



# DIAGNÓSTICO SOBRE LA VIOLENCIA CONTRA LAS MUJERES Y LAS NIÑAS EN EL TRANSPORTE PÚBLICO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

PROGRAMA GLOBAL CIUDADES Y ESPACIOS  
PÚBLICOS SEGUROS PARA MUJERES Y NIÑAS



# DIAGNÓSTICO SOBRE LA VIOLENCIA CONTRA LAS MUJERES Y LAS NIÑAS EN EL TRANSPORTE PÚBLICO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

PROGRAMA GLOBAL CIUDADES Y ESPACIOS  
PÚBLICOS SEGUROS PARA MUJERES Y NIÑAS



**ONU MUJERES**

Febrero 2017



**CDMX**  
CIUDAD DE MÉXICO



**EL COLEGIO  
DE MÉXICO**

**ONU  
MUJERES**

**DIAGNÓSTICO SOBRE LA VIOLENCIA CONTRA  
LAS MUJERES Y LAS NIÑAS EN EL TRANSPORTE  
PÚBLICO DE LA CIUDAD DE MÉXICO**

**PROGRAMA GLOBAL CIUDADES Y ESPACIOS  
PÚBLICOS SEGUROS PARA MUJERES Y NIÑAS**

Derechos Reservados © Entidad de las Naciones Unidas para la Igualdad de Género y el Empoderamiento de las Mujeres, ONU Mujeres; Instituto de las Mujeres de la Ciudad de México, INMUJERES CDMX; El Colegio de México, COLMEX, 2017.

Esta publicación cuenta con la colaboración de la Cooperación Española a través de la Agencia Española de Cooperación (AECID). El contenido de la misma es responsabilidad exclusiva de ONU Mujeres y no refleja, necesariamente, la postura de la AECID.

El contenido y la información de esta publicación pueden ser utilizados siempre que se cite la fuente. Para obtener autorización para la reproducción, traducción y almacenamiento mediante cualquier forma, medio, sistema o transmisión sea éste electrónico, mecánico, de fotocopiado, de grabado o de otro tipo, la solicitud deberá dirigirse a la oficina de ONU Mujeres en México.

**ONU Mujeres**

Homero 806, Colonia Polanco  
C.P. 11550,  
Ciudad de México.  
publicacionesmx@unwomen.org

Coordinación general de la publicación:

Yeliz Osman, Coordinadora del Programa Ciudades y Espacios Públicos Seguros para Mujeres y Niñas, de ONU Mujeres en México

Paulina Grobet, Especialista de Políticas de Igualdad de Género de ONU Mujeres en México (2015-2016)

Investigación y elaboración de contenidos a cargo de El Colegio de México, A.C.

Arturo Alvarado (Coordinador), Serena Chew, Gustavo Urbina, Emelina Nava, Jaime Ramírez, Araceli Nava Navarro, Raúl Lemus, Susana Esquivel, Alejandro Ocaña, Paulina González y José Sosa.

Corrección de estilo: Andrés Téllez

Diseño y diagramación: Elefanta del Sur

Fotografías: © INMUJERES-CDMX

Primera edición: 2017

ISBN: 978-1-63214-078-4

Impreso en México / Printed in Mexico

**Agradecimientos**

Se agradece de manera especial el tiempo concedido por las mujeres y los hombres que participaron en los grupos focales, cuyos testimonios forman parte de la información cualitativa de este documento. También agradecemos a quienes con sus aportes ayudaron a enriquecer el contenido de esta publicación: **Ana Güezmes**, representante de ONU Mujeres en México; **Ana Falú**, experta internacional y consultora de ONU Mujeres; **Fabiola Zermeño**, de Estudios y Estrategias para el Desarrollo y la Equidad (EPADEQ), y **Erika Poblano**, de ONU Mujeres México.

ONU Mujeres agradece a la Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo (AECID), por el apoyo para el desarrollo del programa “Ciudades y Espacios Públicos Seguros para Mujeres y Niñas”, el cual coadyuvó a la generación de conocimiento clave sobre el acoso sexual contra las mujeres y las niñas en la Ciudad de México.



**ONU Mujeres**  
Entidad de las Naciones Unidas para la Igualdad de Género y el Empoderamiento de las Mujeres

**Ana Güzmes García**  
REPRESENTANTE EN MÉXICO

**Laura Capobianco**  
ASESORA EN POLÍTICAS (ESPACIOS PÚBLICOS SEGUROS) DE LA SECCIÓN PARA LA ELIMINACIÓN  
DE LA VIOLENCIA CONTRA LAS MUJERES Y LAS NIÑAS

**Yeliz Osman**  
COORDINADORA DEL PROGRAMA GLOBAL CIUDADES Y ESPACIOS PÚBLICOS  
SEGUROS PARA MUJERES Y NIÑAS EN MÉXICO

**Gobierno de la Ciudad de México**

**Miguel Ángel Mancera Espinosa**  
JEFE DE GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

**Patricia Mercado Castro**  
SECRETARIA DE GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO Y PRESIDENTA DE  
LA COMISIÓN INTERINSTITUCIONAL PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL PROGRAMA ESPECIAL  
CDMX CIUDAD SEGURA Y AMIGABLE PARA MUJERES Y NIÑAS

**Teresa Incháustegui Romero**  
DIRECTORA GENERAL DEL INSTITUTO DE LAS MUJERES  
DE LA CIUDAD DE MÉXICO

**El Colegio de México, A.C.**

**Silvia Elena Giorguli Saucedo**  
PRESIDENTA

**Arturo Alvarado Mendoza**  
DIRECTOR DEL CENTRO DE ESTUDIOS SOCIOLÓGICOS

# ÍNDICE

---

|   |           |
|---|-----------|
| SIGLAS Y ACRÓNIMOS  | 7         |
| ÍNDICE GRÁFICO  | 9         |
| PRESENTACIÓN  | 11        |
| <b>1. INTRODUCCIÓN</b>  | <b>13</b> |
| Antecedentes y objetivos del programa global  | 16        |
| Propósito y objetivos del diagnóstico   | 17        |
| Metodología   | 18        |
| Limitantes del estudio  | 20        |
| El tamaño y la composición de la población de la Ciudad de México   | 22        |
| La movilidad de las mujeres en la zona metropolitana de la Ciudad de México   | 24        |
| <b>2. PANORAMA DE LA VIOLENCIA QUE VIVEN LAS MUJERES Y NIÑAS EN LA CIUDAD DE MÉXICO</b>   | <b>29</b> |
| Análisis exploratorio de la geografía del delito en la Ciudad de México: la violencia física y sexual en contra de las mujeres en el transporte público             | 36        |
| <b>3. ANÁLISIS DE POLÍTICAS, PLANES E INICIATIVAS RELEVANTES</b>  | <b>49</b> |
| Marco normativo nacional y local, y armonización legislativa en la Ciudad de México en materia del derecho de las mujeres y las niñas a una vida libre de violencia | 51        |
| <b>4. SERVICIOS ESENCIALES QUE RESPONDEN A LAS NECESIDADES DE LAS MUJERES Y LAS NIÑAS</b>   | <b>57</b> |
| Programa Viajemos Seguras   | 59        |
| <b>5. POSICIONES Y PRIORIDADES DE USUARIAS Y ACTORES PRINCIPALES</b>  | <b>65</b> |
| Análisis de la información de los grupos focales con mujeres indígenas  | 67        |
| Análisis de la información de las entrevistas semiestructuradas realizadas a mujeres con discapacidad   | 69        |
| Personal de conducción del transporte público concesionado  | 71        |
| Personal de seguridad de los circuitos de transporte de la Ciudad de México   | 73        |
| Servidores públicos asociados a los espacios de traslado en la Ciudad de México   | 77        |
| La perspectiva de los hombres   | 78        |

|   |           |
|---|-----------|
| <b>6. SÍNTESIS DE HALLAZGOS Y RECOMENDACIONES</b> | <b>81</b> |
| Árbol del problema                                | 85        |
| Perfil del área de intervención                   | 89        |
| Análisis de actores involucrados                  | 90        |
| Recomendaciones                                   | 91        |
| <hr/>   |           |
| <b>REFERENCIAS</b>                                | <b>95</b> |
| <hr/>   |           |



# SIGLAS Y ACRÓNIMOS

---

|                |   |
|----------------|---|
| AEDE           | Análisis Exploratorio de Datos Espaciales   |
| BID            | Banco Interamericano de Desarrollo  |
| C4             | Centro de Atención a Emergencias y Protección Ciudadana de la Ciudad de México                            |
| CETRAM         | Centros de Transferencia Multimodal   |
| CEDAW          | Convención sobre la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra la Mujer                     |
| CDMX           | Ciudad de México  |
| CNDH           | Comisión Nacional de Derechos Humanos   |
| DFPH           | Defunciones femeninas con presunción de homicidio   |
| LGAMVLV        | Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia  |
| LAMVLV         | Ley de Acceso a las Mujeres a una Vida Libre de Violencia de la Ciudad de México                          |
| ENDIREH        | Encuesta Nacional sobre Dinámica y Relación en los Hogares  |
| ENVIPE         | Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública                                   |
| ENOE           | Encuesta Nacional Sobre Ocupación y Empleo  |
| EOD            | Encuesta de Origen y Destino de los Viajes de los Residentes en la Zona Metropolitana del Valle de México |
| INEGI          | Instituto Nacional de Estadística y Geografía   |
| INMUJERES-CDMX | Instituto de las Mujeres de la Ciudad de México   |
| INVEA          | Instituto de Verificación Administrativa de la Ciudad de México   |
| OEA            | Organización de Estados Americanos  |
| OIT            | Organización Internacional del Trabajo  |
| PA             | Policía Auxiliar  |
| PEA            | Población Económicamente Activa   |
| PBI            | Policía Bancaria Industrial   |
| PGJ-CDMX       | Procuraduría General de Justicia de la CDMX   |
| SSP            | Secretaría de Seguridad Pública   |
| SETRAVI        | Secretaría de Transporte y Vialidad   |
| STC            | Sistema de Transporte Colectivo de la Ciudad de México  |
| STCM           | Sistema de Transporte Colectivo Metro   |
| RTP            | Red de Transportes de Pasajeros de la Ciudad de México  |
| STE            | Servicio de Transportes Eléctricos de la Ciudad de México   |
| INJUVE         | Instituto de la Juventud de la Ciudad de México   |
| LOCATEL        | Dirección General del Servicio Público de Localización Telefónica   |
| ZMCM           | Zona Metropolitana Ciudad de México   |
| ZMVM           | Zona Metropolitana y Valle de México  |

# ÍNDICE GRÁFICO

## índice de cuadros

|           |   |    |
|-----------|---|----|
| Cuadro 1  | Algunas prácticas de violencia sexual contra las mujeres  | 18 |
| Cuadro 2  | Dimensiones de la violencia contra las mujeres en el espacio público  | 19 |
| Cuadro 3  | Metodología de reclutamiento de participantes en grupos focales   | 20 |
| Cuadro 4  | Dimensiones analíticas en el trabajo cualitativo  | 21 |
| Cuadro 5  | Distribución porcentual de la población mayor a cinco años de edad en la Ciudad de México, por sexo y años de escolaridad | 23 |
| Cuadro 6  | Porcentaje de mujeres ocupadas según sector económico CDMX  | 23 |
| Cuadro 7  | Mujeres subocupadas por sector de actividad, según posición ocupacional en la Ciudad de México                            | 24 |
| Cuadro 8  | Diferencias en la movilidad entre mujeres y hombres   | 26 |
| Cuadro 9  | Distribución porcentual del delito en la Ciudad de México, 2009-2015  | 36 |
| Cuadro 10 | Distritos con menor porcentaje de violación   | 38 |
| Cuadro 11 | Distritos con mayor porcentaje de violación   | 39 |
| Cuadro 12 | Incidencia de agresiones sexuales y otras violencias reportadas por las participantes de grupos focales                   | 44 |
| Cuadro 13 | Conceptos contenidos en ordenamientos nacionales e internacionales  | 52 |
| Cuadro 14 | Comparativo de definiciones sobre violencia sexual en la LGMVLV y la LAMVLV   | 52 |
| Cuadro 15 | Comparativo de definiciones de abuso sexual en el Código Penal Federal y el Código Penal-CDMX                             | 53 |
| Cuadro 16 | Comparativo de definición de acoso sexual en la LGAMVLV y el Código Penal-CDMX  | 54 |
| Cuadro 17 | Comparativo de la definición de hostigamiento sexual en la LGMVLV y el Código Penal del Distrito Federal                  | 55 |
| Cuadro 18 | Componentes del Programa Viajemos Seguras   | 59 |
| Cuadro 19 | Elementos positivos y aspectos de mejora del Programa   | 63 |
| Cuadro 20 | Factores que pueden propiciar agresiones sexuales   | 73 |
| Cuadro 21 | Áreas de intervención   | 89 |

## Índice de recuadros

|            |  |    |
|------------|--|----|
| Recuadro 1 | Relación entre espacio público y tipos de agresión y agresores     | 32 |
| Recuadro 2 | Percepción sobre la movilidad de las mujeres en los grupos focales | 45 |
| Recuadro 3 | Frases que normalizan la violencia sexual                          | 45 |



|            |  |    |
|------------|--|----|
| Recuadro 4 | Ambientes o situaciones que favorecen la violencia sexual de acuerdo con las participantes de los grupos focales | 46 |
| Recuadro 5 | Estrategias que las mujeres usan para reducir el riesgo de sufrir violencia sexual en el espacio público         | 46 |
| Recuadro 6 | Daños subjetivos y objetivos de la violencia sexual referidos por mujeres en los grupos focales                  | 47 |

## Índice de gráficos

|            |  |    |
|------------|--|----|
| Gráfico 1  | Distribución de la población en la Ciudad de México, por grupos de edad  | 22 |
| Gráfico 2  | Perfil de las mujeres que utilizan el transporte público   | 25 |
| Gráfico 3  | Propósito de los primeros tres viajes en la ZMCM, por género, 2007   | 27 |
| Gráfico 4  | Distribución porcentual de las mujeres, según condición de violencia en el ámbito comunitario  | 31 |
| Gráfico 5  | Percepción de seguridad en mujeres de la Ciudad de México por ámbito geográfico  | 33 |
| Gráfico 6  | Distribución porcentual de mujeres que manifiestan sentirse inseguras en algunos espacios públicos o privados en el Distrito Federal                                       | 34 |
| Gráfico 7  | ¿Aproximadamente a qué hora fue víctima del delito (hostigamiento sexual, manoseo, exhibicionismo o intento de violación)?   | 34 |
| Gráfico 8  | Proporción de mujeres violentadas en el ámbito comunitario de la Ciudad de México, según tipo de incidencia  | 35 |
| Gráfico 9  | ¿En qué lugar ocurrió el delito (hostigamiento sexual, manoseo, exhibicionismo o intento de violación)?  | 42 |
| Gráfico 10 | Edad de las mujeres por grupo quinquenal que reportaron haber sido víctimas de hostigamiento sexual, manoseo, exhibicionismo o intento de violación en el Distrito Federal | 42 |
| Gráfico 11 | Tasas de incidencia según tipo de acto para el subconjunto de mujeres violentadas en el ámbito comunitario   | 43 |
| Gráfico 12 | Mapa de actores en la violencia sexual en el transporte de la Ciudad de México   | 90 |

## Índice de mapas

|        |   |    |
|--------|---|----|
| Mapa 1 | La Ciudad de México y el entorno metropolitano del transporte. c. 2015  | 17 |
| Mapa 2 | Redes nodales del primer viaje de mujeres en transporte público en la zona metropolitana de la Ciudad de México, 2007 | 26 |
| Mapa 3 | Robo en microbús  | 37 |
| Mapa 4 | Robo en taxi  | 37 |
| Mapa 5 | Núcleos de concentración global de agresiones sexuales (violaciones)  | 38 |
| Mapa 6 | Núcleos de concentración global de agresiones sexuales en el Metrobús (violaciones)                                   | 39 |
| Mapa 7 | Núcleos de concentración global de agresiones sexuales en el Metro (violaciones)                                      | 40 |
| Mapa 8 | Núcleos de concentración global, agresiones físicas y sexuales: robo en taxi y violaciones                            | 40 |

# PRESENTACIÓN

---

El presente estudio es producto del esfuerzo conjunto del Gobierno de la Ciudad de México a través del Instituto de las Mujeres, El Colegio de México y de ONU Mujeres en México para promover análisis sólidos sobre la violencia sexual contra las mujeres en el espacio urbano y en el transporte público, en este caso en la Ciudad de México. El estudio se elaboró en el año 2015 en el marco del inicio de la implementación del Programa Global de ONU Mujeres Ciudades y Espacios Públicos Seguros para Mujeres y Niñas en la Ciudad de México, y contó con financiamiento de la Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo (AECID) y del gobierno de la Ciudad. Ésta fue la primera ciudad en el país en unirse a este Programa Global de ONU Mujeres que se extiende en la actualidad a alrededor de 25 ciudades en el mundo.

Pese a que hemos avanzado en los últimos años en cuanto al reconocimiento de la violencia contra las mujeres como una violación de derechos humanos, un problema de salud pública con carácter de pandemia, y un delito reconocido en las legislaciones nacional y de la Ciudad de México, la violencia contra las mujeres y las niñas en espacios públicos, especialmente el acoso sexual, sigue siendo escasamente reconocida y abordada. Se cuenta con poca información sobre las experiencias de las mujeres en el ámbito público, sobre las expresiones de violencia sexual que sufren en los diferentes espacios y sobre las maneras en las que la sociedad, tanto mujeres como hombres, incluyendo a las y los servidores públicos, responden para prevenir y eliminar este tipo de violencia que sufren las mujeres y las niñas por el simple hecho de serlo.

Partiendo de estas consideraciones, este estudio diagnóstico se elaboró con la metodología del Programa Global de ONU Mujeres, aplicando un enfoque participativo para asegurar que las experiencias, las voces y las necesidades de las mujeres constituyan la parte central del Programa Ciudades y Espacios Públicos Seguros para Mujeres y Niñas en la Ciudad de México. Así, aborda la violencia que sufren y temen las mujeres y las niñas en los espacios públicos en sus vidas cotidianas, especialmente la que acontece en el transporte público y que vulnera sus derechos, libertades y capacidad de participar plenamente en la vida pública.

Por esta razón, este diagnóstico analiza información tanto cuantitativa como cualitativa, lo que abona en una comprensión más holística de las causas y consecuencias del acoso sexual contra las mujeres, específicamente en el transporte público y los espacios públicos urbanos. Asimismo, analiza información sobre acciones de prevención, atención y acceso a la justicia en el espacio público, así como información recabada en grupos focales de mujeres, mujeres indígenas, mujeres con algún tipo de discapacidad, policías y servidoras y servidores públicos involucrados en acciones relacionadas con el transporte público de la ciudad e involucra también a los hombres, pues conocer sus percepciones en torno a este problema es fundamental para comprenderlo y prevenirlo.

Con este estudio se busca ofrecer elementos útiles para el diseño, la aplicación y la evaluación de instrumentos y políticas públicas orientadas a prevenir y eliminar el acoso sexual y otras formas de violencia sexual contra las mujeres y las niñas en el transporte

y otros espacios públicos de la Ciudad de México.

Cabe señalar que el estudio se elaboró en un momento en el que no sólo se empieza a mostrar con evidencias la gravedad del acoso sexual que sufren las mujeres y las niñas en los espacios públicos, tanto de la Ciudad de México, como de otras ciudades del país, la región y el mundo, sino que se han comenzado a reforzar e instrumentar medidas para combatir y erradicar estas formas de violencia.

De hecho, en 2016, gracias al liderazgo de muchas organizaciones de mujeres, por primera vez en la historia, en la Ciudad de México y en muchas ciudades de la región latinoamericana, hubo expresiones masivas en contra de las distintas formas de violencia contra las mujeres, incluido el acoso sexual y el feminicidio. El hashtag #MiPrimerAcoso se expandió por internet. En abril de ese año, además de marchar, miles de mujeres narraron las situaciones de acoso sexual que han padecido mediante redes sociales o mediante otros medios de comunicación, lo que permitió mostrar con mucha fuerza la gravedad y la extensión de esta pandemia.

Desde el gobierno de la Ciudad de México, se desarrolló la Estrategia 30-100, que fue una selección de acciones de impacto inmediato, para prevenir, atender y sancionar la violencia contra las mujeres en el transporte y los espacios públicos, derivadas de los cinco componentes que integran el Programa CDMX Ciudad Segura y Amigable para las Mujeres y las Niñas 2016-2018. Los objetivos de esta Estrategia se concentraron en cuatro ejes: 1) la seguridad de las mujeres y niñas en sus traslados y viajes en el transporte público; 2) la atención a las víctimas; 3) el acceso a la justicia; 4) la participación social, la discusión de las medidas y la promoción del derecho de las mujeres a vivir sin violencia y a la movilidad segura en la Ciudad de México.

Hoy, por primera vez, prevenir y eliminar la violencia contra las mujeres y niñas es prioridad de los países en la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible que inició su implementación en el año 2016. Los gobier-

nos que han suscrito dicha Agenda no sólo se han comprometido a lograr la igualdad de género y el empoderamiento de las mujeres y las niñas con una meta concreta para la eliminación de la violencia contra las mujeres y niñas; de manera expresa, en el Objetivo 11, se han comprometido a lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles para todos y todas. En este contexto, es pertinente mencionar que, en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Vivienda y el Desarrollo Urbano Sostenible (Hábitat III), los jefes y las jefas de Estado y de Gobierno se comprometieron a instrumentar una Nueva Agenda Urbana que reduzca las desigualdades, promueva el empoderamiento de las mujeres y las niñas y prevenga todas las formas de discriminación y acoso en su contra en los espacios privados y públicos.

El mensaje que compartimos es contundente: la violencia contra las mujeres y las niñas es inaceptable, se puede prevenir y necesitamos a todas y todos para que este cambio ocurra.

Es imperativo erradicar todas las formas de acoso sexual y otras formas de violencia sexual que cotidianamente padecen mujeres y niñas en el espacio público, pues no sólo limitan su libertad de movimiento, sino también su capacidad de participar en la vida pública, su acceso a los servicios esenciales y el ejercicio de sus derechos.

**Ana Güzmes**

Representante en México de ONU Mujeres

**Teresa Incháustegui**

Directora General del Instituto de las Mujeres de la Ciudad de México

**Silvia Giorguli**

Directora de El Colegio de México, A.C.



# 1

## INTRODUCCIÓN

El presente estudio ha sido elaborado por el Centro de Estudios Sociológicos de El Colegio de México en colaboración con la oficina de ONU Mujeres en México y el Instituto de las Mujeres de la Ciudad de México (INMUJERES-CDMX)<sup>1</sup> en el marco del Programa Global de ONU Mujeres Ciudades y Espacios Públicos Seguros para Mujeres y Niñas.<sup>2</sup>

Este estudio se hizo desde una perspectiva interdisciplinaria para integrar diversos métodos en el análisis del fenómeno de la violencia sexual contra las mujeres en el espacio urbano y el transporte público en la Ciudad de México. Se inscribe en los alcances, métodos y objetivos del Programa Global con el fin de ser una herramienta de trabajo para el diseño, la aplicación y la evaluación de instrumentos y políticas públicas con un enfoque integral para prevenir y erradicar el acoso sexual y otras formas de violencia sexual contra las mujeres y las niñas en los diferentes espacios públicos.

