños y personas con discapacidad en STC, Metrobús y STE. ▪ Creación de unidades exclusivas para mujeres. ▪ Creación de Módulos de Atención. ▪ Creación de protocolos de atención interinstitucional para casos de abuso sexual y otras violencias sexuales para los diferentes transportes públicos que contribuyan a la procuración de justicia. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Definir la población objetivo y hacer una estimación de la población atendida en cada uno de los grandes componentes del Programa. ▪ Estimar la población beneficiaria (más cercana) del Programa, no sólo las mujeres, sino niñas, niños y hombres. ▪ Alinear la planeación estratégica con los planes y programas de acción del Gobierno de la Ciudad de México. ▪ Articular el Programa con el Programa de Movilidad de la Ciudad de México y el Programa de Desarrollo Urbano. ▪ Generar campañas de difusión permanentes que garanticen que la población usuaria reconozca el Programa, sus objetivos y mecanismos de actuación y que pueda evaluar su impacto. ▪ Fortalecer las funciones de la coordinación interinstitucional. ▪ Crear mecanismos de supervisión para cada uno de los componentes del Programa.

Fuente: Diagnóstico sobre la violencia contra las mujeres y las niñas en el transporte público de la Ciudad de México, 2017.

Un punto muy importante son las medidas preventivas a lo que la investigación de El Colegio de México (COLMEX) incluye lo siguiente:

- Prevenir y eliminar la violencia sexual contra las mujeres y las niñas en el espacio público requiere del compromiso reforzado y la cooperación de las diferentes instancias de gobierno y poderes del Estado, las organizaciones de mujeres y jóvenes, y de la sociedad civil organizada en general, la academia y los centros de investigación, el sector privado, los medios de comunicación, los organismos internacionales y de la ciudadanía en su conjunto.
- A partir del diagnóstico, se destaca la necesidad de contar con una estrategia integral, que promueva cambios estructurales orientados al logro de la igualdad de género, así como el desarrollo de políticas y programas que estén integrados con la planeación y el presupuesto de la ciudad. Para ello, es fundamental mejorar el marco normativo, la información, los programas y servicios esenciales multisectoriales, el acceso a la justicia y fortalecer las estrategias de prevención en el marco de todas las políticas públicas de la Ciudad de México.
- Revisar el marco normativo, los procedimientos y los protocolos de actuación para prevenir, atender, sancionar y eliminar todas las formas de violencia sexual contra las mujeres y las niñas en el espacio público, en consonancia con los estándares de derechos humanos.
- Crear una definición armonizada sobre violencia sexual contra las mujeres que incluya el acoso, abuso y hostigamiento sexuales en las legislaciones local y federal.
- Incluir el delito de hostigamiento sexual en la legislación local, tipificándolo de tal forma que permita acreditarlo en la práctica de manera eficaz y no revictimizante, y que pueda ser perseguido de oficio.

- Construir mecanismos que garanticen el acceso a la justicia rápida y expedita en materia de violencia sexual.

Por medio del grupo focal también se obtuvieron propuestas para la mejora en los programas públicos o en su caso, implementación de nuevos mecanismos; lo considero de gran relevancia, pues son puntos expuestos por mujeres que viven y han vivido violencia en los viajes que realizan en el metro de la Ciudad de México y los cuales expongo a continuación:

Si pudieran hacer alguna recomendación para erradicar la violencia en contra de las mujeres, ¿Qué recomendarían?

Participante 1.- *Yo propongo carteles de información, ¿qué conocemos por feminicidio, feminismo?, con este conocimiento previo, todas personas podrían saber que está mal y por qué está mal, estar invadiendo el espacio de alguien que no te está haciendo nada, no tendrías por que estarte cuidando todo el tiempo, tu familia no debería preocuparse porque vas a salir a algún lugar; debería haber campañas de información.*

Participante 4.- *Viviendo como vivimos, en la situación que estamos, que no se callen, que denuncien lo que está pasando, porque muchas veces nos ponen trabas, nos dicen que es mejor no hacerlo, que no se va a resolver nada porque está muy difícil, las leyes están contra nosotras, sin embargo creo que una manera de visibilizar la problemática de la violencia contra las mujeres es denunciar, mostrando lo que está sucediendo y a final de cuentas tienen que ceder, porque la demanda social va a ser tan grande que no van a poder hacer como que nada pasa. Estuve leyendo que solo 1 de cada 10 casos de violencia contra las mujeres se denuncian y a final de cuentas, creo que es importante hacer visible lo que está sucediendo.*

