



**CD  
MX**

# **MOVILIDAD Y VIOLENCIA CONTRA LAS MUJERES EN LOS ESPACIOS PÚBLICOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO**

**Mtro. Maldonado Maldonado**

**2022**

# **MOVILIDAD Y VIOLENCIA CONTRA LAS MUJERES EN LOS ESPACIOS PÚBLICOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO**

**Mtro. Maldonado Maldonado Ismael**

**2022**

## **RESUMEN**

Esta investigación es un esfuerzo por describir, analizar y explicar, pero sobre todo proponer soluciones a una amplia gama de problemas y preocupaciones que afectan y dañan en sentido amplio y en primer término a las mujeres de nuestra sociedad; ¿a qué problemas y preocupaciones nos referimos? a un conjunto de agresiones que comprenden conductas físicas, verbales y sexuales en los espacios públicos, que para fines de esta investigación las agrupamos bajo las categorías de acoso y hostigamiento sexual. Dichas conductas con propensión a un delito doloso, suceden de manera continua y sistemática en los espacios donde se movilizan y transitan las mujeres en la Ciudad de México.

## Contenido

I. Introducción .....	1
Problemática abordada.....	2
II. Justificación .....	4
III. Planteamiento del problema.....	5
IV. Objetivo.....	7
V. Marco teórico .....	8
VI. Formulación de la hipótesis.....	17
VII. Pruebas cuantitativas y/o cualitativas de la hipótesis .....	26
VIII. Conclusiones .....	38
Posibles soluciones .....	42
IX. Bibliografía .....	45

# MOVILIDAD Y VIOLENCIA CONTRA LAS MUJERES EN LOS ESPACIOS PÚBLICOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO

## I. Introducción

El problema de la violencia contra la mujer en los espacios públicos no es un problema local, ni un problema federal exclusivamente, ya que en muchas otras metrópolis como: Tokio en Japón, Seúl en Corea, Delhi en la India, São Paulo en Brasil y Colombia también han reportado agresiones en sus espacios públicos, así como en otras Ciudades de Europa como (España), al igual que en América del Norte como (Nueva York), sin embargo estas prácticas de violencia en contra de la mujer no han cesado y se han presentado con características a un más graves (agravantes) que van desde agresión verbales, física (acoso, hostigamiento sexual, abuso sexual, violación, secuestro con fines de explotación sexual, robo y homicidio) todos los anteriores con gran impunidad, por la dificultad que enfrentan las víctimas para iniciar una denuncia en el sistema de justicia.

La gran mayoría de delitos que ocurre en nuestra sociedad tiene lugar fuera de los hogares, se da en la movilidad, cuando nos dirigimos a nuestro trabajo, escuela o incluso a un lugar de esparcimiento, esto no quiere decir en ningún grado, que dentro del hogar no se presenten delitos, sin embargo esta investigación propone analizar las causas probables de agresiones en los espacios públicos de nuestra megaurbe la Ciudad de México.

Una de las consecuencias inmediatas en las víctimas por el delito de acoso y el hostigamiento, es el miedo, el sentimiento de ser víctimas, sentirse inseguras e impedidas al libre movimiento, esto afecta de forma profunda sus Derechos Humanos, su participación como ciudadan@s en los procesos democráticos, así como el desarrollo del bien común que persigue nuestro Estado-Nación.

*Los espacios públicos son particularmente inseguros para las mujeres, por que transitarlos, les produce miedo, temor, (lo que se conoce en la literatura como PERCEPCIÓN DE INSEGURIDAD Y MIEDO DE SER AGREDIDAS. Ver (Kesleer y Otamendi 2019)*

## MOVILIDAD Y VIOLENCIA CONTRA LAS MUJERES EN LOS ESPACIOS PÚBLICOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO

### Problemática abordada

Las conductas violentas como el acoso y hostigamiento sexual están definidas y clasificadas como delito en la legislación internacional, nacional, local y en los programas públicos de la Ciudad de México, con ellas no referimos a un comportamiento predominante sexual violento, en dónde hay un ejercicio abusivo de poder, en contra de las mujeres mismo que lesiona su dignidad y pueden producir daño físico, emocional, económico, social y sistemático.

Las conductas referidas pueden ser verbales, físicas e incluso de omisión de ayuda, y abarcan desde piropos, insinuaciones, hasta la toma de fotografías sin autorización. También puede incluir otras formas de agresión física, cómo tocamientos en diferentes partes del cuerpo (manoseo y arrimones), amenazas y persecuciones para limitar su libertad de movimiento, asaltarlas y en el peor de los casos privarlas de su vida.

Durante el trayecto del punto A al punto B, en la vía pública, las mujeres suelen ser detenidas por hombres y en casos extremos secuestradas, violadas y asesinadas, estas agresiones están presentes en casi todas las sociedades urbanas, Son ataques de los hombres a las mujeres en situaciones de desigualdad, movilidad restringida y otras asimetrías, en diversos grados y formas, que se agregan a privaciones tanto de su vida privada como pública, esto a su vez, contribuye a la calidad inestable del transporte público y la falta de vigilancia de las autoridades del Estado. Todo esto deja a la víctima en un estado de indefensión, suceda o no una o más veces en diferentes contextos socioespaciales.

*Esto produjo nuevas protestas de las mujeres la marcha el día 2 de febrero por Paseo de la Reforma, así como un paseo nocturno en bicicleta contra la violencia de género con el nombre (#LaNocheEsNuestra<sup>1</sup>) (Sin embargo, 2019). Además de*

---

<sup>1</sup> [https://twitter.com/hashtag/lanocheesnuestra?src=hashtag\\_click](https://twitter.com/hashtag/lanocheesnuestra?src=hashtag_click)

## **MOVILIDAD Y VIOLENCIA CONTRA LAS MUJERES EN LOS ESPACIOS PÚBLICOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO**

*las conductas problemáticas que registramos en la investigación, desde principio del 2019, una serie de agresiones contra mujeres que incluyan acoso sexual, secuestro en el transporte se han venido agravando (Casasola,2019).*

# MOVILIDAD Y VIOLENCIA CONTRA LAS MUJERES EN LOS ESPACIOS PÚBLICOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO

## II. Justificación

Esta investigación busca analizar, interpretar, explicar y lo más importante, proponer soluciones a los amplios problemas y preocupaciones que afectan y perjudican principalmente a las mujeres en nuestra sociedad y que se manifiestan en la lucha contra la violencia de género en la Ciudad de México, estas campañas han crecido en intensidad y alcance, hasta que la última campaña sigue el himno internacional "el violador eres tu"<sup>2</sup>, originalmente por el Grupo Colectivo Feminista de Chile a fines de 2019. Todo esto indica el surgimiento de un nuevo movimiento contra la violencia contra las mujeres, que está movilizando declaraciones de protesta, concienciación y campañas destacando estos temas.

Todo ello suscitó controversia en la opinión pública e incluso debate entre colectivos feministas sobre la forma y el contenido de las mencionadas propuestas; sin embargo es importante rescatar que los acontecimientos han puesto en evidencia la impunidad de los actos y la necesidad de mejorar el sistema político de justicia a partir de una denuncia más severa contra las autoridades que no ha resuelto las demandas ni el problema. Asimismo, debemos investigar las posibles causas de la violencia pública y sugerir soluciones.

---

<sup>2</sup> <https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-50610467>

## MOVILIDAD Y VIOLENCIA CONTRA LAS MUJERES EN LOS ESPACIOS PÚBLICOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO

### III. Planteamiento del problema

Las mujeres se enfrentan a un doble desafío en los lugares públicos, temen ser víctimas de delitos y agresiones sexuales. Ante esta situación, deben diseñar estrategias de protección individual, familiar y colectiva, ya que las autoridades no han podido desarrollar planes que les brinden seguridad física y jurídica de manera cien por ciento efectiva, lo que se suma a sus constantes inseguridades y temores. Muchos gobiernos han implementado programas para abordar esto, como los de la Ciudad de México. En particular en la capital del país encontramos "la separación de vagones del metro que se ha dado desde 1970"<sup>3</sup>, "viajemos seguras"<sup>4</sup>, expandieron la separación por sexo en el metrobús, lanzaron la campaña #silbatovivesegura<sup>5</sup>, posteriormente surgió la iniciativa de autobuses "atenea"<sup>6</sup>(exclusivo para mujeres), "la estrategia 30-100"<sup>7</sup> y "no es de hombres" realizado junto con la ONU mujeres, estas medidas forman parte del programa global "ciudades seguras libres de violencia contra las mujeres y las niñas" de la ONU mujeres<sup>8</sup>. Pero ninguno de los programas de hoy proporciona resultados definitivos en la reducción de la violencia.

*Frente a este problema varias organizaciones internacionales asociaciones civiles grupos del sector académico han elaborado diagnósticos y propuestas para hacer visible la violencia y combatirla, con base en orientación de la sociología urbana, la demografía, el marco normativo y la criminología (EPADEQ, 2019; Castañeda, 2015; Jasso, 2015; Damian, 2016 y 2018; Carrión 2018; entre otros estudios).*

---

<sup>3</sup> <https://www.metro.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/separacionn-de-hombres-y-mujeres>

<sup>4</sup> <https://mujeresseguras.cdmx.gob.mx/programa-viajemos-seguras-y-protegidas/>

<sup>5</sup> [https://twitter.com/hashtag/SilbatoViveSegura?src=hashtag\\_click](https://twitter.com/hashtag/SilbatoViveSegura?src=hashtag_click)

<sup>6</sup> <https://www.portalautomotriz.com/noticias/transporte/atenea-transporte-emblema-para-las-mujeres-de-la-cdmx>

<sup>7</sup> <https://www.semujeres.cdmx.gob.mx/estrategia-30-100>

<sup>8</sup> <https://mexico.unwomen.org/es/noticias-y-eventos/articulos/2020/12/campana-no-es-de-hombres>

## **MOVILIDAD Y VIOLENCIA CONTRA LAS MUJERES EN LOS ESPACIOS PÚBLICOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO**

Entre las acciones relevantes que son parte de un esfuerzo global, están iniciativas de ONU mujeres<sup>9</sup> y el programa hábitat por erradicar la violencia sexual contra las mujeres y las niñas en las ciudades.<sup>10</sup>

Desde una metodología descriptiva con un enfoque cuantitativo nuestra investigación pretende dar forma e integrarse a los esfuerzos desarrollados por todos los investigadores, sociedades civiles, universidades y organismos internacionales para desarrollar estrategias de visión, prevención y eliminación de la violencia de género contra la mujer en la Ciudad de México.

---

<sup>9</sup> <https://mexico.unwomen.org/es>

<sup>10</sup> <https://www.unwomen.org/es/digital-library/publications/2017/10/safe-cities-and-safe-public-spaces-global-results-report>

## MOVILIDAD Y VIOLENCIA CONTRA LAS MUJERES EN LOS ESPACIOS PÚBLICOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO

### IV. Objetivo

En este sentido, este estudio pretende dar forma y unificar los esfuerzos desarrollados por todos los investigadores, sociedades civiles, universidades y organismos internacionales para desarrollar estrategias de visión, prevención y eliminación de la violencia de género, entre las cuales encontramos #miprimeracoso<sup>11</sup> #heforshe<sup>12</sup> además de revisar otras iniciativas y programas gubernamentales.

A partir de las consideraciones anteriores esta investigación tiene por objetivos específicos:

- Definir un marco conceptual sobre la violencia sexual contra las mujeres en los medios de transporte en particular el acoso en los contextos de la sociología urbana, exponer las privaciones, la victimización y la simetría de género que viven las mujeres al acceder al espacio público.
- Proponer alguna mejora a la política pública con base en los resultados estudiados de las iniciativas empleadas en la Ciudad de México.

---

<sup>11</sup> [https://twitter.com/hashtag/MiPrimerAcoso?src=hashtag\\_click](https://twitter.com/hashtag/MiPrimerAcoso?src=hashtag_click)

<sup>12</sup> [https://twitter.com/hashtag/HeForShe?src=hashtag\\_click](https://twitter.com/hashtag/HeForShe?src=hashtag_click)

## MOVILIDAD Y VIOLENCIA CONTRA LAS MUJERES EN LOS ESPACIOS PÚBLICOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO

### V. Marco teórico

En este apartado dedicado a la discusión conceptual y normativa de estos fenómenos violentos en la sociología urbana contemporánea, escribiremos y contextualizamos las formas de maltrato y transgresión que sufren las mujeres, las niñas y otros grupos minoritarios por su condición social y de género, una vez definido el campo conceptual y empírico, presentaremos una serie de estrategias metodológicas que continúan la investigación.

#### **La violencia sexual contra la mujer en el transporte público.**

En los últimos años hemos sido observadores del aumento de casos de un problema permanente, qué afecta a la vida cotidiana de las mujeres en nuestra sociedad, nos referimos a la violencia sexual contra ellas, en los espacios públicos y privados.