El trabajo está organizado en siete grandes apartados: en el primero se describen los antecedentes del Programa Global y cómo se inserta en él este estudio, la metodología utilizada y sus alcances. En el segundo, se explica el contexto local de la Ciudad de México, su composición poblacional, las características de las mujeres, la movilidad y el uso del transporte público por parte de las mujeres. En el tercer apartado se describe el panorama de la violencia de género y de manera específica de la violencia sexual. En el cuarto apartado, se describe el marco normativo nacional y local a partir de un análisis comparativo de los contenidos legales en materia de violencia sexual. En el quinto, se exponen las características de las políticas y los programas más relevantes en materia de movilidad segura para mujeres y niñas en la Ciudad de México, principalmente el Programa Viajemos Seguras. En el sexto apartado, se analizan las perspectivas de algunos de los actores que se consideran clave: mujeres indígenas y mujeres con algún tipo de discapacidad, servidoras y servidores públicos relacionados con la movilidad, choferes, policías y personas involucradas con la organización del transporte, y se ofrece un acercamiento a la perspectiva que tienen algunos hombres sobre este fenómeno. En el séptimo y último apartado se exponen los principales hallazgos de la investigación y se ofrecen algunas sugerencias para el diseño de políticas y programas que atiendan este problema de manera más integral.

- 1 Esta investigación se realizó entre 2015 y 2016. A finales de 2016 se aprobó una reforma política que convirtió al Distrito Federal en la Ciudad de México. El proceso de cambio institucional se consolidará en 2017. Dado que el cambio oficial de nomenclaturas de las dependencias está en proceso, y que la información que se utilizó es anterior a dicho cambio, se utilizan las siglas y los acrónimos de las instituciones actualizados y se habla de la Ciudad de México, aunque en las fuentes consultadas se mantiene la denominación original del DF.
- 2 Véase ONU Mujeres: <http://www.unwomen.org/es/what-we-do/ending-violence-against-women/creating-safe-public-spaces>.



## Antecedentes y objetivos del Programa Global

El Programa Global Ciudades y Espacios Públicos Seguros para Mujeres y Niñas surgió en 2008 con el fin de saber más sobre las experiencias de violencia contra las mujeres en espacios públicos y de generar evidencias sobre buenas prácticas para combatirla. En 2010, ONU Mujeres junto con ONU Hábitat y los gobiernos locales de cinco ciudades pusieron en marcha el programa piloto Ciudades y Espacios Públicos Seguros en Quito, Ecuador; El Cairo, Egipto; Nueva Delhi, India; Port Moresby, Papua Nueva Guinea, y Kigali, Ruanda.

Se trata del primer Programa Global con una perspectiva comparativa que elabora, implementa y evalúa enfoques integrales para prevenir y responder al acoso sexual y otras formas de violencia sexual contra las mujeres y las niñas en espacios públicos. A partir del año 2013, se sumaron nuevas ciudades, algunas de las cuales pertenecen a sociedades desarrolladas; actualmente, alrededor de 25 ciudades forman parte del programa. Es el caso de Bogotá, Bruselas, El Cairo, Ciudad del Cabo, Ciudad de Quezón, Dublín, Duchanbé, Kigali, Marrakech, Medellín, Metro Manila, Nueva Delhi, Nueva York, Port Moresby, Quito, Rabat, Reykjavik, Río de Janeiro, Sakai, Teucigalpa y Winnipeg. En México, la Ciudad de México —con la que ya se venía

Las ciudades integrantes de este programa se comprometen a:

1. Proponer intervenciones sensibles al género elaboradas por la comunidad local para responder a sus necesidades específicas. La realización de un estudio de diagnóstico, con la participación de un amplio abanico de actores sociales, resulta fundamental ya que aporta datos concretos sobre las formas e incidencia de la violencia sexual contra las mujeres en el espacio público.
2. Formular y aplicar leyes y políticas para prevenir y responder a la violencia sexual en el espacio público y garantizar la adjudicación de recursos necesarios para su efectiva implementación. Mediante capacitación, concienciación y movilización de la comunidad, las autoridades, las asociaciones de base y de mujeres están en condiciones de defender, llevar adelante y supervisar la aplicación efectiva de las leyes y políticas.
3. Inversiones en infraestructuras que mejoren la seguridad de los espacios públicos y fomenten el desarrollo económico y el empoderamiento de las mujeres. Un enfoque

de género aplicado a la planificación urbana garantiza que las necesidades de mujeres y hombres sean tomadas en consideración en la planificación de todos los departamentos municipales. Ello incluye infraestructura pública (inversión en agua potable, saneamiento mejorado, alumbrado, creación de puestos de venta en mercados, capacitación en gestión financiera) y el desarrollo económico, con énfasis en las oportunidades para el empoderamiento de las mujeres.

4. Modificar actitudes y comportamientos para promover el derecho de las mujeres y las niñas a disfrutar de espacios públicos libres de violencia. Niñas, niños y líderes influyentes participan en actividades transformadoras en las escuelas u otros espacios para promover relaciones de género respetuosas, la igualdad de género y la seguridad en el espacio público.<sup>3</sup>

3 ONU Mujeres, Ciudades Seguras y Espacios Públicos Seguros, <http://www2.unwomen.org/-/media/headquarters/attachments/sections/library/publications/2016/fpi-brief-safecities-es.pdf?v=1&d=20160316T191254>, URL consultado el 10 de diciembre de 2016.

colaborando en este enfoque desde algunos años antes— fue la primera que se sumó al programa en marzo del año 2015, y le siguieron Puebla y Torreón en el año 2016.

ONU Mujeres trabaja en conjunto con el gobierno de la Ciudad de México en el marco de un memorándum de entendimiento para implementar el Programa Ciudades y Espacios Públicos Seguros para Mujeres y Niñas.

### Propósito y objetivos del diagnóstico

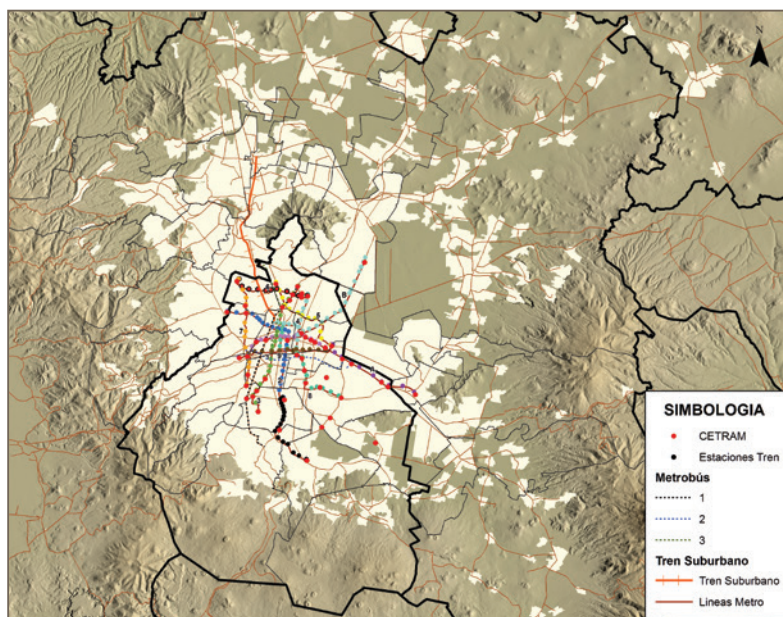
El objetivo de este estudio fue recabar y analizar la información disponible, tanto cuantitativa como cualitativa, sobre la violencia contra las mujeres en el espacio urbano y el transporte público de la Ciudad de México y la Zona Metropolitana (CMZM), con el fin de elaborar políticas públicas que garanticen las condiciones para el pleno desarrollo de las mujeres y las niñas de manera igualitaria y libre, así como de promover la participación ciudadana.

La violencia contra las mujeres es un problema reconocido a nivel mundial como una grave y persistente violación de los derechos humanos. Asimismo, es un problema de salud pública que obstaculiza el desarrollo y la creación de ciudades incluyentes y seguras.

Este estudio se propuso profundizar en las características de la violencia contra las mujeres, con base en información sobre acciones de prevención, atención y acceso a la justicia en el espacio público, y en particular la información proveniente del Programa Viajes Seguros en el Transporte Público. El trabajo se complementa con un análisis de algunas de las experiencias vividas por distintos grupos de mujeres: indígenas, con algún tipo de discapacidad y niñas, cuya condición social puede llegar a condicionar su acceso al transporte público. Asimismo, se analizan las perspectivas masculinas en torno a este problema, así como algunas de las experiencias de las y los policías que intervienen en las acciones que se llevan a cabo en el transporte público de la ciudad.

#### MAPA 1:

La Ciudad de México y el entorno metropolitano del transporte. c. 2015



Fuente: elaboración propia con base en información de INEGI y SETRAVI.



## Objetivos particulares del estudio

- a. Hacer una síntesis de la situación de mujeres y niñas en la Ciudad de México, particularmente en lo relativo a la violencia que éstas padecen en los espacios públicos, incluido el transporte.
- b. Sistematizar y analizar la información sobre la violencia contra las mujeres y las niñas en el transporte público, con énfasis en el acoso sexual y otras formas de violencia sexual (las características de la violencia, los perfiles de las víctimas y de los perpetradores, etc.), incluyendo los registros de las instituciones involucradas.
- c. Identificar los vacíos de información y hacer propuestas para mejorar el registro de investigación sobre la violencia contra las mujeres y las niñas en el transporte público.
- d. Revisar y documentar las políticas, programas y recursos existentes (y planificados) relevantes para el Programa Ciudades Seguras, incluyendo un análisis del Programa Viajemos Seguras implementado por el Gobierno de la Ciudad de México. Con este fin, se llevaron a cabo consultas y reuniones con socios clave y con la población beneficiaria para obtener sus puntos de vistas e insumos, así como para identificar oportunidades de colaboración con el gobierno y la sociedad civil incluyendo proyectos y recursos que podrían potenciarse.
- e. Identificar, revisar y documentar buenas prácticas relacionadas con la prevención de la violencia y el acoso sexual en los espacios públicos a nivel local, nacional e internacional.

## Metodología

Esta investigación parte de la definición de violencia contra las mujeres establecida en la Declaración sobre la Eliminación de la Violencia contra la Mujer: “todo acto de violencia basado en la pertenencia al sexo femenino que tenga o pueda tener como resultado un daño o sufrimiento físico, sexual o psicológico para la mujer, así como las amenazas de tales actos, la coacción o la privación arbitraria de la libertad, tanto si se producen en la vida pública como en la vida privada” (ONU, 1994). Esta definición comprende<sup>4</sup> el ámbito familiar, el comunitario y el estatal, así como las siguientes prácticas:

### CUADRO 1. Algunas prácticas de violencia sexual contra las mujeres

| ENTENDIDAS COMO CUALQUIER ACTO DE CONTENIDO SEXUAL NO CONSENTIDO POR LAS MUJERES   |
|--|
| Exhibición   |
| Observación  |
| Imposición de prácticas no consentidas: <ul style="list-style-type: none"><li>• Miradas lascivas.</li><li>• Chiflidos o insinuaciones de “coquetería”.</li><li>• Comentarios o majaderías sobre la forma de vestir o sobre el cuerpo de la persona.</li><li>• Ofensas o humillaciones por el sólo hecho de ser mujer.</li><li>• Tomar o mostrar fotos o videos sin consentimiento.</li><li>• Recargamientos y/o tocamientos.</li><li>• Amenaza, intento de violación o agresiones físicas.</li><li>• Violación</li></ul> |

Fuente: elaboración propia con base en convenciones internacionales y análisis de legislación mexicana.

4 Es importante señalar que, si bien el artículo 2 de la Declaración está más vinculado con el objetivo del presente estudio, en éste no se deja de lado la observación sobre el cumplimiento o incumplimiento de los derechos establecidos en la Declaración. Cabe señalar que, de acuerdo con ésta, la violencia institucional comprende algunas de las acciones y omisiones de las y los servidores públicos, las cuales se encuentran señaladas en el apartado “Los deberes del Estado”.

## CUADRO 2.

### Dimensiones de la violencia contra las mujeres en el espacio público

| ESPACIO PÚBLICO   | SEGURIDAD-INSEGURIDAD  | DERECHO A LA MOVILIDAD LIBRE Y SEGURA  |
|---|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Doble dimensión: espacio-temporal-espectro urbano (terreno de disputa de intereses).</li> <li>• Construcción colectiva del uso y disfrute del espacio, reafirmación de modelos de género mediante:</li> <li>• Normas de masculinidad y femineidad.</li> <li>• Sentimiento de vulnerabilidad.</li> <li>• No pertenencia a determinados espacios.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Datos sobre violencia.</li> <li>• Percepción de inseguridad y miedo.</li> </ul> <p>Dos variables analíticas que definen las lógicas de interrelación en el espacio geográfico y la diferenciación comunitaria de acuerdo al género.</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Posibilidad de habitar el espacio, construcción cotidiana de desplazamientos para cubrir necesidades.</li> <li>• Condición indispensable para el ejercicio de todos los derechos contenidos en los diversos tratados internacionales.</li> <li>• Elemento esencial para el pleno ejercicio de la ciudadanía.</li> </ul> |

Fuente: elaboración propia.

Para analizar de manera transversal la violencia contra las mujeres en el espacio público, se sumaron tres dimensiones conceptuales (cuadro 2).

La metodología mixta con la que se realizó este estudio tiene cinco ejes a partir de los cuales se analiza de manera transversal la problemática de género expresada en las dimensiones descritas:

1. Análisis del marco conceptual existente en los documentos institucionales, así como de fuentes jurídicas y sus fundamentaciones teórico-analíticas. Revisión de instrumentos disponibles en materia jurídica y de políticas públicas para la atención de mujeres que han sido víctimas de violencia sexual en la Ciudad de México (incluye trabajo de campo de tipo exploratorio en los módulos de atención del Programa Viajemos Seguras).
2. Revisión de catálogos sobre eventos de violencia sexual y magnitud a partir de las tasas de prevalencia recogidas en encuestas nacionales y con representatividad estatal: la Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares (ENDIREH) 2011 y la Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública

(ENVIPE) 2014. Exploración y análisis de otras fuentes de información sobre violencia sexual y tasas de incidencia, incluyendo el trabajo de Zermeño y Plácido (2009) sobre agresiones sexuales contra las mujeres en el transporte público.

3. Revisión y sistematización de datos de instancias de procuración de justicia en materia de denuncia de hechos sobre actos de violencia sexual en contra de mujeres en la Ciudad de México.
4. Contrastación de rutas y modos de transporte, a partir del rastreo de patrones obtenidos de los datos de la Encuesta de Origen y Destino de los Viajes de los Residentes en la Zona Metropolitana del Valle de México (EOD) 2007 y la tasa de denuncia de hechos en epicentros de traslado urbano.
5. Organización y análisis de los resultados de grupos focales de mujeres representativos de la diversidad social y de edad de la Ciudad de México.

Cabe señalar que se organizaron 12 sesiones grupales de trabajo con 96 informantes; 51 de estas sesiones se llevaron a cabo en espacios asociados a los Centros de Transferencia Multimodal (CETRAM) y 45 en polígono

nos periféricos de la Ciudad de México. La estrategia de reclutamiento para la participación en los grupos focales se resume en el cuadro 3.

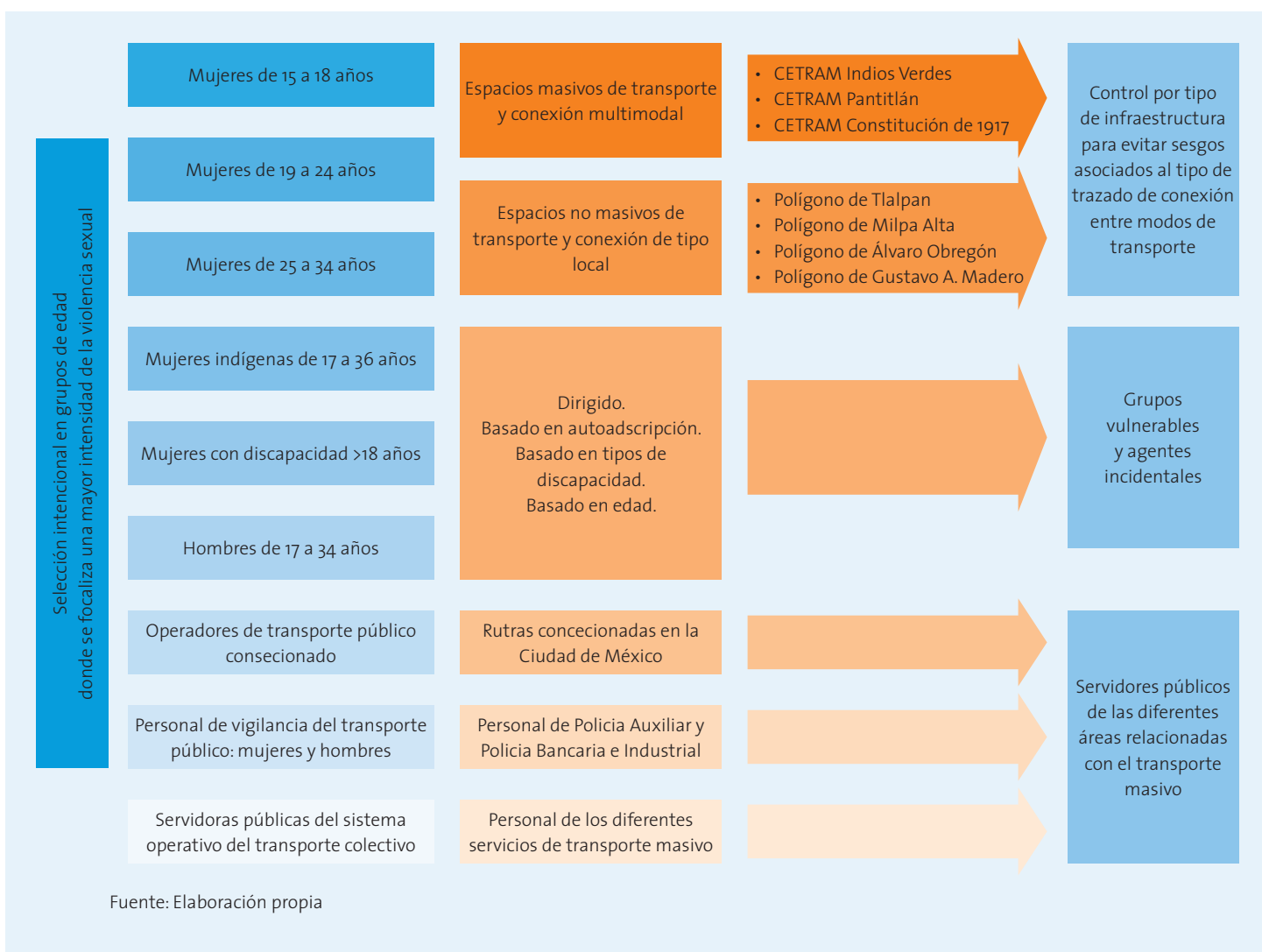
La información obtenida a partir de dichos grupos focales fue analizada de acuerdo con las dimensiones que se muestran en el cuadro 4.

### Limitantes del estudio

La elaboración del estudio presentó algunas restricciones asociadas a temas no incluidos en las fases de trabajo de gabinete y de campo.

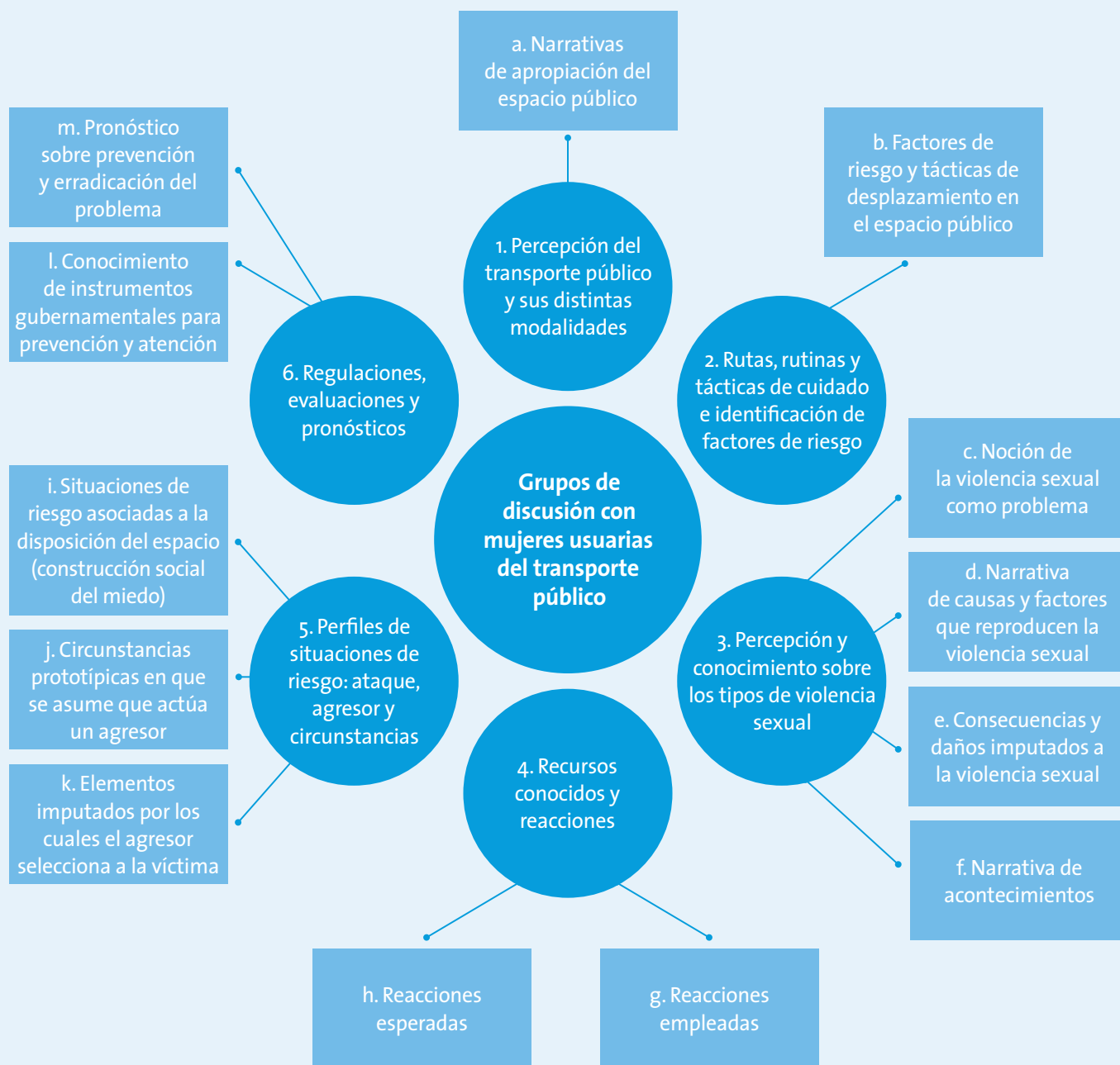
En primer lugar, es importante señalar que tanto las fuentes de información institucional o ministerial, como los datos obtenidos mediante la estrategia cualitativa de inmersión, no integran información sufi-

**CUADRO 3.**  
Metodología de reclutamiento de participantes en grupos focales



#### CUADRO 4.

#### Dimensiones analíticas en el trabajo cualitativo



Fuente: elaboración propia.

ciente sobre la problemática de la violencia sexual en contra de las niñas, debido a limitaciones de orden legal y a los registros de las estadísticas públicas que requieren incrementar su calidad e integrar una perspectiva de género.

