PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

“Transporte Urbano con Énfasis en la Seguridad de la Mujer”

Paulina Lomelí García.

Septiembre 2019

PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

Contenido

I.- Introducción 2

II.- Justificación de la realización de la investigación 4

III.- Objetivo 5

IV.- Planteamiento y delimitación del problema 6

V.- Problemática abordada y posibles soluciones 7

VI.- Marco teórico y conceptual de referencia 8

VII.- Hipótesis 11

VIII.- Pruebas empíricas o cualitativas de la hipótesis 12

IX.- Conclusiones y nueva agenda de investigación 29

X.- Bibliografía 31

Resumen: En el presente documento se describirá y analizará la forma en cómo está planeado el transporte urbano y su impacto en el grado de vulnerabilidad que padecen las mujeres en cuanto a su seguridad para movilizarse dentro de las ciudades

I.- Introducción

En la actualidad la percepción de inseguridad por parte de las mujeres ha ido en aumento en muchos lugares de México y el mundo; todo ello se debe a un conjunto de factores entre los que se encuentran la falta de perspectiva de género en la planeación del transporte para la movilidad urbana y a un decrecimiento de las normas de convivencia que motivan conductas delictivas e índices de violencia en diversos grados y modalidades.

Por ello, el objetivo del presente documento es describir la forma en cómo está planeado el transporte urbano y su impacto en el grado de vulnerabilidad que padecen las mujeres en cuanto a su seguridad para movilizarse dentro de las ciudades y en general, de las áreas con características urbanas.

Las preguntas de investigación son las siguientes:

¿Qué es la movilidad urbana? ¿qué diferencias hay entre la movilidad urbana de hombres y mujeres? ¿Cuál es la percepción de hombres y mujeres en cuanto a la inseguridad en el transporte urbano? ¿cuáles son las principales políticas públicas que se han instrumentado para enfrentar este problema en las ciudades? ¿Qué propuestas hay para aminorar el grado de vulnerabilidad de las mujeres desde el punto de vista de la seguridad en la movilidad urbana?

El orden por seguir en el documento es el siguiente:

En la primera sección se señalan a la inseguridad y violencia como factores predominantes en las ciudades de hoy, mismas que afectan a mujeres y hombres de cualquier lugar, pero en particular, las mujeres resultan las más afectadas porque reciben una doble violencia: criminalística y por acoso sexual en el transporte y en el espacio público, dado el estado de inseguridad permanente en el que viven cada vez más ciudades.

En la segunda parte se destacan las diferencias de percepción que existen en materia de seguridad y movilidad entre las mujeres y los hombres, mismas que son una palpable realidad, en virtud de que las mujeres sufren violencia de doble tipo (criminalística y sexual), tanto en el transporte como en el espacio público.

En el tercer apartado se hace un examen de algunas políticas públicas que conjugan los aspectos de seguridad y movilidad que requieren las mujeres, y que, de hecho, ya vienen aplicando algunas ciudades o entidades federativas del país. Todo lo cual permite dar paso a una serie de propuestas que favorezcan el derecho a la ciudad para las mujeres, pero en condiciones de seguridad.

Por último, se hacen algunas propuestas de política pública y se dan las conclusiones en donde se señala si

la hipótesis fue verdadera o no.

El presente documento tiene una metodología descriptiva con base en datos cualitativos y cuantitativos de las Encuestas Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública (ENVIPE) 2016 y ENVIPE 2018, Nacional de seguridad pública urbana de junio 2019 y de septiembre de 2019, así como las Encuestas sobre violencia sexual en el transporte y otros espacios públicos en la Ciudad de México y la Origen – Destino en hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México 2017.

II.- Justificación de la realización de la investigación

Es importante realizar la presente investigación ya que la actual planeación del transporte urbano a penas empieza a tomar en cuenta la perspectiva de género y por ello, todavía hay un mayor grado de vulnerabilidad en las mujeres en cuanto a la seguridad en el momento de movilizarse.

La relevancia radica en que en la medida que se dé un cambio hacia una planeación en el transporte con perspectiva de género, habrá un factor menos que perpetúe la inseguridad hacia las mujeres, al movilizarse.

Las soluciones estarán enfocadas a introducir nuevas modalidades de transporte, nuevas rutas, en establecer botones de auxilio, etc y en resolver la inseguridad, en términos criminalísticos, que padecen las mujeres y aún los varones en el transporte y espacios públicos, porque sirven para brindar seguridad a ambos, pero además, contribuyen a reducir los problemas de acoso sexual que se generan en contra de las mujeres.

Los beneficios esperados en la investigación son los siguientes:

Se contará con un breve diagnóstico respecto a la situación que viven las mujeres respecto a la inseguridad, derivada de la falta de planeación en el transporte con perspectiva de género.

Se señalarán las diferencias en cuanto a las rutas de movilidad de hombres y mujeres.

Se señalarán los niveles de inseguridad percibidos en los diferentes estados en el transporte y los tipos de atropellos que sufren las mujeres al movilizarse.

Se darán algunas propuestas y soluciones.

III.- Objetivo

Por ello, el objetivo del presente documento es describir la forma en cómo está planeado el transporte urbano y su impacto en el grado de vulnerabilidad que padecen las mujeres en cuanto a su seguridad para movilizarse dentro de las ciudades.

IV.- Planteamiento y delimitación del problema

Cada vez es más común que las mujeres alcen la voz para denunciar cualquier tipo de asecho que sufran hacia su persona, sin embargo, la perspectiva de género no ha permeado lo suficiente en la planeación de políticas públicas y en ese sentido, el transporte no ha sido la excepción. Por lo tanto, es necesario avanzar en garantizar que cada mujer se sienta segura al movilizarse independientemente del transporte que elija y por ello, resulta indispensable dotar de una mejor planeación al transporte de las ciudades. Por ello, a partir del diagnóstico de la situación de vulnerabilidad que hoy sufren las mujeres en el momento de movilizarse, se darán propuestas de planeación para incluir la perspectiva de género.

Las preguntas de investigación son las siguientes:

¿Qué es la movilidad urbana? ¿qué diferencias hay entre la movilidad urbana de hombres y mujeres? ¿Cuál es la percepción de hombres y mujeres en cuanto a la inseguridad en el transporte urbano? ¿cuáles son las principales políticas públicas que se han instrumentado para enfrentar este problema en las ciudades? ¿Qué propuestas hay para aminorar el grado de vulnerabilidad de las mujeres desde el punto de vista de la seguridad en la movilidad urbana?

El presente documento posee una metodología descriptiva basada en métodos cuantitativos y cualitativos, a partir los últimos datos de las Encuestas Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública (ENVIPE) 2016 y ENVIPE 2018, Nacional de seguridad pública urbana de junio 2019 y de septiembre de 2019, así como las Encuestas sobre violencia sexual en el transporte y otros espacios públicos en la Ciudad de México y la Origen – Destino en hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México 2017.

V.- Problemática abordada y posibles soluciones

La problemática abordada se basa en el hecho de que ser mujer trae consigo una mayor vulnerabilidad en la seguridad dado que la planeación en el transporte urbano no toma en cuenta las necesidades y retos que ellas enfrentan diariamente, ya que éstas son distintas a las que enfrentan los hombres.

Las posibles soluciones están dirigidas a introducir nuevas modalidades de transporte, nuevas rutas, en establecer botones de auxilio, etc y resolver la inseguridad, en términos criminalísticos, que padecen las mujeres y aún los varones en el transporte y espacios públicos, porque sirven para brindar seguridad a ambos, pero, además, contribuyen a reducir los problemas de acoso sexual que se generan en contra de las mujeres.