Ciertos actos han contribuido al agravio cotidiano, en los espacios públicos, sustentados en amenazas, agresiones verbales y físicas que fomentan un sentimiento de inseguridad continua que produce un daño con distintos grados de intensidad y gravedad a las víctimas que los sufren.

*En el 2019 surgieron varios reportes sobre crímenes sexuales contra mujeres, cómo algunos secuestros en el metro de la Ciudad de México (Rojas, 2019).* Estos hechos se acompañaron de una serie de manifestaciones de protesta públicas una de ellas fue una marcha en el Paseo de la Reforma el 2 de febrero del 2019 en contra de la violencia hacia la mujer<sup>13</sup>. Y otra consistió en un recorrido nocturno en bicicleta un día antes, 1° de febrero<sup>14</sup>, con el mismo propósito se demandaba un cambio en la forma como las autoridades de la ciudad atendían el problema. Las respuestas institucionales se presentaron entre la incomprensión y el error e incluso la falta de interés, la Fiscalía General de Justicia de la Ciudad de México declaró que había muchas dificultades para denunciar estos hechos y para conocer su

---

<sup>13</sup> <https://www.animalpolitico.com/2019/11/marcha-25n-feminicidios-cdmx-colectivos-feministas/>

<sup>14</sup> <https://www.oxfamexico.org/historias/llaman-mujeres-ciclistas-erradicar-violencia>

## MOVILIDAD Y VIOLENCIA CONTRA LAS MUJERES EN LOS ESPACIOS PÚBLICOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO

patrón de ocurrencia, pocos días después las autoridades rectificaron sus actos, analizaron sus comentarios y comenzaron a explorar alternativas para resolver el problema.

Asimismo, la ciudad cuenta con leyes que intentan identificar a los agresores sexuales, muchos de los cuales no son reconocidos por las autoridades policiales o ministeriales, y la comunidad ha evidenciado los actos de violencia sexual, a diferencia o al margen de la ley y las políticas públicas.

*Precisamente una muestra de la magnitud de este problema fue construida mediante el hashtag #miprimeraacoso<sup>15</sup> que se tornó viral en abril del 2016 (Rocha, 2016).*

*Otros crímenes violentos ocurridos en la zona metropolitana han incrementado la conciencia pública del fenómeno, secuestro y asesinato de una niña en la ciudad de Nezahualcóyotl a bordo de un transporte público, una combi (Velasco, 2017).*

*Los primeros días de octubre del 2017, un hombre arrojó a una mujer a las vías del tren de la línea 8 justo antes de que se preparara el convoy del metro (López, 2017).*

*El Instituto Nacional de Geografía y Estadística (INEGI) reporta que de 2000 a 2015 se cometieron 28,710 asesinatos violentos contra las mujeres, un promedio de cinco al día, esto representa un aumento del 85% en este delito, ya que pasarón de 1,284 homicidios en 2000 a 2,383 para 2015 (Martínez, 2017).*

*Los crímenes contra las mujeres no solo ocurren en México. En otras Ciudades de latinoamérica, como Argentina, Brasil y Colombia, así como de Norteamérica y Europa, también se presenta casos de transgresión sexual de distinta índole (banco Mundial, 2014; Falu, 2016; Vidal, 2017)*

Estas historias contrastan marcadamente con las reformas normativas y los avances en los derechos de las mujeres. Por otro lado, se ha avanzado

---

<sup>15</sup> [https://twitter.com/hashtag/MiPrimerAcoso?src=hashtag\\_click](https://twitter.com/hashtag/MiPrimerAcoso?src=hashtag_click)

## **MOVILIDAD Y VIOLENCIA CONTRA LAS MUJERES EN LOS ESPACIOS PÚBLICOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO**

significativamente en el establecimiento de normas y regulación de programas que identifican la violencia sexual como un tema a abordar y erradicar. Esto es parte de la lucha por los derechos de las mujeres. Tres décadas de cooperación entre la sociedad civil, los organismos internacionales y el Estado han puesto la violencia de género en la agenda pública. A partir de la Convención sobre la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación Contra la Mujer (CEDAW, por sus siglas en inglés) en 1979, ratificada por México en 1981<sup>16</sup>. Posteriormente, en México la agenda ha continuado con el trabajo legislativo por el cual se forjaron varias leyes entre ellas la Ley General de Acceso a la Mujer a una Vida Libre de Violencia<sup>17</sup>, Además de una serie de iniciativas destinadas a combatir la violencia contra la mujer, el feminicidio, y diversas formas de hostigamiento y acoso sexual. El desafío es hacer que sus derechos funcionen.

Hoy esta preocupación se multiplica: por un lado, la manifestación de la violencia contra las mujeres en los lugares públicos y por otro, la apreciación y explicación de sus causas en especial el acoso sexual en el transporte público. ¿Por qué resulta importante el transporte?, porque, Según varios estudios analizados, podemos destacar que nueve de cada diez mujeres encuestadas que viajan regularmente por la ciudad han experimentado algún tipo de acoso, y aproximadamente el 30% de este ocurre mientras se desplaza en lugares públicos en especial en el transporte público.

---

<sup>16</sup><https://www.ohchr.org/es/instruments-mechanisms/instruments/convention-elimination-all-forms-discrimination-against-women>

<sup>17</sup>[https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/209278/Ley\\_General\\_de\\_Acceso\\_de\\_las\\_Mujeres\\_a\\_una\\_Vida\\_Libre\\_de\\_Violencia.pdf](https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/209278/Ley_General_de_Acceso_de_las_Mujeres_a_una_Vida_Libre_de_Violencia.pdf)

## MOVILIDAD Y VIOLENCIA CONTRA LAS MUJERES EN LOS ESPACIOS PÚBLICOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO

### **Relación entre la movilidad y la violencia en contra de la mujer.**

Las mujeres están expuestas a muchos ataques en el tráfico y en los lugares públicos que forman parte del entorno construido. Para identificarla y clasificarla, comenzamos con una definición de violencia sexual.

*El concepto más general de violencia contra las mujeres fue establecido en la Declaración sobre la Eliminación de la Violencia Contra la Mujer, la Define en el artículo 1 como: “Todo acto de violencia basado en la pertenencia al sexo femenino que tenga o pueda tener como resultado un daño o sufrimiento físico, o psicológico para la mujer, cómo las amenazas de Tales actos, coacción o la privación arbitraria de la libertad, se producen la vida pública como en la vida privada”. Dicha violencia comprende la agresión física, sexual y psicológica que se produzca en la familia, los malos tratos, el abuso sexual de las niñas en el hogar, la violencia relacionada con la dote, la violencia por el marido, mutilación genital y otras prácticas tradicionales nocivas para la mujer; los actos de violencia perpetrados por otros miembros de la familia y la violencia relacionada con la explotación. (CEDAW.1979).*

A partir de estos conceptos generales, definimos el campo de investigación empírica mencionado que la violencia sexual, comprende, su sentido amplio, el de cualquier intercambio o agresión de contenido sexual no consensuado hacia las mujeres, lo que incluye la exhibición, la observación y la imposición de actividades no deseadas u objetables, ya sea que el abusador esté o no involucrado con la víctima.

Si bien estos actos están tipificados en los códigos penales nacionales estatales y en las disposiciones legales auxiliares como: violencia física, violencia sexual, hostigamiento sexual, agresión sexual y acoso sexual, no podemos dejar de notar cómo se naturalizan y llegan a perderse de observación y análisis en las relaciones sociales que construyen y se reproducen a diario.

Nuestra breve investigación incluyó cualquier acto que ocurra en un lugar público que cause o tenga la intención de causar daño físico o psicológico, pero no incluye el tráfico y la prostitución de mujeres, (CEDAW). *Entendemos que se presenta un*

## MOVILIDAD Y VIOLENCIA CONTRA LAS MUJERES EN LOS ESPACIOS PÚBLICOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO

*continuo entre lugar y el espacio público, más para fines del análisis, nos dedicamos a estudiar “lo que ocurre en la calle” y sus distintos factores explicativos incluimos la violencia institucional producida por actos de omisión o agresión de servidores públicos, las obligaciones de los estados (CEDAW.1979). También tomamos en cuenta los términos de la Organización Mundial de la Salud (OMS)<sup>18</sup>.*

Otras dimensiones con las que exploramos estas agresiones en el espacio urbano proveniente de la sociología urbana, el índice de criminalidad, y que se intenta explicar varias cuestiones entre ellas: ¿cómo y por qué ocurren estas conductas? ¿Cuál es la relación y probable causa entre los delitos sexuales contra la mujer y cierto tipo de espacio de la ciudad y el tipo de transporte? ¿Tienen patrones de localización en el espacio o son aleatorias? Si así fuera, ¿Cuáles son los patrones de localización? y ¿Qué los determina? La literatura que aborda los patrones de violencia sexual contra las mujeres desde una perspectiva de género no especifica si existen o no patrones espacio-temporales o patrones de ocurrencia u otros factores sociodemográficos o ambientales asociados a estos hechos.

*Al hacer un paralelismo con la sociología del delito, comentar que estos actos transgresivos son cometidos en su gran mayoría por hombres contra mujeres no se distribuyen al azar. Por el contrario existen patrones espacio temporal, en donde las conductas son estructuradas, qué los espacios y las rutas de movimiento femenino durante su traslado están asociadas con las pautas violentas, requiere interpretaciones sociales como también de género, cuáles tratamos encontrar los tipos de interacción en los que ocurren los eventos. (Randall Collins, 2018 1-3) compacta dos movimientos que explican cuándo y de qué manera se desenvuelve la violencia: Interacciones dentro del análisis, no en el individuo y comparando diferentes tipos de violencia, asimismo la literatura sobre actos delictivos convergen que todo acto delictivo incluye un conjunto de patrones de ocurrencia no aleatorios*

---

<sup>18</sup><https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/women-s-health#:~:text=Las%20mujeres%20son%20m%C3%A1s%20longevas,todo%20los%20de%20salud%20reproductiva.>

## **MOVILIDAD Y VIOLENCIA CONTRA LAS MUJERES EN LOS ESPACIOS PÚBLICOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO**

*en el tiempo y el espacio en este sentido, una víctima potencial, con un propósito racional específico, socio temporal de ocurrencia y un conjunto de factores o instituciones que pueden inhibir o no la conducta delictiva la presencia de un vigilante, un espacio regulado y vigilado y un conjunto de normas que imponen castigo a los infractores y tiene una probabilidad positiva de ser ejercidas. Ver (Becker, 1974: 1-4).*

### **Espacio público y violencia sexual contra la mujer**

Para comprender mejor el enfoque y la ubicación del estudio, es importante definir claramente ¿qué es el espacio público, el transporte y la movilidad? Proponemos abordarlo desde diferentes perspectivas: infraestructura urbana, violencia sexual y de género, inclusión normativa de nuestra sociedad, desde la sociología, la geografía, el espacio público y la criminología ambiental.

describir que la agresión sexual es parte de un conjunto de actos, interacciones y prácticas violentas que representan la implementación de un patrón de dominación sexual, tanto en espacios públicos como privados, misma que debe de llevar un tratamiento que obedezca a los programas y políticas públicas, la movilidad urbana en términos de la geografía y la economía del transporte contemporáneo, ha supuesto, consecuencias debido a los cambios en la estructura familiar, la división del trabajo dentro de la familia, la reubicación, la inestabilidad y la feminización del trabajo. Nuestro enfoque se centra en los problemas que afectan a las mujeres viajeras en los espacios públicos urbanos. Se aborda desde la perspectiva de los encuentros en pequeños espacios, como el contacto personal que se da en los lugares públicos durante el transporte y dentro de los vehículos. La literatura que trata estas cuestiones sugiere que la infraestructura integrada en el entorno se produce en los puntos de contacto, es decir, los espacios públicos formados por rutas de transporte, accesos para vehículos, andadores, calles, callejones y parques.

## MOVILIDAD Y VIOLENCIA CONTRA LAS MUJERES EN LOS ESPACIOS PÚBLICOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO

Las zonas dónde se producen aglomeraciones de los encuentros entre personas en tránsito son sitio público estos puede estar construido por un gobierno o por una entidad privada, pero lo importante es que en él ocurre el tránsito y el encuentro de las personas, algunos de los cuales son contingentes y no tienen una carga de sentido, pero otros sí tienen grados de responsabilidad para resolver dichas problemáticas.