En segundo lugar, todo trabajo sobre violencia sexual en contra de las mujeres debe considerar el tema de las masculinidades en los espacios públicos. En este estudio sólo se presenta un panorama general sobre las posturas, vivencias y reacciones de los hombres entrevistados frente al tema.

Finalmente, las recomendaciones que se hacen en este estudio apuntan a la necesidad de visibilizar la violencia sexual en contra de las mujeres de forma mucho más integral, pues su magnitud y trascendencia van más allá de lo que los indicadores cuantitativos existentes pueden mostrar. Además, es importante considerar que a pesar de la magnitud del problema, las tasas de denuncia son aún muy bajas, y los registros administrativos de toda la cadena de justicia requieren mejorar e integrarse en un banco de datos. Esto se debe en parte a la incompatibilidad de las fuentes de registro a nivel nacional.

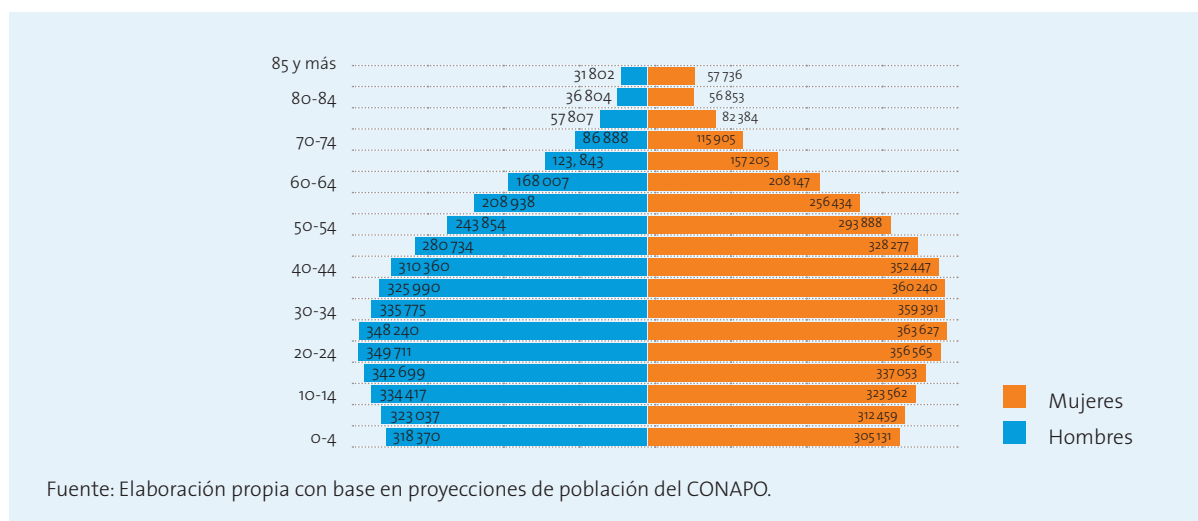
## El tamaño y la composición de la población de la Ciudad de México

De acuerdo con las proyecciones poblacionales del Consejo Nacional de Población (CONAPO), a mediados de 2015 en la República Mexicana habitaban 121 millones 5 mil 815 personas, de las cuales 51.2% eran mujeres y 48.8% eran hombres. De acuerdo con la misma fuente, en la capital del país residían 4 millones 627 mil 303 mujeres y 4 millones 227 mil 297 hombres, esto es, 52.2 y 47.7%, respectivamente. La población de la Ciudad de México representa 7.3% del total nacional (véase gráfico 1).

La esperanza de vida de las mujeres que nacen en la Ciudad de México es de 78.5 años, es decir, 4.8 años más que la de los hombres (73.7). Por su parte, de acuerdo con el CONAPO, la tasa global de fecundidad (TGF) fue de 1.79 para el año 2015.

En la Ciudad de México, el grado promedio de escolaridad se encuentra entre las más altas del país, que es de 10.5 años, es decir, poco más del primer año del nivel medio superior (INEGI, 2010). El grado promedio de escolaridad de las mujeres (10.3) está por debajo

**GRÁFICO 1.**  
Distribución de la población en la Ciudad de México, por grupos de edad



del de los hombres (10.8), y 4% del total de las mujeres mayores de cinco años de edad no cuenta con escolaridad, en contraste con 1.7% de los hombres (véase el cuadro 5).

Los datos anteriores sugieren que, pese a que en cohortes más recientes se ha logrado una mayor inserción de mujeres jóvenes en los circuitos educativos, aún prevalece una inercia desfavorable para quienes se ubican en tramas generacionales previas, esto quiere decir que una proporción alta de mujeres en rangos etarios superiores a los 29 años se encuentran en condición de rezago educativo.

Sobre el contexto doméstico y ocupacional, la Encuesta Nacional de Gastos en los Hogares (ENIGH) 2012, del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), reportó que en el Distrito Federal (ahora Ciudad de México), hay 2 millones 541 mil 971 hogares, de los cuales 32% tiene jefatura femenina.

De acuerdo con la Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo (ENOE) 2015, en el primer trimestre de ese año, en la Ciudad de México había 4 millones 11 mil

969 personas de 15 años y más ocupadas,<sup>5</sup> de las cuales 44% son mujeres y 56% hombres. En contraste, en ese mismo año, en el país había 49.8 millones de personas ocupadas, de las cuales 38% son mujeres y 62% hombres.

El porcentaje de mujeres y hombres ocupados contrasta con la población total de 15 años y más, pues el número de mujeres es considerablemente mayor que el de hombres, tanto en la Ciudad de México como en el país. Esto se debe a que las tasas de participación en la Población Económicamente Activa (PEA) son sumamente dispares entre unas y otros. En el país, 78% de los hombres de 15 años y más se encuentra económicamente activo frente a sólo 42% de las

5 Se entiende por población ocupada a las personas de 15 y más años de edad que, en la semana de referencia de la aplicación de la Encuesta, realizaron alguna actividad económica durante al menos una hora. Incluye a los ocupados que tenían trabajo, pero no lo desempeñaron temporalmente por alguna razón, sin que por ello perdieran el vínculo laboral con éste, así como a quienes ayudaron en alguna actividad económica sin recibir un sueldo o salario (Véase el Glosario de la ENOE 2015).

**CUADRO 5.**  
Distribución porcentual de la población mayor a cinco años de edad en la Ciudad de México, por sexo y años de escolaridad

| AÑOS DE ESCOLARIDAD | HOMBRES | MUJERES |
|---------------------|---------|---------|
| 1-5                 | 21.9    | 20.3    |
| 6                   | 13.1    | 13.7    |
| 7-8                 | 6       | 6       |
| 9                   | 16.7    | 15.9    |
| 10-11               | 6.8     | 7       |
| 12                  | 12.3    | 16.5    |
| 13-15               | 6.1     | 5.1     |
| 16 ó más            | 14.5    | 10.9    |
| Sin escolaridad     | 1.7     | 4.0     |
| No especificado     | 0.9     | 0.7     |

Fuente: CONAPO, 2010.

**CUADRO 6.**  
Porcentaje de mujeres ocupadas según sector económico CDMX\*

| SECTOR   | %    |
|--|------|
| Profesionales, técnicas y trabajadoras del arte  | 16.8 |
| Trabajadoras de la educación                     | 5.6  |
| Funcionarias y directivas                        | 3.4  |
| Oficinistas                                      | 17.8 |
| Trabajadoras industriales, artesanas y ayudantes | 8.4  |
| Comerciantes                                     | 22.7 |
| Operadoras de transporte                         | 0.1  |
| Trabajadoras en servicios personales             | 24.3 |
| Trabajadoras en protección y vigilancia          | 0.3  |
| Trabajadoras agropecuarias                       | 0.1  |
| No especificado                                  | 0.1  |

Fuente: ENOE 2015 (estimaciones puntuales).

\*Las cifras pueden no sumar 100% debido al redondeo.

mujeres en ese rango de edad. En la Ciudad de México, estas cifras son 73 y 49%, respectivamente.

Entre las actividades desempeñadas por mujeres destacan: servicios personales, comercio y oficina (cuadro 6).

El cuadro 6 muestra dos actividades sustantivas para el ingreso de las mujeres al mercado laboral: los servicios personales y el comercio. En la mayoría de los casos, estas actividades se desempeñan de manera informal, donde las mujeres están sobrerrepresentadas.

La población subocupada<sup>6</sup> asciende a 386 mil 329 personas, de las cuales 60% son hombres y 40% mujeres. Nuevamente el comercio figura entre las principales actividades económicas que desarrollan las mujeres (cuadro 7). Cabe señalar que una importante proporción de mujeres suele trabajar sin ningún tipo de remuneración en la industria manufacturera (19.7%), en el comercio (9.6%) y en servicios (3.3%), lo que,

aunado a los riesgos asociados a la precariedad laboral, viola sus derechos e incide en los esquemas de desplazamiento hogares-destinos de trabajo, lo cual es un tema que se aborda en este estudio.

La información presentada hasta aquí permite establecer algunos puntos para entender la relación entre las actividades desempeñadas por las mujeres capitalinas y el tipo de lugares públicos en que se desarrolla su vida cotidiana. Esto permite observar las desigualdades estructurales que se presentan entre hombres y mujeres en materia educativa, laboral o productiva, ya que éstas se reflejan en las distintas formas que tienen las mujeres y los hombres de apropiarse de entornos y parajes de convivencia diaria. Frente a esto, es importante considerar la diversidad de situaciones que afectan a las mujeres y las niñas y que pueden tener como consecuencia que experimenten algún tipo de violencia en el transporte y el espacio público de la Ciudad de México.

## La movilidad de las mujeres en la zona metropolitana de la Ciudad de México

La movilidad se entiende como la posibilidad de acceder, habitar y transitar el espacio, es decir, la construc-

6 Por población subocupada se entiende a las personas de 15 años y más años de edad que tienen la necesidad y disponibilidad de ofertar más horas de trabajo de lo que su ocupación actual les permite (Véase el Glosario de la ENOE 2015).

**CUADRO 7.**  
Mujeres subocupadas por sector de actividad, según posición ocupacional en la Ciudad de México

| POSICIÓN EN LA OCUPACIÓN      |   |             |                                |                             |        |
|-------------------------------|---|-------------|--------------------------------|-----------------------------|--------|
| Sector de actividad económica | Trabajadoras subordinadas y remuneradas | Empleadoras | Trabajadoras por cuenta propia | Trabajadoras no remuneradas | Total  |
| Agropecuario                  | 0                                       | 0           | 0                              | 0                           | 0      |
| Construcción                  | 981                                     | 0           | 0                              | 0                           | 981    |
| Industria manufacturera       | 3,171                                   | 1,262       | 5,139                          | 2,355                       | 11,927 |
| Comercio                      | 13,400                                  | 0           | 27,580                         | 4,384                       | 45,364 |
| Servicios                     | 53,994                                  | 1,516       | 36,631                         | 3,208                       | 95,349 |
| No especificado               | 966                                     | 0           | 0                              | 0                           | 966    |

Fuente: elaboración propia con base en la ENOE 2015 (estimaciones puntuales).



ción cotidiana de los desplazamientos para cubrir las necesidades individuales, sociales y económicas. En este sentido, el transporte público, su accesibilidad y su calidad se convierten en elementos indispensables para la apropiación de los espacios públicos.

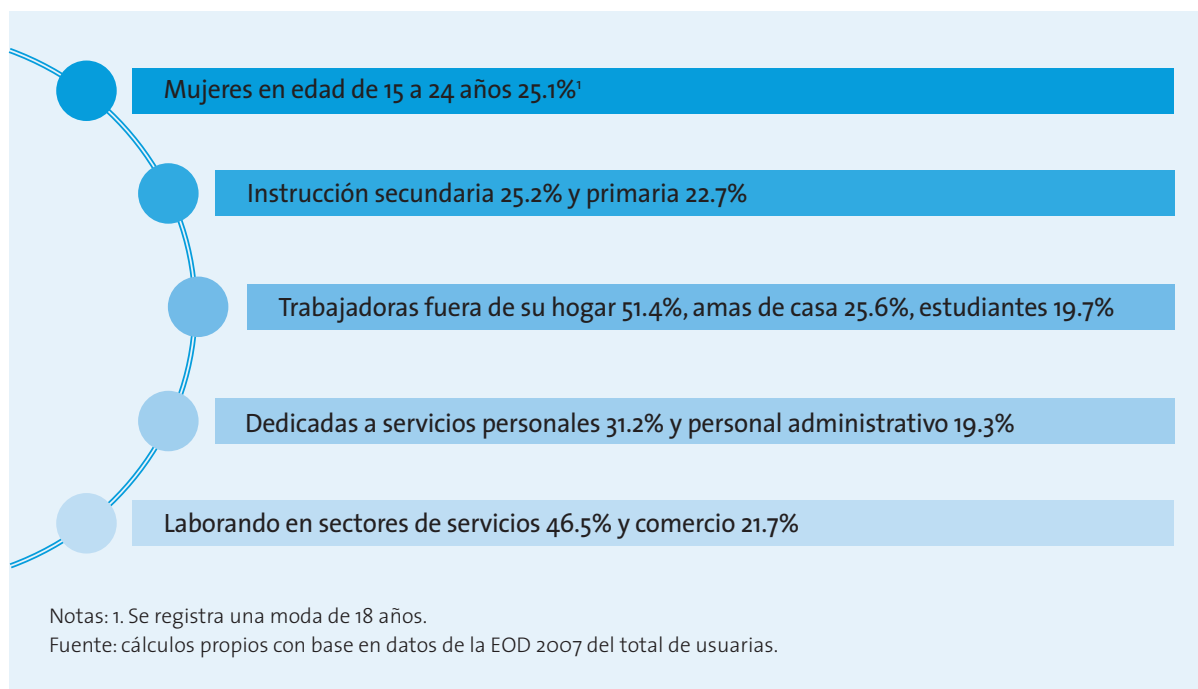
Con base en la información de la EOD 2007, es posible describir un perfil de las mujeres que utilizan el transporte público (gráfico 2).

El derecho a la movilidad libre y segura tiene como principal componente la experiencia, es decir, la certeza de saber que se pueden ejercer los derechos fundamentales sin miedo a sufrir violencia. Para ello, es necesario observar y cuestionar los modelos de movilidad y las experiencias que atentan contra este derecho, ya que éstos generan entre las mujeres miedo e inseguridad con respecto al espacio público. Los modelos de movilidad vigentes asignan de manera directa e indirecta los espacios de pertenencia a mujeres y hombres a partir de roles de género; dicho de otra

manera, las formas en las que están planeadas las ciudades refuerzan estereotipos de género ya que éstas son el reflejo de una estructura desigual en el acceso de mujeres y hombres a los espacios públicos. Esta situación se expresa en los marcos jurídicos existentes, en el mercado laboral, en la estructura política y en las dinámicas sociales de seguridad e inseguridad que se plasman en los espacios público y privado.

Cuando se habla de movilidad y transporte público es importante tener en cuenta la diferenciación en el acceso y el uso de éste por parte de las mujeres y de los hombres. Esta diferenciación es resultado de las desigualdades de género y es influida por los cambios en las estructuras de empleo, participación y educación y de la geografía económica urbana, así como el acceso y la distancia a los servicios esenciales. En general las mujeres usan más el transporte público. Así, de acuerdo con la EOD 2007, del total de mujeres que viajan diariamente, 76.6% lo hace en transporte público y 23.4% lo hace en transporte privado. Para el

**GRÁFICO 2.**  
**Perfil de las mujeres que utilizan el transporte público**



**CUADRO 8.**

**Diferencias en la movilidad entre mujeres y hombres**

| MUJER  | HOMBRE   |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Trayectos numerosos y complejos.</li> <li>• Rutas variadas y concentradas en áreas geográficas alrededor del hogar.</li> <li>• Acompañadas por hijos.</li> <li>• Cargadas con bultos, compras o carritos de bebé.</li> <li>• Más vulnerables ante el acoso sexual y a ser molestadas.</li> <li>• Alta percepción de la inseguridad.</li> <li>• Valoran la flexibilidad horaria y la iluminación.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Trayectos escasos, simples y repetitivos.</li> <li>• Destinos alejados del hogar.</li> <li>• Rara vez llevan carga consigo.</li> <li>• Rara vez sufren acoso sexual o son molestados.</li> <li>• Baja percepción de la inseguridad.</li> <li>• Valoran la velocidad.</li> </ul> |

Fuente: Tomado de BID/IINMUJERES (2013).

caso de los hombres, los porcentajes guardan un margen considerable con respecto a las mujeres, ya que 63.7% del total de hombres viajan en transporte público, mientras que 36.3% en transporte privado.

La desigualdad entre mujeres y hombres se materializa también en los tipos diferenciados de trayectos que mujeres y hombres hacen por la ciudad (cuadro 8).

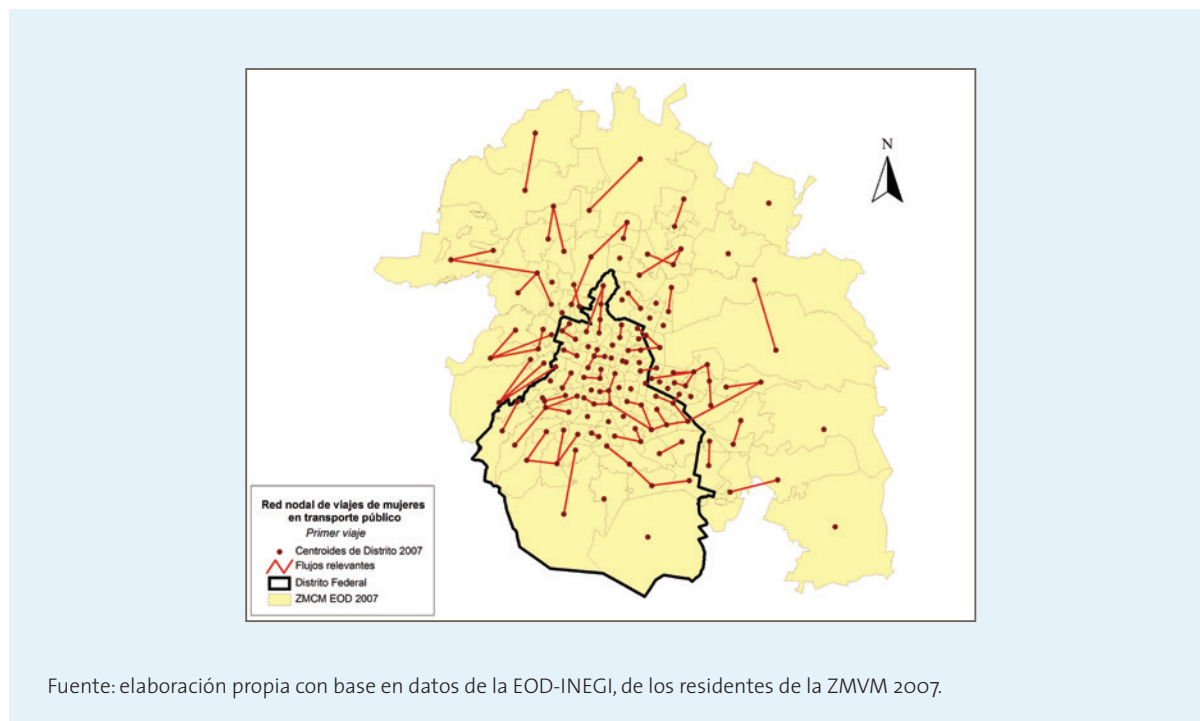
Además, el patrón de viajes de las mujeres se concentra en viajes por motivos diferentes al trabajo remunerado.

En el mapa se observa que los nodos principales (de atracción del primer viaje de las mujeres al día en transporte público) se localizan hacia la periferia de la zona metropolitana del Valle de México (ZMVM).

Asimismo, se observa la formación de puntos nodales al interior de la ZMVM, pero con viajes de longitud corta. Estos datos confirman la idea de que en su pri-

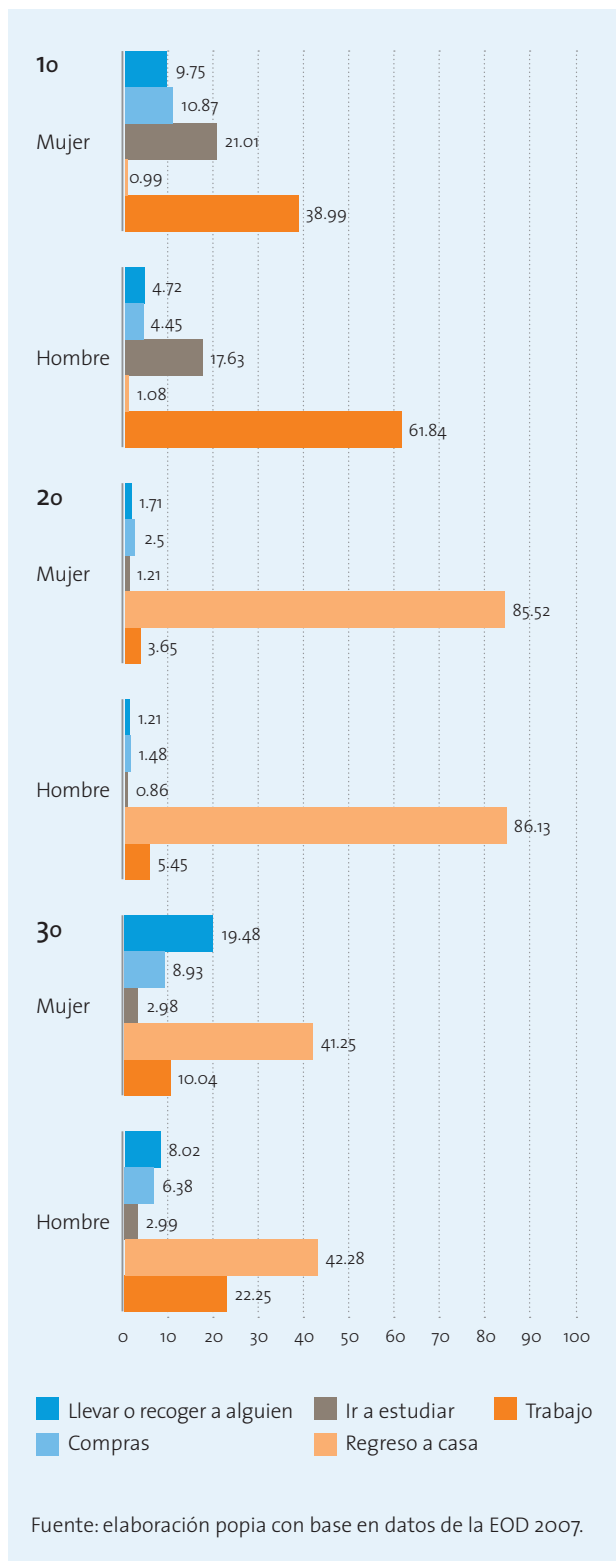
**MAPA 2.**

**Redes nodales del primer viaje de mujeres en transporte público en la zona metropolitana de la Ciudad de México, 2007**



Fuente: elaboración propia con base en datos de la EOD-INEGI, de los residentes de la ZMVM 2007.