VI.- Marco teórico y conceptual de referencia

La planeación de la ciudad, de las áreas y de las concentraciones urbanas, y prácticamente de todo asentamiento humano con características urbanas, debe conformar espacios incluyentes para todos sus habitantes. Por tanto, es vital incluir las opiniones, los sentires y las necesidades de las mujeres, para que dejen de estar marginadas del proceso de diseño, construcción y habilitación de la ciudad o de los espacios urbanos que habitan. La planeación de estos espacios, por ende, debe incluir criterios e intereses tanto de mujeres como de hombres, además de soluciones integrales a los problemas que se presentan, con el fin de construir una ciudad o zona urbana y una sociedad más equitativa.[1]

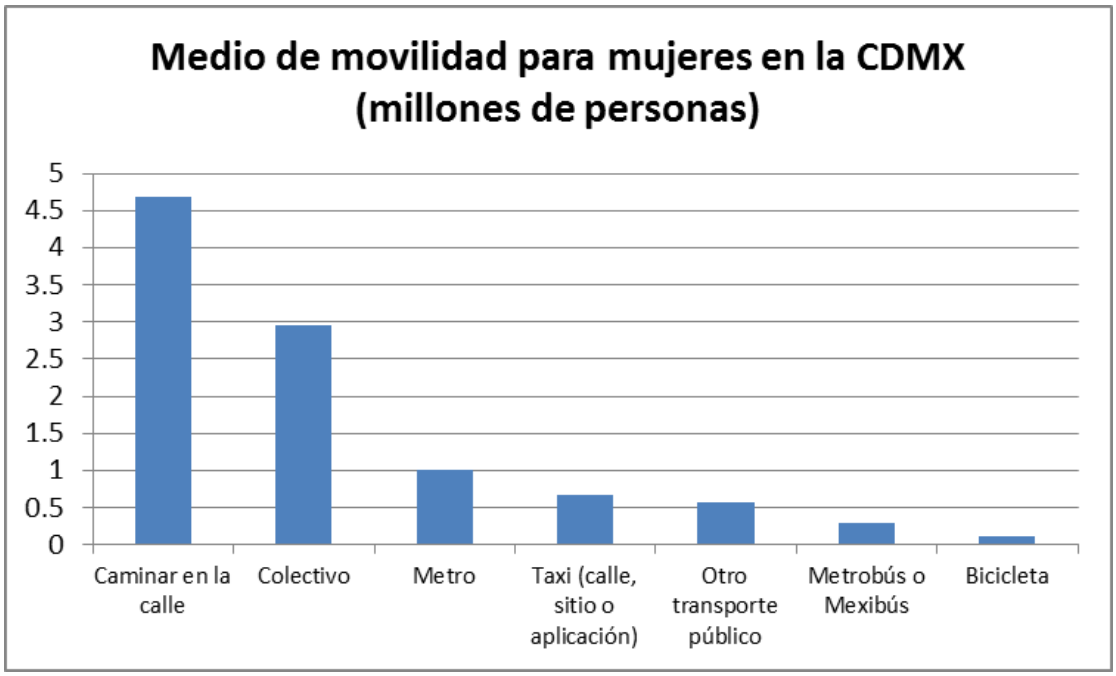
Hasta hoy, la manera en que se *tejen* los espacios públicos (calles, plazas, banquetas, etcétera) y todo lo que comprenden las políticas en materia de urbanismo (la manera de estructurar la ciudad, la adecuación de los sistemas de circulación y transporte, etcétera) están impulsados por las perspectivas y enfoques de los varones. En el caso del tránsito y del transporte público, su funcionamiento responde a pautas de tipo económico reguladas igualmente por varones, por lo que se excluye de esta dinámica el papel que desempeñan las mujeres, sea en el hogar y cuidado familiar o en su doble práctica al atender actividades remunerativas. La economía doméstica y de la mujer, pasa a segundo término.

Por esta razón, la economía urbana y la planeación de las ciudades requieren de horarios de trabajo mucho más flexibles que admitan más movimientos y conexiones con distintos equipamientos (de salud, educación, comercio y abasto). El planeamiento y ubicación muy alejada de los actuales conjuntos habitacionales o de fraccionamientos masivos, omite, en la mayoría de los casos, las necesidades que tienen las mujeres modernas de producir ingresos que ayuden a su economía familiar o doméstica, sea en el propio hogar o cerca de éste.

Por otra parte, el temor que generan los criminales que utilizan los medios de transporte representado por camiones, microbuses, trolebuses, metro, metro-bus, para desempeñar sus actividades ilícitas, las cuales se caracterizan por ser muy rápidas y eficientes porque tienen la oportunidad de escapar con relativa facilidad ante el vacío en el tema de seguridad que existe en las ciudades, pues la autoridad encargada de vigilar, *brilla por su ausencia* las más de las veces.

[1] ALVARADO MEDINA, O. A. (2011), *Enfoque de género en la planeación de la ciudad*, México, Universidad Iberoamericana, Maestría en Proyectos para el Desarrollo Urbano, 9 p.

Inclusive, la mujer desarrolla importantes tramos a pie dentro del espacio público, evitando el uso del transporte público, debido al fuerte temor existe en la mujer por el acoso físico, psicológico y de tipo sexual[2] del que es objeto por parte de desconocidos, mismos que también desarrollan sus actividades con éxito por falta de vigilancia al interior de los transportes público.[3] En la siguiente gráfica se aprecian, para el caso de la Ciudad de México (CDMX), los medios de movilidad que utilizan las mujeres, destacando en primer lugar la que se da a pie, siendo el elemento principal que se da por razones de seguridad, es decir, por resultar el más seguro y económico, sin duda; y en segundo lugar, los colectivos o microbuses porque se adaptan más al tipo de movilidad de viajes cortos o en *zigzag* (de esto se hablará más adelante), que desarrollan las mujeres:



FUENTE: INEGI – Instituto de Ingeniería de la UNAM – Gobierno de la Ciudad de México – Gobierno del Estado de México (2017), Elaboración propia con base en *Encuesta origen – destino en hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México* (EOD 2017), México, 80 p.

[2] De acuerdo con la "Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia" (LGAMVLV), en el segundo párrafo del artículo 13, se sostiene que acoso sexual "es una forma de violencia en la que, si bien no existe la subordinación, hay un ejercicio abusivo de poder que conlleva a un estado de indefensión y de riesgo para la víctima, independientemente de que se realice en uno o varios eventos." En *Diario Oficial de la Federación* del 1 de febrero de 2007, México, 38 p.

[3] ALVARADO MEDINA, O. A. (2011), op cit, p. 6.

En cuanto a los otros medios de transporte que se dan en CDMX (metro, taxi, Metrobús, tren ligero y trolebús, y aún el uso de bicicletas), parecen estar más destinados a mujeres que tienen una vida laboral del tipo *salir – volver al hogar*, muy parecida a la que desarrollan los varones. Sin embargo, más adelante se identificarán también los patrones desarrollados por ambos sexos, en el uso del transporte público, las alternativas de política pública y las soluciones más viables que se han establecido ante las problemáticas detectadas.

VII.- Hipótesis

Una planeación en el transporte con perspectiva de género reducirá la vulnerabilidad de las mujeres en cuanto a su seguridad al movilizarse en las zonas urbanas.

VIII.- Pruebas empíricas o cualitativas de la hipótesis

Existe la certeza de que cualquier obstáculo o problema que impida a las mujeres y niñas de México desplazarse con seguridad por cada ciudad o región del país, en el momento en el que así lo deseen y quieran y libres de violencia; se puede afirmar, ciertamente, que las ciudades o regiones del país no son seguras para las mujeres y niñas. Sin excepción, toda persona requiere movilizarse, hombres y mujeres, niños y niñas. Esto es parte esencial en la vida cotidiana de cada persona; y esto incluye, por supuesto, la posibilidad de desplazarse hacia el hogar, escuela, trabajo, áreas de servicios o sitios de recreación y esparcimiento,[4] entre otros. Sin embargo, hoy por hoy, la inseguridad y violencia que viven las ciudades y distintas regiones del país, perjudica tanto a hombres como a mujeres, pero es innegable que hay formas de inseguridad y violencia que afectan de manera particular y con mayor agudeza a las mujeres. Esto, estaremos viendo a través de las siguientes líneas.

La inseguridad y violencia como factores predominantes de las ciudades de hoy

Pareciera que los tiempos actuales son tiempos de generalizada convulsión, violencia y desorden. No son pocos los organismos e instancias diversas que han alzado la voz expresando una seria preocupación y reconociendo que existe un generalizado aumento y un abierto fortalecimiento de la violencia, así como de la delincuencia y de las conductas ilícitas a nivel internacional, cayendo en la cuenta de que esta problemática cobra mayor fuerza e insistencia en las ciudades de todo el mundo; y no sólo las ciudades formalmente establecidas de todo el mundo, sino también en los asentamientos urbanos informales y los semiurbanos, siendo estos últimos la transición que hay entre los espacios urbanos y los rurales. La acelerada expansión de las ciudades implica una alta concentración de población, tanto en las ciudades de México como en las del resto del mundo. Dicha concentración ha puesto a prueba la capacidad financiera de los gobiernos locales de servicios públicos para dotar a todos; como son, entre otros, transportes urbanos seguros y de calidad, particularmente para los grupos más vulnerables: mujeres y niños, personas mayores y/o con discapacidad. Por ello es que aún tiene un elevado peso el transporte particular representado por los vehículos automotores que circulan por la ciudad, dado lo ineficiente e inseguro del transporte público. Aunado a ello, los problemas de congestión vial que ocasiona el exceso de vehículos automotores circulando por las ciudades, agudizan la mala calidad atmosférica que existe en general en las mismas.