Participante 3.- *Es cuestión de sensibilización porque desde la vía legal también es complicado, puedes denunciar y encarcelar a cada acosador, pero al final solo se hará un ciclo y el problema continuará; creo que la pobreza y desigualdad social son factores que permean en el acoso, yo haría una campaña de sensibilización, por ejemplo, por qué a la gente no le importa que estén matando mujeres en México cada 10 minutos, nadie hace ni dice nada y cuando alguien se moviliza, la consideran exagerada. La gente es completamente apática ante los asuntos sociales, es hasta que algo les afecta directamente, que comienzan a tomar acción, entonces al sensibilizarse tomarían acción.*

Participante 2.- *Yo considero que deberían implementarse estrategias en las que haya una sanción, por hacer este tipo de daños, porque dentro de la UNAM, cuando se creó el protocolo, mencionaba el rector que aumentó la violencia de género y es que ya tenemos un mecanismo que se supone está castigando a la persona que te está violentando, entonces por eso hay más*

denuncias y la denuncia si es una forma de visibilizar que existe un problema. Que sean campañas bien hechas, porque algunas están mal elaboradas y no se plantean verdaderas problemáticas, yo digo que unirse todas y exigir a las autoridades que se hagan las cosas de forma correcta.

Específicamente en el metro de la CDMX, ¿Qué medidas implementarían?

Participante 1.- *Los botones de emergencia en los andenes, que emitan una alerta que todos puedan voltear a ver y apoyar, al darse cuenta que algo está pasando.*

Participante 2.- *Generar confianza en las autoridades, porque sabes que si pides apoyo te van a decir, que si van al Ministerio Público tal vez no pase nada, a mi se me hace algo exagerado tener que poner botones, pero es algo necesario, considero que es un problema estructural que va más allá del metro.*

Participante 3.- *Primero las autoridades deben estar informadas sobre que hacer en caso de acoso, porque luego ni ellos mismo saben como actuar, hacen lo mismo que si te hubieran sacado el celular o robado, entonces creo que debería de haber esta información y mecanismo que las autoridades puedan seguir, porque no puedes pedirle seguridad a una persona que no sabe lo que tiene que hacer.*

La autoridades, así como los servidores públicos encargados de impartir justicia, deben contar con la capacitación y sensibilización necesarias, para saber actuar ante casos de violencia y evitar que se vean afectados los derechos humanos, por interpretaciones personales o prejuicios, lo que nos indicaría una nula preparación y falta de compromiso para resolver el problema de violencia en contra de las mujeres en las instalaciones del metro de la Ciudad de México.

Participante 4.- *Yo creo que no deben ser programas como el silbato, sino de educación, que en las escuelas se implementen programas donde expliquen qué es la violencia, qué son los feminicidios o por qué se dan, etc. Y a las mujeres poder enseñarles desde niñas clases de defensa personal, leí que en África lo implementaron en algunas escuelas y disminuyeron los casos de violencia en contra de las mujeres. Sin embargo la violencia si inicia desde el hogar, viendo a tu papá golpeando a tu mamá, viendo como tu mamá le grita a tu papá y le avienta cosas o como te golpean a ti, es un tema delicado porque al final el Estado no puede ir con cada una de esas familias, a revisar sus conductas, entonces yo si creo que sería una buena manera los programas escolares y platicas donde asistan las familias, darles talleres o cursos a los padres.*

Participante 2.- *Es curioso lo que menciona mi compañera, porque muchas conferencias y platicas que se hacen sobre género, son las que menos participación tienen; tengo un grupo de amigos que realizan conferencias de cualquier tema y va mucha gente, pero cuando son de género van muy pocas*

personas y algunos van por ser amigos de los ponentes, no porque les interese.