**GRÁFICO 3.**  
**Propósito de los primeros tres viajes en la ZMCM, por género, 2007**



mer viaje las mujeres hacen trayectorias cortas y enlazadas al hogar, y que sus trayectos tienen distintos propósitos, pues los nodos que atraen estos viajes no están determinados por actividades productivas y empleo (gráfico 3).

En cuanto a las actividades económicas de las mujeres que utilizan el transporte público en la ZMCM, se observa que la mayoría se sitúa en la rama de los servicios (46.5%), seguido del comercio (21.7%) e industria (10.5%).

Las políticas de planeación de los modelos masivos de transporte, basada sólo en atender los aspectos productivos y la movilidad durante horas pico (con mayor afluencia) no estaría beneficiando de manera plena a la movilidad de las mujeres, sino a la mayoría de los hombres, puesto que las mujeres que utilizan el transporte público y viven en la periferia registran altos porcentajes de viajes de ida y vuelta a zonas cercanas a su hogar, lo que hace evidente la desigualdad de las mujeres en la vida social y económica y por lo tanto en el aprovechamiento equitativo del espacio público.





# 2

## PANORAMA DE LA VIOLENCIA QUE VIVEN LAS MUJERES Y NIÑAS EN LA CIUDAD DE MÉXICO

Según el estudio *La violencia feminicida en México* (ONU Mujeres, 2016),

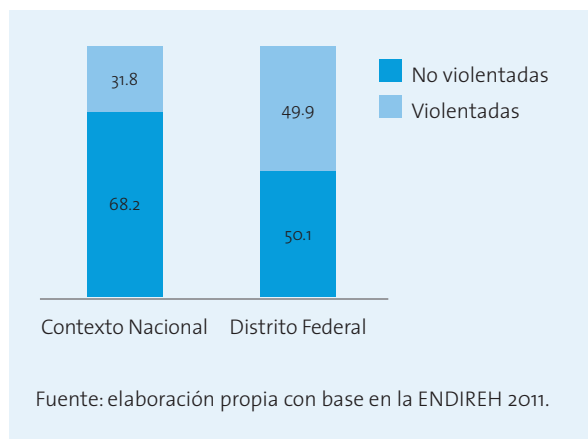
“[l]a discriminación contra las mujeres y las niñas, así como la desigualdad de género, tienen su expresión extrema en los actos cotidianos y sistemáticos de violencia que se cometen contra ellas. Esta violencia se ejerce todos los días y en todos los ámbitos y constituye una de las violaciones a los derechos humanos de las mujeres más reiterada, extendida y arraigada en el mundo. Impacta en la salud, la libertad, la seguridad y la vida de las mujeres y las niñas, socava el desarrollo de los países y daña a la sociedad en su conjunto” (p. 5).

Por otra parte, la ENDIREH indica que, con una diferencia de 18.1 puntos porcentuales con respecto a la

proporción nacional de mujeres violentadas, la Ciudad de México se ubica como la entidad de mayor prevalencia de violencia contra las mujeres en el ámbito comunitario en el país, seguida por el Estado de México (43.2%), Baja California (35.6%), Jalisco (33.9%), Chihuahua (33%), Sonora (32.4%) y Aguascalientes (32%). Todos estos estados están por arriba de la proporción reportada a nivel nacional (INEGI, 2014).

De acuerdo con datos de la ENDIREH 2011, 32 de cada 100 mujeres a lo largo y ancho del país declararon haber padecido alguno de los actos violentos que tienen lugar en espacios públicos o de uso común. En contraste, en la Ciudad de México esto le pasa a 50 de cada 100 mujeres, lo que hace a la Ciudad uno de los entornos de mayor concentración de reportes de agresiones en los ámbitos comunitarios.

**GRÁFICO 4.**  
Distribución porcentual de las mujeres, según condición de violencia en el ámbito comunitario



Como se puede ver en el recuadro 1, las agresiones sexuales consideradas en la ENDIREH ocurren en varios lugares: la calle, la escuela, la oficina, la fábrica o taller, la casa, el transporte público, el cine, el centro comercial o algún otro espacio común en la ciudad. De acuerdo con la ENDIREH, la mitad de las mujeres en la ciudad reporta violencia en el ámbito comunitario. Las formas más frecuentes son los piropos o frases ofensivas de carácter sexual que molestan y ofenden a las mujeres (73.7%) y los tocamientos impropios (58.2%). Además, 13.8% aseguran que han sentido miedo a ser atacadas sexualmente (13.8%).

## RECUADRO 1.

### Relación entre espacio público y tipos de agresión y agresores

Las formas de agresión sexual más relevantes en espacios de tránsito tienen altas tasas de agresores desconocidos. La relación entre el tipo de agresión sexual, el espacio público en que ocurre y el tipo de agresor más común se da del modo siguiente:

**1. Las agresiones físicas:**

Calle 43.57%

Casa 22.28%

Transporte público (11.44%)

Agresores desconocidos (45.88%) / familiares 25.97%

**2. El miedo provocado de abuso o ataque sexual:**

Calle (59.6%)

Transporte público 10.29%

Agresores desconocidos 67.89%

**3. Obligar a la víctima a realizar actos sexuales por dinero:**

Calle 58.29% (y lugares no incluidos en cuestionario)

Vecinos 37.25%

Agresores desconocidos 25.80% y, patrones o jefes 13.87%

**4. Los tocamientos o manoseos sin consentimiento:**

Enclaves callejeros 46.98%

Transportación 42.66%

Agresores desconocidos 88.55%

**5. Forzar a la víctima a mirar actos sexuales o imágenes obscenas:**

Calle 74.03%

Transporte público 15.68%.

Agresores desconocidos 89.66%

**6. Las frases ofensivas de carácter sexual:**

Calle 91.94%

Transportación 3.6%;

Agresores desconocidos 93.77%

Fuente: ENDIREH 2011.

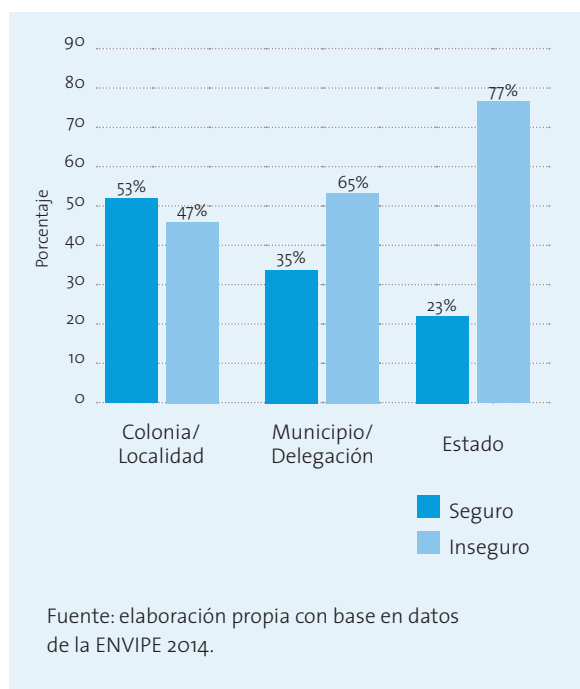
Datos: ENDIREH 2011.



Por otro lado, existen ciertos tipos de agresiones que, si bien son menos frecuentes, cuando ocurren tienden a concentrarse en la calle o el transporte público. Tal es el caso de las agresiones físicas. Así, 55.01% de los eventos registrados en la ENDIREH ocurrieron en la calle o transporte público, y 58.3% de los actos sexuales forzados por dinero y 89.7% de mujeres que fueron obligadas a mirar escenas o actos sexuales tuvieron lugar en la calle o el transporte público.

Por su parte, la ENVIPE 2014 señala que del total de personas que fueron víctimas de algún delito, 47% son mujeres y 10% del total reportó alguna agresión de índole sexual. De ese 10%, 98% corresponde a mujeres que sufrieron algún tipo de delito en materia sexual, y 2% a hombres. Además, 56.3% de tales agravios fueron cometidos en la calle (44.8%) o en el transporte público (11.5%).

**GRÁFICO 5.**  
Percepción de seguridad en mujeres la Ciudad de México por ámbito geográfico



De acuerdo con datos de la ENVIPE 2014, la población capitalina manifestó sentir mayor seguridad en su colonia y/o localidad; sin embargo, 47% de las mujeres encuestadas manifestaron sentirse inseguras en sus entornos de residencia. En el ámbito delegacional, el porcentaje de percepción de inseguridad aumenta casi veinte puntos porcentuales, es decir, 65% de las mujeres se sienten inseguras en su delegación de residencia. Finalmente, el ámbito geográfico que se percibe más inseguro es el estatal, ya que 77% de las mujeres capitalinas se sienten inseguras de vivir y/o transitar en la Ciudad de México.

Ana Falú (2009) hace hincapié en que en los hogares la violencia es ejercida principalmente por hombres y que, si bien la violencia en las calles afecta principalmente a éstos en sus formas extremas, el temor a la violencia y su percepción es mayor entre las mujeres. Es por ello que la discusión en torno al problema de la violencia en los espacios públicos no debe partir únicamente de las tasas de prevalencia de delitos o comisión de actos violentos; debe tomar en consideración la percepción de libertad de las personas y las maneras en las que se configuran en las locaciones comunitarias la interacción cotidiana y los imaginarios del miedo. A esto se debe añadir el bajo nivel de denuncia de la violencia comunitaria, como muestran los datos de la ENDIREH.

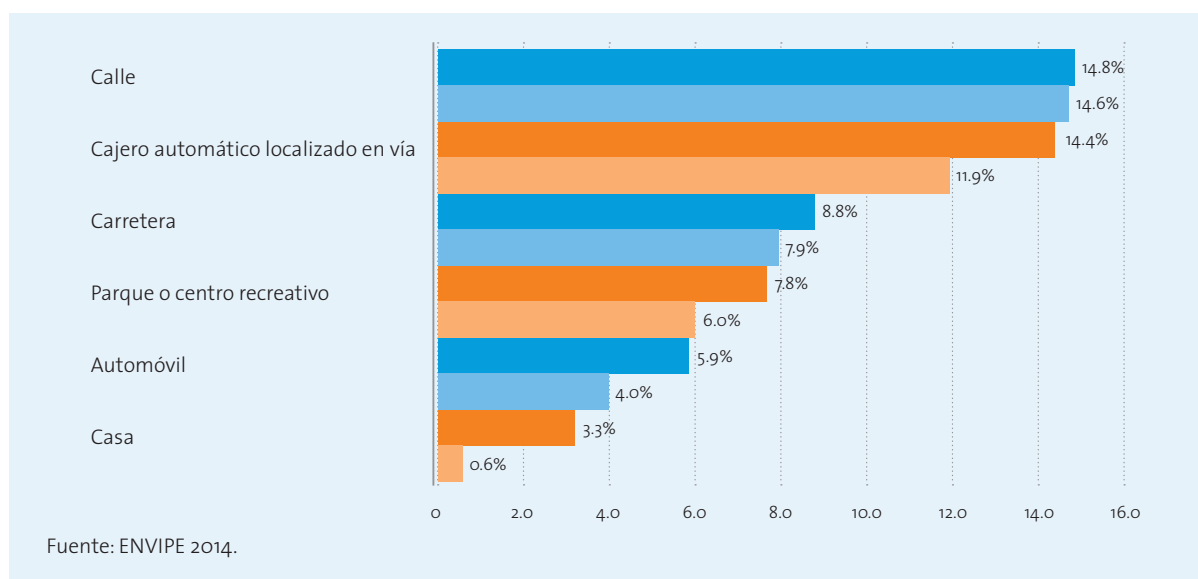
A partir de información de la ENVIPE 2014, se pudo caracterizar la distribución de los horarios y los lugares en los cuales las mujeres han sido víctimas de algún delito o se sienten más inseguras (gráfico 6).

Como se puede observar en el gráfico 6, según la ENVIPE, los espacios en los que una mayor proporción de mujeres manifiestan sentirse inseguras son principalmente los públicos: la calle y el transporte ocupan los primeros lugares. Sin embargo, es importante no perder de vista que la violencia contra las mujeres es un fenómeno que tiene lugar tanto en el ámbito público como en el privado, y que, para entenderlo cabalmente, no se pueden separar las formas que tienen lugar en uno y otro ámbito. Así, por ejemplo, si



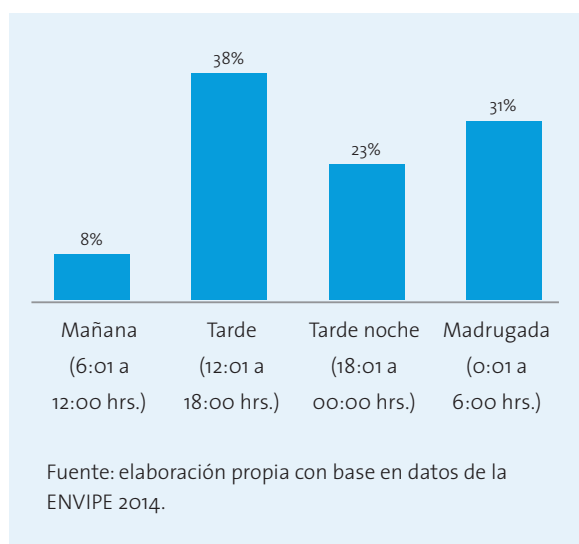
### GRÁFICO 6.

Distribución porcentual de mujeres que manifiestan sentirse inseguras en algunos espacios públicos o privados en el Distrito Federal



### GRÁFICO 7.

¿Aproximadamente a qué hora fue víctima del delito (hostigamiento sexual, manoseo, exhibicionismo o intento de violación)?



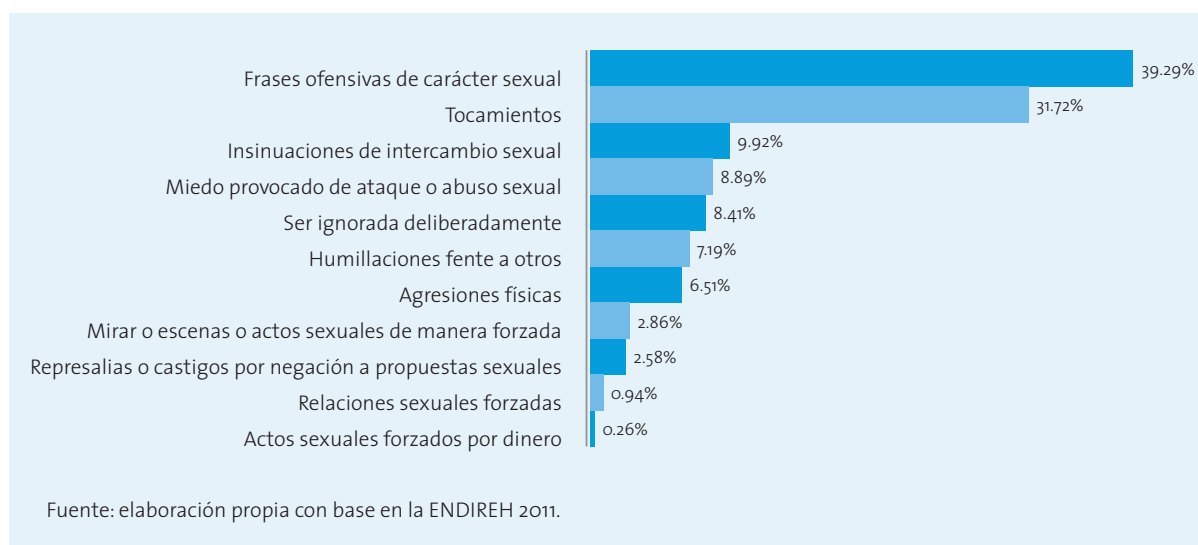
bien de acuerdo con la ENDIREH 2011 el hogar fue el lugar donde más se perpetró el abuso sexual, de esto no se desprende que las mujeres estén más seguras en el espacio público.

Lo anterior se muestra en el gráfico 7. Contrario a la creencia generalizada de que es más probable que las mujeres sean víctimas de la violencia a altas horas de la noche, en el gráfico se observa que los horarios de mayor incidencia de violencia sexual en contra de las mujeres tienden a concentrarse de 12 a 18 horas, es decir, a plena luz del día.

Así pues, es importante cambiar las percepciones erróneas que se tienen en torno a los lugares y los horarios más peligrosos para las mujeres; la información estadística muestra que las mujeres cotidianamente padecen distintas formas de violencia, tanto en el ámbito privado como en el público.

## GRÁFICO 8.

### Proporción de mujeres violentadas en el ámbito comunitario de la Ciudad de México, según tipo de incidencia



Finalmente, como se puede ver en el gráfico 8, en la Ciudad de México, los tipos de agresión sexual ejercidos contra las mujeres con mayor frecuencia en el ámbito comunitario son las frases ofensivas de carácter sexual y los tocamientos, que padece una elevada proporción de las mujeres. No debe minimizarse la gravedad de este tipo de agresiones; diversas investigaciones han mostrado que son la punta del iceberg de la violencia de género, y que tienen un impacto directo sobre el bienestar psicológico y la sensación de seguridad de las mujeres, además de que ayudan a conformar entornos propicios para la ocurrencia de formas más graves de violencia.

Así, por ejemplo, de acuerdo con un estudio de INMUJERES, ONU Mujeres y SEGOB (2017), durante el periodo 1985-2015, la tasa de defunciones femeninas con presunción de homicidio (DFPH) por cada 100,000 mujeres en la Ciudad de México ha sido predominantemente menor a la nacional; sin embargo, en los años 1985, 1990, 1998, 2003, 2004, 2005, 2007 y 2008, las tasas de la CDMX fueron superiores a la nacional (4.4, 3.1, 3.2, 3, 2.9, 2.7, 2.7 y 2.8, respectivamente). Desde 2010, la tasa se ha mantenido cercana a tres DFPH por cada 100,000 mujeres, alcanzando en 2015 una tasa

de 2.9 frente a 3.7 en el país. Entre 1985 y 2015 han ocurrido 3,745 asesinatos de mujeres en esta entidad, 18.3% de ellos tan sólo en los últimos cinco años. En 2015, la Ciudad de México se ubicó en el décimo séptimo lugar nacional (INMUJERES *et al.* 2017).

Si se considera la delegación de ocurrencia, en 2015, Gustavo A. Madero (24 defunciones), Iztapalapa (19 defunciones) y Cuauhtémoc (19 defunciones) concentraron 46.3% de las DFPH ocurridas en la Ciudad de México.

En cuanto al lugar de ocurrencia, cabe señalar que, a nivel nacional, las DFPH ocurridas en la vía pública han tendido a incrementarse desde 2010, superando incluso a las ocurridas en el hogar. En la Ciudad de México, destaca que, en 2009, 2010 y 2012, el porcentaje de asesinatos de mujeres cometidos en la vía pública superó al nacional. Entre 2013 y 2015, 44.6% de las víctimas en la Ciudad de México fueron asesinadas en sus hogares (INMUJERES *et al.* 2017).

Los medios utilizados para terminar con la vida de las mujeres en la Ciudad de México siguen un patrón semejante al del país, pues las armas de fuego han

sido el medio más usado para cometer estos delitos. Entre 1986 y 2015, 43.7% de los asesinatos de mujeres en la entidad se cometieron de esta manera.

### Análisis exploratorio de la geografía del delito en la Ciudad de México: la violencia física y sexual en contra de las mujeres en el transporte público

Esta sección conjuga tres aproximaciones a la problemática de la violencia física y sexual en contra de las mujeres en el transporte público. En primer lugar, se presenta un análisis espacial de los delitos ocurridos en la Ciudad de México, con énfasis en el delito de violación y su relación con los medios de transporte. En segundo lugar, se presentan datos de la ENVIPE y la ENDIREH, que arrojan luz sobre la forma en que ocurre esta forma de violencia. Por último, se sacan algunas conclusiones derivadas del trabajo con grupos focales de mujeres. Al combinarse estas tres aproximaciones, es posible lograr un mejor entendimiento de la problemática desde una perspectiva de género.

El espacio, entendido como los elementos físicos que rodean al individuo, es un elemento fundamental para entender la incidencia de la violencia física y

sexual en contra de las mujeres en el transporte público. Como señala Bratingham (2008), el crimen no ocurre aleatoriamente en el tiempo ni en el espacio, sino que se presenta en lugares cuyos elementos ambientales favorecen el delito.

Para entender estos elementos espaciales, se realizó un análisis exploratorio de datos espaciales (AEDE), metodología útil para estudiar patrones y asociaciones entre datos de diferente naturaleza, utilizando herramientas estadísticas gráficas y descriptivas para sugerir hipótesis sobre su estructura.

De esta manera, se analizó la información proporcionada por la Procuraduría General de Justicia de la Ciudad de México (PGJ-CDMX) que contiene los delitos registrados de 2009 hasta principios de 2015 en la Ciudad. Por razones metodológicas, se sumaron todos los eventos para un solo corte de tiempo por la poca cantidad de datos y poca especificidad de la información. Es importante reiterar que el delito de violencia contra las mujeres tiene bajo nivel de denuncia.

Así pues, se encontró que en la Ciudad de México se registraron 24,857 delitos divididos en las siguientes categorías: 1) robo a bordo de microbús; 2) robo a bordo de taxi; 3) robo a pasajero a bordo de microbús

**CUADRO 9.**  
Distribución porcentual del delito en la Ciudad de México, 2009-2015

| CATEGORIA  | DELITO        | PORCENTAJE |
|--|---------------|------------|
| Robo a pasajero a bordo de microbús C/V* y S/V** | 6150          | 24.7       |
| Violación  | 5417          | 21.8       |
| Robo a bordo de Micro                            | 4975          | 20.0       |
| Robo a bordo de Taxi                             | 3420          | 13.8       |
| Robo a pasajero a bordo de taxi C/V              | 2378          | 9.6        |
| Robo a pasajero al interior del Metro C/V y S/V  | 1687          | 6.8        |
| Robo al Interior del Metro                       | 830           | 3.3        |
| <b>Total</b>                                     | <b>24,857</b> | <b>100</b> |

\*C/V: con violencia.

\*\*S/V: Sin violencia.

Fuente: elaboración propia con datos de la PGJ-CDMX.

con violencia y sin violencia; 4) robo a pasajero de taxi con violencia; 5) robo a pasajero al interior del metro con violencia y sin violencia; 6) robo al interior de metro, y 7) violación.