*Entre las distintas maneras de acercarse a este problema está la literatura microsociológica que clasifica e interpreta las formas de interacción en lugares públicos como una forma de "inatención cívica" Según Goffman (2008: 84), los encuentros cara a cara en estos lugares son interacciones rutinarias entre individuos que no son contactos propositivos, sino forzados por las circunstancias espacio-temporales, en las cuales las personas adoptan ciertos "códigos" sociales que puede ser reconocido por todos.*

Todas estas interacciones involucran normas sociales, sexuales y de género, que pueden contener significados (preocupaciones ideológicas) vinculados a estereotipos o tradiciones sociales dominantes entre hombres y mujeres. Nos interesa identificarlos y distinguirlos porque algunos de ellos pueden resultar nocivos a los conceptos de nuestro trabajo analítico, pero sobre todo, porque participan en la construcción de la identidad, la subjetividad, es decir, las relaciones sociales y la representación física y simbólica de la función de ejercicio del poder y de apropiación se da en los espacios públicos.

Dada la variedad de preferencias implícitas en las normas sociales, se podría esperar que en la socialización, hombres y mujeres respondan de manera diferente a la adopción de ciertos patrones de comportamiento y sus significados implícitos y explícitos (de significado). Parte de esta ley es un acto de dominación y otra parte es un acto de agresión, como ahora mostraremos. En estos casos, puede suponerse que algunos hombres utilizan el transporte como un sistema de "abordaje" para acechar o agredir a las mujeres. En este sentido, mientras los

## MOVILIDAD Y VIOLENCIA CONTRA LAS MUJERES EN LOS ESPACIOS PÚBLICOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO

hombres se benefician de la proximidad y el contacto visual para la interacción, las mujeres, por el contrario, intentarán evitar este contacto, no compartiendo ni aceptando y no habrá concesión para abrir un "diálogo", es decir, una interacción mutuamente consensuada.

*Dunckel señala que "hay una percepción persistente en México de que las mujeres son figuras que pertenecen a la casa y no al espacio público" (2013:154)".* Lo cual puede relacionarse con la idea de que los hombres son "móviles" las mujeres "inmóviles"

*Uteng cita que existe un conjunto de parámetros que influyen en estas diferencias, como "los ingresos, la edad, el tamaño del hogar y su estructura, las responsabilidades de cuidado mayor en los hijos, la etnia, la situación laboral, el grado de discapacidad, la ubicación, la clase y la educación" (2012:11).*

*Uteng señala también que "las mujeres invierten mayor tiempo en las actividades de la casa y menos en ocio que los hombres, lo cual conlleva la elaboración de diferentes estrategias de programación de sus viajes, dando lugar a encadenamientos 2 o viajes multipropósito" (2012: 11).*

*Uteng menciona que las mujeres también, disponen de un acceso diferenciado sobre los recursos de tiempo, dinero y opciones de transporte como el automóvil (2012:12). En relación con estos planteamientos, el BID presenta algunas de las diferencias de movilidad entre hombres y mujeres<sup>19</sup>.*

Bajo este planteamiento, observamos que las mujeres realizan viajes multipropósitos, valoran la seguridad, el horario y las condiciones del entorno (como la iluminación).

*Para el caso de las mujeres, Alcántara menciona seis problemas relacionados con su movilidad:*

---

<sup>19</sup><https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/El-porqu%C3%A9-de-la-relaci%C3%B3n-entre-g%C3%A9nero-y-transporte.pdf>

## **MOVILIDAD Y VIOLENCIA CONTRA LAS MUJERES EN LOS ESPACIOS PÚBLICOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO**

- a) *"Falta de aceras y puntos de cruce de peatones adecuados" basado en que las mujeres se mueven más a pie que los hombres. Situación que es crítica cuando se hacen compras o se llevan niños.*
- b) *"Falta de infraestructura y señalización adecuadas para usar la bicicleta", dado que en algunos países se registra una preferencia de las mujeres por utilizar este medio de transporte.*
- c) *"Falta de oferta adecuada de transporte público para hacer viajes en los periodos fuera del horario punta", tratándose de viajes como las compras o de tipo social, que llevan a cabo las mujeres al cuidado de la casa.*
- d) *"Dificultad para abordar vehículos llenos de pasajeros", que se relaciona también con las características de los viajes de compras y para llevar o recoger a alguien.*
- e) *"Peligro de acoso sexual al utilizar el transporte público" (Alcántara, 2010: 44).*

## MOVILIDAD Y VIOLENCIA CONTRA LAS MUJERES EN LOS ESPACIOS PÚBLICOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO

### VI. Formulación de la hipótesis

Proponemos que nuestras sociedades urbanas están organizadas por un conjunto de contrastes entre hombres y mujeres nacidos en la formación que dan los padres y la educación académica básica, que después se ven integrados en la división del trabajo y en la estructura del espacio público, estos articulados por los hombre dado que culturalmente son los que proveen y para ello salen a trabajar es lógico que los espacio públicos obedezcan a su confort y no al de las mujeres, personas con capacidades diferentes, indígenas y personas históricamente excluidas.

Para generar un conveniente análisis es preciso ahora definir qué se entiende por espacio público y las diferentes maneras como está construido, consumido y apropiado por hombres y mujeres. *Comprendemos el concepto desde diversas dimensiones: Para empezar, tenemos la dimensión espacio-temporal-física construida, en la cual se incluyen las calles, las veredas y los senderos, las escaleras, los pasadizos y pasajes, los parques, los mercados, el transporte público. Los paraderos, los "transbordo", las zonas de construcción, los lugares de trabajo. El aspecto temporal integra el uso del tiempo, en particular los horarios en que dichos espacios son utilizados para el traslado y la interacción, ya que es en "esta doble dimensión interconectada donde se localizan y activan las dimensiones de género, posicionando y organizando los roles de las mujeres y de los hombres. (Vargas, 2007:17-18)*

*Las personas construyen el espacio cuando le imponen un significado racional, económico, instrumental y emocional y se apropian de él (Aubert-Gamet,1997; Fisher, 1992; Low, 1992; Lefebvre, 1974). También ocurren procesos de apropiación del espacio colectivos que permiten generar identidades comunes (Visconti et al., 2010: 2-3), a las que nosotros proponemos integrar representaciones de género. Estas experiencias incluyen la manera como es consumido (Sherry,*

## MOVILIDAD Y VIOLENCIA CONTRA LAS MUJERES EN LOS ESPACIOS PÚBLICOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO

1998; Tuan, 1977) o experimentado por la relación entre personas (Relph, 1976:141), ya sea como espacio natural, o como espacio social interno o externo (Seamon, 1993).

Las personas que colaboran con la construcción de este proceso no es sólo observan el espacio físico, sino también las tareas individuales que le asigna cada individuo a dicho espacio, así como las formas físicas representadas por plazas, calles, callejones, cerradas, privadas y espacios de tránsito.

*El espacio público construido no es neutral ni asexuado. Por el contrario, es producto de acciones colectivas, algunas consensuales y otras dominantes, impuestas; si bien es un espacio construido colectivamente, existen en ese discurso formas de dominio político y vetos. El espacio refleja la heterogeneidad de preferencias e intereses y las desigualdades estructurales que determinan las intervenciones y participaciones sociales y de género. Las mujeres y los hombres interactúan de maneras desiguales y diferenciadas; y en el espacio el hombre mantiene privilegios y aprovecha estas asimetrías de poder (Vargas, 2007).*

Los escenarios públicos en donde se construyen y establecen normas sociales se estructuran mediante relaciones de trato desigual que van definiendo los roles de género (según Vargas, ocurre a costa de la negación de los derechos de las mujeres). Al continuar con la investigación generamos un conjunto de propuestas para utilizar la categoría de espacio público creados socialmente a partir de los roles de control, actividades y tareas, funciones pero sobre todo de los Derechos humanos de equidad e igualdad.

*Algunos autores han hecho notar que las mujeres no son tomadas en cuenta al construir los vecindarios, las calles, el transporte, porque sus opiniones no son consideradas o cuando participan lo hacen marginalmente (Soto, 2014; Uteng, 2012), por lo que se tornan invisibles en esos espacios.*

Tampoco son consideradas al diseñar el transporte, sus rutas, su ergonomía, su velocidad y accesibilidad. Esto lleva a proponer que el hecho de que las mujeres

## **MOVILIDAD Y VIOLENCIA CONTRA LAS MUJERES EN LOS ESPACIOS PÚBLICOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO**

*circulen en esos espacios masculinizados podría hacer que los hombres se sientan autorizados para observarlas, controlarlas, acosarlas al invadir "sus" espacios, la "esfera pública" de Jürgen Habermas (1981) y el proceso deliberativo democrático, o la "razón pública" de John Rawls (2001), destaca la construcción del espacio público como un espacio deliberativo, participativo y equitativo en distintas formas discursivas.*

Otras categorías utilizadas en la investigación es el desplazamiento (movilidad) entendido como el acto de acercarse, alejarse y transitar en un lugar público, hacer una trayectoria del punto A al punto B está realizada por diversos medios de transporte con movimientos intencionales, ya sea con fines de una actividad productiva, social o recreativa, donde se realizan diversas tareas individuales o grupales.

El transporte, en este caso el transporte urbano, es el conjunto de formas físicas del entorno, construidas y utilizadas para transportar tanto personas como mercancías.

La movilidad urbana se refiere a cómo las personas se mueven diariamente para acceder a los bienes y servicios necesarios para satisfacer sus necesidades, mientras que la movilidad equitativa se trata de permitir que las personas ejerzan sus derechos y alcancen sus metas en igualdad de condiciones.

Los enfoques de género en estos temas sugieren que la movilidad humana es producto de la división del trabajo que comienza en la vida familiar y en las relaciones de género, es decir, se deriva de la división de roles en las relaciones que se dan en los núcleos familiares y la vida de pareja en el hogar, por el número de miembros de la unidad doméstica, por las características de los trabajos que tienen acceso hombres y mujeres, la movilidad es producto de la interacción humana y de las prohibiciones y privilegios que han marcado la evolución social.

*A esta idea podemos agregar otros factores que determinan la movilidad, tales como el ingreso, la educación, los roles de cuidado de los miembros de la familia, así como factores de clase y de localización urbana (Uteng, 2012:11). Por lo general,*

## MOVILIDAD Y VIOLENCIA CONTRA LAS MUJERES EN LOS ESPACIOS PÚBLICOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO

esta literatura, la fuente de investigación propone que las mujeres son más propensas a realizar viajes multipropósito y por ende valoran el transporte por otras características adicionales, en las cuales está incluido evitar zonas que les generan sensaciones de inseguridad y percepción de miedo, también contemplan el tiempo relacionado a su productividad, como también el precio, la distancia, las modalidades de los tipos de vehículos, asimismo, el hecho de que son madres y tutoras de personas bajo su custodia.

La estrategia de viaje de las mujeres incluye lo que se menciona en las encuestas y estudios señalados en esta investigación, características ambientales, como la iluminación, los espacios visibles, no aislados ni solitarios para una movilidad sustentable.

*Entre esas teorías se encuentra la de la oportunidad del crimen. (Becker, 1974: 1) o las actividades rutinarias (Cohen y Felson, 1979). A estas categorías hay que agregar las de miedo e inseguridad (Kessler y Oramendi, 2019), factores que limitan la movilidad de las mujeres y pone en evidencia los elementos estructurantes de la violencia contra ellas.*

*Estos pueden dividirse en dos variables; por un lado, los datos objetivos de la violencia y, por el otro, las percepciones de inseguridad y su relación con el miedo, considerado como una de las causas que limitan la movilidad y su relación con las diversas dimensiones del espacio (Falú, 2009; Vargas, 2009). El derecho a la movilidad tiene como principal limitante la experiencia de victimización, que cancela el ejercicio de los derechos humanos.*

Por lo tanto, reiteramos que uno de los objetivos centrales de este análisis es mostrar la diferencia entre la movilidad de las mujeres y la movilidad de hombres. La infraestructura está construida para favorecer los usos y viajes de los hombres dado que históricamente se han dedicado a proveer y, en este sentido, es propicio señalar que contienen una fuerza en la creación de obras públicas que posibilita la comisión de varios actos ilícitos del conocimiento de los espacios y de las

## MOVILIDAD Y VIOLENCIA CONTRA LAS MUJERES EN LOS ESPACIOS PÚBLICOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO

condiciones de los mismos esto funciona como un conjunto de patrones de acoso y hostigamiento sexual contra las mujeres.

Cabe señalar que el estudio se realizó como un análisis dedicado a recopilar y analizar información de la literatura general sobre movilidad, así como sobre violencia urbana y delitos contra las mujeres en el aire, lugares públicos y medios de transporte.

Al terminar esta etapa, logramos:

- 1) Aclarar el concepto y alcance de la investigación sobre violencia sexual en espacios públicos, especialmente en lo que respecta al acoso sexual.
- 2) Una exploración de gabinete sobre los estudios, las encuestas y las estadísticas que existen sobre la violencia sexual y otras formas de violencia de género contra la mujer en la Ciudad de México en los últimos 10 años.