Con las propuestas que se mencionan, podemos observar que aún hace falta un largo camino por recorrer en cuestiones de implementación de políticas públicas con enfoque de género, se necesita legislar sobre los delitos sexuales y casos de violencia cometidos en el metro, ya que es responsabilidad del Estado garantizar la seguridad de las mujeres en sus traslados diarios a través de cualquier medio de transporte, creando infraestructura con un enfoque de género y no solo desde la visión del sistema patriarcal en que vivimos y que ha demostrado ser causa de esa violencia; la sociedad también debe participar activamente y exigir a las autoridades para que no se excluya a las mujeres de las leyes, normas y la vida política en general.

Conclusiones

Para dar respuesta a la pregunta de investigación se concluye que la separación de vagones en el metro de la Ciudad de México se debe analizar desde una visión crítica de la Geografía de género, tomando como parte teórica el feminismo y la construcción patriarcal en la que vivimos, la que habitamos y reconstruimos a través de las relaciones sociales, abordando el problema desde lo general a lo local, del espacio privado al público, retomando históricamente la opresión contra el género femenino y mostrando la dificultad que enfrentan las mujeres a diario en su movilidad a través del transporte y la falta de seguridad que existe en sus desplazamientos.

Lo anterior sin mencionar la violencia que viven, basada en relaciones de poder y apropiación del espacio por parte de los hombres, desde una estructura en la que impera el machismo y solo refleja la violencia por cuestión de género en contra de las mujeres, desde la casa, hasta el transporte público, en este caso el metro de la Ciudad de México.

El capítulo I me permitió entender desde la corriente del feminismo radical, los comportamientos masculinos y femeninos en función del concepto de patriarcado, las normas en que éste se ha construido y que se dan a cada sexo, para posteriormente verse a través de la política sexual, para posteriormente comenzar con el capítulo II y entender los programas públicos con base en la teoría feminista.

Con la implementación del programa “Viajemos Seguras” y la “Estrategia 30/100 contra la violencia hacia las mujeres en el transporte y los espacios públicos”, se pretendía disminuir la violencia en contra de las mujeres, pues ambos programas tenían como objetivo detener las cifras de violencia, una de las herramientas entregada a las usuarias, fue el silbato “Vive segura”. Tomo este ejemplo, pues es una clara muestra de cómo se dirigen equivocadamente las acciones, sin trabajar de raíz la problemática, en lugar de elaborar un plan en que se incluya a los hombres que atacan a las mujeres, se les entrega un objeto para pedir ayuda.

Solo se muestra la visión hecha por y para los hombres, sin atacar el problema desde una visión de género, en que se sensibilice a los usuarios en general a tener una conducta de respeto y no solo amenazar con castigos, que al final no cambian el actuar

de los atacantes. Un ejemplo de la mala implementación se puede ver en la entrevista que realicé a una usuaria del metro, en la que comenta que el hombre que la atacó ya tenía antecedentes de acoso en el transporte público, por tanto, la política pública tendría que tomar en cuenta la experiencia y propuesta de las mujeres.

Por otra parte, en el capítulo II, por medio del grupo focal con el que trabajé surgieron nuevos puntos en que se debe trabajar, para erradicar la violencia en contra de las mujeres, pues por los resultados que hasta hoy se muestran, los programas públicos solo han funcionado como un freno temporal, sin cambiar la visión de relaciones de poder, apropiación del espacio público y violencia ejercida en contra de las mujeres.

Después de analizar cada uno de los programas implementados para resolver el problema de violencia en contra de las mujeres en el metro de la Ciudad de México, llego a la conclusión que se debe trabajar desde la trama social, no solo en la educación desde casa, sino exigiendo también la responsabilidad al gobierno de la Ciudad de México en cuanto a procuración de seguridad y creación de programas que realmente apoyen y resuelvan la situación de violencia que viven las mujeres y niñas actualmente.

Se trata de un problema sistemático en primer lugar porque cada construcción social tiene una relación directa de orden global, lo que significa que una acción dada dentro del espacio privado tiene repercusión en el espacio público y también es una problemática estructural por estar arraigada en el comportamiento y educación.