El cuadro 9 muestra la incidencia total y porcentual de dichos delitos reportados en el periodo de tiempo mencionado. Llama la atención la elevada proporción de violaciones.

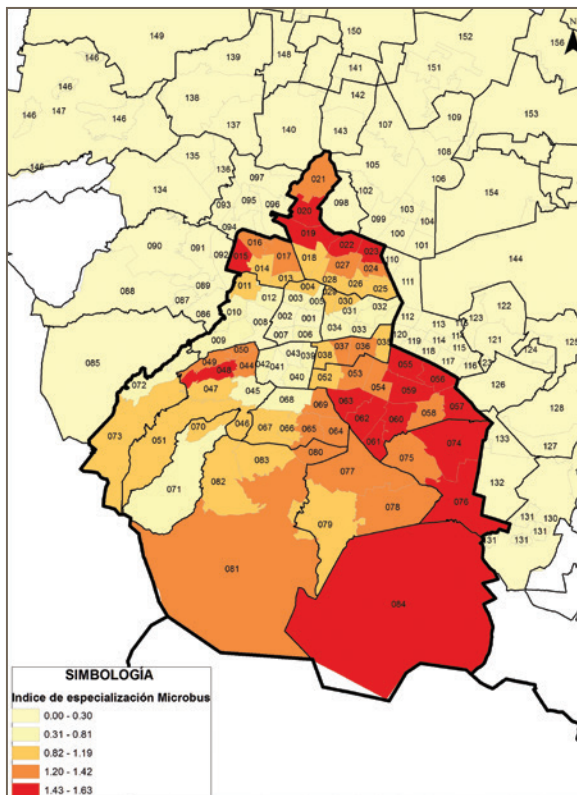
En los mapas 3 y 4 se observa el índice de especialización por distrito<sup>7</sup> para los delitos de robo en microbús y robo en taxi. En cada mapa se observan cinco gamas

de color; en rojo se señalan los distritos que obtuvieron la mayor calificación por este delito.

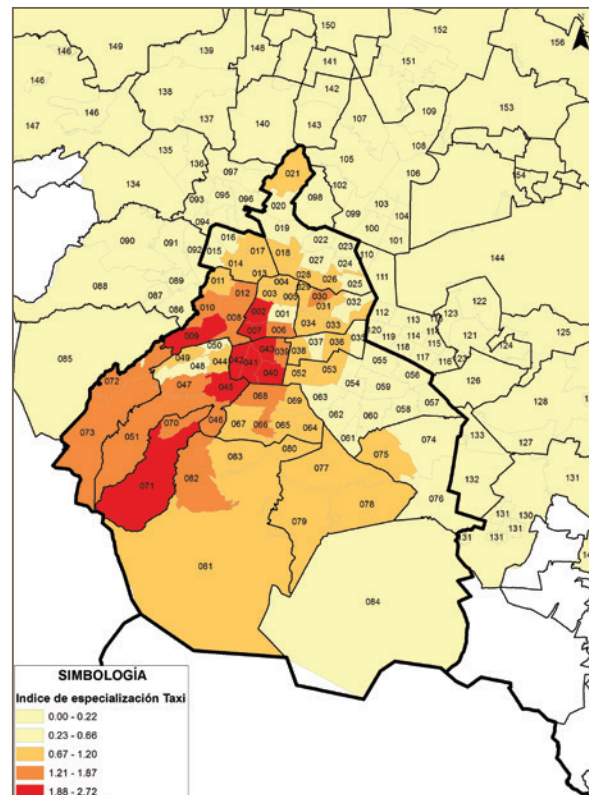
En el caso del delito de robo en microbús, se observan dos corredores y dos distritos aislados, los primeros se encuentran al oriente y norte de la ciudad, mientras que los segundos están en el oriente. El corredor más grande se conforma por los distritos localizados en tres delegaciones: Iztapalapa, Tláhuac y Milpa Alta, mientras que el segundo corredor se ubica a lo largo de la delegación Gustavo A. Madero. Ambos contienen los distritos con los valores más altos de especialización, que son Tepeyac (022) y Santa Catarina (074); les siguen en importancia los distritos en color naranja, los cuales forman un anillo que rodea a los distritos más especializados.

7 Un distrito equivale a 5,256 Áreas Geoestadísticas Básicas (AGEB). Para la EOD 2007 cada distrito se conformó por un conjunto de AGEB contiguas.

**MAPA 3.**  
**Robo en microbús**



**MAPA 4**  
**Robo en taxi**



Fuente: elaboración propia a partir de la información proporcionada por la PGJ-CDMX, 2015.

En el caso del delito de robo en taxi, los seis distritos que tienen los valores más elevados del índice se localizan en la delegación Cuauhtémoc, Miguel Hidalgo, Álvaro Obregón y Magdalena Contreras. La colonia Vértiz-Narvarte fue el distrito donde hubo más reportes de este delito, dado que obtuvo un valor de 2.72, lo que indica que en esta zona el robo en taxi es un delito que se presenta cotidianamente. La Ciudad de los Deportes es el siguiente distrito con el valor más alto, 2.54, el cual es vecino del tercer distrito con una incidencia importante, a saber, la colonia del Valle, que obtuvo un valor de 2.50. Este patrón indica visualmente que puede existir un efecto de “contagio” de este delito debido a su cercanía y a que los distritos

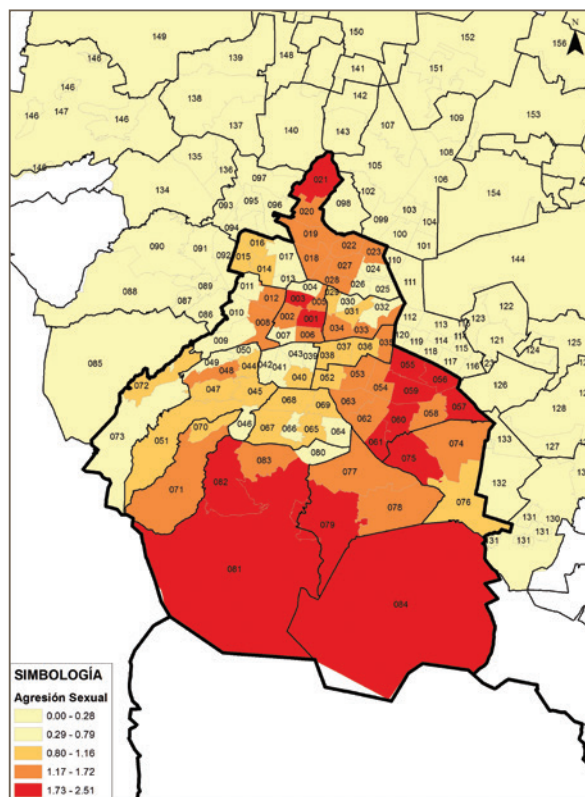
mencionados comparten importantes avenidas que las comunican a otras zonas de la ciudad.

En el mapa 5 se presentan los distritos que tienen el mayor porcentaje de violaciones en la Ciudad de México. A primera vista, se aprecian tres áreas donde existen distritos con altos porcentajes de este delito, al norte, sur y oriente de la Ciudad. Hacia el sur, en la delegación Tlalpan, se encuentra el distrito de San Pedro Mártir, con la clave 061 en el mapa, el cual obtuvo el porcentaje más alto (2.51).

Los distritos de Jacarandas y Santa Marta Acatitla (60 y 56, respectivamente) se encuentran en la delegación Iztapalapa, ambos tuvieron el segundo y tercer lugar, respectivamente, con 2.31 y 2.25%, respectivamente, y le siguen, Nativitas (79), San Miguel Teotongo (57) y Tláhuac (75) (ubicados en Xochimilco, Tláhuac e Iztapalapa, respectivamente), en el cuarto, quinto y sexto lugar y porcentajes que ascendieron a 2.18, 2.1 y 2.05, respectivamente. En contraste, el porcentaje de violaciones del área rural de Gustavo a Madero asciende a 0.21. Aunque no es uno de los distritos con los valores más altos, sobresale por su ubicación en la estructura urbana, lo que indica que ha habido violaciones en dicha zona.

Los cuadros 10 y 11 muestran los distritos con mayor y menor porcentaje de ocurrencia del delito de violación.

**MAPA 5.**  
Núcleos de concentración global de agresiones sexuales (violaciones)



Fuente: elaboración propia a partir de la información proporcionada por la PGJ-CDMX, 2015.

**CUADRO 10.**  
Distritos con menor porcentaje de violación

| DISTRITO | NOMBRE                      | RVIOL |
|----------|-----------------------------|-------|
| 55       | Ejército Constitucionalista | 0.30  |
| 62       | Lomas Estrella              | 0.32  |
| 52       | San Andrés Tetepilco        | 0.32  |
| 19       | Politécnico                 | 0.26  |
| 22       | Tepeyac                     | 0.25  |
| 74       | Santa Catarina              | 0.07  |

Fuente: elaboración propia a partir de la información proporcionada por la PGJ-CDMX, 2015.

**CUADRO 11.**

**Distritos con mayor porcentaje de violación**

| DISTRITO | NOMBRE                 | RVIOL |
|----------|------------------------|-------|
| 81       | San Pedro Mártir       | 2.51  |
| 60       | Jacarandas             | 2.31  |
| 56       | Santa. Martha Acatitla | 2.25  |
| 79       | Nativitas              | 2.18  |
| 57       | San Miguel Teotongo    | 2.1   |
| 75       | Tláhuac                | 2.05  |

Fuente: elaboración propia a partir de la información proporcionada por la PGJ, 2015.

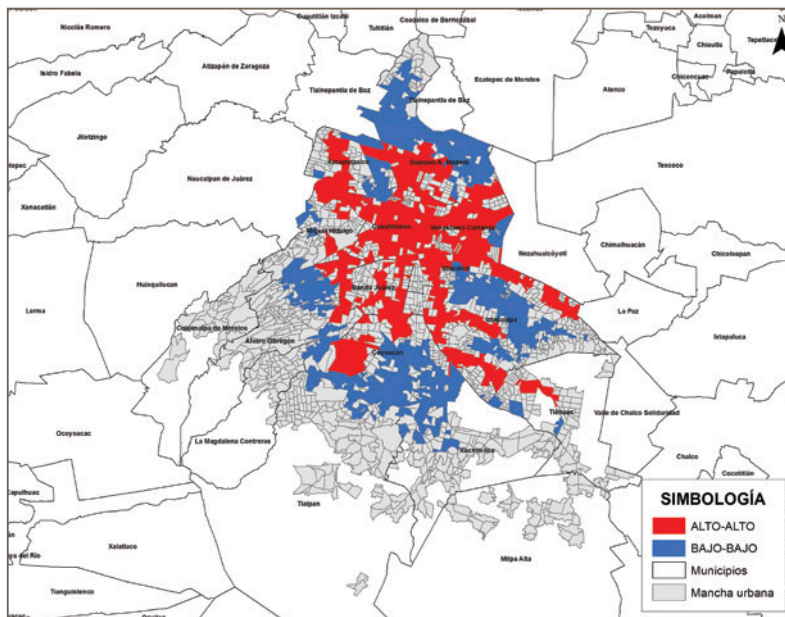
A partir de los datos anteriores, es posible identificar las áreas con mayor riesgo para las mujeres en sus traslados dentro de la Ciudad de México. Para ello, se elaboró un mapeo sobre los espacios geográficos en los cuales existen mayores denuncias de violación y su relación con tres tipos de transporte: Metro, Metrobús y taxi. Se evaluó la distancia lineal entre los

eventos delictivos y la cercanía a un modo de transporte, con el fin de comprender la dinámica de riesgo que tienen las mujeres de sufrir algún tipo de agresión, principalmente física o intento de violación, cerca de las áreas en que se aborda algún tipo de transporte.

Para este análisis se trabajó con el indicador de correlación espacial aplicado a los eventos delictivos en toda la ciudad que conllevan agresión física contra las mujeres, en este caso actos o intentos de violación, según los datos de la PGJ-CDMX. El objetivo era encontrar núcleos de concentración, llamados “hot spots”. En los mapas que se presentan, los puntos rojos representan zonas donde las violaciones se agrupan cerca de las estaciones del Metro, Metrobús o sitios de robo en taxi, mientras que los puntos azules representan zonas donde las violaciones ocurren lejos de dichas estaciones. Los puntos grises indican las zonas en las que no existe relación estadística entre la ocurrencia de violaciones y los medios de transporte.

**MAPA 6.**

**Núcleos de concentración global de agresiones sexuales en el Metrobús (violaciones)**

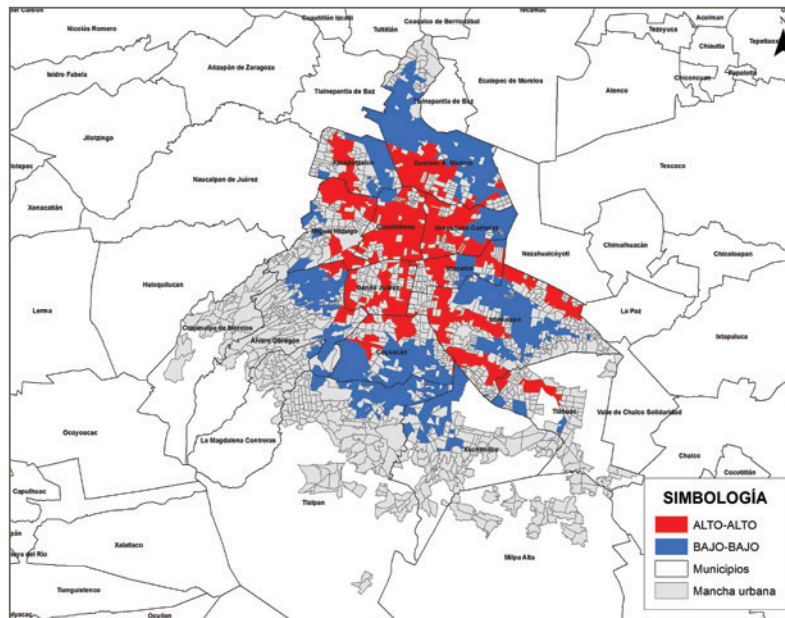


Fuente: elaboración propia a partir de la información proporcionada por la PGJ-CDMX 2015.



**MAPA 7.**

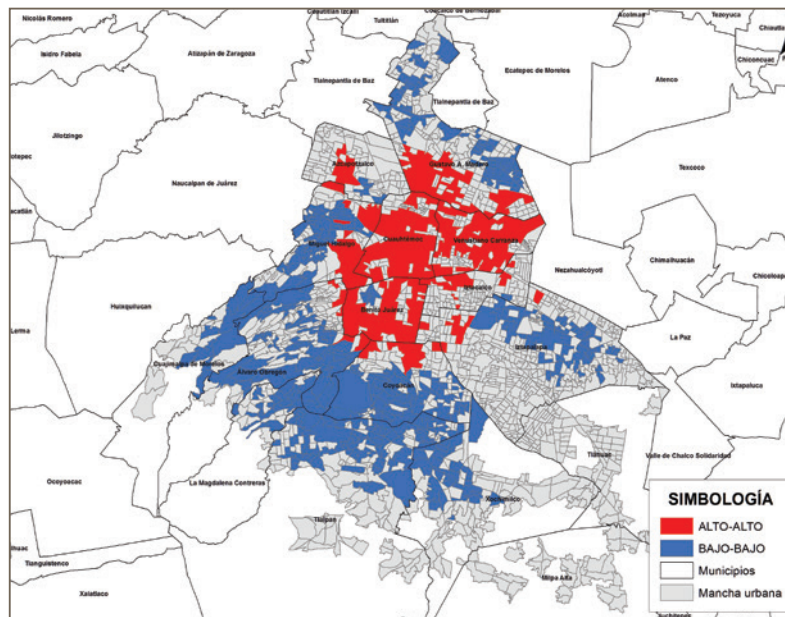
**Núcleos de concentración global de agresiones sexuales en el Metro (violaciones)**



Fuente: elaboración propia a partir de la información proporcionada por la PGJ-CDMX 2015.

**MAPA 8.**

**Núcleos de concentración global, agresiones físicas y sexuales: robo en taxi y violaciones**



Fuente: elaboración propia a partir de la información proporcionada por la PGJ-CDMX 2015.



En el mapa 6 se observa la ubicación de los *hot spots* o áreas de concentración con respecto a las líneas del Metrobús.

Por su parte, el mapa 7 muestra los *hot spots* de violaciones ocurridas en la cercanía de estaciones del Metro.

En ambos casos se puede observar un patrón en el que en la zona centro las violaciones tienden a ocurrir en la cercanía de las líneas del Metro, mientras que, en la periferia, sobre todo al sur y al norte, tienden a alejarse de ellas. Esto es particularmente notorio en el caso de las estaciones de Metro.

Al asociar la incidencia de violaciones con los taxis, se encontró que, aunque su valor era mucho menor que en los modos anteriores, es positivo (0.22). El área de influencia se extiende más allá de las líneas de Metro y crea áreas de concentración en el centro de la ciudad que se extienden a lo largo de las avenidas conectoras como Insurgentes, Reforma y Circuito Interior. Las áreas en color azul presentan eventos de comportamiento aleatorio, como ocurre en el sur de la ciudad, en las delegaciones Tlalpan, Xochimilco, Magdalena Contreras; al oriente, en Iztapalapa, a lo largo de la avenida Ignacio Zaragoza, y en el poniente, en la delegación Miguel Hidalgo. (Mapa 8)

Los mapas anteriores muestran la existencia de una correlación entre las áreas de la ciudad en donde hay infraestructura de transporte público masivo, como el Metro y el Metrobús. En el caso de los índices de especialización, se observó que para cada tipo de delito se tiene una distribución espacial diferente por cada tipo de evento. En este sentido, se observa que el robo en microbús se localiza principalmente hacia la periferia este de la Ciudad de México, en tanto que el robo en Metro se relaciona con la disponibilidad de la infraestructura de este tipo de transporte. En el caso de robo en taxi, se observa que se concentra en las porciones centrales hacia el sur y suroeste del área de estudio, en tanto que las agresiones sexuales, en este caso la violación, se registran en mayor medida en la periferia sur,

en las porciones de la periferia este y norte de la ciudad.

El análisis de datos de la ENVIPE y la ENDIREH también ayuda a entender la problemática de la violencia contra las mujeres en el transporte público, en particular dadas las limitaciones de los datos proporcionados por la PGJ-CDMX, de los que únicamente se pudo analizar la situación espacial del delito de violación, sin tomar en cuenta los otros tipos de agresiones físicas y sexuales contra las mujeres que ocurren en el ámbito comunitario y en particular en el transporte público.

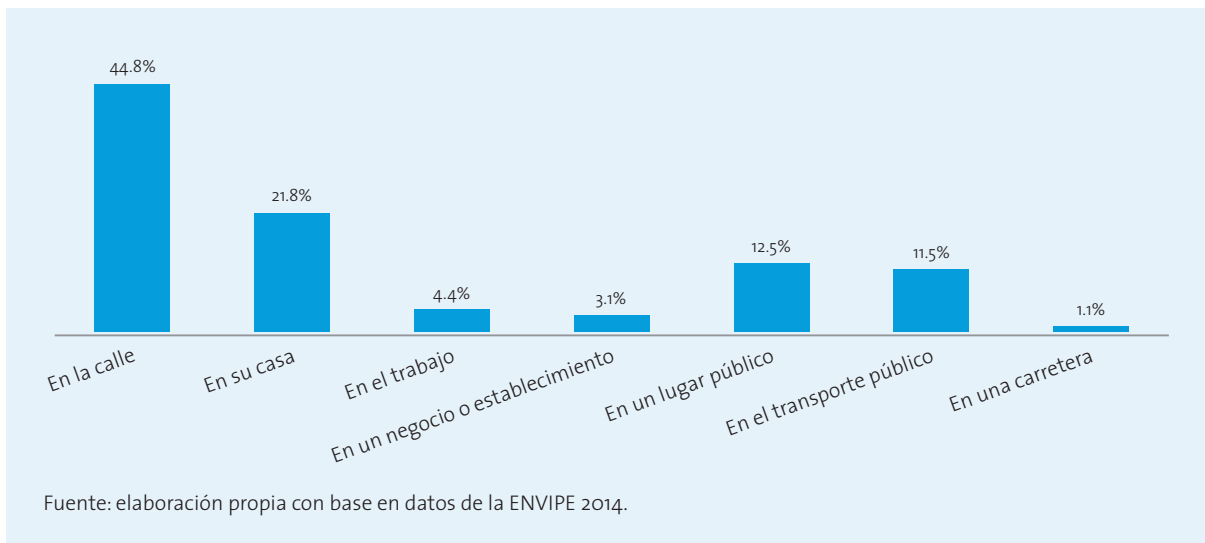
El gráfico 9 muestra el lugar de ocurrencia de delitos sexuales según la ENVIPE. Es importante resaltar el alto porcentaje de casos que se presentan tanto en la calle como en casa, ya que esto implica que la violencia contra las mujeres se encuentra tanto en el ámbito público como en el privado.

La ENVIPE también proporciona información en torno a situaciones de hostigamiento, manoseo, exhibicionismo o tentativa de violación, que puede relacionarse con las circunstancias y los atributos de las víctimas. De las mujeres que fueron afectadas por alguna de estas formas de agresión, 78% se encontraba sola al momento que ocurrió, en contraste con un 22% que estaba en compañía de alguien más. La pauta de desplazamiento en grupo o de manera individual constituye un factor para la agresión, aunque no exclusivo, por lo que es importante entender que las lógicas de apropiación de los espacios y el estímulo de los agresores tienden a estar influenciados por las preconcepciones arraigadas que conciben a las mujeres como vulnerables y débiles.

Sobre las edades de las mujeres agredidas, el mayor porcentaje se encuentra en el rango de edad entre 20 y 29 años, con 43.6%. Asimismo, la gran mayoría de las informantes (84.6%) refiere que, al momento del delito, sólo intervino un agresor; mientras que 12.9% señala la participación de más de un perpetrador (ENVIPE 2014). Si bien, como se puede ver en el gráfico 10, las mujeres jóvenes representan un conside-

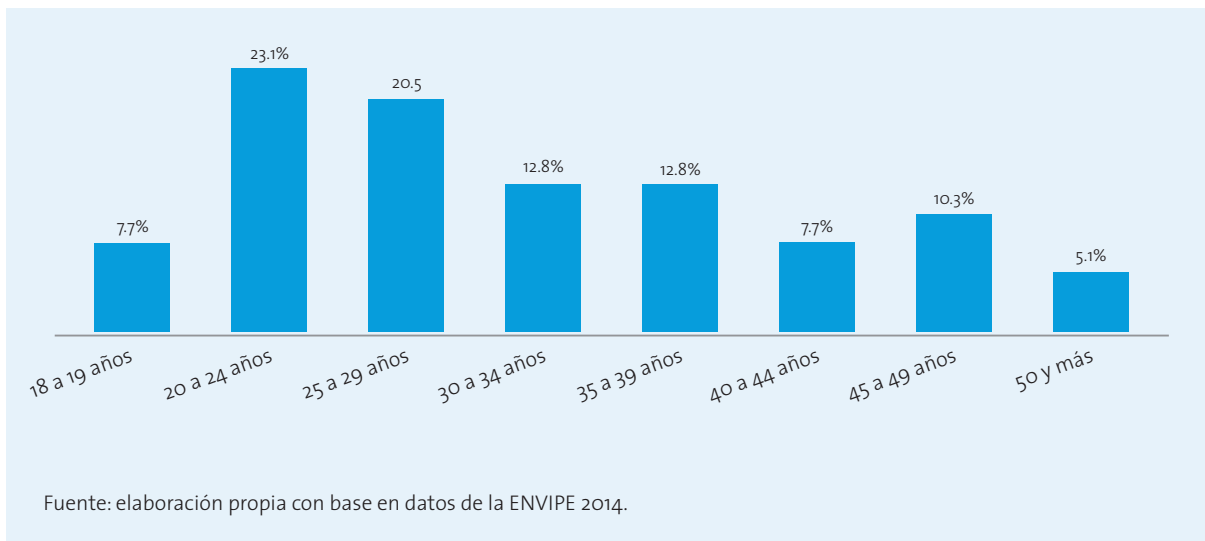
### GRÁFICO 9.