[4] LAMBRICK, M. Y L. RAINERO, *Ciudades seguras*, ONU – Mujeres, Red Mujer y Hábitat Latina América and Women in Cities International, 264 p.

Asimismo, los problemas de congestión vial aumentan las probabilidades de accidentes en las ciudades, con consecuencias fatales o accidentes propicios para las discapacidades, cuando no, de presentación de violencia verbal o incluso física.[5]

Si bien, esto último es resultado de un desorden o falta de organización que se vive en las ciudades, es en realidad una manifestación del acelerado ritmo de vida que se lleva en las mismas; pero no hay peor problema que el que ocasiona la falta de convivencia y cordialidad que deja de manifestarse entre los habitantes urbanos o habitantes de la ciudad. Muy en especial es gravosa, cuando esta falta de convivencia y cordialidad se da entre hombres y mujeres y propicia violencia de los primeros hacia las segundas (violencia contra las mujeres).[6] Estas circunstancias son muy patentes en los vehículos que se utilizan para transportar a los habitantes de la ciudad, pues las medidas de seguridad que supuestamente están para proteger a los pasajeros son insuficientes. Es muy común que dichos pasajeros se conviertan, frecuentemente, en víctimas de acoso sexual y de asaltos (incluso a mano armada). Particularmente hacia las mujeres en el primero de los casos, y en ambos casos en el segundo de éstos.[7] En virtud de que estos delitos afectan a las personas en forma directa y no colectiva, es un fenómeno que se le llama *incidencia delictiva en delitos personales*.

A raíz de un estudio promovido por *ONU Mujeres México*, se descubrió que a lo largo de su vida, el 96.3% de las mujeres que utilizan o han utilizado el transporte público de la Ciudad de México (CDMX, en adelante), en por lo menos alguna ocasión han experimentado actos de violencia sexual[8] o han tenido incidencia delictiva de este tipo. Este tipo de actos pueden incluir desde tocamientos, rozamientos no deseados, miradas lascivas, masturbaciones, seguimientos, persecuciones y aún puede llegar a violaciones. Esta misma clase de actos o de franco acoso sexual, lo padeció el 88.5% de las mujeres de la CDMX

[5] JUSIDMAN, C., F. J. CAMAS, I. G. CARREÓN y O. E. MARÍN (2016), *El crecimiento urbano y las violencias en México*, CEPAL - Serie Estudios y Perspectivas – México – N° 168, México, 63 p.

[6] De acuerdo con la citada LGAMVLV, en la fracción IV de su artículo 5º, este tipo de violencia corresponde a "cualquier acción u omisión, basada en su género, que les cause daño o sufrimiento psicológico, físico, patrimonial, económico, sexual o la muerte tanto en el ámbito privado como en el público".

[7] JUSIDMAN, C., F. J. CAMAS, I. G. CARREÓN y O. E. MARÍN (2016), op cit, p. 36.

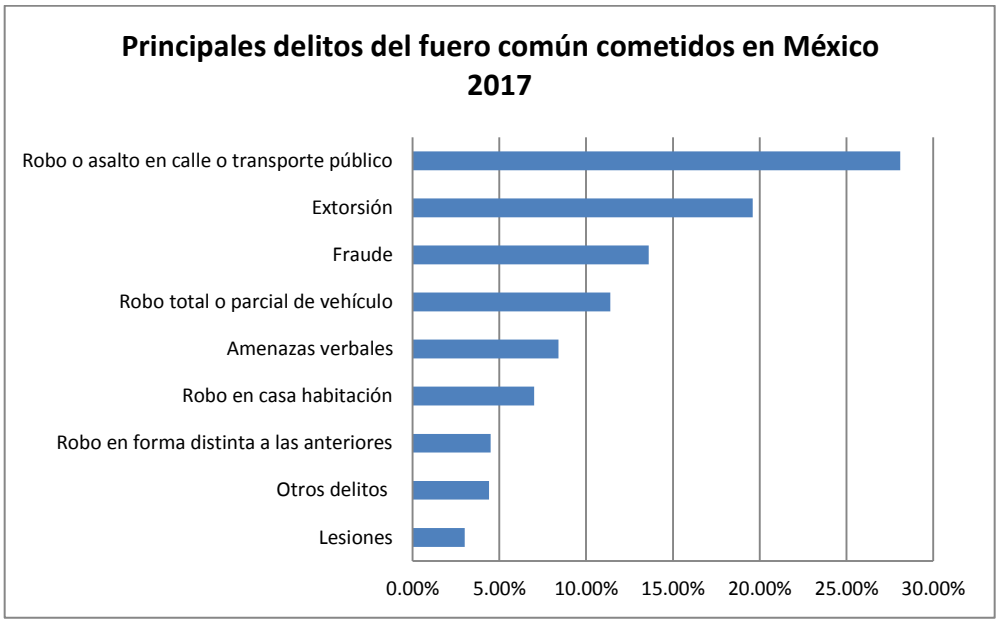
[8] En la misma LGAMVLV, en la fracción VI del artículo 6º, se afirma que violencia sexual es "cualquier acto que degrada o daña el cuerpo y/o la sexualidad de la víctima y que por tanto atenta contra su libertad, dignidad e integridad física. Es –asimismo– una expresión de abuso de poder que implica la supremacía masculina sobre la mujer, al denigrarla y concebirla como objeto".

durante 2018, al utilizar transporte público.[9]

En otras entidades federativas, como es el caso de Colima, una de cada tres mujeres han sufrido acoso sexual en el transporte público.[10] Seguramente esta situación la han vivido las mujeres en México, en una proporción más o menos cercana, pero el caso es que es una realidad imperante en el país, con un persistente aumento en su incidencia.

Asimismo, la incidencia delictiva ha ido en aumento en cuanto a **robo o asalto en la calle y transporte público** se refiere, según la Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública (ENVIPE) realizada en dos diferentes periodos; ya que para 2015 hubo 8,265 diferentes delitos cometidos en estos ámbitos por cada cien mil mujeres en el país, y para 2017 se incrementó esta proporción a 9,599 casos.[11] Es decir, se experimentó un aumento del 16% en sólo dos años.

En la siguiente gráfica se observa que dicho delito es el que presenta el mayor porcentaje registrado en el año citado:



[9] SANZ LUQUE, B. y Y. OSMAN, T. INCHÁUSTEGUI ROMERO, F. ZERMEÑO NÚÑEZ y E. OLIVARES FERRETO (2018), *Encuesta sobre la violencia sexual en el transporte y otros espacios públicos en la Ciudad de México*, Programa global ciudades y espacios públicos seguros para mujeres y niñas de ONU-Mujeres en México, Ciudad de México – Estudio Abierto – EPADEQ – Instituto de las Mujeres de la Ciudad de México, México.

[10] GOBIERNO DEL ESTADO DE COLIMA - SECRETARÍA DE MOVILIDAD (2018), *Alerta de Violencia de Género. Estrategia de Movilidad Segura para Mujeres en Colima. Informe de Acciones*, Colima, Colima, 18 p.

[11] INEGI (2016), "Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública (ENVIPE) 2016", *Boletín de Prensa* Núm. 399/16, 27 de septiembre de 2016, Aguascalientes, Ags., 20 p.; e INEGI (2018), "Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública (ENVIPE) 2018", *Boletín de Prensa* Núm. 425/18, 25 de septiembre de 2018, Aguascalientes, Ags., 18 p.

FUENTE: INEGI (2018), Elaboración propia con base en "Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública (ENVIPE) 2018", Boletín de Prensa Núm. 425/18, 25 de septiembre de 2018, Aguascalientes, México.