Estudiar la separación de vagones del metro de la Ciudad de México desde la geografía feminista, me da una visión más profunda sobre el problema, que radica en el sistema patriarcal y también gracias al feminismo liberal (en el que se combate el modelo patriarcal, a través de legislar, de acuerdo a la inequidad y desigualdad entre mujeres y hombres) he comprendido que el Estado a través de las leyes debe procurar seguridad al libre tránsito y movilidad de las mujeres en el espacio público, hablando del caso específico del metro; al haber utilizado INFOMEX, para solicitar información

sobre violencia en el transporte público, he notado que mucha de ésta no está disponible, por lo que es difícil realizar un estudio más a fondo, por ausencia de elementos cuantitativos, sin embargo, con la información recopilada a través de INMUJERES pude mostrar la violencia de género que viven las mujeres y así plantear el problema, para después dar algunas propuestas y por último complementar los programas ya existentes.

Conociendo de donde parte el problema se pueden definir acciones para no sólo frenarlo, sino erradicarlo y que las mujeres puedan viajar y desplazarse libremente siendo respetadas, no solo en el metro de la Ciudad de México, sino en cualquier espacio, pues la movilidad es un derecho de cada ciudadano y más allá de cada ser humano.

Por último se corroboró la hipótesis, ya que aunque se han implementado programas públicos como reacción inmediata, necesitan ser reforzados, desde una visión feminista, en que por medio de la Geografía de género se podrá llegar a la raíz del problema y en una primera parte coordinando acciones con el gobierno local en la correcta elaboración de los programas públicos se generará una transformación del espacio social, en el que las relaciones de poder no regirán la construcción social.

Bibliografía

- Ban Toledo, Claudia. *La mujer en el espacio público, urbanismo con perspectiva de género*. Tesis de licenciatura para obtener el grado de arquitecta. UNAM. México, 2011.
- Begné, Patricia. *Acción afirmativa: una vía para reducir la desigualdad*. Ciencia Jurídica. Universidad de Guanajuato. División de Derecho, Política y Gobierno. Departamento de Derecho. Año 1, No. 1 pp. 11, 2011.
- Bourdieu, Pierre. *De la domination masculine*. Le Monde. Août 1998.
- Crispín Martínez, Gabriela. *La violencia sexual hacia las mujeres en el transporte público. El programa Viajemos Seguras: El caso del metro de la Ciudad de México*. Tesis para obtener el grado de Maestra en Políticas Públicas y Género. Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales (FLACSO). México, 2015.
- Cedeño Pérez, Martha C. *Los ojos sobre la calle: el espacio público y las mujeres*. Institut Catalá d'Antropologia. Barcelona, 2009.
- Damián Bernal Angélica Lucía. *Geografía de género las mujeres de las tabiqueras de Naucalpan*. Tesis de licenciatura para obtener el título de licenciada en geografía. UNAM. México, 2003.
- Damián Bernal Angélica Lucía. *El proceso de la producción de un espacio libre de violencia para las mujeres en Naucalpan, Estado de México, (2010-2014)*. Tesis para optar por el grado de doctora en geografía. UNAM. México, 2016.
- Díaz Muñoz M. Ángeles. *Movilidad femenina en la ciudad, notas a partir de un caso*. Documents d'análisi geogràfica 14. pp. 219-239. Barcelona, España, 1989.
- Díaz-Bravo, Laura. *La entrevista, recurso flexible y dinámico*. Investigación en educación médica, 2013; 2(7) pp. 162-167.
- Espinosa Tamez, Priscilla y Hernández Sinencio, Héctor. *Muestreo de bola de nieve*. Departamento de Probabilidad y Estadística, UNAM, 2018.
- Facio Alda. *Feminismo, género y patriarcado*. Academia, Revista sobre enseñanza del Derecho de Buenos Aires. Año 3 Número 6. Argentina, 2005.
- Falú, Ana. *Mujeres en la ciudad. De violencia y derechos*. Ediciones Sur, Santiago de Chile, 2009.
- Guzmán Velázquez, Karla Helena, "Género, espacio y participación en Atenco. Mujeres en defensa del territorio", Tesis para obtener el grado de licenciada en Geografía Humana. Universidad Autónoma Metropolitana (UAM), 2014.
- INMUJERES, Gobierno Federal. *Protocolo para la atención de casos de acoso y hostigamiento sexual*. México, 2010.