Medimos el alcance de la violencia sexual denunciada por las víctimas en México y la Ciudad de México, y exploramos las tendencias y las posibles asociaciones entre la trayectoria de mujeres y los espacios con mayor actividad y denuncias por delitos sexuales. Con todo esto logramos ensamblar y contextualizar la violencia sexual contra la mujer en los lugares públicos. También analizamos las más relevantes encuestas presentadas por el INEGI con una innovación metodológica que nos permite conocer mejor hoy en día los problemas de percepción de inseguridad y las agresiones que sufren las mujeres.

por un lado tenemos *la ENDIREH que fue la primera encuesta en Latinoamérica que ofreció información sobre las experiencias de violencia física, emocional, sexual, económica y patrimonial en distintos ambientes, el hogar y la comunidad, pero sobre todo las dinámicas de las relaciones de pareja, de la familia, así como en los ámbitos de la escuela y el trabajo*<sup>20</sup>, esta contiene información de las víctimas

---

<sup>20</sup> <https://www.inegi.org.mx/programas/endireh/2016/>

## MOVILIDAD Y VIOLENCIA CONTRA LAS MUJERES EN LOS ESPACIOS PÚBLICOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO

y de los agresores así como los rangos y tasas y porcentajes de agresión en determinados contextos es equiparable parcialmente con otros cuestionarios de la Organización Mundial de la Salud (OMS). También nos presenta los límites para el registro de la violencia que sufren las mujeres. *Y por el otro lado tenemos La ENVIPE que es una encuesta nacional que registra tanto los actos de victimización como la percepción de inseguridad, y también cuenta con registros de agresiones sexuales*<sup>21</sup>.

Recomendamos recopilar relatos individuales y grupales de estas experiencias para conocer el nivel de conciencia sobre el tema, las visiones de género sobre este tipo de violencia, así como sugerencias y respuestas que contribuyan a erradicar estas acciones transgresoras.

Observamos el *Programa Integral de Movilidad 2013-2018 para el Distrito Federal*<sup>22</sup> (PIM 2013-2018) que actúa para avanzar hacia una movilidad más eficiente, segura, incluyente, accesible y sustentable, bajo seis ejes estratégicos:

- I) *Sistema Integrado de Transporte (SIT)*
- II) *calles para todos*
- III) *más movilidad con menos autos*
- IV) *Cultura de movilidad*
- V) *Distribución eficiente de mercancías, y*
- VI) *Desarrollo Orientado al Transporte (DOT) (GDE, 2014: 51-55).*

De los seis ejes mencionados, identificamos aquellos que en un inicio podrían estar relacionados con la seguridad de las mujeres en el transporte: calles para todos y cultura de la movilidad.

---

<sup>21</sup> <https://www.inegi.org.mx/programas/envipe/2019/>

<sup>22</sup> Programa Integral de Movilidad 2013-2018 para el Distrito Federal

## MOVILIDAD Y VIOLENCIA CONTRA LAS MUJERES EN LOS ESPACIOS PÚBLICOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO

Bajo este enfoque, encontramos que el tema de seguridad no tiene concepción ni contenido de género y se orienta más a generar las condiciones de seguridad de vida e integridad en los traslados de toda la población (GDF, 2014: 79), haciendo énfasis en la reducción de accidentes mediante acciones de diseño vial y urbano. Sobre esto se cita el impulso a una nueva cultura de la movilidad, basada en los principios de prudencia y cortesía, que invite a moverse de una forma más amable, saludable, respetuosa y segura dentro de un entorno didáctico, promoviendo los estilos de vida multimodales (GDE,2014: 90), vinculados con la integración de los modos del sistema de transporte.

Adicionalmente, en el PIN 2013-2018 se establece que la visión de movilidad se regirá por once principios que serán utilizados para la toma de decisiones por parte de la administración pública, con el objetivo de crear e implementar tanto políticas como programas acciones relacionadas con la movilidad. Estos principios son seguridad, accesibilidad, eficiencia, igualdad, calidad, resiliencia, sustentabilidad, participación, corresponsabilidad social y, finalmente, innovación tecnológica (CDF,2014.59-61). Si bien la seguridad está incluida en estos principios, su definición no se adhiere específicamente al objetivo de replicar el concepto entre las mujeres, ya que su objetivo se centra en prevenir y auxiliar accidentes de tránsito durante los desplazamientos.

Del resto de principios que rigen la política de movilidad propuesta por el Gobierno del Distrito Federal (GDF), son dos los que podrían orientarse a los propósitos de asegurar en óptimas condiciones la movilidad, el trayecto de las mujeres y los hombres en el transporte, aunque no mencionen de manera específica el asunto. Hablamos de los temas de accesibilidad e igualdad. El primero de ellos menciona la garantía de que la movilidad esté al alcance de todos sin discriminación de género, edad, capacidad o condición; en tanto que el segundo principio busca ofrecer a la población condiciones equitativas para reducir mecanismos de exclusión (haciendo énfasis en grupos con desventajas físicas, sociales y

## MOVILIDAD Y VIOLENCIA CONTRA LAS MUJERES EN LOS ESPACIOS PÚBLICOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO

*económicas) con la finalidad de alcanzar un efectivo ejercicio de su derecho a la movilidad (GDF,2014:60).*

*Adicionalmente, dentro de las áreas de oportunidad del Programa General del Desarrollo del Distrito Federal 2013-2018<sup>23</sup> que estarían relacionadas con la política de movilidad, se expone el programa “Viajemos Seguras”<sup>24</sup> (GDF,2014:75).*

Como puede comprenderse, se mencionan programas, campañas, planes y proyectos de sensibilización para promover la equidad de género y el respeto hacia las mujeres en el transporte público con acciones a corto y mediano plazo.

*También se indica la elaboración de 11 subprogramas, dentro de los cuales hay uno dirigido a grupos en condiciones de vulnerabilidad (Gobierno del Estado de México,2015:9). Es relevante que dentro de los principios que regirán la prestación del servicio de transporte público se menciona el de igualdad, referido a que: el servicio deberá ser prestado a todas las personas que cumplan con las condiciones para el uso del servicio que se trate, sin hacer distinción alguna entre los usuarios de dicho servicio, ya sea por origen étnico o nacional, el género, la edad, las discapacidades, la condición social, las condiciones de salud, la religión, las opiniones, las preferencias sexuales, el estado civil o cualquier otra que atente contra la dignidad humana y tenga por objeto anular o menoscabar el derecho de cualquier persona a la movilidad (Gobierno del Estado de México,2015: 10-11).*

Como ya hemos escrito en reiteradas ocasiones dentro de esta investigación, la movilidad femenina guarda diferencias particulares con respecto a la masculina. Para corroborar esto se anexa el análisis con base en los datos de 2 metodologías de encuestas ENDIREH y ENVIPE que sitúan la percepción de inseguridad y el miedo de las mujeres a ser víctimas de algún crimen. También compartimos con diferentes autores un conjunto de conocimientos sobre las *teorías de la oportunidad del crimen*. (Becker, 1974: 1) o las *actividades rutinarias* (Cohen y Felson, 1979). A

---

<sup>23</sup> [https://servidoresx3.finanzas.cdmx.gob.mx/documentos/ProgGralDesarrollo\\_2013\\_2018.pdf](https://servidoresx3.finanzas.cdmx.gob.mx/documentos/ProgGralDesarrollo_2013_2018.pdf)

<sup>24</sup> <https://mujeresseguras.cdmx.gob.mx/programa-viajemos-seguras-y-protegidas/>

## **MOVILIDAD Y VIOLENCIA CONTRA LAS MUJERES EN LOS ESPACIOS PÚBLICOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO**

*estas categorías hay que agregar las de miedo e inseguridad (Kessler y Oramendi, 2019), factores que limitan la movilidad de las mujeres y pone en evidencia los elementos estructurantes de la violencia contra ellas. Estos pueden dividirse en dos variables; por un lado, los datos objetivos de la violencia y, por el otro, las percepciones de inseguridad y su relación con el miedo, considerado como una de las causas que limitan la movilidad y su relación con las diversas dimensiones del espacio (Falú, 2009; Vargas,2009).*

El derecho a la movilidad tiene como principal limitante, desventaja la experiencia de victimización, que cancela el ejercicio de los Derechos humanos. Por lo tanto, reiteramos que uno de los objetivos centrales de este análisis es mostrar la diferencia entre la movilidad de las mujeres y la movilidad de hombres. La infraestructura está construida para favorecer los usos y viajes de los hombres dado que históricamente se han dedicado a proveer y, en este sentido, es propicio señalar que contienen una fuerza en la creación de obras públicas que posibilita la comisión de varios actos ilícitos del conocimiento de los espacio y de las condiciones de los mismos esto funciona como un conjunto de patrones de acoso y hostigamiento sexual contra las mujeres.

## MOVILIDAD Y VIOLENCIA CONTRA LAS MUJERES EN LOS ESPACIOS PÚBLICOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO

### VII. Pruebas cuantitativas y/o cualitativas de la hipótesis

Realizando un examen de gabinete sobre estadísticas judiciales y otras encuestas gubernamentales de estas particular analizamos *la Encuesta Nuevas Sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares (ENDIREH)*<sup>25</sup> (INEGI,2011 al 2016), *la Encuesta Nacional de Victimizaciones Percepción sobre Seguridad Pública (ENVIPE)*<sup>26</sup> (INEGI, 2014 al 2016).

Con todo esto, logramos agregar y contextualizar la violencia sexual contra las mujeres en los espacios públicos. Ambas encuestas sugieren innovaciones metodológicas que nos permiten comprender mejor los problemas actuales de percepción de inseguridad y agresión contra las mujeres.

*La ENDIREH fue la primera encuesta en Latinoamérica que ofreció información sobre las experiencias de violencia física, emocional, sexual, económica y patrimonial en distintos ambientes, el hogar y la comunidad, pero sobre todo las dinámicas de las relaciones de pareja, de la familia, así como en los ámbitos de la escuela y el trabajo.*

- *mide la dinámica de las relaciones de pareja en los hogares, así como las experiencias de las mujeres en la escuela, el trabajo y la comunidad con distintos tipos de violencia. (ENDIREH-2016)*
- *incorporó mejoras en el instrumento que permitieron indagar y declarar con mayor precisión situaciones específicas de violencia física y sexual, al describir agresiones físicas y el medio utilizado para ello (vgr., pellizcos, jalones de cabello, empujones, bofetadas, golpes, patadas, o ataques con arma punzocortante o de fuego) en ámbitos escolar, laboral, comunitario y familiar. En violencia sexual, se incluyeron nuevos actos que permitieron mejor declaración sobre eventos como intento de*

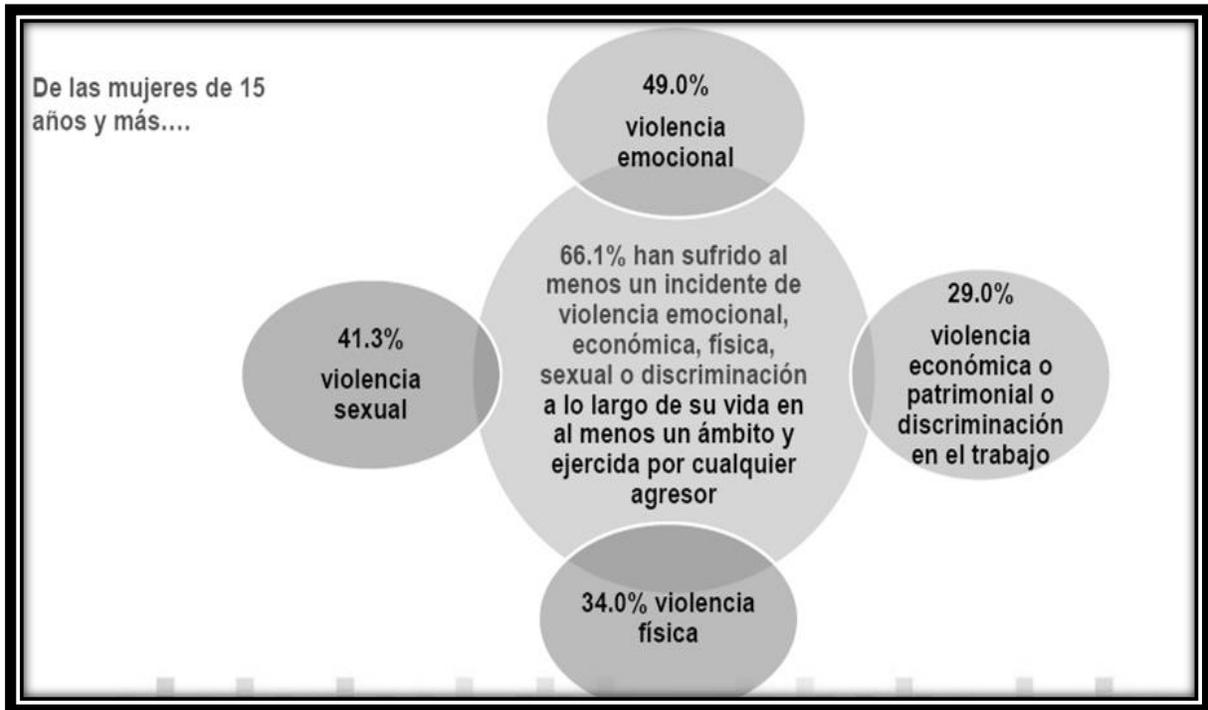
---

<sup>25</sup> <https://www.inegi.org.mx/programas/endireh/2016/>

<sup>26</sup> <https://www.inegi.org.mx/programas/envipe/2019/>

## MOVILIDAD Y VIOLENCIA CONTRA LAS MUJERES EN LOS ESPACIOS PÚBLICOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO

*violación, exhibicionismo o acecho y acoso sexual a través de medios electrónicos o virtuales. (ENDIREH-2016)*



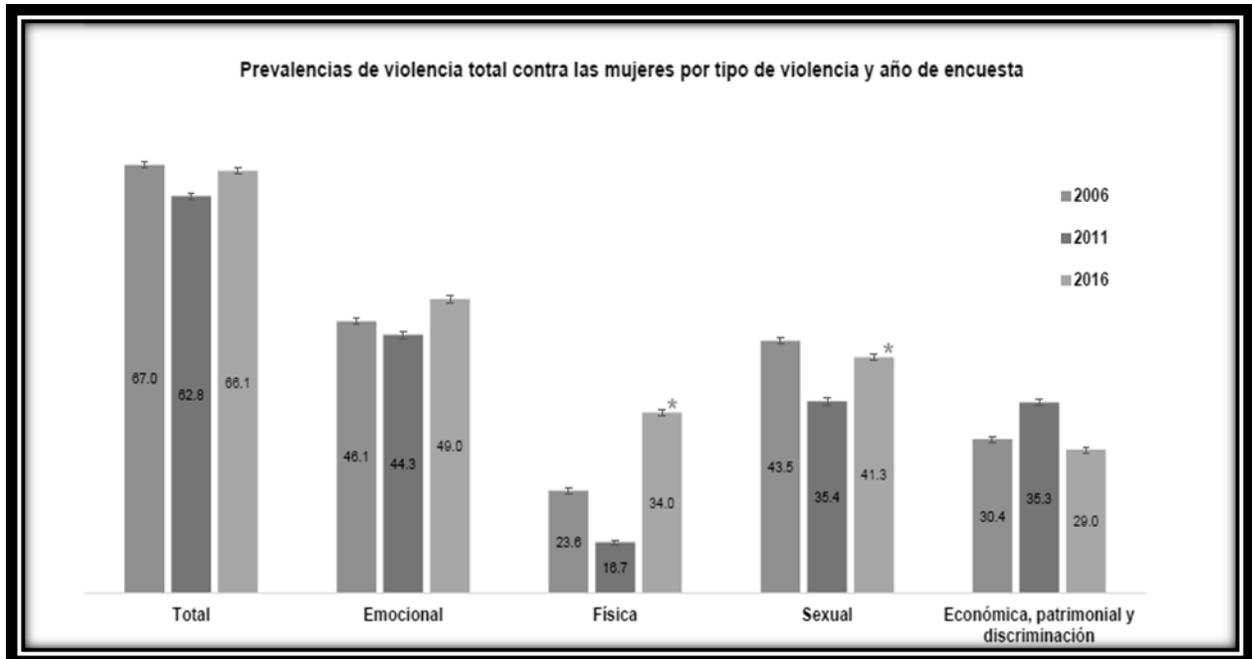
Fuente: elaboración propia de edición, basada en la recolección de datos sobre prevalencia total de violencia en contra de las mujeres en México. Presentación ejecutiva<sup>27</sup> ENDIREH 2016.

De la presente gráfica se puede extraer hacia nuestra investigación que:

- 1) Que el 66.1% de las mujeres entrevistadas mayores de 15 años ha recibido algún tipo de violencia.
- 2) Que la violencia sexual está en un 41.3% hasta la última encuesta realizada sin cifras demasiado alarmantes.

<sup>27</sup>[https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/endireh/2016/doc/endireh2016\\_presentacion\\_ejecutiva.pdf](https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/endireh/2016/doc/endireh2016_presentacion_ejecutiva.pdf)

## MOVILIDAD Y VIOLENCIA CONTRA LAS MUJERES EN LOS ESPACIOS PÚBLICOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO



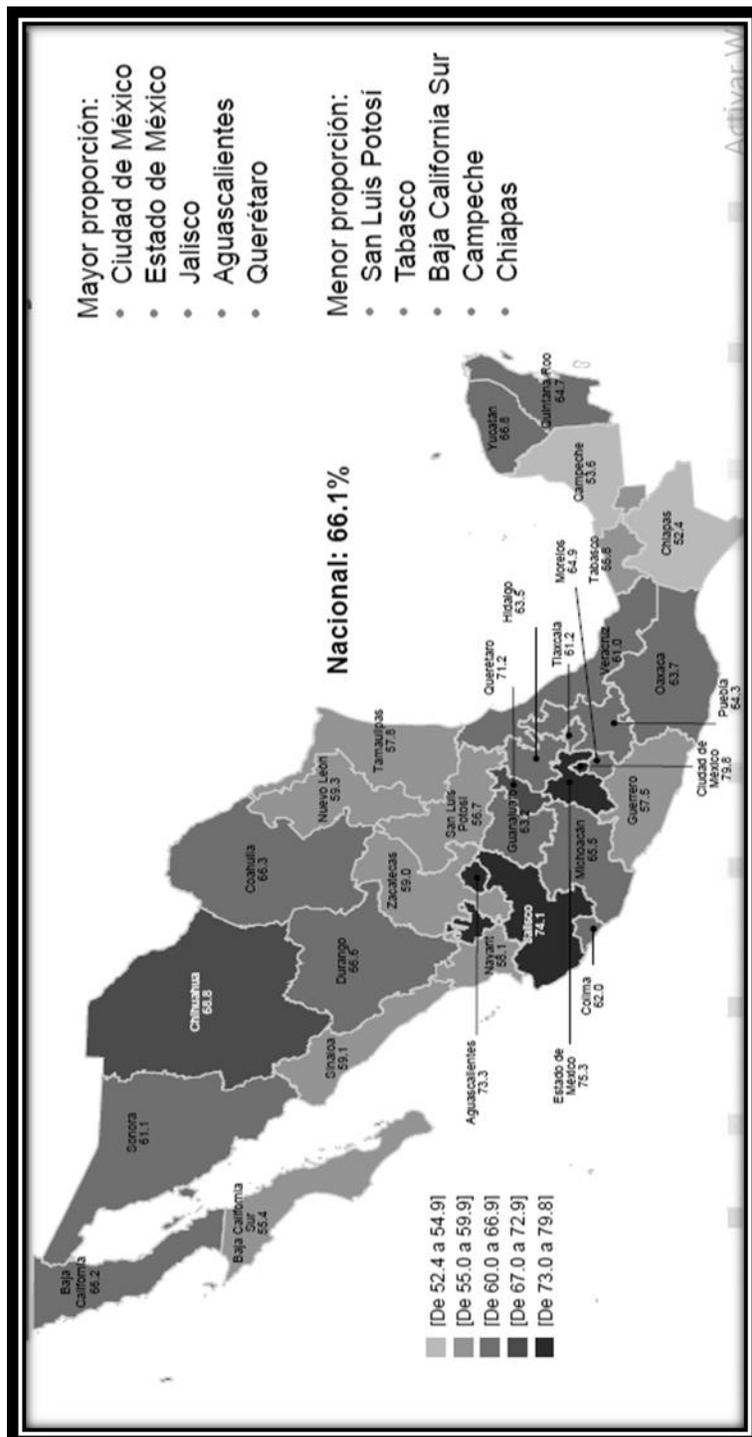
Fuente: elaboración propia de edición, basada en la recolección de datos sobre prevalencia total de violencia en contra de las mujeres en México por tipo de violencia y año de encuesta. Presentación ejecutiva<sup>28</sup> ENDIREH 2016.

De la presente grafica se puede extraer hacia nuestra investigación que:

- 1) Los tipos de violencia emocional 49% y física 34% han aumentado a pesar de las políticas públicas.
- 2) Que solo han reducido la violencia sexual en 10 años de un 43.5% a un 41.3%.
- 3) Que existe una reducción de la violencia patrimonial y discriminación de un 36.3% a un 29%.

<sup>28</sup>[https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/endireh/2016/doc/endireh2016\\_presentacion\\_ejecutiva.pdf](https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/endireh/2016/doc/endireh2016_presentacion_ejecutiva.pdf)

## MOVILIDAD Y VIOLENCIA CONTRA LAS MUJERES EN LOS ESPACIOS PÚBLICOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO



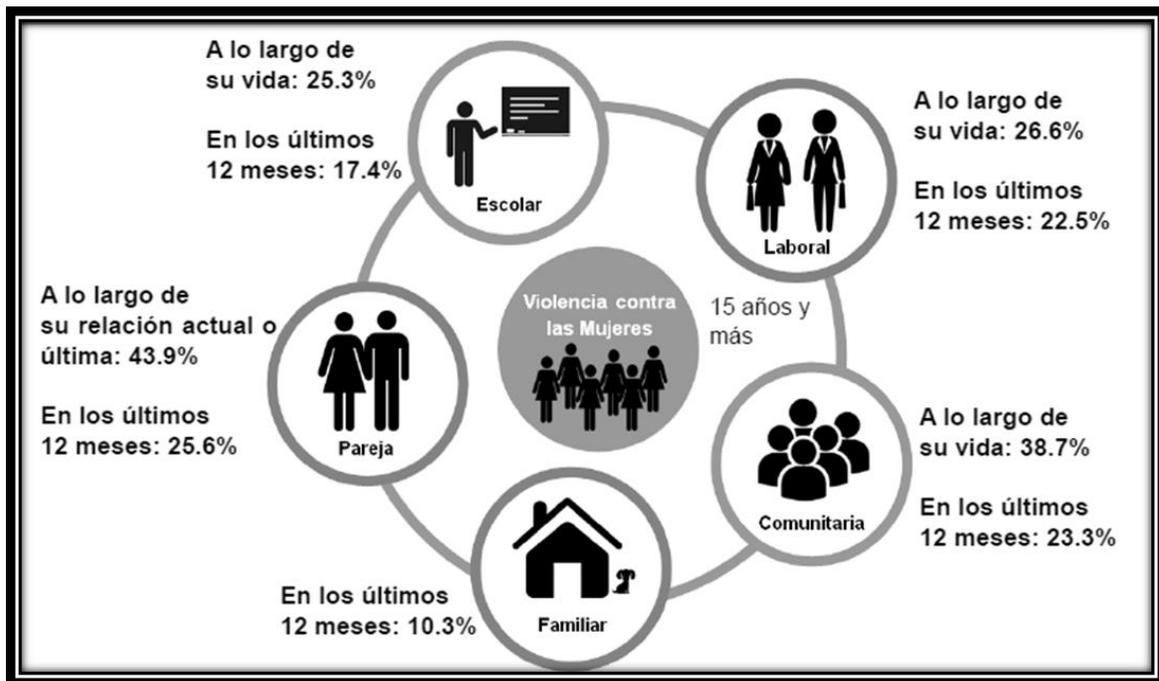
Fuente: elaboración propia de edición, basada en la recolección de datos sobre prevalencia total de violencia en contra de las mujeres en Entidad Federativa. Presentación ejecutiva<sup>29</sup> ENDIREH 2016.

De la presente Mapa se puede extraer hacia nuestra investigación que:

1) Que la CDMX es la entidad federativa con mayor grado de violencia contra las mujeres registrando un 78.9%.

<sup>29</sup>[https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/endireh/2016/doc/endireh2016\\_presentacion\\_ejecutiva.pdf](https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/endireh/2016/doc/endireh2016_presentacion_ejecutiva.pdf)

## MOVILIDAD Y VIOLENCIA CONTRA LAS MUJERES EN LOS ESPACIOS PÚBLICOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO



Fuente: elaboración propia de edición, basada en la recolección de datos sobre prevalencia total de violencia en contra de las mujeres en México por ámbito.