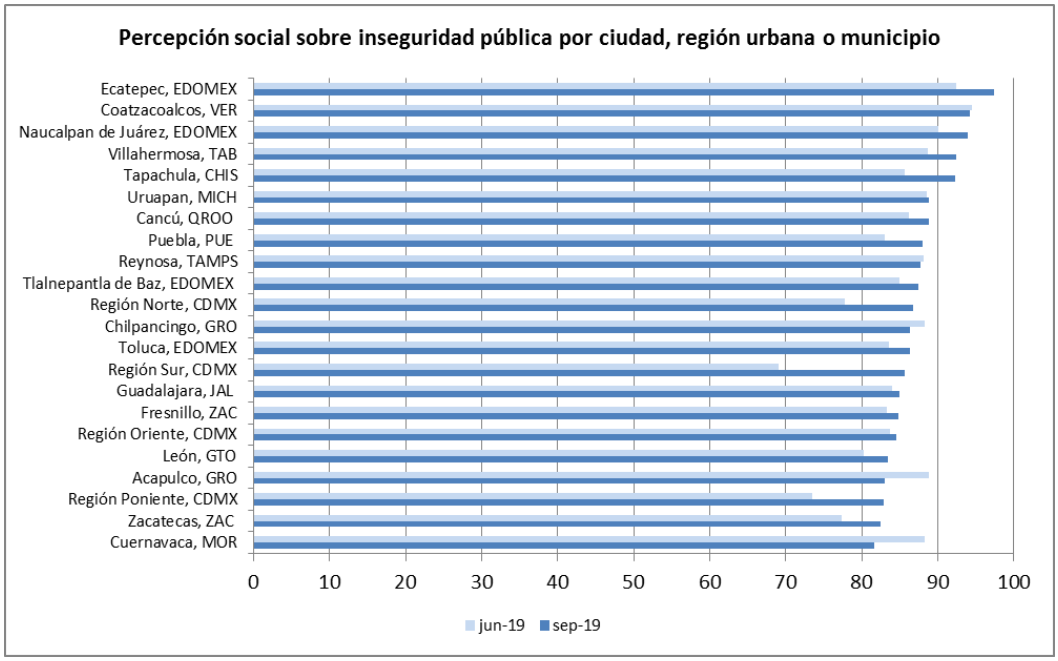
Para el 74.2% de las mujeres encuestadas por la ENVIPE 2018, el transporte público representa un lugar inseguro.[12] La CDMX, junto con Bogotá, Colombia y Lima, Perú, están consideradas como las **tres ciudades del mundo con los sistemas de transporte más peligrosos para las mujeres**.[13] Por lo que de no tomarse debidamente en cuenta esta realidad, no podrán instrumentarse las soluciones adecuadas ni las debidas políticas públicas que compensen esta situación. Ahora bien, la inseguridad del transporte público para las mujeres, no se limita a la CDMX.[14] Al ser una encuesta de alcance nacional, la ENVIPE incluye a todas las entidades federativas del país; por ello, es posible identificar a las mismas, en donde el delito de robo o asalto en la calle y transporte público fue el más cometido durante 2017. Las entidades federativas donde más ocurrió ese delito en 2017 fueron: Ciudad de México, Estado de México, Nuevo León, Guanajuato, Puebla, Morelos, Quintana Roo, Veracruz, Tabasco, Oaxaca y Chiapas.[15]

Hay que señalar que no se puede identificar un patrón específico respecto a que las entidades con mayores o menores niveles de urbanización sean las que más padecen este problema, sino que es un tema generalizado para el país. Aunque si se puede señalar que si el tema se revisa a nivel ciudad, se confirmará que varias de las entidades nombradas aparecen en el listado de ciudades, municipios o regiones urbanas más inseguras del país; pero además, se podrá identificar dentro de este listado nuevas entidades federativas a las ya mencionadas, como son: Michoacán, Tamaulipas, Guerrero, Jalisco y Zacatecas, tal y como se observa en la gráfica que se muestra un poco más adelante.

Ahora bien, es necesario precisar que al abordarse este problema de inseguridad en las entidades mencionadas, las cuales son la mitad de entidades federativas con que cuenta el país, por lo que es en estas mismas donde más atención se debe dar para resolver dicho problema, porque es donde más lo padecen las mujeres del país. Por tanto, se deben establecer los protocolos de seguridad más precisos que brinden la tranquilidad requerida por las mujeres que utilizan transporte público, principalmente en las entidades

[12] INEGI (2018), op cit, p. 5.
[13] BID (2016), *El porqué de la relación entre género y transporte*, 72 p.
[14] La violencia tampoco se limita de manera exclusiva al transporte público, sino que "las mujeres y niñas sufren y temen los diversos tipos de violencia sexual en espacios públicos, desde el acoso sexual hasta la agresión sexual que incluye la violación y el feminicidio. Ocurre en las calles, en el transporte público [evidentemente] y en los parques, en las escuelas y los lugares de trabajo y alrededor de ellos". Ver en ONU – Mujeres, *Iniciativa mundial ciudades seguras*, disponible en www.onumujeres.org
[15] Ibid, p. 8.

donde ocurren los hechos de inseguridad y violencia más agudos.



FUENTE: INEGI (2019 b), Elaboración propia con base en "Encuesta Nacional de seguridad pública urbana (septiembre 2019)", *Boletín de Prensa* Núm. 491/19, 16 de octubre de 2019, Aguascalientes, México, 20 p.

El cuadro se refiere al porcentaje de población mayor a 18 años que pertenece a cada una de las ciudades, municipios o regiones urbanas citadas. Por lo que existen sitios del país en donde casi el 100% de esta población, incluidos hombres y mujeres, perciben como una realidad latente la inseguridad pública, prácticamente, a donde quiere que se desplacen. A raíz de los problemas de inseguridad en el transporte, el IMCO generó el Índice de Movilidad Urbana,[16] que en su subíndice de *Transporte seguro* mide el entorno de seguridad pública que prevalece en las acciones de movilidad urbana. El propósito de dicho subíndice es medir la percepción de inseguridad que prevalece en los medios de transporte, así como el deseo por modificar los hábitos de transporte por razones fundadas en el temor. También se incluye una lista de cuáles son las ciudades más competitivas en la materia y cuáles las menos.[17]

Como parte de una política pública en la materia, implica readecuar los espacios urbanos y los patrones de movilidad que se desarrollan dentro de las ciudades, para beneficio de toda la sociedad, pero principalmente para las mujeres del país. Al respecto, conviene revisar los aspectos esenciales del tema de la movilidad para entender las diferencias que existen dentro de este tema, entre hombres y mujeres; así como las diferencias de percepción sobre inseguridad que también existen entre ambos sexos. Ello es así porque al advertir las diferencias entre ambos sexos, se podrán identificar soluciones específicas.

[16] IMCO (2018), *Índice de Movilidad Urbana. Barrios mejor conectados para ciudades más incluyentes*, 76 p.
[17] Ibid, p. 15.

Diferencias de percepción sobre seguridad y movilidad entre mujeres y hombres

La inseguridad pública se ha convertido en una realidad tan cotidiana en el país que la percepción de las personas, en su mayoría, está caracterizada por este sentimiento y circunstancia. Para junio de 2019, la percepción social sobre inseguridad pública a nivel nacional, comprendiendo personas de 18 años y más, alcanzó el 73.9% de éstos.[18] En tanto que, la misma situación, para septiembre de 2019, descendió a un 71.3%.[19] Sin embargo, esta percepción presenta una elevada diferencia en relación a hombres y mujeres de 18 años y más, pues mientras que los primeros sólo percibieron esta situación en un 68.2% durante junio de 2019, en el caso de las segundas llegó hasta 78.7%, en el mismo periodo.[20] En septiembre de 2019, esta situación descendió algunos puntos al considerar la percepción de los varones en un 65.8% y las mujeres en un 75.9%.[21]

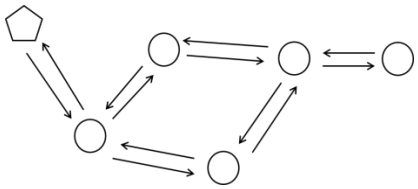
Ahora bien, revisando en concreto la percepción que tiene la población de 18 años y más del país que se siente insegura en el transporte público, se advierte que ésta alcanzó un 74.5% para junio de 2019, lo cual corresponde a casi tres cuartas partes de la población formada por este grupo. Esto es, una situación que habla de una verdadera condición de zozobra y riesgo latente en la que vive la población del país usuaria del transporte público, por lo que es urgente instrumentar soluciones que busquen resolver de verdad el problema en la mitad de las entidades federativas del país, y en el resto de ellas, se deben plantear programas preventivos como el que se lleva a cabo en el Estado de Colima y del cual se hizo mención líneas atrás, pues no significa que este problema no figure en dichas entidades, sino que no presenta los grados de agudeza que se observan en las entidades previamente consideradas.

Ahora bien, retomando en forma concreta el análisis de la percepción sobre la inseguridad que se vive en el transporte público, esta situación presentó un leve alivio en septiembre de 2019 al constituir un 73.2%;[22] sin por ello dejar de representar una situación de considerable gravedad que afecta, sobre todo, a casi tres cuartas partes de las mujeres del país de 18 años de edad o más. Dentro de este amplio espectro de población femenina del país, figuran mujeres universitarias, mujeres en situación laboral y mujeres con hijos a los que llevan y traen de la escuela, así como mujeres que realizan las compras para el abastecimiento del hogar, entre otras especificaciones de uso del transporte por parte de las mujeres de 18

[18] INEGI (2019 a), "Encuesta Nacional de seguridad pública urbana (junio 2019)", *Boletín de Prensa* Núm. 340/19, 17 de julio de 2019, Aguascalientes, México, 26 p.
[19] INEGI (2019 b), op cit, p. 5.
[20] INEGI (2019 a), op cit, p. 1.
[21] INEGI (2019 b), op cit, p. 5.
[22] Ibid, p. 9.

años y más del país.