- Hanson, Susan. *Gender and mobility: new approaches for informing sustainability*. Gender, Place & Culture: A Journal of Feminist Geography, 17:1, pp. 5-23. UK, 2010.
- Ibarra García María Verónica y Escamilla-Herrera Irma. *Geografías feministas de diversas latitudes, orígenes, desarrollo y temáticas contemporáneas*. UNAM, Instituto de Geografía. México, 2016.
- Karsten, Lia y Meertens, Donny. *La geografía del género: sobre visibilidad, identidad y relaciones de poder*. Documents d' análisis geográfica. Amsterdam, 1992.
- Koskela, Hille. "Gendered exclusions": *Women's fear of violence and changing relations to space*. Geografiska Annaler, Series B, Human Geography. UK, 1999.
- Lagarde, Marcela. *Género y feminismo*. Desarrollo humano y democracia. Ed. Horas y HORAS. España, 1996.
- Lamas, Marta. *La perspectiva de género*. La tarea, revista de educación y cultura de la sección 47 del SNTE. No. 8, México, 1995.
- Massey, Doreen. *Geometrías del poder y la conceptualización del espacio*. Conferencia dictada en la Universidad Central de Venezuela. Caracas, 17 de Septiembre de 2007.
- Mc Dowell, Linda. *Género identidad y lugar un estudio de las geografías feministas*. Ediciones Catedra. Madrid, 2000.
- Millet, Kate. *Política sexual*. Ediciones Cátedra. Madrid, 1995.
- ONU Mujeres; Instituto de las Mujeres de la Ciudad de México, INMUJERES CDMX; El Colegio de México, COLMEX. *Diagnóstico sobre la violencia contra las mujeres y las niñas en el transporte público de la Ciudad de México. Programa global ciudades y espacios públicos seguros para mujeres y niñas*. Ciudad de México, 2017.
- Patiño Díe María. *Los espacios del Miedo Espacios Físicos y Simbólicos. Premi Treball de Recerca del Màster Oficial en Estudis de Dones, Gènere i Ciutadania Convocatòria 2013*. Barcelona, 2013.
- Rozas Balbontín, Patricio y Salazar Arredondo, Liliana. *Violencia de género en el transporte público*. Series Recursos Naturales e Infraestructura N° 172. CEPAL, Santiago de Chile, 2015.
- Sabaté Martínez Ana. *Mujeres espacio y sociedad, hacia una geografía de género*. Ed. Síntesis. Madrid, 1995.
- Serret Bravo, Estela. *¿Qué es y para qué es la perspectiva de género? Libro de texto para la asignatura: Perspectiva de género en educación superior*. Instituto de la Mujer Oaxaqueña. Oaxaca, 2008.

- Smith Neil y Katz Cindi. *Globalización: transformaciones urbanas, precarización social y discriminación de género*. La Laguna: Universidad de La Laguna, Departamento de Geografía. pp. 43-50. España, 2000.
- Soto Villagrán, Paula. *Sobre género y espacio: una aproximación teórica*. Revista GénEROS Año 11 No. 31. Universidad de Colima, 2003.
- Soto Villagrán, Paula. *Movilidad y género en la Ciudad de México*. Un análisis de la Política del transporte de la Ciudad de México. México, 2012.
- Valle del, Teresa. *El espacio y el tiempo en las relaciones de género*. CEME. Chile, 2005.
- Varela, Nuria. *Feminismo para principiantes*. Ediciones B, S. A. Barcelona, 2008.

Páginas web consultadas

- Diario La Nación (2016), "Vagones exclusivos para mujeres: qué países cuentan con el sistema y qué resultados obtuvieron", 08 de Junio de 2016, versión electrónica en: <http://www.lanacion.com.ar/1906900-subte-vagones-exclusivos-mujeres-paises-como-funciona>

[Consultado 19 de Diciembre de 2016]

- Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares ENDIREH (2011). INEGI, versión electrónica en: http://internet.contenidos.inegi.org.mx/contenidos/productos/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/estudios/sociodemografico/mujeresrural/2011/702825048327.pdf

- ENDIREH (2016). INEGI, versión electrónica en: http://www.beta.inegi.org.mx/contenidos/programas/endireh/2016/doc/endireh2016_presentacion_ejecutiva.pdf

[Consultados 18 de Enero 2017]