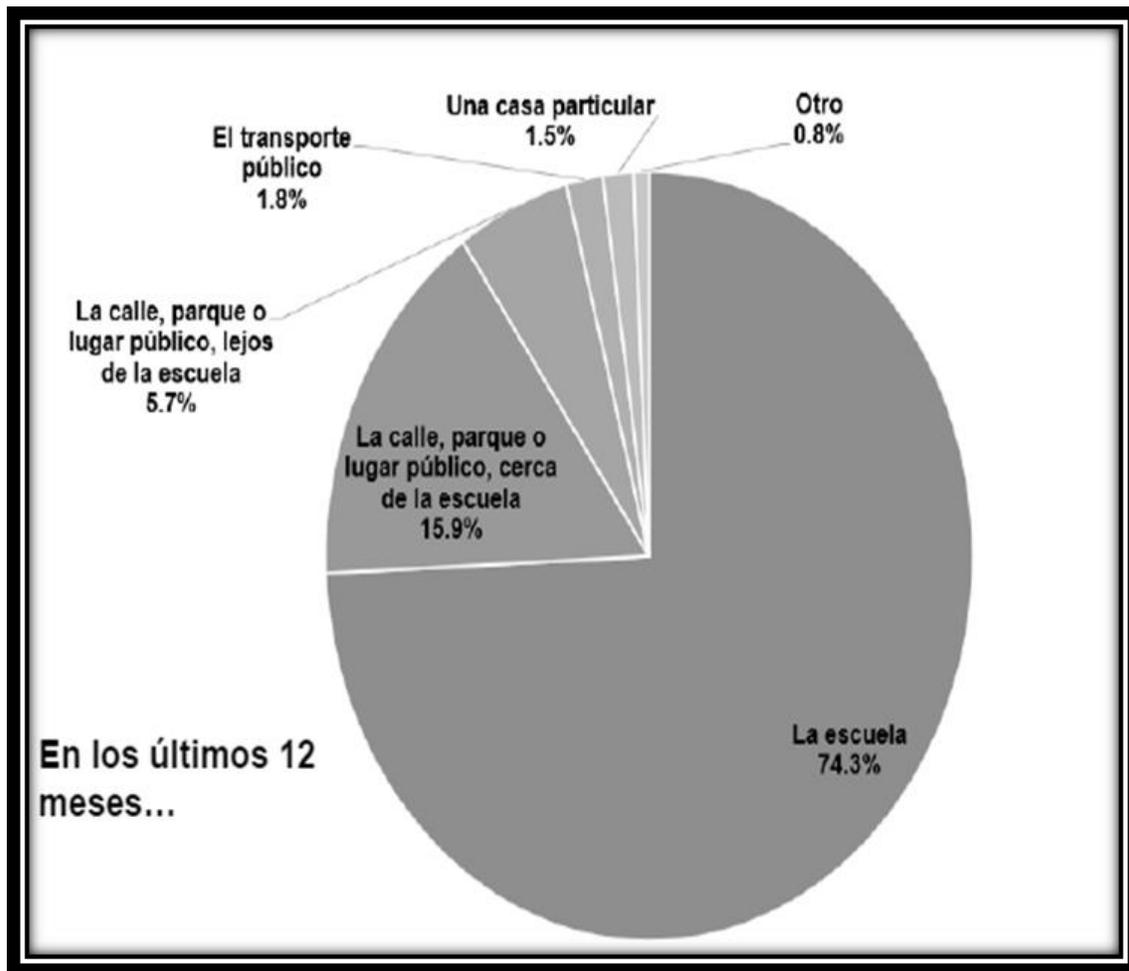
Presentación ejecutiva<sup>30</sup> ENDIREH 2016.

Del presente esquema se puede extraer hacia nuestra investigación que:

Que el ámbito donde existe mayor grado de violencia en contra de las mujeres es en su relación de pareja en un 43.9% de las encuestada, seguido por la violencia comunitaria con un 38.7% de la vida de las encuestadas, violencia que se expresa en los espacios públicos y privados.

<sup>30</sup>[https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/endireh/2016/doc/endireh2016\\_presentacion\\_ejecutiva.pdf](https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/endireh/2016/doc/endireh2016_presentacion_ejecutiva.pdf)

## MOVILIDAD Y VIOLENCIA CONTRA LAS MUJERES EN LOS ESPACIOS PÚBLICOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO



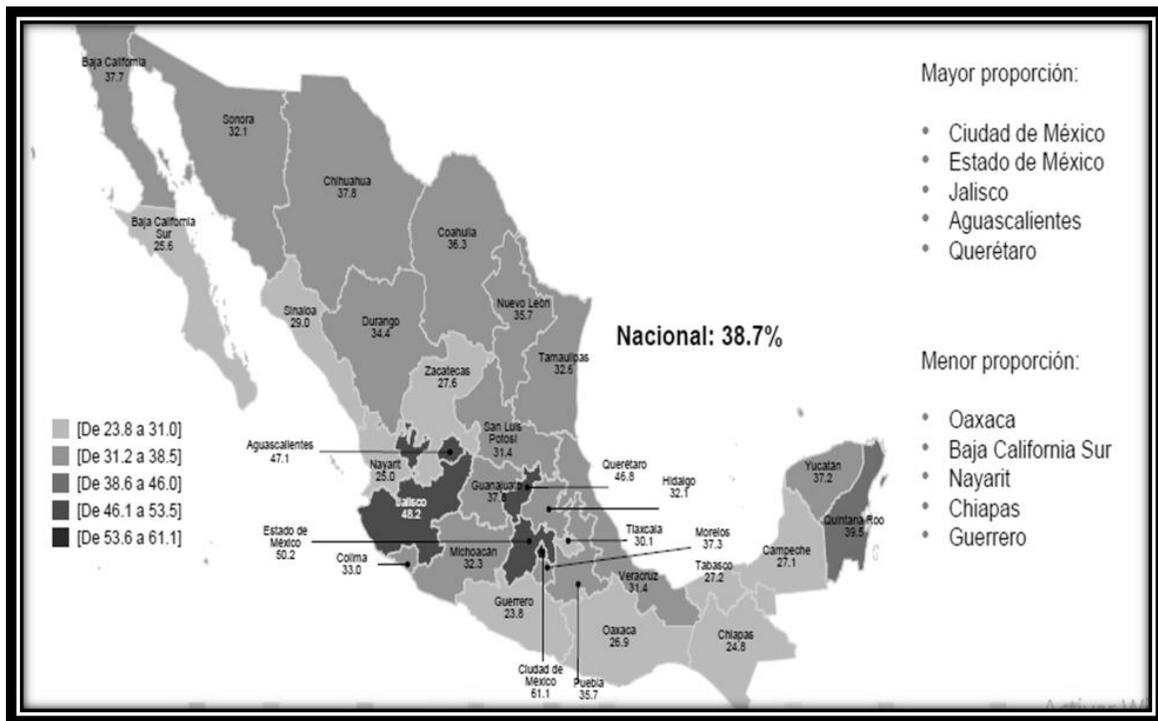
Fuente: elaboración propia de edición, basada en la recolección de datos sobre prevalencia total de violencia en contra de las mujeres en México. La violencia escolar y el lugar de comisión. Presentación ejecutiva<sup>31</sup> ENDIREH 2016.

De la presente grafica se puede extraer hacia nuestra investigación que:

- 1) La violencia contra las mujeres en el ámbito escolar se presenta en espacios públicos no debemos olvidar el tipo de escuela que existen: públicas y privadas, todos estos intereses públicos deben ser observados por las políticas y programas de la CDMX.

<sup>31</sup>[https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/endireh/2016/doc/endireh2016\\_presentacion\\_ejecutiva.pdf](https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/endireh/2016/doc/endireh2016_presentacion_ejecutiva.pdf)

## MOVILIDAD Y VIOLENCIA CONTRA LAS MUJERES EN LOS ESPACIOS PÚBLICOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO



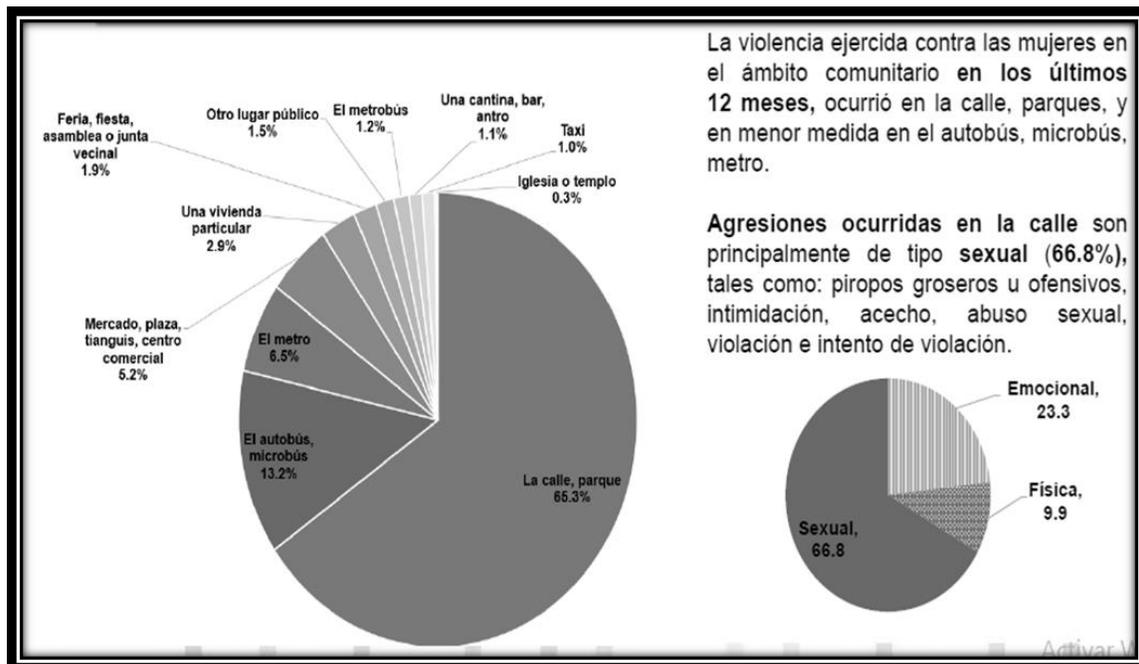
Fuente: elaboración propia de edición, basada en la recolección de datos sobre prevalencia total de violencia en contra de las mujeres en México. Violencia comunitaria. Presentación ejecutiva<sup>32</sup> ENDIREH 2016.

Del presente mapa se puede extraer hacia nuestra investigación que:

- 1) Que la CDMX es la entidad federativa con mayor grado de violencia ejercida por la comunidad en contra las mujeres registrando un 61.1%.

<sup>32</sup>[https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/endireh/2016/doc/endireh2016\\_presentacion\\_ejecutiva.pdf](https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/endireh/2016/doc/endireh2016_presentacion_ejecutiva.pdf)

## MOVILIDAD Y VIOLENCIA CONTRA LAS MUJERES EN LOS ESPACIOS PÚBLICOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO



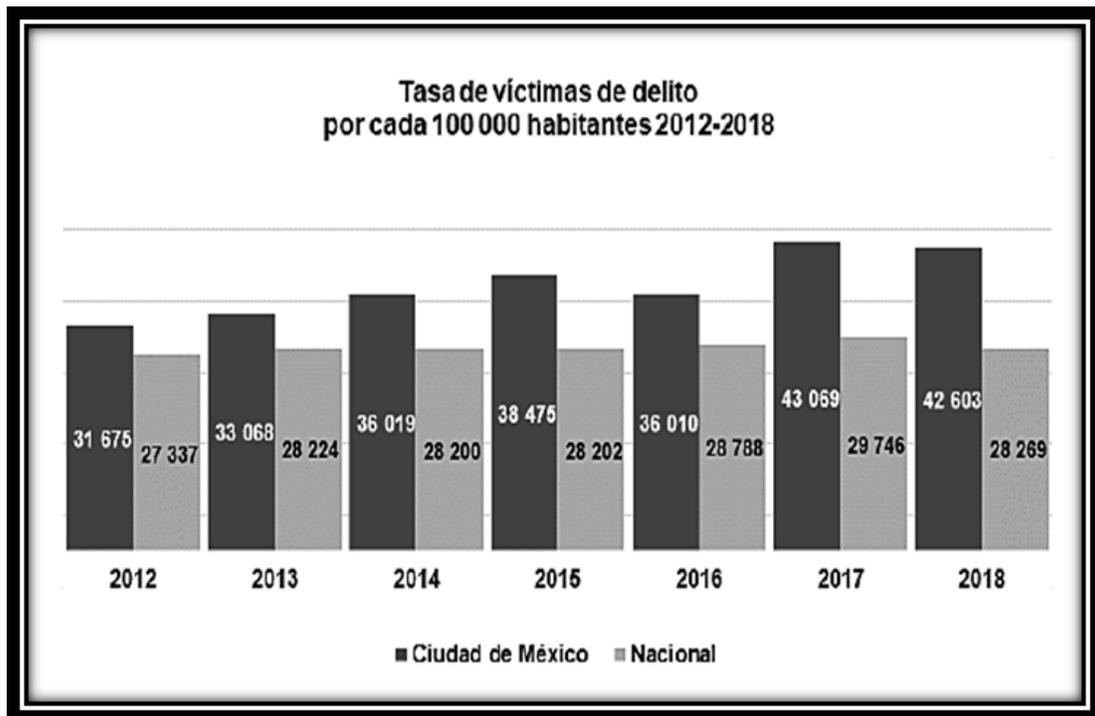
Fuente: elaboración propia de edición, basada en la recolección de datos sobre prevalencia total de violencia en contra de las mujeres en México. Violencia comunitaria por lugar de comisión. Presentación ejecutiva<sup>33</sup> ENDIREH 2016.