Sin duda, el tiempo o las veces que dedican las mujeres para desplazarse es superior, en relación al uso que realizan los varones, pues mientras que las primeras emplean varias modalidades de transporte en un solo día para realizar distintas tareas (llevar niños, traer víveres u otros bultos, acudir al trabajo), haciendo más continúo el uso del transporte, a pesar de que puedan desarrollar distancias más cortas, las más de las veces. En materia de traslados, las mujeres hacen una especie de zigzag como denomina la arquitecta Martha Alonso (2015) y como se muestra, a manera de ejemplo, en el esquema que viene a continuación:



FUENTE: BALLESTEROS, L. (2017), Elaboración con base en *La calidad y la perspectiva de género en los servicios del Sistema Integrado de transporte y movilidad en la CDMX*, p. 26.

La misma Martha Alonso menciona que "los varones, por lo general, tienen una trayectoria más lineal". Estos últimos, prácticamente sólo desarrollan un mecanismo o patrón de movilidad (hogar – trabajo y trabajo – hogar), en general, como el que se describe a continuación:

Hogar → trabajo

Trabajo → hogar

Este patrón de movilidad genera algunas complicaciones sobre el patrón de las mujeres porque, como se ve en el esquema anterior, es muy simple, lineal y hasta prolongado; a diferencia del de las mujeres que se caracteriza por incluir traslados más cortos con la intención de ahorrar tiempo y dinero en las tareas del cuidado y/o de tipo doméstico que realizan, y aún al combinar estos trayectos para realizar actividades remunerativas.[23] A todo ello debe agregarse que las largas distancias recorridas por los varones entre semana para llegar a sus centros de trabajo o las prolongadas jornadas de trabajo que deben pasar (de la mañana a la noche), provocan que al llegar el fin de semana éstos decidan quedarse en casa a descansar, por lo que las compras y el cuidado de los hijos lo siguen realizando las mujeres, generalmente, con lo que el agotamiento físico y emocional, la frustración por no salir de paseo en familia, entre otros aspectos, también repercuten en el estado de ánimo y la estabilidad emocional de las mujeres. En función de todo lo anterior, la calidad de vida se ve menguada por los patrones de movilidad tan distintos que se dan entre

[23] INMUJERES – Gobierno de la Ciudad de México – Instituto de las Mujeres del Distrito Federal (2017), *Consolidar la Institucionalización de la Política Pública de Igualdad en la Ciudad de México. Realizar un foro de análisis de las experiencias de género sobre movilidad y políticas de cuidado a nivel internacional: buenas prácticas para el acceso de las mujeres a la Ciudad*, Ciudad de México, 102 p.

hombres y mujeres.

Por otra parte, hay que señalar que una problemática que añaden los patrones de movilidad de los hombres a las mujeres es que, no obstante que los trayectos de éstas suelen ser más cortos, en su patrón de movilidad se da la posibilidad de incluir varios desplazamientos, por lo que a éstas les afecta en mayor medida la falta de eficiencia en el transporte público, dados los retrasos que presentan las unidades, así como los constantes embotellamientos u otros problemas de tránsito que suelen presentarse, por lo que en más ocasiones que los hombres, las mujeres desarrollan sus trayectos a pie.

Asimismo, éstas sufren mayor inseguridad en el transporte público, por lo que no sólo se debe tratar únicamente como un problema de percepción sino como una realidad cotidiana; por lo que las mujeres no tienen más alternativa que modificar sus rutas y trayectos, incluso horarios, y en casos extremos, no pueden seguir atravesando por ciertas zonas o tomar determinados medios de transporte, como pueden ser rutas de colectivos completamente vedadas para mujeres, especialmente solas. Esto último, en virtud de que los riesgos de violencia son altos (robos, agresiones y aún homicidios), además del acoso y las agresiones sexuales, no sólo en el transporte mismo, sino incluso para acceder a éste.[24] Hay temor por parte de las mujeres, en las calles y en el transporte público de las ciudades de México, empezando por la CdMx. De acuerdo con la *Encuesta sobre la violencia sexual en el transporte y otros espacios públicos en la Ciudad de México*, se les entrevisto a un grupo de mujeres respecto a qué tan seguras se sentían usando el transporte público en la CDMX, el 54.4% respondió que se sentían muy inseguras e inseguras, mientras que las mujeres entrevistadas respecto a qué tan seguras se sentían en las calles y espacios públicos de la CDMX, el 69.1% respondió que se sentían muy inseguras o inseguras; en idéntica perspectiva, a este mismo grupo de mujeres se les preguntó si tenían miedo a ser agredidas sexualmente, 81.3% respondieron tener este temor a ser agredidas sexualmente en las calles y espacios públicos de la CDMX y un 77.4% manifestó tener el temor de que ocurra esta agresión en el transporte público.[25] Algunos datos un poco anteriores, pero muy reveladores de los hechos de este tipo de violencia, son los arrojados por la ENVIPE (2014). Según esta encuesta, se identifica que casi el 80% de las víctimas que sufrieron algún delito de tipo sexual estaba sola cuando ocurrió el ataque y que el 31% de estos hechos se produjo en un horario en el que existe una menor circulación de personas, esto es, entre las 00:01 y las 6:00 a.m. Por lo que es evidente

[24] INEGI (2019 b), op cit, p. 4.
[25] ONU MUJERES MÉXICO et al (2018), *Encuesta sobre la violencia sexual en el transporte y otros espacios públicos en la Ciudad de México* (Programa insignia global ciudades y espacios públicos seguros para mujeres y niñas), México, 56 p.

que el o los agresores buscan la situación o el momento en el que su o sus víctimas son más vulnerables.[26]

Asimismo, dentro del tema de la violencia sexual que ocurre en el espacio y transportes públicos se producen una serie de prejuicios y/o estereotipos acerca de si las mujeres *contribuyen* o *participan en forma voluntaria* de su victimización dentro de estos actos de violencia. En la construcción del *Diagnóstico sobre la violencia contra las mujeres y las niñas en el trasporte y los espacios públicos del DF*, fue lamentable que las propias participantes a las que se les invitó a brindar información para construir dicho diagnóstico, formaran parte de los prejuicios y estereotipos que prevalecen en torno a la problemática de la violencia sexual, al emitir comentarios como los siguientes:

- Las mujeres a las que más les suceden agresiones sexuales son "aquellas que lucen débiles y que son fáciles de manipular".
- Las mujeres que son víctimas "son muy llevadas con los hombres o son más dejadas".
- Las mujeres violentadas "suelen vestirse provocativamente… ser más descaradas o coquetas… y voluptuosas".
- La violencia sexual les pasa a las mujeres "más tímidas… distraídas o introvertidas".[27]

"Es crucial tomar distancia" –se afirma en el diagnóstico citado–, con relación a este tipo de afirmaciones. Y es que la población del país, y principalmente las más afectadas por este tipo de problemas, se deben preguntar ¿hasta dónde puede llegar esta situación si no se le pone un alto?

El extremo de esta situación, es decir, ¿hasta dónde podría llegar?, fue presentado en el evento organizado por las comisiones de *Zonas Metropolitanas y Movilidad* y para la *Igualdad de Género* del Senado de la República, al dar a conocer el estudio denominado "Patrones de movilidad en la Ciudad de México con perspectiva de género. Movilidad del cuidado, accesibilidad e interdependencia";[28] en donde se maneja el concepto ***movilidad cero***, en virtud de los datos sobre violencia física y de diverso tipo que existen en contra de las mujeres de las zonas urbanas del país, fundamentalmente al utilizar el transporte público y en especial en la Ciudad de México. Así que este es el extremo negativo de la movilidad para las mujeres: la *movilidad cero*, y esta negatividad implica *derecho cero*, porque sin movilidad el desarrollo *es cero*, la *convivencia es cero*, etcétera. Desde luego, la violencia y el acoso que sufren las mujeres en el transporte

[26] INMUJERES – Gobierno de la Ciudad de México – COLMEX (2015), *Diagnóstico sobre la violencia contra las mujeres y las niñas en el trasporte y los espacios públicos del DF*, 367 p.
[27] Ibid, p. 78.
[28] Ver en https://www.semujeres.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/presentacion-del-estudio-patrones-de-movilidad-en-la-CDMX 1/10

les implica la negación de sus derechos o los dificulta.

Por ello, es urgente diseñar una política pública de apoyo a la mujer en donde se manifieste, de forma más amplia, **el derecho a la ciudad** para las mujeres del país, en donde uno de sus componentes principales es la movilidad, pues sin ésta se hace muy difícil la vida de las mujeres o no es todo lo provechosa que ellas quisieran que fuera.