¿En qué lugar ocurrió el delito (hostigamiento sexual, manoseo, exhibicionismo o intento de violación)?



### GRÁFICO 10.

Edad de las mujeres por grupo quinquenal que reportaron haber sido víctimas de hostigamiento sexual, manoseo, exhibicionismo o intento de violación en el Distrito Federal

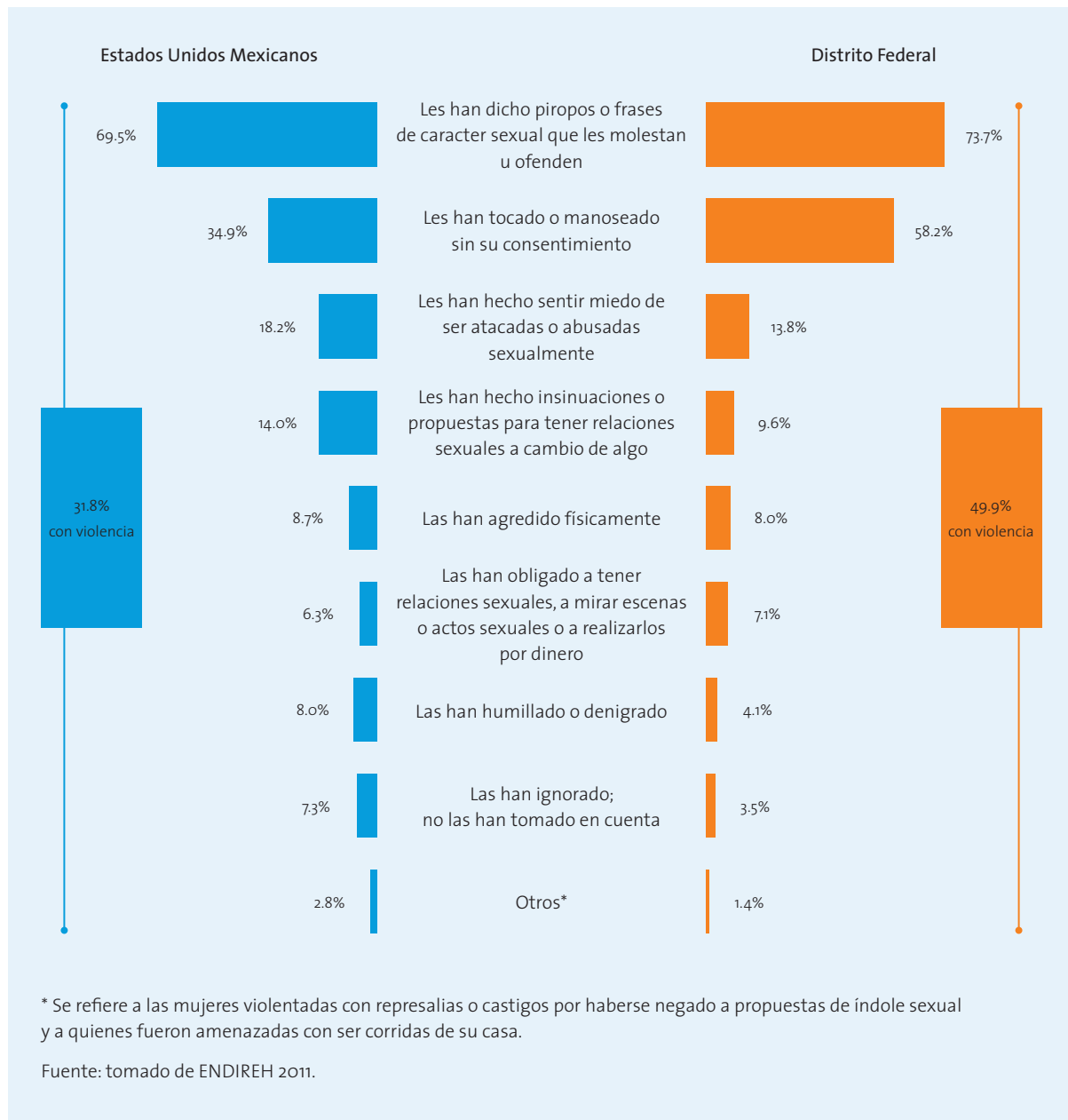


orable porcentaje de víctimas de acoso sexual en los espacios públicos, las proporciones en los últimos tres grupos de edad no resultan menores. Al parecer, el hecho de ser mujer y de figurar en los espacios públicos son razones suficientes para ser víctimas de acoso sexual.

Finalmente, en lo que respecta al daño sufrido, más de la mitad de las mujeres, 53.8%, indicó haber tenido un perjuicio de tipo emocional y psicológico; 28.2% señaló un menoscabo físico; 12.8% no sabe o no responde, y 5.1% denunció un daño económico.

**GRÁFICO 11.**

**Tasas de incidencia según tipo de acto para el subconjunto de mujeres violentadas en el ámbito comunitario**



El daño psicológico en mujeres víctimas de acoso sexual es difícil de identificar, pero, sobre todo, de castigar, ya que las víctimas deben acudir a instancias de procuración de justicia para solicitar el apoyo o bien para denunciar el suceso. Sin embargo, la desconfianza en el sistema judicial de justicia lleva en la mayoría de las ocasiones a evadir la denuncia o bien a no terminar con el proceso administrativo. Esta situación deja impune el acto delictivo (acoso sexual) del cual muchas mujeres son víctimas durante sus desplazamientos en la vía pública.

La ENDIREH, por su parte, revela que en la Ciudad de México son particularmente frecuentes las frases ofensivas de carácter sexual y el tocamiento o “manoseo” sin consentimiento, situación que contrasta con lo que ocurre en el país (gráfico 11).

El trabajo con grupos focales permite complementar los datos estadísticos presentados, al arrojar información relevante cualitativa y cuantitativa acerca de la violencia contra las mujeres en el transporte público. A pesar de carecer de la representatividad estadística

### CUADRO 12.

#### Incidencia de agresiones sexuales y otras violencias reportadas por las participantes de grupos focales

| TIPO DE EVENTO                                   | % DE VÍCTIMAS | TIPO DE EVENTO                                       | % DE VÍCTIMAS | TIPO DE EVENTO                                | % DE VÍCTIMAS |
|--|---------------|--|---------------|---|---------------|
| Miradas lascivas                                 | 93.1          | Ofensas o humillaciones sólo por ser mujer           | 34.5          | Obligarle a mostrar alguna parte de su cuerpo | 3.4           |
| Chiflidos por la forma de vestir o la apariencia | 81.0          | Limitación de la libertad de tránsito                | 32.8          | Eyaculaciones en cuerpo o ropa                | 6.9           |
| Acercamientos desmedidos                         | 69.0          | Forzar el movimiento hacia algún lugar               | 8.6           | Ataque sexual tumultuario                     | 5.2           |
| Recargamientos del cuerpo                        | 65.5          | Agresión física                                      | 22.4          | Acoso por medio del celular                   | 27.6          |
| Persecuciones                                    | 39.7          | Besos o caricias mediante coacción                   | 17.2          | Robo de pertenencias                          | 50.0          |
| Toma de fotos o videos                           | 25.9          | Amenaza o revancha por negarse a propuestas sexuales | 5.2           | Revisión de pertenencias                      | 25.9          |
| Muestra de videos o fotos pornográficas          | 12.1          | Intento forzado de relaciones sexuales               | 6.9           | Robo con violencia                            | 20.7          |
| Insinuaciones para tener relaciones sexuales     | 25.9          | Relaciones sexuales forzadas                         | 10.3          | Intento de secuestro                          | 12.1          |
| Majaderías sexuales                              | 72.4          | Exhibicionismo                                       | 25.9          | Extorsión                                     | 20.7          |
| Tocamientos impropios                            | 50.0          | Prostitución forzada                                 | 1.7           | Amenaza de muerte                             | 8.6           |

Fuente: elaboración propia con base en datos de informantes de grupos focales.

de una encuesta, permite profundizar en las diversas dimensiones de la problemática en cuestión.

En las sesiones grupales de trabajo con participantes reclutadas de acuerdo con la metodología descrita anteriormente, se identificaron las siguientes tasas de incidencia de agresiones sexuales y otras violencias asociadas (cuadro 12).

En total, 96.9% de las participantes manifestó haber padecido alguna de las formas de violencia sexual consideradas en el catálogo del proyecto, durante sus traslados cotidianos, en el curso de los tres meses previos a la entrevista grupal.

El recuadro 2 muestra algunas ideas recurrentes entre las participantes respecto a su percepción de seguridad en el transporte y espacios públicos.

Un señalamiento expresado de manera recurrente es que el servicio brindado en rutas de microbuses y taxis es deficiente en cantidad y calidad, y que existe una falta de atención por parte de la autoridad pública con respecto a este tema. Esto convierte a dichos servicios en espacios de alta vulnerabilidad para las mujeres.

Por otro lado, prevalece la idea de que la violencia sexual es un elemento inevitable en el uso y desplazamiento en el espacio público. Si bien eso no da lugar a la tolerancia explícita de tal problemática, impide que las mujeres conciban todas estas conductas como agresiones. De igual manera, prevalecen ideas que, a pesar de contrastar tanto con los datos estadísticos como con la experiencia vivida de las mujeres, normalizan el acoso sexual, como se muestra en el recuadro 3. Por ende, es urgente construir los esquemas de difusión y sensibilización sobre el tema que permitan dimensionar las acciones que son perjudiciales para quitarle el carácter de permisibilidad al ejercicio de la violencia como parte de la sociabilidad que tiene lugar día con día en la Ciudad de México.

#### RECUADRO 2.

##### Percepción sobre la movilidad de las mujeres en los grupos focales

- Hacer uso del transporte o desplazarse por la ciudad es diferente para las mujeres porque los hombres no están tan expuestos a que puedan ser agredidos sexualmente.
- La movilidad de las mujeres está acotada porque en muchas ocasiones deben viajar con niños, bultos o paquetes, bolsas de mandado, tacones o faldas que requieren de condiciones particulares de desplazamiento o uso del espacio.
- Las mujeres deben tomar previsiones particulares sobre la forma de vestir como estrategia para evitar ser objeto de agresiones o acoso por parte de algún sujeto.
- En general, es dominante la idea de que una mujer debe estar más atenta a su entorno, dado que existe el sentimiento de riesgo ante cualquier descuido o distracción que pudiera ser tomada como ventaja por algún desconocido.

#### RECUADRO 3.

##### Frases que normalizan la violencia sexual

- 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”.

En el recuadro 4 se describen las características de los agresores y los entornos que favorecen la violencia sexual, de acuerdo con lo expresado por las participantes de los grupos focales.

Ante este panorama, es sumamente común que las mujeres establezcan una serie de estrategias con el fin de minimizar el riesgo de sufrir violencia sexual,

tal como se resume en el recuadro 5. Es importante resaltar que estas estrategias implican una restricción del derecho a la movilidad libre y segura, siendo ésta una de las consecuencias más importantes de la violencia sexual en el transporte y espacios públicos. De igual manera, es frecuente que las mujeres refieran haber sufrido algún tipo de agresión sexual a pesar de haber tomado precauciones.

#### RECUADRO 4.

##### Ambientes o situaciones que favorecen la violencia sexual de acuerdo con las participantes de los grupos focales

- Edad mayor a la de la víctima.
- Cuando el hombre se encuentra en medio de algún grupo de amigos o conocidos.
- Cuando el hombre está bajo el influjo del alcohol o de estupefacientes.
- Cuando las mujeres viajan solas o con pocas acompañantes mujeres.
- Cuando la calle es poco transitada; carece de iluminación; no hay personal de vigilancia; hay lugares o contra-esquinas que obstruyen la visibilidad.
- Cuando los espacios están muy saturados y no hay capacidad para moverse o visualizar a las demás personas.
- Cuando prevalecen circunstancias que impiden la plena atención de las mujeres; por ejemplo, ruido excesivo, una sobreconcentración de gente.
- Cuando existe asimetría en las posibilidades de movilidad o desplazamiento, por ejemplo, cuando los sujetos vienen en un automóvil y la mujer va caminando por la calle; cuando los individuos poseen rutas o alternativas de escape en lugares intrincados, así como cuando la víctima potencial no puede acelerar el paso.

#### RECUADRO 5.

##### Estrategias que las mujeres usan para reducir el riesgo de sufrir violencia sexual en el espacio público

- Acotar la movilidad: reducir las distancias y horarios de recorrido.
- Modificar la manera de vestir y de arreglo personal (búsqueda premeditada de invisibilización).
- Reducir la sociabilidad en el espacio público.
- Evitar el uso de celulares o aparatos electrónicos tales como reproductores de música.
- Hacer uso de calzado deportivo y ropa cómoda, a fin de poder huir ante la tentativa de agresión o riesgo percibido.
- En la medida de lo posible, evitar salir sola.
- Portar consigo solo los bienes personales mínimos.
- Colocarse mochilas o bultos para cubrir partes del cuerpo (principalmente senos y gluteos), con el objetivo de protegerse de tocamientos.
- Alternar rutas de vez en cuando para no generar un patrón de traslados.
- Cuando la capacidad económica así lo permite, abordar solo taxis de sitio o vehículos concesionados privados (UBER o Cabify).
- Muy pocas participantes refirieron llevar objetos afilados, aerosoles o aparatos de descarga eléctrica, para defenderse en caso de alguna agresión.

Sobre el tema de la reacción de las mujeres al sufrir algún tipo de violencia sexual, una proporción importante de las participantes señaló que prefieren no hacer nada por miedo a sufrir un daño mayor, lo que coincide con los datos de la ENDIREH, que muestran que aproximadamente **8 de cada 10 mujeres agredidas en el ámbito comunitario no acuden a la autoridad instituida para levantar una denuncia**. Entre las razones mencionadas para no levantar una denuncia, se encuentran la falta de atención por parte del personal de seguridad, alta inversión de tiempo en el procesamiento, que regularmente se mantiene a la víctima cerca de su agresor, persuasión para que se desista la denuncia mediante la “conciliación” y la revictimización que sufren las mujeres al ser cuestionadas por su apariencia física o por la veracidad de su acusación. A todo lo anterior, se le suma la falta de protocolos claros para brindar una atención certera. Entre estos últimos, figura la necesidad de la autoridad policial para promover conciliaciones o desistimientos, insensibilidad para tratar con la persona violentada, poca claridad en la orientación jurídica, ausencia de esfuerzos para garantizar que no existan represalias por parte del perpetrador, sus familiares o

sus amigos, así como herramientas punitivas acotadas para frenar a quienes cometen actos que se asumen injustificadamente como poco graves.

Finalmente, es importante destacar que los daños de la violencia contra las mujeres en el transporte y espacios públicos son determinantes para las mujeres, tanto en el plano subjetivo como en el objetivo. El recuadro 6 resume algunos de los efectos comentados por las participantes.

Como se puede observar, los datos del análisis geoespacial, de las encuestas y datos públicos, así como de los grupos focales conformados para este estudio, muestran un panorama preocupante y complejo respecto a la violencia contra las mujeres en el transporte y espacios públicos, el cual se fundamenta en un machismo estructural enraizado a nivel social e institucional. Esta situación requiere de la intervención activa del Estado, que a través de sus distintas instituciones debe diseñar políticas públicas integrales con el fin de abatir la violencia contra las mujeres y garantizar el derecho de ellas a la movilidad libre y segura.

#### RECUADRO 6.

##### Daños subjetivos y objetivos de la violencia sexual referidos por mujeres en los grupos focales

| SUBJETIVOS   | OBJETIVOS  |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pérdida de seguridad.</li> <li>• Experiencia de culpabilidad.</li> <li>• Pena y sensación de impureza.</li> <li>• Sentimiento de estigmatización social.</li> <li>• Falta de comprensión familiar o por parte de la pareja.</li> <li>• Dificultad para relacionarse con hombres.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Abandonar el trabajo o la escuela.</li> <li>• Limitar la capacidad de sociabilidad.</li> <li>• Sentir miedo constante al salir a la calle.</li> <li>• Dejar de salir y quedarse en casa.</li> <li>• Tornarse a la defensiva.</li> <li>• Desconfianza prevalente en la autoridad.</li> <li>• No involucramiento en asuntos sociales, comunitarios y públicos.</li> </ul> |





# 3 ANÁLISIS DE POLÍTICAS, PLANES E INICIATIVAS RELEVANTES

Tanto en el ámbito federal como estatal, la armonización legislativa de México con los instrumentos internacionales de derechos humanos es una obligación reconocida en la Constitución, con renovado impulso desde la reforma constitucional en materia de derechos humanos de 2011. Asimismo, dicha armonización ha sido recomendada por los distintos comités de los tratados internacionales de los que el Estado mexicano forma parte. Entre ellos, destaca el Comité de la Convención sobre la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra la Mujer (CEDAW, por sus siglas en inglés), que es la carta fundamental de derechos de las mujeres, y que hasta la fecha ha sido ratificada por 189 países. La CEDAW establece la obligación de eliminar todas las formas de discriminación contra las mujeres, así como de adoptar todas las medidas adecuadas para modificar o derogar leyes, reglamentos, usos y prácticas discriminatorias. México —que ratificó la CEDAW en 1981 y adoptó además la Convención Interamericana para Prevenir, Sancionar y Eliminar la Violencia contra las Mujeres (Convención de Belém do Pará) en 1994— tiene el compromiso ineludible de eliminar todas las formas de discriminación contra las mujeres y garantizar la igualdad entre éstas y los hombres en la ley y en la práctica. Aunque esta obligación ha sido establecida en la legislación nacional, aún hay leyes que no se han armonizado con los instrumentos internacionales en la materia.

**Ana Gúezmez**

Representante de ONU Mujeres en México

## **Marco normativo nacional y local, y armonización legislativa en la Ciudad de México en materia del derecho de las mujeres y las niñas a una vida libre de violencia**

El marco internacional ha establecido las bases para la construcción del marco jurídico nacional que se concretó en 2007 con la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia (LGAMVLV), que se encuentra en proceso de armonización con el Código Penal Federal, y en la Ciudad de México con la Ley de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia en el Distrito Federal (LAMVLV), que entró en vigor en 2008, y que se encuentra en el mismo proceso de armonización con el Código Penal para la Ciudad de México.

Para este estudio, se compararon algunos conceptos fundamentales contenidos en los ordenamientos internacionales y en la legislación mexicana y se hizo un análisis comparativo entre la legislación nacional y la de la Ciudad de México.

Para el análisis sobre la alineación conceptual de los ordenamientos normativos contenidos en la legislación nacional y local, se tomaron en cuenta los conceptos de violencia sexual, abuso sexual, acoso sexual y hostigamiento sexual.

En este sentido, se encontraron algunas diferencias terminológicas entre los ordenamientos nacionales y locales que es necesario clarificar, específicamente en lo relativo a las conductas de violencia, abuso, acoso y hostigamiento sexual.

### CUADRO 13.

#### Conceptos contenidos en ordenamientos nacionales e internacionales

| CONCEPTOS                      | CEDAW 1979(1) | BELÉM DO PARÁ 1994(2) | LGAMVLV NACIONAL 2007 | CÓDIGO PENAL FEDERAL 2015 | LAMVLV CDMX 2008 | CÓDIGO PENAL CDMX 2014 |
|--------------------------------|---------------|-----------------------|-----------------------|---------------------------|------------------|------------------------|
| Discriminación                 | X             | X                     | X                     | X                         | X                | X                      |
| Violencia sexual               |               | X                     | X                     |                           | X                |                        |
| Abuso sexual                   |               | X                     |                       | X                         |                  | X                      |
| Acoso sexual                   |               | X                     | X                     |                           |                  | X                      |
| Hostigamiento sexual           |               |                       | X                     | X                         |                  |                        |
| Violación                      |               | X                     | X                     | X                         | X                | X                      |
| Violencia Feminicida/Femicidio |               |                       | X                     | X                         | X                | X                      |
| Uso denigrante de la imagen    |               |                       |                       |                           | X                |                        |

(1) La CEDAW no incluyó la definición de violencia en su origen, pero la desarrolló en la Recomendación General No. 19 en 1992, que actualmente está en proceso de actualización por parte del Comité.

(2) La Corte Interamericana de Derechos Humanos introdujo el concepto de feminicidio en el caso “González y otras (‘Campo Algodonero’), del año 2009, partiendo de la Convención de Belém do Pará.

Fuente: elaboración propia con base en los ordenamientos internacionales y la legislación nacional.

### CUADRO 14.

#### Comparativo de definiciones sobre violencia sexual en la LGMVLV y la LAMVLV

| LGMVLV   | LAMVLV  |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>“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 una expresión de abuso de poder que implica la supremacía masculina sobre la mujer, al denigrarla y concebirla como objeto” (Artículo 6, Fracc. V).</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>“Toda acción u omisión que amenaza, pone en riesgo o lesiona la libertad, <b>seguridad</b>, integridad y desarrollo psicosexual de la mujer, como <b>miradas o palabras lascivas, hostigamiento, prácticas sexuales no voluntarias, acoso, violación, explotación sexual comercial, trata de personas para la explotación sexual o el uso denigrante de la imagen de la mujer</b>”(Art. 6, Fracc. V).</li> </ul> |

Fuente: LGMVLV y LAMVLV.

El término de “violencia sexual” —que está incluido en los instrumentos internacionales señalados en el cuadro anterior— es retomado para las definiciones de tipos de violencia en los ordenamientos nacionales y locales.

A diferencia de la Ley General, la de la Ciudad de México es más integral al incluir las omisiones y las amenazas de violencia, definir la integridad no sólo física sino también psicosexual de las mujeres e incluir otras formas de violencia sexual específicas como las miradas, palabras lascivas, hostigamiento, acoso y el uso denigrante de la imagen.

Sin embargo, la violencia sexual no aparece tipificada como delito en los códigos penales, aunque sí viene señalada como supuesto de razones de género en el delito de feminicidio.