En la misma línea probatoria investigamos los datos abiertos entregados por el INEGI edición 2019 en la Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública (ENVIPE); novena encuesta en esta serie.<sup>34</sup>

<sup>33</sup>[https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/endireh/2016/doc/endireh2016\\_presentacion\\_ejecutiva.pdf](https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/endireh/2016/doc/endireh2016_presentacion_ejecutiva.pdf)

<sup>34</sup> [https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/envipe/2019/doc/envipe2019\\_cdmx.pdf](https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/envipe/2019/doc/envipe2019_cdmx.pdf)

## MOVILIDAD Y VIOLENCIA CONTRA LAS MUJERES EN LOS ESPACIOS PÚBLICOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO



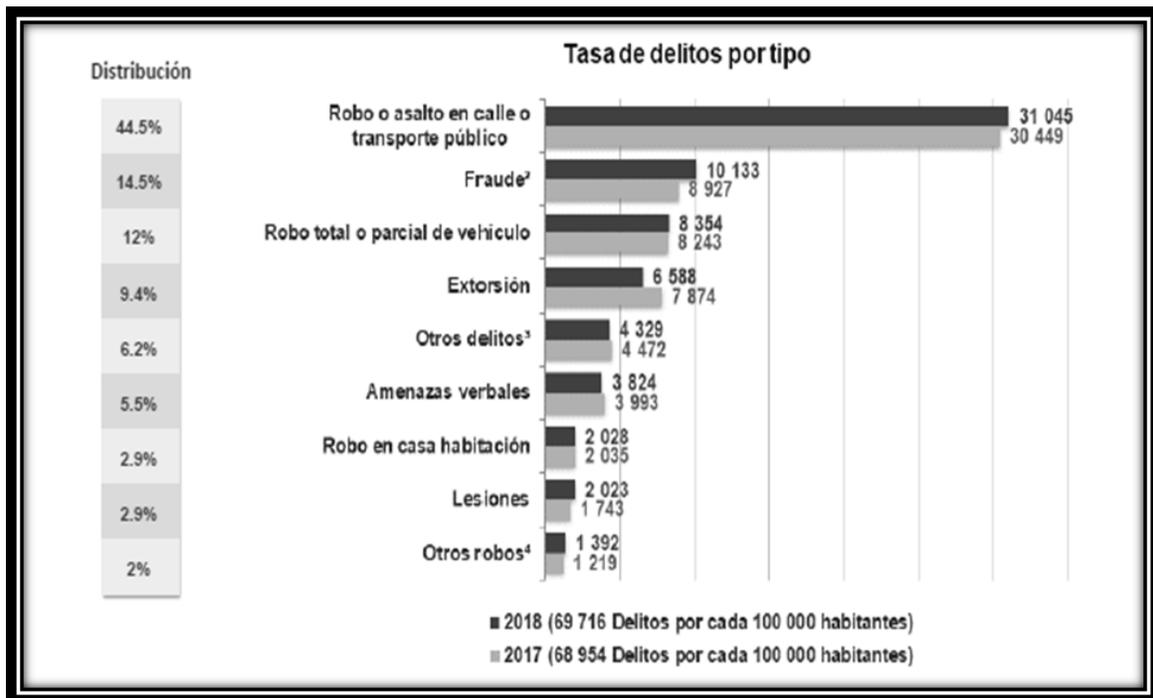
Fuente: elaboración propia de edición, basada en la recolección de datos sobre. La Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública (ENVIPE); Presentación ejecutiva<sup>35</sup>

De la presente grafica se puede extraer hacia nuestra investigación que:

1) que por cada cien mil habitantes para la población de 18 años y más en la Ciudad de México la tasa de victimas a comparación del resto de la suma de las entidades federativas durante 7 años se ha mostrado considerablemente a la alza.

<sup>35</sup> [https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/envipe/2019/doc/envipe2019\\_cdmx.pdf](https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/envipe/2019/doc/envipe2019_cdmx.pdf)

## MOVILIDAD Y VIOLENCIA CONTRA LAS MUJERES EN LOS ESPACIOS PÚBLICOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO



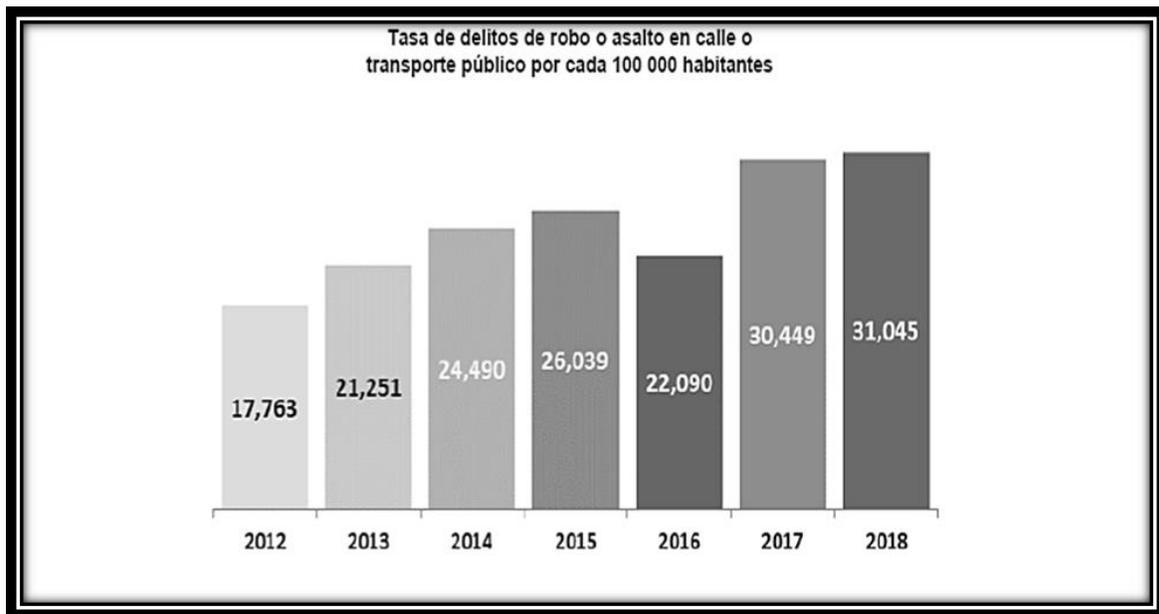
Fuente: elaboración propia de edición, basada en la recolección de datos sobre La Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública (ENVIPE); Presentación ejecutiva<sup>36</sup>

De la presente grafica se puede extraer hacia nuestra investigación que:

1) Que la tasa de delitos más frecuentes por cada cien mil habitantes para la población de 18 años y más en la Ciudad de México registra; el robo o asalto en la calle en el transporte público tiene el 44.5% de comisión suma que a comparación de otros lugares muestra un aumento significativo.

<sup>36</sup> [https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/envipe/2019/doc/envipe2019\\_cdmx.pdf](https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/envipe/2019/doc/envipe2019_cdmx.pdf)

## MOVILIDAD Y VIOLENCIA CONTRA LAS MUJERES EN LOS ESPACIOS PÚBLICOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO



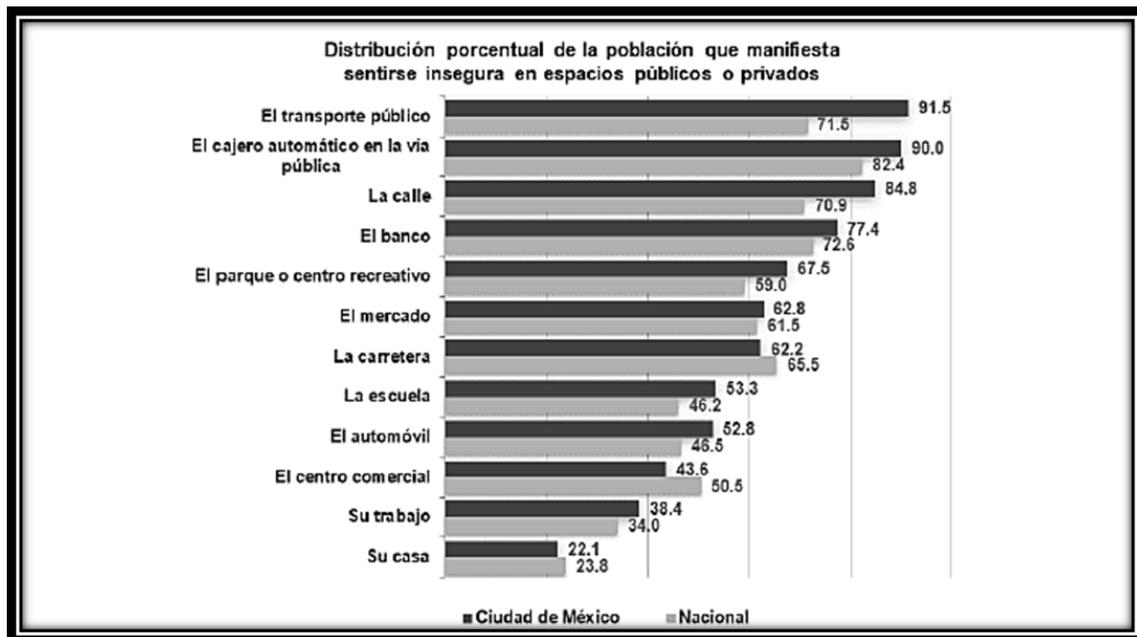
Fuente: elaboración propia de edición, basada en la recolección de datos sobre. La Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública (ENVIPE); Presentación ejecutiva<sup>37</sup>

De la presente grafica se puede extraer hacia nuestra investigación que:

Que debemos estimar que para 2018, el robo o asalto en calle o transporte público en la Ciudad de México representó una tasa de 31 045 por cada 100 000 habitantes y un aumento a comparación a 2012, 2013, 2014, 2015, 2016 y 2017.

<sup>37</sup> [https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/envipe/2019/doc/envipe2019\\_cdmx.pdf](https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/envipe/2019/doc/envipe2019_cdmx.pdf)

## MOVILIDAD Y VIOLENCIA CONTRA LAS MUJERES EN LOS ESPACIOS PÚBLICOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO



Fuente: elaboración propia de edición, basada en la recolección de datos sobre. La Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública (ENVIPE); Presentación ejecutiva<sup>38</sup>

De la presente grafica se puede extraer hacia nuestra investigación que:

1) Que se estima que en la Ciudad de México, 79.9% de la población de 18 años y más considera la inseguridad como el problema más importante que aqueja hoy en día su entidad federativa, seguido de la falta de castigo a delincuentes con 37.6% y la corrupción con 29 por ciento.

<sup>38</sup> [https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/envipe/2019/doc/envipe2019\\_cdmx.pdf](https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/envipe/2019/doc/envipe2019_cdmx.pdf)

## MOVILIDAD Y VIOLENCIA CONTRA LAS MUJERES EN LOS ESPACIOS PÚBLICOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO

### VIII. Conclusiones

El estudio analiza un problema complejo para el que los gobiernos y la sociedad aún no encuentran una solución justa y teóricamente sólida: la violencia sexual contra las mujeres en el transporte público en la Ciudad de México, que es un elemento central de la violencia contra las mujeres en el espacio público.

Este trabajo revisa sistemáticamente las explicaciones propuestas desde diferentes perspectivas sociológicas y la violencia de género. Asimismo, propone un conjunto de hipótesis para explicar el patrón de agresión y el perfil de la víctima. Tratamos de resaltar que este es un gran problema público, social, de sistemas y sociológico. Abordarlo y erradicarlo requiere un conjunto de programas para abordar la violencia sexual en lugares públicos, transporte y otros consejos legales, culturales y políticos.

Sería mejor si la solución incluyera a todos los participantes. Las agresiones sexuales a mujeres son endémicas y generalizadas en el transporte público metropolitano. La agresión sexual en lugares públicos incluye actos físicos, verbales y sexuales en contra ellas, por lo que en la presente investigación nos concentramos en estudiarlas como parte de las categorías de acoso y hostigamiento sexual.

En nuestro trabajo, combinamos una variedad de perspectivas analíticas y cubrimos múltiples facetas del problema, desde la inseguridad y el miedo hasta diversas formas de victimización contra las mujeres con diversos grados de participación. En este estudio, destacamos estimaciones basadas en encuestas nacionales que, además de otras encuestas de grupos focales, mencionan que casi la mitad de las mujeres reportan haber sido agredidas sexualmente, 9 de cada 10 viajeras frecuentes reportan un historial de ser víctimas de alguna muestra de hostigamiento y acoso sexual.