Si a estos factores se les agrega que la planeación y diseño urbano de las ciudades no se ha desarrollado en concordancia con el nuevo papel que ha ganado la mujer en el campo laboral, en virtud de que los sistemas de transporte masivos no están pensados ni diseñados para facilitar las actividades que suelen desarrollar tanto hombres como mujeres. Debe admitirse además, que el transporte no es neutro al género porque no ha incluido de manera continua las diferencias que se dan entre los dos géneros existentes.

Políticas públicas en materia de seguridad y movilidad para mujeres

Para resolver esta problemáticas se han diseñado, cuando mucho, políticas públicas de manejo del transporte público que consideran áreas restringidas al acceso de los varones, haciendo exclusivas estas áreas para las mujeres, sin reconocer las diferencias de patrón que existen entre hombres y mujeres con respecto a la movilidad que desarrollan ambos sexos. No obstante, hay algunos ejemplos dignos de tomarse en cuenta, tal y como se aprecia en el Sistema de Transporte Colectivo (STC) Metro, Metro-bus y algunos trolebuses de la Ciudad de México, pero sin resolver el problema de fondo.

La política de *movilidad alterna* de la capital mexicana, opera desde 2008 a través del programa *Viajemos seguras en el transporte público de la Ciudad de México*. Este programa responde a la política de prevenir, atender y sancionar la violencia sexual cometida en contra de las mujeres que acceden al transporte público y concesionado de la Ciudad de México. En él, confluyen de manera interinstitucional 11 dependencias de gobierno y una institución ciudadana responsables de la seguridad, promoción de los derechos de las mujeres, procuración de justicia, y atención y vigilancia. El programa incluye lo siguiente: i) Módulos de atención y denuncia sobre casos de abuso sexual en el STC Metro; ii) *Programa Atenea*, servicio exclusivo de transporte para mujeres en la Red de Transporte Público (RTP) de la Ciudad de México que recorre 23 de las 91 rutas metropolitanas; iii) La separación de mujeres y hombres en Metrobús, Tren Ligero y Metro que se activan en los horarios de mayor flujo.[29]

[29] PÉREZ FRAGOSO, L. (2016), *¿Quién cuida en la ciudad? Oportunidades y propuestas en la Ciudad de México*, CEPAL - Serie Asuntos de Género N° 136, Santiago de Chile, 73 p.

También se ha incorporado la denominada línea cero emisiones del Eje Central Lázaro Cárdenas, que con la reciente incorporación de nuevos trolebuses,[30] presenta una sección exclusiva para mujeres, niñas, niños, personas de la tercera edad y discapacitados.

Ciertamente estos programas responden a la peor expresión de discriminación hacia las mujeres, como es la violencia (criminalística y de acoso sexual); y sin duda, este tipo de transportes públicos o *servicios rosas*, contribuyen de manera fundamental para reducir los niveles de violencia que existen en contra de las mujeres en el área de la movilidad. Sin embargo, como una política de integración e inclusión a largo plazo puede resultar contraproducente, porque no se corrige la violencia y sólo se perpetuarán las divisiones, la segregación y las diferencias de género.[31] Asimismo, debe señalar que si bien se facilita la movilidad de las mujeres y sus dependientes, siguen encajonadas en el patrón de movilidad masculino. Por ello, se puede concluir en este punto, que algunas de las políticas de transporte con perspectiva de género diseñadas en la CDMX, si enfrentan el problema de la inseguridad y violencia, pero no las necesidades cotidianas de la mujer que, como ya se destacó, presentan un patrón de viajes radicalmente distinto al de los varones.[32] De ahí que se requiera una política mucho más amplia e integral para resolver dicha problemática.

En ese sentido, la política de movilidad para las mujeres en la CDMX ha incluido otras líneas que amplían los aspectos antes considerados y que en esencia, retoman los siguientes elementos:[33]

- Unidades con asientos exclusivos para mujeres y niñas;
- Servicios de transporte exclusivo para mujeres e instalación de botones de pánico (en caso de ataques);
- Instalación de cámaras de video vigilancia;
- Servicios de transporte operados por mujeres;
- Mejoramiento de banquetas e iluminación;
- Módulos de atención a mujeres y niñas, y

[30] REDACCIÓN DE EXCÉLSIOR (2019), "Así son los 40 nuevos trolebuses de CDMX", en *Excélsior* del 19 de noviembre de 2019, disponible en https://www.excelsior.com.mx/comunidad/asi-son-los-40-nuevos-trolebuses-de-cdmx/1348586

[31] DÍAZ, R. (2018), "Movilidad y mujer: más allá de los transportes rosa", en *Nexos* del 6 de febrero de 2018 (sección La brújula. El blog de la metrópoli), disponible en https://labrujula.nexos.com.mx/?p=1687

[32] Ibid.

[33] BALLESTEROS, L. (2017), *La calidad y la perspectiva de género en los servicios del Sistema Integrado de transporte y movilidad en la CDMX*, disponible en página web https://semujeres.cdmx.gob.mx/storage/app/media/CDMX_SegurayAmigable/ForoTransporte/3_Laura%20Ballesteros_SEMOVI.pdf.

- Campañas de comunicación.

No menos significativo es el esfuerzo que viene realizando la Secretaría de Movilidad (SEMOV) del Estado de Colima, quien ha formulado una política mucho más amplia e integral de atención a los problemas de violencia de género en el transporte público, mediante los siguientes ejes de atención y determinadas acciones que componen a los mismos, como se puede ver a continuación:

EJE SEGURIDAD:

1. Operativos de control de transporte público e integración de botones de pánico en unidades y puntos específicos de paradas.
2. Asientos preferenciales para mujeres y población vulnerable en las unidades de transporte colectivo.

EJE PREVENCIÓN

3. Estudio de los patrones de viaje de las mujeres con respecto al total de la población, identificando los tipos de violencia en el espacio y transporte público.
4. Campaña de sensibilización de prevención de violencia contra las mujeres en el transporte público.
5. Protocolo de actuación frente a violencia hacia las mujeres en el transporte y espacio público.
6. Programa de capacitación a operadores de transporte público y concesionarios frente a problemas de acoso sexual.
7. Mapeo de casos de violencia sexual en el transporte público en los municipios seleccionados.

EJE JUSTICIA

8. Reformar el Código Penal del Estado de Colima.

No resulta posible detallar todos y cada uno de los ejes y acciones mencionadas para el caso del Estado de Colima, pero si se logra advertir una mayor integralidad en las acciones que se han emprendido o que se pretenden emprender allí. Por ello, seguidamente se incluyen algunas actividades que sirven de ejemplo para detectar esta política de movilidad en dicho estado, así como el grado de avance detectado por la misma.

En cuanto al primer eje mencionado, que corresponde al tema de **seguridad**, se estableció un Sistema de Quejas del Transporte Público en la Secretaría de Movilidad. Dicho sistema permite canalizar las quejas de las mujeres víctimas de acoso sexual, agresiones físicas y aún verbales, todo lo que se puede englobar como violencia de género. La instrumentación de este mecanismo tiene como fin el poder ofrecer una respuesta ágil y segura. En general, no es común que en el país la población se anime a formular quejas,

dada la experiencia de no ser atendidas o por ser mal atendidas. Sin embargo, de 2016 a 2017 se registraron 597 quejas por el servicio de transporte público individual y colectivo en el Estado de Colima. No parecen demasiadas, pero al tratarse de un estado pequeño, es una cifra significativa.

Pero lo más significativo de todo esto es que del total de las quejas emitidas, el 2.8% de éstas correspondieron a problemas de acoso sexual en el transporte público. Al respecto, se advierte un incremento en el número de quejas, de 2.4% de 2016 a 2017. De igual manera no parece una cifra significativa, pero el que la población afectada, es decir mujeres víctimas de acoso sexual, acudan y hagan evidente su malestar y este reclamo, vaya en aumento, es muy significativo porque dará paso a otras acciones como es la modificación de normas y leyes, para en un futuro garantizar una mayor protección a las víctimas y a que los infractores reciban mayores penas o se vean persuadidos de no cometer ningún agravio.[34] Más del 80% de los victimarios son desconocidos y sin duda, se terminan saliendo con la suya, por lo que es tiempo de ponerle un fin a estas actividades.

Las **acciones preventivas** que incluye uno de los ejes (estudios, campañas, programas y mapeos) dan la pauta para, asimismo, disminuir el número de agravios porque diagnostican la situación, alertan a la población y ubican, con más precisión, donde ocurren los hechos. Pero tampoco es la respuesta o no es la respuesta completa porque la movilidad diseñada por varones la siguen manejando los varones y saben cómo aprovecharla, aún para mal, como en este último caso les resulta a los delincuentes y/o acosadores.