El término “abuso sexual” aparece en la Convención de Belém do Pará. No se encuentra definido en la Ley General ni en la LAMVLV, pero sí se encuentra presente en el Código Penal Federal y en el local, y está tipificado como delito.

Las definiciones de ambos códigos penales muestran la existencia de un rango amplio de formas de abuso sexual sin que estas conductas lleven a la cópula o a formas más agravantes de violencia sexual, como la violación. Perfilan un conjunto de conductas ilícitas y la violencia se expresa desde la falta de consentimiento al uso de la violencia física o moral. No tipifican como delitos las palabras obscenas y diversas formas de expresión, como la comunicación oral, la escrita, la no verbal y la “virtual”.

#### CUADRO 15.

#### Comparativo de definiciones de abuso sexual en el Código Penal Federal y el Código Penal-CDMX

| CÓDIGO PENAL FEDERAL  | CÓDIGO PENAL CDMX  |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>“Comete el delito de abuso sexual quien ejecute en una persona, sin su consentimiento, o la obligue a ejecutar para sí o en otra persona, actos sexuales sin el propósito de llegar a la cópula [...] se entiende por actos sexuales los <b>tocamientos o manoseos corporales obscenos</b>, o los que representen actos explícitamente sexuales u obliguen a la víctima a representarlos [...] o cuando se obligue a la víctima a observar un acto sexual, o a exhibir su cuerpo sin su consentimiento” (Artículo 260).</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>“Al que sin consentimiento de una persona y sin el propósito de llegar a la cópula, ejecute en ella un acto sexual, la obligue a observarlo o la haga ejecutarlo, se le impondrá de uno a seis años de prisión. Si se <b>hiciera uso de violencia física o moral</b>, la pena prevista se aumentará en una mitad. <b>Este delito se perseguirá por querrela, salvo que concurra violencia</b>” (Artículo 176).</li> </ul> |

Fuente: Código Penal Federal y Código Penal para el Distrito Federal.



El término “acoso sexual” se encuentra en la Convención Belém do Pará. Sólo aparece en la LGAMVLV y está tipificado como delito en el Código Penal para el Distrito Federal.

El término de acoso sexual tiende a asociarse con conductas confinadas a ciertos espacios donde hay una relación de subordinación o jerarquía entre la víc-

tima y el victimario. Por ello, tiende a confundirse con el hostigamiento sexual, en el que existe una abierta relación de subordinación o jerarquía, como lo establece el Código Penal para el Distrito Federal.

El término “hostigamiento sexual” se encuentra referido en los dos ordenamientos nacionales (la LGAMVLV y el Código Penal Federal), pero no está tipificado

#### CUADRO 16.

#### Comparativo de definición de acoso sexual en la LGAMVLV y el Código Penal-CDMX.

| LGAMVLV   | CÓDIGO PENAL DF   |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• “Es una <b>forma de violencia</b> en la que, si bien <b>no existe la subordinación</b>, hay un <b>ejercicio abusivo de poder</b> que conlleva a un estado de indefensión y de riesgo para la víctima, independientemente de que se realice en uno o varios eventos” (Artículo 26o).</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• “A quien solicite <b>favores sexuales</b> para sí o para una tercera persona o realice una <b>conducta de naturaleza sexual indeseable</b> para quien la recibe, que le cause un <b>daño o sufrimiento psicoemocional que lesione su dignidad</b>, se le impondrá de uno a tres años de prisión. Cuando además exista relación jerárquica derivada de relaciones laborales, docentes, domésticas o de cualquier clase que implique subordinación entre la persona agresora y la víctima, la pena se incrementará en una tercera parte de la señalada en el párrafo anterior. Si la persona agresora fuese servidor público y utilizara los medios o circunstancias que el encargo le proporcione, además de la pena prevista en el párrafo anterior se le destituirá y se le inhabilitará para ocupar cargo, empleo o comisión en el sector público por un lapso igual al de la pena de prisión impuesta. Este delito se perseguirá por querrela” (Artículo 179).</li> </ul> |

Fuente: LGAMVLV y Código Penal para el Distrito Federal.

en la Ciudad de México como figura independiente, sino subsumido dentro del delito de acoso sexual anteriormente descrito.

Si bien en los instrumentos citados se propone una forma de tipificar el delito y se reconocen los derechos de la víctima, en realidad dadas las relaciones asimétricas de poder que imperan en la sociedad, resulta muy poco probable que esta norma sea efectiva en la mayoría de los casos. Para ello, es necesario desarrollar a la par vías administrativas y protocolos en las instituciones públicas para prevenir y responder a esta forma común de violencia. En ese sentido es importante también legislar a fin de tipificar el delito de hostigamiento sexual en la Ciudad de México de manera que permita el acceso a la justicia pronta y expedita.

El mayor desafío se encuentra en el terreno de la aplicación correcta de la ley y la voluntad política para que el aparato de impartición de justicia actúe bajo los preceptos éticos del respeto a los derechos humanos y con enfoque de género fuera de prejuicios que afectan los derechos de las mujeres.

**CUADRO 17.**

**Comparativo de la definición de hostigamiento sexual en la LGMVLV y el Código Penal Federal**

| LGMVLV  | CÓDIGO PENAL FEDERAL   |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• “Es el ejercicio del poder, en una relación de subordinación real de la víctima frente al agresor en los ámbitos laboral y/o escolar. Se expresa en conductas verbales, físicas o ambas, relacionadas con la sexualidad de connotación lasciva” (Artículo 26o).</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• “Al que con fines lascivos asedie reiteradamente a persona de cualquier sexo, valiéndose de su posición jerárquica derivada de sus relaciones laborales, docentes, domésticas o cualquiera otra que implique subordinación, se le impondrá sanción hasta de cuarenta días multa. Si el hostigador fuese servidor público y utilizase los medios o circunstancias que el encargo le proporcione, se le destituirá de su cargo. Solamente será punible el hostigamiento sexual, cuando se cause un perjuicio o daño. Sólo se procederá contra el hostigador, a petición de parte ofendida” (Artículo 259 bis).</li> </ul> |

Fuente: LGMVLV y Código Penal Federal.



La palabra “violación” aparece en la Convención de Belem do Pará y en los ordenamientos nacionales y locales. Se trata de un delito tipificado.

El concepto de “feminicidio” no está definido en ninguno de los instrumentos internacionales; aunque sin duda la sentencia conocida como “Campo Algodonero” de la Corte Interamericana de Derechos Humanos abrió el camino para la tipificación en México y en la región. La violencia feminicida aparece en las leyes nacionales y el feminicidio se encuentra tipificado como delito.

Finalmente, el término “uso denigrante de la imagen”, que también se debe considerar para el desarrollo de políticas públicas, aparece sólo en la Ley de Acceso a las Mujeres a una Vida Libre de Violencia de la Ciudad de México.

Lo más importante en materia de derecho, de acuerdo con las informantes y expertas entrevistadas, es contar con la voluntad, la sensibilización y la capacitación de los y las servidoras públicos encargados de impartir justicia para evitar interpretaciones de la ley a partir de prejuicios sociales que afectan los derechos de las mujeres.

También coinciden en señalar que, en la atención de casos de violencia contra las mujeres, en cualquiera de sus modalidades, es necesario revisar los procesos conciliatorios del nuevo sistema penal acusatorio, que buscan la solución de conflictos entre las partes. En los casos de violencia de género se demanda el restablecimiento de los derechos vulnerados y la redistribución del poder, y no la solución satisfactoria para ambas partes.



4

SERVICIOS  
ESENCIALES  
QUE RESPONDEN A  
LAS NECESIDADES  
DE LAS MUJERES  
Y LAS NIÑAS

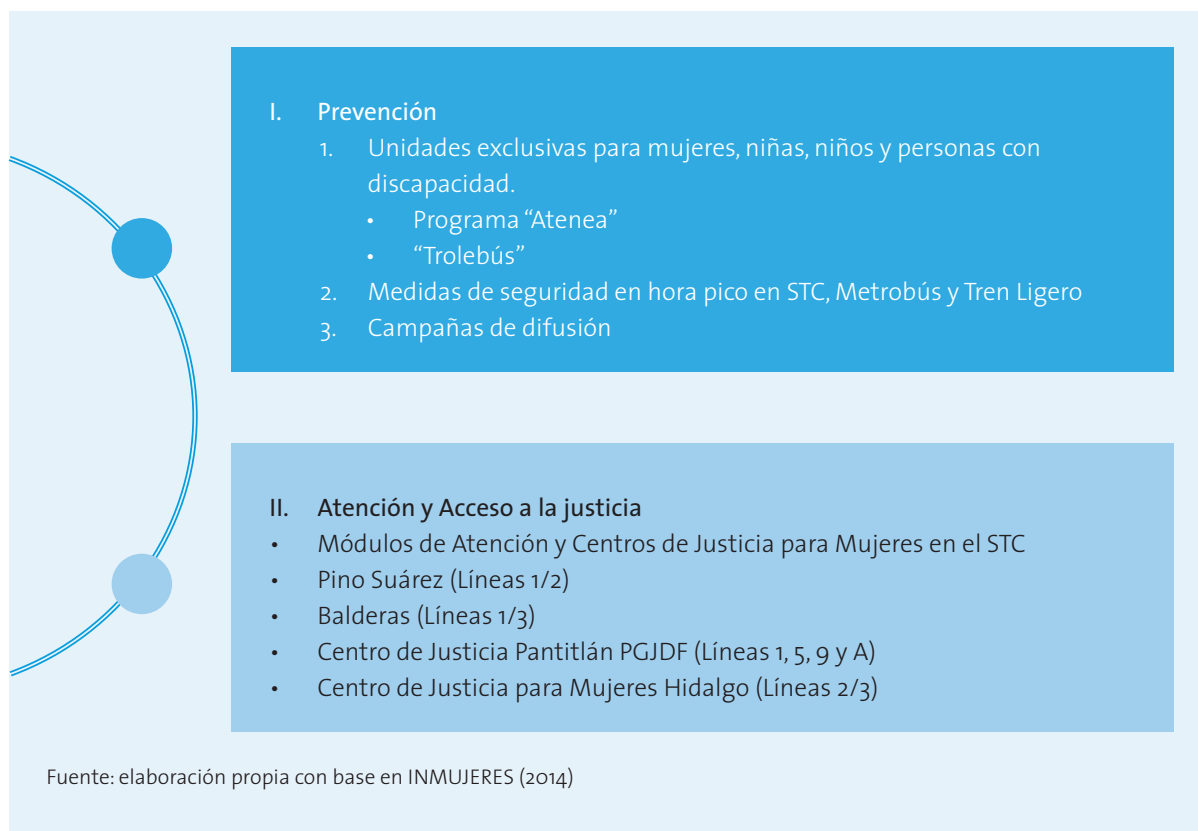
## Programa Viajemos Seguras

El Programa Viajemos Segura surge por iniciativa del Jefe de Gobierno del Distrito Federal en octubre de 2007 para dar respuesta a las cifras de violencia sexual contra las mujeres en el Sistema de Transporte Colectivo (STC).

Comienza sus operaciones en enero de 2008 respaldado por la firma del Convenio de Colaboración Interinstitucional para la Ejecución del Programa de Seguridad de las Mujeres en Medios de Transporte Público y Colectivo de Pasajeros en el Distrito Federal. Dicho convenio fue firmado por once instituciones encargadas del transporte público, de seguridad pública, impartición de justicia y el INMUJERES.

### CUADRO 18.

#### Componentes del Programa Viajemos Seguras



Como se resume en el cuadro 18, el Programa Viajemos Seguras tiene dos componentes: de prevención y de atención. Las acciones del componente de atención son las siguientes:

### Unidades exclusivas para mujeres, niñas, niños y personas con discapacidad

- a. **Programa Atenea:** Consiste en un servicio de autobuses de la Red de Transporte de Pasajeros (RTP) exclusivo para estas poblaciones. Para diciembre de 2010, el Programa contaba con 100 autobuses con 51 rutas. De acuerdo con una informante clave,<sup>8</sup> la decisión de incrementar el número de unidades y rutas se ha debido a la identificación de zonas por donde transitan más mujeres usuarias del transporte público. Los autobuses circulan por 22 corredores viales en un horario de 06:00 a 21:00 horas de lunes a domingo.<sup>9</sup> Actualmente este servicio se extiende a personas adultas mayores, personas con discapacidad, adultos con bebés en brazos, niñas y niños menores de 12 años, acompañados de sus madres, personas de la tercera edad y personas con

8 Entrevista del 29 de julio de 2015.

9 Los corredores viales son: Av. Paseo de la Reforma; Anillo Periférico; Eje 3 Oriente; Calzada de Tlalpan; Carretera Picacho; Eje 10 Sur; Calzada Ermita; San Ángel; Avenida Revolución; Niños Héroes; Av. I.P.N.; Circuito Bicentenario; Eje 5 Norte; Eje 2 Oriente; Av. Tamaulipas; Calzada Ignacio Zaragoza; Eje 6 Sur; Av. Coyoacán; Calzada México-Tacuba; Eje 1 Norte; Eje 8 Sur y Carretera Federal México-Cuernavaca.

Con respecto al Programa Atenea y al trolebús, las operarias que participaron en los grupos focales señalaron que el servicio exclusivo no se brinda en lugares en donde la demanda de éste es muy alta o en lugares donde hay pocas unidades.

discapacidad. Las niñas y los niños menores de cinco años de edad tienen acceso gratuito.

- b. **Servicio de transporte eléctrico trolebús exclusivo para mujeres:** Cuenta con cinco unidades de uso exclusivas para mujeres que transitan por las siguientes rutas: Corredor Cero Emisiones “Eje Central”; Corredor Cero Emisiones “Eje 2-2 A Sur”; Corredor Cero Emisiones Bus-Bici “Eje 7-7A Sur”, y Metro Boulevard Puerto Aéreo-Metro El Rosario.

### Medidas de separación de usuarias y usuarios en horas pico

La medida consiste en designar vagones y espacios exclusivos para mujeres, niñas, niños y personas de la tercera edad en líneas y horarios específicos en el STC y en el Tren Ligero. En el caso del Metrobús, la separación es permanente en todas sus líneas y horarios.

### Campañas de difusión

Se trata de campañas informativas y de sensibilización en todos los medios de transporte que utilizan carteles, videos y trípticos.

Las acciones del componente de atención consisten en:

### Operación de los Módulos de Atención Viajemos Seguras

A partir de enero de 2008, el INMUJERES-CDMX, en colaboración con el Consejo Ciudadano de Seguridad Pública y Procuración de Justicia, instaló los Módulos de Atención para Casos de Abuso Sexual en el STC. Se encuentran ubicados en cinco estaciones con alta incidencia de delitos sexuales: Pino Suárez (Líneas 1/2); Balderas (Líneas 1/3); Centro de Justicia Pantitlán de la Procuraduría General de Justicia de la Ciudad de México (PGJ-CDMX) (Líneas 1, 5, 9 y A); Centro de Justicia para Mujeres Hidalgo (Líneas 2/3); Centro Integral de Justicia Cívica Guerrero (Línea 3 y B reubicación del Módulo Indios Verdes).

Los servicios que proporcionan son: 1) Primera intervención en crisis a la víctima de delito sexual, a su llegada; 2) asesoría jurídica en el momento; 3) traslado de víctima a las Agencias de la Fiscalía Central de Investigación para Delitos Sexuales de la PGJ de la Ciudad de México o Juzgado Cívico (de ser el caso); 4) acompañamiento de la víctima al inicio de la denuncia; 5) seguimiento de la resolución jurídica por parte de una abogada del INMUJERES-CDMX y de una agente del Consejo Ciudadano de Seguridad Pública y Procuración de Justicia, así como de la víctima, de ser solicitado; 6) difusión de información básica por medios impresos o de manera verbal, y 7) asesoría jurídica en diversas materias a mujeres que acuden a los Módulos. Se canaliza a la víctima a las instancias competentes y, de ser necesario, se le da acompañamiento.

## Acciones en materia de procuración de justicia

### Centros de justicia para mujeres en el STC

Existen tres Centros de Justicia para Mujeres que operan mediante la colaboración entre el STC, la Subprocuraduría de Averiguaciones Previas Desconcentradas de la PGJ y el INMUJERES-CDMX. Entre sus objetivos se encuentra promover que las mujeres denuncien casos de violencia, disminuir la violencia contra éstas en los transportes públicos y promover la confianza ciudadana en las autoridades.

El Módulo para la Atención de Casos de Abuso Sexual está ubicado al interior del Centro Integral de Justicia Cívica en la estación Guerrero del STC. Su finalidad es atender los casos de abuso y violencia sexual. Módulos como éste se localizan también en el CETRAM de la estación Indios Verdes, así como en las intersecciones de las estaciones Deportivo 18 de marzo y la Raza. Uno más se encuentra ubicado en la estación Hidalgo y el otro en Pantitlán. Se conforman por un Ministerio Público de la PGJ-CDMX y un Módulo de Atención Viajeros Seguras. Dichos espacios son apoyados por el Consejo Ciudadano de Seguridad Pública y Procura-

ción de Justicia y la Dirección General de Auxilio a Víctimas del Delito de la Subprocuraduría de Atención a Víctimas del Delito y Servicios a la Comunidad de la PGJ-CDMX.

Es importante señalar que entre los compromisos asumidos por parte de la PGJ-CDMX está contar no sólo con enlaces permanentes en cada uno de los Módulos de Atención a Víctimas sino también con “abogadas victimales” que representen a las víctimas en todas las etapas del proceso. Sin embargo, hasta la fecha, no se ha concretado ese compromiso, lo cual ha dificultado la tarea de procuración de justicia para las mujeres. Una de las informantes clave afirmó:

*Hasta ahora el Programa no cuenta con un documento de planeación estratégica ni con presupuesto propio. Para su operación cada institución participante asume el cargo presupuestal, en algunos casos, enmarcado dentro del presupuesto con perspectiva de género que desde 2008 regula a la administración pública del Distrito Federal. Las acciones emprendidas por el Comité Interinstitucional han evolucionado paulatinamente a medida que el reconocimiento de las dimensiones del problema y las limitaciones financieras se lo han permitido. Nos dimos cuenta que el problema de la violencia sexual en el transporte público del Distrito Federal es tan complejo que no hay dinero que alcance.<sup>10</sup>*

### Convenio de Colaboración Interinstitucional

El Convenio de Colaboración Interinstitucional para la Ejecución del Programa de Seguridad de las Mujeres en Medios de Transporte Público y Colectivo de Pasajeros en la Ciudad de México es de carácter vinculante. A él se han sumado las siguientes instituciones:

- Instituto de las Mujeres de la Ciudad de México (INMUJERES-CDMX).

10 Entrevista a informante clave, 29 de julio de 2015.



- Procuraduría General de Justicia de la Ciudad de México (PGJ-CDMX).
- Secretaría de Seguridad Pública de la Ciudad de México (SSP).
- Secretaría de Transportes y Vialidad (SETRAVI).
- Sistema de Transporte Colectivo de la Ciudad de México (STC).
- Red de Transportes de Pasajeros de la Ciudad de México (RTP).
- Servicio de Transportes Eléctricos de la Ciudad de México (STE).
- Metrobús.
- Dirección General del Servicio Público de Localización Telefónica (LOCATEL).
- Instituto de la Juventud de la Ciudad de México (INJUVE).
- El Consejo Ciudadano de Seguridad Pública y Procuración de Justicia de la Ciudad de México (Consejo).
- Centro para el Fomento de la Educación y la Salud de los Operarios del Transporte Público de la ciudad de México (CENFES A.C.).
- El Instituto de Verificación Administrativa de la Ciudad de México (INVEA).
- Centros de Transferencia Modal (CETRAM).
- Centro de Atención a Emergencias y Protección Ciudadana de la Ciudad de México (C4).
- Dirección Ejecutiva de Justicia Cívica de la Consejería Jurídica y de Servicios Legales de la Ciudad de México (Justicia Cívica).

En el acuerdo se establece que las instituciones participantes “se coordinarán para establecer los mecanismos, acciones y procedimientos para dar cumplimiento al objeto del presente Convenio, conforme a los lineamientos que, para tal efecto, realicen” (Convenio, 2008:13). Asimismo, en este documento se definieron los compromisos de cada institución, y en ese mismo año se publicaron los Lineamientos para la Atención y Denuncia sobre casos de Violencia Sexual en el Sistema de Transporte Colectivo Ciudad de México, con el cual se regula la operación de los Módulos de Atención y Denuncia sobre casos de Abuso Sexual cometidos en el Sistema de Transporte Colectivo (INMUJERES-CDMX, 2008).

#### Otro tipo de acciones o programas vinculados al Programa Viajemos Seguras

A lo largo de la existencia del Programa Viajemos Seguras se han incorporado algunas acciones y programas conexos con la intención fortalecerlo, como el Programa Pasajero Seguro, el Programa Taxi Seguro, el sistema de vigilancia y monitoreo de hechos por C4 y C-2.<sup>11</sup> Asimismo, se ha capacitado a operarios de taxi y microbús y se brindan servicios de atención telefónica. De igual manera, el sistema Ecobici se vincula con el Programa Viajemos Seguras.

<sup>11</sup> Centros de Comando y Control (C2). Están encargados de monitorear las cámaras de vigilancia en las 16 delegaciones de la Ciudad de México, separadas por circunscripción territorial, para responder a cualquier tipo de incidente en la vía pública. Para mayor información puede consultarse: <http://www.caepccm.df.gob.mx>.



**CUADRO 19.****Elementos positivos y aspectos de mejora del Programa**

| ELEMENTOS POSITIVOS  | ASPECTOS POR MEJORAR   |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"><li>• La existencia de este Programa y el trabajo de coordinación interinstitucional entre todas las dependencias que se encuentran involucradas en él es un precedente emblemático en la administración pública local y nacional.</li><li>• Reconocimiento de la necesidad de emprender acciones afirmativas de carácter inmediato y temporal y acciones de largo plazo para responder a la violencia hacia las mujeres y las niñas en el transporte.</li><li>• Reconocimiento de la necesidad de llevar a cabo acciones de prevención, atención y acceso a la justicia.</li><li>• Implementación de medidas para la seguridad de las mujeres en horas pico, consistentes en áreas exclusivas para mujeres, niñas, niños y personas con discapacidad en STC, Metrobús y STE.</li><li>• Creación de unidades exclusivas para mujeres.</li><li>• Creación de Módulos de Atención.</li><li>• Creación de protocolos de atención interinstitucional para casos de abuso sexual y otras violencias sexuales para los diferentes transportes públicos que contribuyan a la procuración de justicia.</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>• Contar con un documento oficial que incluya el diagnóstico del problema y la planeación estratégica orientada a resultados que permita evaluar sistemáticamente sus avances y obstáculos.</li><li>• Definir la población objetivo y hacer una estimación de la población atendida en cada uno de los grandes componentes del Programa.</li><li>• Estimar la población beneficiaria (más cercana) del Programa, no sólo las mujeres, sino niñas, niños y hombres.</li><li>• Alinear la planeación estratégica con los planes y programas de acción del Gobierno de la Ciudad de México.</li><li>• Articular el Programa con el Programa de Movilidad de la Ciudad de México y el Programa de Desarrollo Urbano.</li><li>• Contar con un presupuesto establecido que le permita llevar a cabo sus propósitos con metas anuales.</li><li>• Contar con mecanismos de transparencia y de rendición de cuentas.</li><li>• Generar campañas de difusión permanentes que garanticen que la población usuaria reconozca el Programa, sus objetivos y mecanismos de actuación y que pueda evaluar su impacto.</li><li>• Elaborar herramientas o instrumentos que permitan medir el grado de satisfacción de la población atendida.</li><li>• Fortalecer las funciones de la coordinación interinstitucional.</li><li>• Promover la capacitación y entrenamiento correcto a operadores del transporte, así como a las policías que trabajan a lo largo de las rutas.</li><li>• Crear mecanismos de supervisión para cada uno de los componentes del Programa.</li></ul> |



5

POSICIONES  
Y PRIORIDADES  
DE USUARIAS  
Y ACTORES  
PRINCIPALES

Hablar de actores clave implica abordar las responsabilidades colectivas y la diversidad social y cultural, así como la relación de éstas con la violencia contra las mujeres. La sensación de seguridad de todas las personas suele estar relacionada con las circunstancias del lugar en donde están situadas, las personas que las acompañan, los horarios en que salen, la opinión pública de terceros, entre muchos otros factores.