## **MOVILIDAD Y VIOLENCIA CONTRA LAS MUJERES EN LOS ESPACIOS PÚBLICOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO**

Los incidentes coartan el propósito de vivir sin violencia, ya que provocan diversas formas de daño físico, económico, psicológico y privan de una calidad de vida a corto y largo plazo. Asimismo, restringen el pleno acceso a los espacios públicos, así como el ejercicio de los Derechos humanos.

El trabajo también permitió definir con precisión los perfiles sociodemográficos de las viajeras, sus edades promedio, su condición civil, su situación laboral o de estudios, su nivel de ingresos y el gasto promedio en sus viajes.

Dentro del estudio abordamos que la movilidad de las mujeres está condicionada a analizar:

- 1) las estrategias personales y colectivas para evitar ser víctimas de algún delito sexual.
- 2) la infraestructura del transporte, su horario e incluso el personal que lo opera
- 3) los tipos de viaje, sus rutas, zonas de abordaje y asientos disponibles que protegen su espacio vital.
- 4) las condiciones sociales de los grupos que ocupan el medio de transporte en sentido más amplio.
- 5) las posibilidades que existen para realizar más viajes multipropósito.

A lo largo de nuestra investigación, hemos demostrado que las normas locales que rigen el acceso de las mujeres a una vida libre de violencia reúnen una amplia gama de principios rectores de los principales instrumentos internacionales y nacionales; sin embargo, existe una gran brecha entre estas normas y la realidad cotidiana de la inseguridad y la brecha generalizada de victimización. Algo así podemos agregar sobre cuestiones de diseño de políticas públicas (positivas en algunos casos, incompletas, irrelevantes, inadecuadas en otros) la información existente, cuya triste calidad se suma al mal estado de los servicios de prevención y atención cuando se produce la violencia.

La Ciudad de México ha sido ejemplo en las reformas legislativas, así como en diseñar políticas que procuran resolver la violencia que sufren las mujeres.

## **MOVILIDAD Y VIOLENCIA CONTRA LAS MUJERES EN LOS ESPACIOS PÚBLICOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO**

Uno de los programas emblema ha sido "Viajemos Seguras", que ha ido creciendo y desarrollándose hacia un proyecto de prevención y solución del problema hito de nuestra investigación la violencia hacia las mujeres en el transporte público.

También ha sido una línea transversal que permite medir tanto el punto de partida como los avances progresivos, así como definir su alcance y su relación con otras propuestas en el campo de la justicia penal y la prevención del delito.

El programa brinda cierto apoyo para que los involucrados informen; sin embargo, el proceso continúa siendo difícil para víctimas y portadores porque, entre otras cosas, con la instauración de un nuevo sistema penal acusatorio, los involucrados tienen la obligación de observar a quien perpetró el daño. Hay muchas quejas sobre la actuación de la policía, así como por su falta de entrenamiento y de sensibilidad frente a los delitos sexuales.

Aún más, en el estudio encontramos que es notoria la escasez de personal para atender a las víctimas.

El resultado más decepcionante es que la cifra negra es muy cercana al 70% de que no se denuncie esas conductas. Por si fuera poco, la probabilidad de que una víctima que si denuncia obtenga justicia también es muy baja.

El debate "vincula" discusiones sobre las dificultades de las mujeres para acceder en igualdad de condiciones a este espacio, ya que las asimetrías de género superponen desigualdades económicas, sociales, educativas, económicas, políticas o incluso discriminatorias. Los espacios públicos son creados principalmente por la masculinización de los discursos y acciones, así como por las asimetrías de poder entre hombres y mujeres que impiden un diálogo igualitario e incluyente, que tienden a disminuir paulatinamente e invisibilizar a las mujeres. En este sentido, los espacios públicos de la capital no son abiertos y democráticos; en cambio, reafirma las disparidades de género que experimentan las mujeres en la vida pública y privada.

El estudio ofrece varios hallazgos sobre las transgresiones en el ámbito público.

## **MOVILIDAD Y VIOLENCIA CONTRA LAS MUJERES EN LOS ESPACIOS PÚBLICOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO**

La tasa de victimización estimada en las encuestas utilizadas es alta para toda la población, y para las mujeres alcanza 47%. Al detallar las conductas de agresión contra ellas, una importante proporción fueron frases ofensivas de carácter sexual (39%), seguidas de tocamientos (31%), e insinuaciones de intercambio sexual (9%), lo cual generó miedo en 9% de las víctimas. Este contexto, destaca que en la Ciudad de México es donde más reportes de violencia fueron registrados en la ENDIREH de 2016; esto quiere decir que, mientras en el país 31.8% de las mujeres reportaron haber sufrido una agresión en el ámbito comunitario, en la capital del país la cifra ascendió a 49.9 por ciento.

Demostramos que las condiciones de la infraestructura, la falta de alternativas, generan que los agresores escojan lugares de mayor tránsito de usuarios para seleccionar a sus víctimas, dicha concentración de usuarios favorece que se inicien e incluso se concluyan delitos que van desde el robo, acoso, hostigamiento, abuso sexual, violación, secuestro, trata de personas, hasta homicidio.

## **MOVILIDAD Y VIOLENCIA CONTRA LAS MUJERES EN LOS ESPACIOS PÚBLICOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO**

### Posibles soluciones

La Ciudad de México necesita políticas públicas más fuertes e integrales para prevenir y eliminar formas comunes de violencia sexual contra mujeres y niñas, tanto en el transporte público como en todos los entornos sociales. Las políticas públicas implementadas en la Ciudad de México deben mejorar sobre la base de una verdadera igualdad y equidad; Al mismo tiempo, deben apoyar mejor la incorporación de la perspectiva de género, ya que las políticas existentes aún están limitando y apuntando a que las mujeres son enteramente responsables de las circunstancias que las rodean y en este sentido son responsables de lo que les sucede.

Las políticas no terminan de abordar los problemas subyacentes de la violencia sexual, ni mencionan una estrategia real para combatir a los abusadores. Sin mencionar que también continúan creando estereotipos de género y segregando a la población.

Todas las campañas asumen la experiencia personal y conservan la estructura de dominación masculina en la base social. Un ejemplo de esto es la práctica de segregación entre hombres y mujeres en el metro o el metrobús en vagones exclusivos. Mantener esta separación deja abierta la posibilidad de agresión en el resto de los vagones, los pasajes y las estaciones, esto no resuelve el problema de fondo.

Erradicar la violencia contra la mujer permitiría construir una ciudad más libre, respetuosa de los Derechos humanos, y más segura para todas y todos.

Por eso es importante que las políticas públicas sean transversales, desde la construcción de infraestructura, con proyectos de arquitectura, diseño urbano sustentable, iluminado, con vigilancia e información difundida en medios visibles, como pantallas y audios, generación de empleo a las mujeres, tanto en el transporte como en otros espacios, para combatir la exclusión y promueven estructuras e

## **MOVILIDAD Y VIOLENCIA CONTRA LAS MUJERES EN LOS ESPACIOS PÚBLICOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO**

instituciones sociales que brindan alternativas a relaciones de género más inclusivas; Es importante señalar que toda iniciativa de este tipo debe ir acompañada de un conjunto de metas a corto, mediano y largo plazo, así como una evaluación de los resultados, por lo que tanto la estrategia como las metas deben configurarse para lograr un mejor desempeño ya que es difícil reconocer la efectividad de una política pública sin evaluarla.

Se necesita personal capacitado para brindar apoyo psicológico y médico al mismo tiempo que apoyo legal. Además, debería mejorarse la accesibilidad en todas las rutas de movilidad así como el transporte que la contiene, al mismo tiempo, existe la necesidad de crear campañas permanentes para informar a las personas que la agresión sexual es un delito, que no debe permitirse y que las víctimas tienen el derecho y los medios para evitarlo o denunciarlo.

Respecto a la información proporcionada por el INEGI, es de suma importancia hacer más afines las encuestas ENDIRRHH y ENVIPE con un catálogo de definiciones y de registros de actos de victimización. Junto a delitos comunes; Las encuestas podrían complementarse y al hacerlo permitirían profundizar en ciertas prácticas transgresoras registradas anteriormente.

También recomendamos que el diseño y perfeccionamiento de políticas incluya discusiones con organizaciones civiles que promuevan la denuncia y el abordaje de la violencia contra las mujeres, quienes evalúen críticamente su implementación. Las autoridades pueden aprovechar estas oportunidades para crear mecanismos de diálogo, proponer comunicación, ensayar programas contra la violencia contra las mujeres en general, y acordar programas para reducir la violencia contra las mujeres, el acoso sexual y el acoso en el espacio público, una forma de cooperación en materia de seguridad con contenido de género.

En términos más generales, creemos que existe la necesidad de fortalecer la política urbana basada en el género, lo que incluye modificar no solo el transporte de las mujeres, sino también la infraestructura misma para incluir sus necesidades.

## **MOVILIDAD Y VIOLENCIA CONTRA LAS MUJERES EN LOS ESPACIOS PÚBLICOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO**

Una política de diseño urbano participativo podría incluir la modificación de rutas de transporte y la integración de origen y destino con otros servicios, como guarderías (para niños y adultos mayores), áreas de refugio, comunicaciones y atención exclusiva para mujeres, así como carreteras, caminos y espacios seguros construidos en colaboración con las propias mujeres.

En última instancia, estas recomendaciones podrían conducir a una reorganización de las organizaciones de transporte público y otras agencias gubernamentales comprometidas con las mujeres (una alternativa es la creación de grupos de trabajo entre la Secretaría de Movilidad, junto con el Instituto de las Mujeres y la Fiscalía General de Justicia de la Ciudad de México) y crear organismos transversales y políticas globales para prevenir, gestionar y eliminar la violencia contra las mujeres.

El objetivo es capacitar e involucrar a los actores clave involucrados en el proceso de producción del transporte urbano (actores gubernamentales, operadores, empresas y consumidores), así como a aquellos involucrados en el uso del espacio urbano.

## MOVILIDAD Y VIOLENCIA CONTRA LAS MUJERES EN LOS ESPACIOS PÚBLICOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO

### IX. Bibliografía

Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) (2016a). Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares (ENDIREH), INEGI, México, <<https://www.inegi.org.mx/programas/endireh/2011/>> (consultado el 10 de marzo 2022).

Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) (2016b). Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares (ENDIREH). Síntesis metodológica, INEGI, México.

Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) (2019a). Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública (ENVIPE), INEGI, México, <<https://www.inegi.org.mx/programas/envipe/2014/>> (consultado el 10 de marzo de 2022).

Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) (2014b). Glosario de la ENVIPE 2019, INEGI, México, <<https://www.inegi.org.mx/app/glosario/default.html?p=envipe2019>> (consultado el 13 de marzo de 2022).

Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI)(2015). Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública (ENVIPE), INEGI, México, <<https://www.inegi.org.mx/programas/envipe/2015/>> (consultado el 14 de marzo de 2022).

Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) (2016). Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública (ENVIPE), INEGI, México, <<https://www.inegi.org.mx/programas/envipe/2019/>> (consultado el 19 de marzo del 2022).

Seamon, David (ed.) (1993). *Dwelling, Seeing and Designing: To ward a Phenomenological Ecology*, State University of New York Press, Nueva York.

## **MOVILIDAD Y VIOLENCIA CONTRA LAS MUJERES EN LOS ESPACIOS PÚBLICOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO**

Segato, Rita (2003). Las estructuras elementales de la violencia: contrato y status en la etiología de la violencia, Universidad de Brasilia, Brasilia.

Sherry, John (ed.) (1998). Servicescapes: The Concept of Place in Contemporary Markets, Business Books, Chicago.

Soto, Paula (2014). "Patriarcado y orden urbano. Nuevas y viejas formas de dominación de género en la ciudad", Revista Venezolana de Estudios de la Mujer, 19(42). pp. 199-214.

Tuan, Yi-Fu (1977). Space and Place: The Perspective of Experience, University of Minnesota Press, Minneapolis.

Uteng, Tanu (2012). Gender and Mobility in the Developing World, World Development Report 2012: Gender Equality and Development, World Bank, Washington.

Vargas, Virginia (2007). Espacio público, seguridad ciudadana y violencia de género. Reflexiones a partir de un proceso de debate (2006-2007), Programa Regional: Ciudades sin Violencia.

Bazant, Jan (2011). Planeación urbana estratégica. Métodos y técnicas de análisis, Trillas, México.

Becker, Gary (1974). "Crime and Punishment: An Economic Approach", en Gary S. Becker y William M. Landes (eds.), Essays in the Economics of Crime and Punishment, volume Author/Editor, NBER Publisher.

Es una investigación de análisis del Partido Acción Nacional en la Ciudad de México.  
Registro ante el Instituto Nacional de Derechos de Autor en trámite  
Partido Acción Nacional en la Ciudad de México  
Durango No. 22, Col. Roma, C.P. 06400, México, CDMX.