Otro camino que pueden tomar las mujeres para desarrollar su movilidad en condiciones de seguridad, es restringir la circulación dentro de ciertos horarios y zonas de la ciudad o de los asentamientos que habitan y que se consideran peligrosos. Sin embargo, no todas las mujeres pueden aplicar este esquema porque la circulación que desarrollan implica utilizar ciertos medios de transporte que por lejanía u horario es inevitable dejar de tomar. Además, vulnera el derecho fundamental que se mencionó líneas atrás: el **derecho a la ciudad** (o a su localidad), así como a la movilidad dentro de ellas y a la posibilidad de desarrollar una vida normal.

[34] Existe un proyecto de ley de movilidad para el Estado de Colima que pretende incluir una serie de delitos especiales en materia de movilidad, entre los que resaltan: responsabilidad de los conductores de transporte público, seguramente en situaciones de contingencia y no alerten a las autoridades al respecto; acciones de hostigamiento y acoso sexual; acoso sexual callejero y acoso sexual en transporte. GOBIERNO DEL ESTADO DE COLIMA - SECRETARÍA DE MOVILIDAD (2018), op cit, p. 15.

Esto último, como lo considera la Secretaría de Movilidad de la CDMX (si bien debería hacerse extensivo a más ciudades del país), no puede excluir el derecho de:

- Contar con unidades o medios de transporte libres de violencia.
- Promover la inclusión de las mujeres en puestos relacionados con la planeación, gestión y operación de los medios para la movilidad.
- Satisfacer las necesidades de movilidad de mujeres y niñas, con base en identificar las diferencias que se tienen con los hombres.
- Tener entornos urbanos seguros, principalmente para mujeres y niñas.[35]

Para el primer punto es vital desarrollar programas de concientización entre la población y generar mecanismos jurídicos y normas que sancionen a agresores, respaldando con acciones de seguridad internos, dentro de los transportes públicos, como ya se han mencionado (botones de pánico y/o alarma, cámaras de vigilancia, etcétera).

Para el segundo de los puntos es también vital incluir más mujeres en tales puestos, habiendo obtenido programas de capacitación que les permitan planear, gestionar e incluso operar los medios y los organismos encargados del transporte con una perspectiva de género, para que no se continúen reproduciendo los mismos esquemas dentro de las políticas de movilidad de cada entidad federativa, municipio o ciudad del país.

En cuanto al tercer punto, además de elaborar estudios y/o programas que diagnostiquen la movilidad tan distinta que es la de las mujeres y niñas, así como explorar las tendencias y extensión que llega a alcanzar la movilidad de las mujeres en cada ciudad.

En lo referente al cuarto punto y final de este listado, es necesario emprender estudios de mayor amplitud, que no se limiten a los aspectos de movilidad sino a otros más que involucran estudiar ciudades o municipios completos, desde un enfoque de seguridad, para aportar soluciones de peso y alternativas que verdaderamente resuelvan la problemática.

Sin duda, dicha problemática no se puede resolver de la noche a la mañana. No obstante, existe una luz en

[35] BALLESTEROS, L. (2017), op cit.

el horizonte que permite apreciar que frente a los problemas y desafíos expresados, la planeación urbana y la planeación de las ciudades y/o de los espacios urbanos en general, constituye una oportunidad para el empoderamiento de las mujeres y la posibilidad de avanzar hacia la igualdad de género.

En su aspecto específico de movilidad, la planeación, gestión y operación de esta actividad no puede excluir ese tipo de igualdad.

¿Por qué se afirma esto? Porque las ciudades pueden y deben ser planificadas y desarrolladas para beneficio de quienes las habitan. Por ello, es importante que la planeación urbana sea participativa (planeación participativa), que igualmente sea sensible a cuestiones y necesidades de género, así como al uso inteligente (mediante procesos manuales o tecnificados que faciliten las actividades tanto de las mujeres como de los hombres) y mixto del suelo y del espacio público (incluyendo la diversidad de intereses y actividades que realizan tanto unas como otros),[36] guarecido por políticas de seguridad más finas (que no involucren grandes armatostes de tipo militar o cuasi militar u operativos escandalosos) para una mejor calidad de vida y para seguir disfrutando del derecho a la ciudad, al barrio, a la comunidad, etcétera. En materia de movilidad, la planeación, gestión y operación del transporte público sin duda que también debe ser participativa. Asimismo, no puede dejar de enfatizarse que sólo el transporte público garantiza la movilidad de las grandes ciudades o agrupaciones urbanas,[37] y por ello, las mujeres que viven en ellas, deben contar con los medios que les permitan participar en los diferentes procesos que garantizan el funcionamiento del transporte público.

[36] ONU – HÁBITAT (2014), *Igualdad de Género y la Nueva Agenda Urbana*, Mesa Redonda de Género y de la Mujer, Nota conceptual.

[37] PETERSEN, R y SCHÄFER, C. (2002), *Planificación del uso del suelo y transporte urbano*, División 44, Medio Ambiente e Infraestructura, Wuppertal Institute for Climate, Alemania, 52 p.

Propuestas

- Emprender una planeación urbana incluyente y participativa para las ciudades y asentamientos humanos urbanos del país, que retome las preocupaciones de género, poniendo énfasis en los patrones de movilidad que desarrollan las mujeres para que se diseñen medios, rutas y líneas de transporte público que resuelvan las necesidades de ellas y de las personas que cuidan;
- Promover concursos entre estudiantes universitarios y público en general que propongan diseños incluyentes en materia de movilidad y planeación urbana, favoreciendo que sean tomadas en cuenta las opiniones de las mujeres;
- Fortalecer modelos compactos de urbanización de ciudades y barrios que promuevan la proximidad de los elementos que les conforman, como son: parques, guarderías, jardines de niños, escuelas primarias y comercios a distancias caminables de 5 o 10 minutos máximo, y escuelas secundarias y consultorios médicos a distancias caminables de 10 o 15 minutos máximo para facilitar las actividades de las mujeres y a quienes cuidan;
- Fomentar el desarrollo de negocios y/o actividades productivas para mujeres desde casa, o en lugares cercanos al hogar o actividades que combinen el trabajo y el hogar, para que en aquellos casos que así lo deseen, eviten las mujeres o al menos disminuyan éstas los desplazamientos por motivos laborales y se vea fortalecida asimismo, la economía doméstica o de las mujeres;
- Crear un programa integral de apoyo a la movilidad y para la satisfacción de las necesidades de la mujer en donde se incluyan aspectos como los siguientes:
    - Fomentar el uso de transportes que atiendan más las necesidades de las mujeres y a quienes cuidan, como son bicis o moto taxis, así como nuevas modalidades de microbuses y peseros, algunos exclusivos para mujeres y otros que incluyan botones de pánico o auxilio;
    - Promover la operación de *mercados sobre ruedas* itinerantes que visiten colonias y/o barrios y sus cercanías unas dos veces por semana, así como apoyar en mercados públicos y tiendas de abarrotes con repartición a domicilio para facilitar las actividades de las mujeres, y en el caso de que los locatarios cometan abusos, se levanten quejas que sean recibidas vía telefónica;

- Instalar módulos para recepción de quejas y denuncias por parte de mujeres víctimas de robo, asalto y acoso sexual en el transporte público y espacio público, dichos módulo deberán ubicarse en puntos estratégicos (como estaciones de transporte público o paraderos más concurridos, intersección de líneas y modalidades de transporte y módulos para pago de transporte) con el fin de facilitar las denuncias;

- Fomentar el respeto y la conciencia mediante una educación y comunicación masiva, que vele por los derechos e integridad de las mujeres, en todos los casos, pero particularmente en el transporte público y en el espacio público;
- Incluir video cámaras y botones de pánico o auxilio en las líneas de transporte público más congestionadas y en algunas de ellas, incluir vigilantes itinerantes que hagan rondines por estaciones y por los medios de transporte;
- Fomentar el desarrollo de *senderos de seguridad* y espacios públicos con elementos de vigilancia que incentiven la seguridad de las mujeres que andan a pie, como pueden ser puestos y comercios semifijos, tiendas de conveniencia con horarios prolongados y postes que incluyan botones de pánico o auxilio;
- Desarrollar *circuitos seguros* para mujeres ciclistas con videocámaras y módulos de seguridad que incluyan bicicletas con canastillas y asientos para niños o bebés;
- Promover que se incluya un capítulo sobre transporte público y espacio público dentro de la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia y hacerla vinculante con los códigos penales de cada entidad federativa, así como con las leyes que sobre el tema de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia y las de Movilidad que se generen en cada entidad federativa.