-INMUJERES. "Viajemos Seguras en el transporte público", versión electrónica en: <http://data.inmujeres.cdmx.gob.mx/conoce-tus-derechos/por-una-vida-libre-de-violencia/prevencion-de-la-violencia/viajemos-seguras/>

[Consultado 18 de Enero 2017]

- Sistema de Transporte Colectivo STC. Cifras de operación (2015), versión electrónica en: <https://metro.cdmx.gob.mx/operacion/cifras-de-operacion>

[Consultado 19 de Enero 2017]

- Gómez, Laura y Bolaños, Ángel (2007), "Pone en marcha GDF el programa Acoso Cero contra el abuso sexual en el Metro", La Jornada, 10 de Mayo, Sección Capital, México, versión electrónica en:

<http://www.jornada.unam.mx/2007/10/05/index.php?section=capital&article=044n1cap>

[Consultado 19 de Enero de 2017]

- Sistema de Transporte Colectivo (2011), "Comunicado", Metro CDMX, 12 de abril de 2011, versión electrónica en:

http://www.metro.cdmx.gob.mx/comunicados/detalleComunicados.html?id_comunicado=608

[Consultado 28 de Agosto de 2017]

-Estrategia 30/100 contra la violencia hacia las mujeres en el transporte y los espacios públicos. CDMX, INMUJERES.

<https://inmujeres.cdmx.gob.mx/estrategia-30-100>

[Consultado 21 de Noviembre de 2017]

- Animal Político (2014), "Distrito Federal, primer lugar en acoso a mujeres en el transporte público", 31 de Octubre de 2014, Sección Seguridad, México, versión electrónica en:

<http://www.animalpolitico.com/2014/10/distrito-federal-primer-lugar-en-acoso-contra-mujeres-en-el-transporte-publico/>

[Consultado 10 de Diciembre de 2017]

- Staff Forbes (2014), "Transporte de México, el segundo más peligroso para mujeres", Forbes México, 2 de Noviembre de 2014, versión electrónica en:

<http://www.forbes.com.mx/transporte-de-mexico-el-segundo-mas-peligroso-para-mujeres/#gs.OAnVZSc>

[Consultado 15 de Enero de 2018]

- United Nations (2009), "Violencia contra las mujeres", DPI/2546C, Noviembre 2009, versión electrónica en:

http://www.un.org/es/events/endviolenceday/pdfs/unite_the_situation_sp.pdf

[Consultado 16 de Enero de 2018]

-Vivas, María Luisa (2013), "El Metro: un viaje hacia el acoso sexual", Revista Proceso 19 de Junio, Reportaje Especial, México, versión electrónica en:

<http://www.proceso.com.mx/345297/el-metro-un-viaje-hacia-el-acoso-sexual>

[Consultado 25 de Enero de 2018]

-Maya, Rafael (2002), "Agencias de Delitos Sexuales en el DF: historia de un ambicioso proyecto con resultados insuficientes", versión electrónica en:

<http://www.cimacnoticias.com.mx/node/37441>

[Consultado 4 de Mayo de 2018]

- Encuesta de Cohesión Social para la Prevención de la Violencia y la Delincuencia (ECOPRED). INEGI. 2014, versión electrónica en:

http://internet.contenidos.inegi.org.mx/contenidos/Productos/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/nueva_estruc/702825074869.pdf

[Consultado 05 de Junio de 2018]

- Fondo de las Naciones Unidas para la Infancia (UNICEF) 2006, 2007, 2008. Versión electrónica en:

<https://www.unicef.org/mexico/spanish/>

[Consultado 10 de Junio de 2018]

-Gobierno CDMX, INMUJERES, "Silbato Vive Segura".

<http://vivesegura.cdmx.gob.mx/silbato>

[Consultado 12 de Junio de 2018]

-Agencias Especializadas, PGJ CDMX.

<http://www.pgj.cdmx.gob.mx>

[Consultado 23 de Junio de 2018]

-Tres estaciones del Metro registran el mayor número de agresiones sexuales a mujeres en la CDMX

<https://www.animalpolitico.com/2016/08/estaciones-metro-agresiones-sexuales-mujeres/>

[Consultado 28 de Junio de 2018]