IX.- Conclusiones y nueva agenda de investigación

A partir del análisis desarrollado en el presente documento y la información proporcionada, se puede afirmar que existe evidencia de que una planeación en el transporte con perspectiva de género reducirá la vulnerabilidad de las mujeres en cuanto a su seguridad al movilizarse en las zonas urbanas.

Queda claro que la percepción de las mujeres con respecto a la inseguridad en el país, es digna de tomarse en cuenta, pues más de las tres cuartas partes de la población femenina del país, mayor a los 18 años, tiene la certeza de vivir en un ambiente de seguridad. Esta gran masa de población femenina la componen: amas de casa, estudiantes y maestras, empleadas domésticas, empresarias, empleadas del sector público, comerciantes fijas y ambulantes, vendedoras de diarios y un largo etcétera, que por supuesto es digno de tomarse en cuenta.

Sin duda, las preocupaciones de las autoridades no incluyen las soluciones, hasta el momento, a esta grave problemática que se ha expandido en forma exponencial y ha traído como consecuencia que cada vez más ciudades y municipios del país y hoy alcaldías de la CDMX sean cada vez más inseguras para las mujeres mayores de 18 años, aunque también para las jovencitas y niñas menores de esta edad.

El temor que provoca la inseguridad lo viven día a día las mujeres mexicanas al subirse a un transporte público, en donde desarrollan un profundo temor de verse vejadas por delincuentes que las roban y asaltan o las acosan sexualmente, entendiendo por esto múltiples actos de abuso de distinto calibre que atenta contra su integridad corporal.

Indudablemente la pésima calidad de la mayoría de los transportes públicos del país, el diseño urbano de las ciudades que favorece sólo a uno de los dos géneros y afecta al que está compuesto por mujeres, la ausencia de agentes que deben velar por la seguridad de los ciudadanos que casi nunca se encuentran ni en el lugar ni en los tiempos oportunos; ligado a factores como la aparición de *horas pico*, un cada vez menor respeto por la integridad femenina y descuido de valores que no se inculcan ni en el hogar ni en la escuela ni en prácticamente ningún lugar. Llegando al extremo de situaciones deleznables para la nación mexicana como son el aumento en la tasa de feminicidios.

Las soluciones a esta problemática urgen, pero la falta de datos no ayuda mucho. Si bien hay Encuestas Origen Destino dedicadas a las grandes ciudades del país, son los menos las que reciben este beneficio, pues son más de 380 las ciudades que componen el sistema urbano nacional del país y no hay tiempo ni recursos suficientes para elaborar tantos estudios. No obstante, las ciudades más conflictivas de México, como las que ya se han destacado en el estudio, son las que deberían ser sometidas a estos estudios más

profundos y de la manera lo más constante posible.

Es muy conveniente, asimismo, reunir a expertos y en especial expertas en el tema, para que se discuta el tipo de movilidad que requieren las mujeres de México en prácticamente cada ciudad o al menos las más importantes del país, identificando patrones y necesidades que tienen las mismas. Para ello, será también fundamental que en estas discusiones o encuentros participen alcaldesas o exalcaldesas que tengan una visión de ciudad diferente a la de los varones, así como diputadas, senadoras, funcionarias y ciudadanas conocedoras o interesadas en el tema, pues hay todavía mucho que decir al respecto.

X.- Bibliografía

ALVARADO MEDINA, O. A. (2011), *Enfoque de género en la planeación de la ciudad*, México, Universidad Iberoamericana, Maestría en Proyectos para el Desarrollo Urbano, 9 p.

BALLESTEROS, L. (2017), *La calidad y la perspectiva de género en los servicios del Sistema Integrado de transporte y movilidad en la CDMX*, disponible en página web https://semujeres.cdmx.gob.mx/storage/app/media/CDMX_SegurayAmigable/ForoTransporte/3_Laura%20Ballesteros_SEMOVI.pdf.

BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO (2016), *El porqué de la relación entre género y transporte*, 72 p.

CÁMARA DE DIPUTADOS DEL H. CONGRESO DE LA UNIÓN (2007), "Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia" en *Diario Oficial de la Federación* del 1 de febrero de 2007, México, 38 p.

DÍAZ, R. (2018), "Movilidad y mujer: más allá de los transportes rosa", en *Nexos* del 6 de febrero de 2018 (sección La brújula. El blog de la metrópoli), disponible en https://labrujula.nexos.com.mx/?p=1687

GOBIERNO DEL ESTADO DE COLIMA - SECRETARÍA DE MOVILIDAD (2018), *Alerta de Violencia de Género. Estrategia de Movilidad Segura para Mujeres en Colima. Informe de Acciones*, Colima, Colima, 18 p.

IMCO (2018), *Índice de Movilidad Urbana. Barrios mejor conectados para ciudades más incluyentes*, 76 p.

INEGI (2016), "Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública (ENVIPE) 2016", *Boletín de Prensa* Núm. 399/16, 27 de septiembre de 2016, Aguascalientes, Ags., 20 p.

_____ (2018), "Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública (ENVIPE) 2018", *Boletín de Prensa* Núm. 425/18, 25 de septiembre de 2018, Aguascalientes, Ags., 18 p.

_____ (2019 a), "Encuesta Nacional de seguridad pública urbana (junio 2019)", *Boletín de Prensa* Núm. 340/19, 17 de julio de 2019, Aguascalientes, Ags., México, 26 p.

_____ (2019 b), "Encuesta Nacional de seguridad pública urbana (septiembre 2019)", *Boletín de Prensa* Núm. 491/19, 16 de octubre de 2019, Aguascalientes, Ags., México, 20 p.

INEGI – INSTITUTO DE INGENIERÍA DE LA UNAM – GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO – GOBIERNO DEL ESTADO DE MÉXICO (2017), *Encuesta origen – destino en hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México* (EOD 2017), México, 80 p.

INMUJERES – GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO – COLMEX (2015), *Diagnóstico sobre la violencia contra las mujeres y las niñas en el trasporte y los espacios públicos del DF*, 367 p.

INMUJERES – GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO – INSTITUTO DE LAS MUJERES DEL DISTRITO FEDERAL (2017), *Consolidar la Institucionalización de la Política Pública de Igualdad en la Ciudad de México. Realizar un foro de análisis de las experiencias de género sobre movilidad y políticas de cuidado a nivel internacional: buenas prácticas para el acceso de las mujeres a la Ciudad*, Ciudad de México, 102 p.

JUSIDMAN, C., F. J. CAMAS, I. G. CARREÓN y O. E. MARÍN (2016), *El crecimiento urbano y las violencias en México*, CEPAL - Serie Estudios y Perspectivas – México – N° 168, México, 63 p.

LAMBRICK, M. Y L. RAINERO, *Ciudades seguras*, ONU – Mujeres, Red Mujer y Hábitat Latina América and Women in Cities International, 264 p.

ONU – HÁBITAT (2014), *Igualdad de Género y la Nueva Agenda Urbana, Mesa Redonda de Género y de la Mujer*, Nota conceptual.

ONU – MUJERES (s/f), *Iniciativa mundial ciudades seguras*, disponible en www.onumujeres.org

PÉREZ FRAGOSO, L. (2016), *¿Quién cuida en la ciudad? Oportunidades y propuestas en la Ciudad de*

México, CEPAL - Serie Asuntos de Género N° 136, Santiago de Chile, 73 p.
PETERSEN, R y SCHÄFER, C. (2002), *Planificación del uso del suelo y transporte urbano*, División 44, Medio Ambiente e Infraestructura, Wuppertal Institute for Climate, Alemania, 52 p.
REDACCIÓN DE EXCÉLSIOR (2019), "Así son los 40 nuevos trolebuses de CDMX", en *Excélsior* del 19 de noviembre de 2019, disponible en https://www.excelsior.com.mx/comunidad/asi-son-los-40-nuevos-trolebuses-de-cdmx/1348586
SANZ LUQUE, B. y Y. OSMAN, T. INCHÁUSTEGUI ROMERO, F. ZERMEÑO NÚÑEZ y E. OLIVARES FERRETO (2018), *Encuesta sobre la violencia sexual en el transporte y otros espacios públicos en la Ciudad de México*, Programa global ciudades y espacios públicos seguros para mujeres y niñas de ONU-Mujeres en México, Ciudad de México Estudio Abierto – EPADEQ – Instituto de las Mujeres de la Ciudad de México, México, 56 p.

Sitios web

https://www.semujeres.cdmx.gob.mx
https://www.semujeres.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/presentacion-del-estudio-patrones-de-movilidad-en-la-CDMX 1/10
www.onumujeres.org