Así, este estudio recogió un conjunto de ideas que aparecen constantemente en los testimonios de las informantes:

- Hacer uso del transporte o desplazarse por la ciudad es diferente para las mujeres porque los hombres no están tan expuestos a ser agredidos sexualmente.
- Los hombres pueden defenderse respondiendo de manera frontal a otro hombre.
- La movilidad de las mujeres está acotada porque en muchas ocasiones deben viajar con niños, bultos o paquetes, bolsas de mandado, tacones o faldas que requieren de condiciones particulares de desplazamiento o uso del espacio.
- Las mujeres deben tomar previsiones particulares sobre la forma de vestir como estrategia para evitar ser objeto de agresiones o acoso por parte de algún sujeto.
- En general, prevalece la percepción de que una mujer debe estar más atenta a su entorno, dado

que tienen la sensación de que cualquier descuido o distracción podría ser tomada como ventaja por algún desconocido.

Por lo anterior, las percepciones sobre la seguridad no muestran del todo la profundidad del problema. Buena parte de las involucradas en el diagnóstico participativo no declararon abiertamente sentirse inseguras, pero reflejan la naturalización de estas formas de violencia en las decisiones que toman cotidianamente y en su discurso. En este contexto, es posible sostener que las mujeres, por su condición de género, asumen como algo relativamente inevitable que el uso y desplazamiento en el espacio público estén asociados a un conjunto de situaciones que, pese a que limitan las libertades y derechos, no son vistas como problemas de inseguridad que violan sus derechos.

### **Análisis de la información de los grupos focales con mujeres indígenas**

Considerar a la población indígena en el estudio de movilidad en la Ciudad de México implica considerar tres características clave: (1) la identidad indígena, basada en la autoadscripción; (2) la preservación de las lenguas indígenas y de prácticas culturales específicas, y (3) el mantenimiento de un lazo de contacto directo con la comunidad de origen.

La búsqueda de testimonios tomó en cuenta esos tres criterios de demarcación. Con este fin, se organizaron dos grupos en los que participaron mujeres indígenas usuarias del transporte público de la Ciudad de

México. Uno contó con estudiantes indígenas de la Universidad Pedagógica Nacional, y otro con mujeres de origen triqui, mixe, mixteco alto, náhuatl, mixteco bajo, mazateco de la Zona Media, cuicateco, tlapaneco y tzeltal, de entre 25 y 36 años, provenientes de Hidalgo, Oaxaca, Puebla y Chiapas.

Todas las informantes son migrantes que vivieron situaciones precarias relacionadas con su arribo a la Ciudad de México. Algunas de ellas, sobre todo las estudiantes, forman parte de programas especiales de formación profesional; otras son trabajadoras que a partir de esfuerzos intensos han logrado introducirse en redes de conocidos que les permitieron insertarse en distintos esquemas ocupacionales.

Las narrativas de ambos grupos de informantes remiten a una lógica de interseccionalidad, donde se entretajan las vicisitudes de ser mujer con aquellas relacionadas con el ser indígena y, en la mayoría de los casos, con la pobreza. Las participantes además de enfrentar los riesgos asociados a los desplazamientos diarios, señalaron problemas de discriminación y trato desigual en su vida cotidiana por su apariencia física relacionada a su etnicidad.

La migración indígena a la ciudad tiene implicaciones que derivan en una pérdida del sentido de comunidad, presente también entre personas sin una adscripción étnica, dada la complejidad y el tamaño del espacio urbano de la Ciudad de México. No obstante, por ser mujeres e indígenas, este sentimiento tiene implicaciones prácticas que devienen en una táctica de invisibilización dual. Así como otras informantes, estas jóvenes apuestan no sólo a pasar desapercibidas como mujeres, sino también como parte de grupos culturales específicos.

Existe un consenso implícito sobre el hecho de que los hombres indígenas padecen una discriminación de distinto tipo. En la medida en que éstos no suelen portar la vestimenta típica, las agresiones o vejaciones se presentan por distinciones de orden fenotípico o socioeconómico. Mientras que entre las mujeres intervienen varios factores, como sus características

corporales, el empleo de su lengua o las dificultades para comunicarse con sus interlocutores y su indumentaria, sobre todo cuando portan algún detalle de identificación asociado con su identidad indígena.

Con respecto a la disponibilidad de espacios reservados sólo para abordaje de las mujeres en transportes como el Metro o el Metrobús, las indígenas entrevistadas refieren que, si bien no se exponen a riesgos intensivos de vejaciones sexuales, sí prevalece el constante rechazo, las miradas de desprecio y la estigmatización. Esto último debido a que, en la Ciudad de México, y específicamente en los espacios de traslado, prevalece la idea de que lo indígena equivale a mendicidad, pobreza, falta de educación o suciedad. La condición de indígena se vincula entonces a una situación donde el juego de apariencias tiene repercusiones diferenciadas. Cuando las mujeres usan ropa tradicional, padecen el rechazo por ser indígenas, pero también sufren agresiones de violencia sexual mucho más explícitas por parte de los agresores.

El ejercicio de la violencia sexual es, como acontece con todas las mujeres, un recurso de poder y exclusión con impunidad social. Sin embargo, en el caso de las indígenas se combina con repertorios sistemáticos de discriminación y exclusión. A las circunstancias generales que se plantearon en apartados anteriores, se suman condiciones singulares que varían en función de la especificidad indígena de las mujeres:

- a. Al ser mujer indígena, el uso de la lengua originaria se castiga con el desprecio social, con el rechazo, la burla o la falta de consideración de los interlocutores.
- b. Cuando se presentan circunstancias de violencia sexual, las entrevistadas sugieren que los agresores no evitan tratar de ser identificados, como ocurre con otras mujeres. En estos casos, quienes atentan contra la dignidad de la víctima se ufanan o hacen notar de algún modo sus conductas, como si se asumiera que las indígenas tienen menores capacidades de reacción o menores recursos para defenderse.



- c. En situaciones donde la violencia sexual viene precedida por acercamientos o insinuaciones de intercambio, también se expresan palabras o acciones más explícitas, lo que reproduce la idea de que este grupo de personas es más vulnerable o fácil de coaccionar.
- d. Al ser agredidas, las mujeres indígenas generalmente optan por abandonar las unidades de transporte o el lugar donde esto ocurre, si es que existe esa posibilidad. Y que las personas difícilmente intervienen para ayudarlas. Si en la mayoría de las agresiones a mujeres es raro romper con la indiferencia, en el caso de las mujeres indígenas pareciera que la gente es aún más reacia a tomar acciones o medidas.
- e. Su condición de migrantes también representa un obstáculo puesto que, al momento de arribar a la ciudad, prevalece en ellas un sentimiento de desinformación. Aunque dicha cuestión varía de caso a caso, varias de las entrevistadas refieren que la gente suele tomar ventaja para perpetrar fraudes, engañarlas o aprovecharse de ellas de muy distintas maneras.
- f. En circuitos específicos como el transporte concesionado privado, y de manera peculiar en los taxis, muchas de las participantes indican que es común que intenten engañarlas para cobrarles más y hacerles insinuaciones sexuales.
- g. Un efecto colateral de la discriminación se traduce en la desconfianza. Dice una de ellas: *“aquí no eres libre... a mí me da más pena que piensen que yo soy la que estoy haciendo algo malo”*. Es tal el rechazo social que padecen en distintos espacios, que cuando se suscitan situaciones de abuso o violencia sexual, los agresores suelen afirmar que ellas son las responsables de estas acciones, o incluso pueden llegar a acusarlas de intentos de robo.
- h. Por la naturaleza combinada de los peligros afrontados, el recurso más citado entre las informantes

indígenas consiste en tratar de salir en grupos grandes de acompañantes.

Así, para este grupo la vivencia de la violencia sexual es indisociables de la doble discriminación. La agresión no sólo se realiza por el hecho de ser mujeres, sino que se ejerce como mecanismo de rechazo, de discriminación y de vejación por el hecho de ser indígenas.

El carácter sistemático de la violencia en el caso de las mujeres indígenas no sólo es un problema asociado con las disparidades de género. El trato desigual, la discriminación y las distinciones sociales no sólo potencian las probabilidades de que padezcan agresiones sexuales, sino que también se traducen en vivencias donde lo violento es una afrenta al reconocimiento de la diferencia cultural. Pensar en las mujeres indígenas permite comprender que la violencia en cualquiera de sus formas siempre tiene un componente instrumental, donde el control, la dominación y el poder se insertan en esquemas complejos que requieren de medidas que trasciendan al castigo y la vigilancia. Para reconfigurar las disposiciones y los marcos comprensivos es necesario que el reconocimiento de los derechos de las mujeres indígenas pase del “discurso de la pluralidad” a encontrar mecanismos y recursos disponibles y efectivos de auxilio.

### **Análisis de la información de las entrevistas semiestructuradas realizadas a mujeres con discapacidad**

La discapacidad es un término que abarca todos los tipos de deficiencias y limitaciones de alguna facultad física o mental que limite o dificulte el desarrollo de la actividad de las personas. Entre los distintos tipos de discapacidad, la Comisión Nacional de Derechos Humanos (CNDH) reconoce cuatro: 1) discapacidad motriz, 2) discapacidad sensorial, 3) discapacidad cognitivo-intelectual y 4) discapacidad psicosocial.

La violencia contra las personas con alguna discapacidad parte de un eje estructural de exclusión del espacio público, debido a que su complejidad y diversidad

es poco atendida por las instituciones y la infraestructura de la ciudad. Así, fue difícil rastrear la violencia sexual que padecen las mujeres con estas características, ya que su invisibilización ha ocasionado también mecanismos de preservación particulares que no permiten el acercamiento al fenómeno de la violencia sexual contra las mujeres de este grupo.

El espacio público y el sistema de transporte público no están diseñados para que las personas con algún tipo de discapacidad tengan una libre movilidad. Las trayectorias de viaje se ven limitadas por la infraestructura que la ciudad provee. Existen serias limitaciones en la construcción urbana para integrar de manera real a las personas con alguna discapacidad. Es por ello que estas mujeres se ven limitadas en el uso y disfrute de los espacios y el transporte públicos, lo cual es resultado de la exclusión de la que son víctimas y las expone a distintas formas de violencia.

Un primer acercamiento a los testimonios de los grupos sugiere la necesidad de llevar a cabo acciones específicas que muestren los problemas a los que se enfrentan las mujeres con alguna discapacidad en el espacio y el transporte públicos. De la información recabada, se desprende que las instituciones las tratan como seres asexuados, por lo que no existe ningún mecanismo de atención a víctimas de violencia sexual con alguna discapacidad.

Sin diferenciar por tipo de discapacidad de las mujeres entrevistadas, los relatos de sus prácticas cotidianas ilustran cómo las afecta la desigualdad que padecen por su condición física o mental. La discriminación por discapacidad exagera la percepción de riesgo en el entorno cotidiano. Los testimonios dan cuenta de la intersección entre género, discapacidad y situación económica, así como de las complicaciones que estas mujeres enfrentan al usar medios de transportes públicos que no están adaptados a las necesidades que tienen como mujeres con alguna discapacidad. El tipo de atención que reciben por parte de los demás usuarios y del personal de estos medios es frecuentemente discriminatorio, ya sea de manera activa o en

tanto que las ignora a ellas o a sus necesidades específicas como grupo. De ahí que, independientemente del tipo de discapacidad, la discriminación es un factor que se presenta en la vida diaria de estas mujeres.

Las mujeres entrevistadas relataron haber padecido alguna forma de violencia sexual tanto en los vagones generales como en aquellos para su uso exclusivo. También señalaron que además de los riesgos que implica transportarse, hay una atención inadecuada por parte de los prestadores de servicio de transporte público. Consideran que es necesario capacitar al personal, contar con mecanismos protocolarios de atención y promover una cultura de solidaridad en torno a las personas con alguna discapacidad. Algunas de ellas afirmaron haber asistido a cursos de orientación de movilidad y accesibilidad que les permitan adecuarse al trato externo y no viceversa.

Los testimonios recabados dejan en claro los mecanismos de revictimización institucional, ya que muchas de las víctimas de violencia sexual con alguna discapacidad han sido referidas a instituciones públicas, como hospitales psiquiátricos, o se les ha negado la atención médica o jurídica por la falta de capacitación del personal (en el caso de sordomudas o enfermas mentales, por ejemplo). En otros casos han recibido diagnósticos inadecuados porque no hay personal capacitado que comprenda las dimensiones psicológicas, cognitivas y de salud que conlleva tener alguna forma de discapacidad.

Una de las informantes señaló que es muy común escuchar que las personas con discapacidad son agredidas en el espacio y el transporte públicos; sin embargo, la violencia a la que refieren tiene que ver más con exclusión, golpes, empujones que con violencia sexual. Lo anterior, señala la informante, no quiere decir que este grupo no la padezca, sino que no se ha dimensionado, pues la mayoría de las veces estas mujeres no cuentan con las herramientas para entender cuáles son los límites entre acercamiento y acoso, o si lo que viven pueden nombrarlo de alguna manera o se debe a su condición.



El ambiente hostil que padecen las personas con alguna discapacidad limita su acceso al espacio público. El miedo que tienen algunos de los familiares de éstas a que padezcan alguna forma de abuso sexual genera una espiral de situaciones sociales y estructurales que dificultan su posibilidad de llevar una vida independiente y de ejercer plenamente sus derechos, toda vez que el espacio, las rutas y las prácticas discriminatorias cotidianas las vuelven vulnerables, sobre todo a la violencia sexual.

Entre las mujeres entrevistadas existe la percepción de que las políticas públicas están encaminadas sólo a dos tipos de discapacidad: la motora y la visual. Esto reproduce una marcada marginación de las personas con otros tipos de discapacidad, pues muchas de ellas no tienen un acceso a derechos básicos, como el acceso a la salud y la educación, lo que dificulta su acceso al espacio público.

En lo que respecta al ámbito jurídico, existen serias deficiencias en el seguimiento de denuncias por violencia sexual hacia personas con discapacidad. Entre ellas, destaca la carencia de protocolos y redes institucionales consistentes que puedan atender situaciones críticas sufridas por las víctimas de violencia sexual. El seguimiento de las denuncias y el proceso de comprobación del delito suele ignorar las necesidades específicas de las mujeres con alguna discapacidad, lo que redundará en una re-victimización y falta de acceso a la justicia.

## Personal de conducción del transporte público concesionado

El personal encargado de conducir unidades de transporte juega un rol importante en la seguridad y la integridad física de las pasajeras; su práctica les provee de un conocimiento especial sobre las lógicas de uso y desplazamiento dentro del entorno urbano. Por ello, los operarios del transporte incorporan opiniones y observaciones cotidianas sobre colegas de trabajo, usuarias y usuarios del servicio de transporte, autoridades de distintos niveles e instancias, así como de otros sujetos

vinculados al comercio o la oferta de productos en el escenario ciudadano; también tienen conocimiento de los riesgos que corren las víctimas y en algunos casos conocen las estrategias de los agresores.

Con el propósito de conocer la perspectiva de quienes laboran en los circuitos y vehículos de traslado, se organizaron grupos de discusión con personal del transporte público concesionado. Esto nos permitió mejorar la escasa información que se tiene sobre lo que acontece en el complejo ámbito de los microbuses, autobuses y combis de la Ciudad de México.

Las rutas de colectivos constituyen el sector de desplazamiento de mayor amplitud en la capital. A diferencia de lo que ocurre en el Metro o el Metrobús, en este medio hay una corresponsabilidad de control entre la autoridad gubernamental y las estructuras de organización de cada ramal vehicular. Además, algunas de éstas son administradas como concesiones de corte empresarial y otras como asociaciones plurales de transportistas.

Para explorar algunas características de este esquema de movilidad, se optó por realizar una sesión colectiva con empleados de conducción, atención al usuario y control de base de la ruta 86. El motivo de la selección intencional se basó en la reciente transformación de dicha concesión de autobuses en el corredor Valenciana-Tacubaya, que cuenta con cinco ramales,<sup>12</sup> que hoy se aglutinan en la agrupación Servicios de Autotransporte Urbano Ruta 86 S.A. de C.V. Esta ruta fue de las primeras en facilitar la modernización de vehículos promovida desde el año 2012 por el Gobierno de la Ciudad de México.

La lógica de cambio ofreció la ventaja de contar con testimonios de trabajadores y trabajadoras que han tenido experiencia en otras rutas y formas de organización, y que en la actualidad poseen conocimientos sobre el impacto de los esfuerzos de regulación y

<sup>12</sup> A saber: Tacubaya-Tepalcates por Querétaro; Tacubaya-Tepalcates por Campeche; Tacubaya-Valenciana contraflujo, Eje 3 Saltillo; Puebla-Valenciana, Sur 8, y Puebla-Valenciana, Sur 20.

mejora del servicio entre particulares e instancias gubernamentales. Asimismo, para complementar la recopilación de información, se hizo una entrevista en profundidad con un conductor de la ruta Interlomas con más de 18 años de experiencia.

Cabe destacar que, en los ejercicios de inmersión, no solamente fue posible dialogar con hombres, sino que en ellos participaron algunas mujeres con amplia experiencia en el servicio de transporte. En todos los casos, se trata de informantes con un dominio amplio del funcionamiento de la modalidad concesionada colectiva, pues han estado en servicio por más de quince años.

El primer hallazgo se relaciona con la percepción de la problemática de violencia sexual en contra de las mujeres y niñas en el espacio público. En forma general, en los grupos existía poca claridad sobre la magnitud del fenómeno; tienen más presentes el tema de la inseguridad del entorno capitalino y las dificultades asociadas a la saturación y el tráfico que se vive cotidianamente.

De la narrativa de las y los informantes sobre la relación con el pasaje se desprende que consideran que ésta se restringe a la simple provisión de un servicio. Más aún, en repetidas ocasiones se hizo referencia a la tensión implícita entre operadores de unidad y usuarios, en el sentido de que las demandas de mejora del servicio de transporte no pueden ser atendidas debido a la escasez de recursos.

Así, el testimonio de trabajadores y trabajadoras de microbuses confirma que los horarios y el desbalance entre la demanda de viajantes y la oferta de vehículos disponibles, así como la alta afluencia o el tránsito por ciertas avenidas o calles de la ciudad, repercuten en la generación de escenarios propicios para las agresiones sexuales de mujeres. Sobre las circunstancias en que tienen lugar las agresiones sexuales, mencionaron que:

- Existen situaciones de complicidad en distintos niveles. Debido a la falta de capacidad de control

de las organizaciones de transportistas y la colusión entre choferes y ayudantes (los conocidos “cacharpos”) para acosar a las pasajeras. Uno de los entrevistados refiere como ejemplo que cuando él no puede propiciar el acercamiento con alguna mujer, suele alentar a su acompañante de ruta para que lleve a cabo alguna acción de tocamiento o contacto verbal. Así, en caso de que se presente alguna queja, el conductor evade la responsabilidad, aduciendo que no es posible tener control sobre todos los pasajeros, y argumentando que el “cacharpo” era uno más entre todos los viajeros de la jornada. Asimismo, ante situaciones de acoso, tocamiento o roce corporal, el conductor permanece sin intervenir, observando e incluso en ocasiones experimentando placer al presenciar la violencia sexual.

- No hay condiciones para intervenir en caso de presenciar alguna agresión. Las y los trabajadores entrevistados señalaron que hay pocas condiciones para poder reaccionar ante distintas situaciones de violencia. *“Usted como pasajero puede cambiar de ruta, nosotros como choferes pasamos siempre por los mismos lugares. Si decidimos actuar, estamos expuestos a que nos la cobren por andar metiéndonos donde no nos llaman”*, señaló un informante. En general, se percibe que no hay garantías para intervenir en casos de violencia sexual. Algunos testimonios refieren haber sido víctimas de venganzas cuando han llegado a interferir para defender a alguna persona.
- El agresor detrás del volante. Ante la baja exigencia de rendición de cuentas, uno de los informantes entrevistados afirmó que hay condiciones para que un conductor pueda cometer agresiones sexuales. Dijo que hay “estrategias” o “herramientas” que permiten llevar a cabo acercamientos o contactos con las mujeres, por ejemplo, poner asientos más altos; banderillas o tornillos para forzar el desprendimiento de ropa; ofrecer a las mujeres viajar junto al conductor y al “cacharpo” en combis o unidades tipo Van, para forzar tocamientos al cambiar la velocidad del vehículo, entre

otras formas. Incluso se advierte que existe una lógica de selección de personas: los choferes buscan a mujeres solas, distraídas, trabajadoras domésticas o jóvenes, quienes —ellos así lo asumen— poseen menos herramientas para defenderse o reaccionar preventivamente.

- Públicos usuarios heterogéneos. Los entrevistados señalan que cada ruta tiene distintos tipos de pasajeros, hay zonas con mayor riesgo, colonias o calles donde la incidencia delictiva es alta. Los informantes señalan que los agresores sistemáticos y grupos de asaltantes “saben trabajar sus zonas”, es decir, conocen los horarios en los que hay presencia policial, las horas de mayor afluencia, los choferes y unidades, así como los mecanismos de huida. Así, por ejemplo, en zonas escolares, es recurrente encontrar a acosadores que se dedican a amedrentar a las alumnas de nivel secundario y medio superior.

Los testimonios muestran que hay factores que pueden propiciar agresiones sexuales, que se pueden clasificar en dos conjuntos (Cuadro 20)

Para contar con ciudades seguras es necesario atender el desafío de brindar las condiciones que garanticen los derechos de las mujeres y el uso y disfrute de los espacios desde todas las aristas posibles. En ese sentido, la tarea de fortalecer el ordenamiento vehicular resulta clave para estandarizar el seguimiento de normas, incrementar la calidad de los desplazamientos, la atención a las y los pasajeros y el resguardo corresponsable entre todas las personas.

Para ello, es necesario contar con más información sobre las modalidades del transporte masivo y sobre el servicio concesionado. Se debe fortalecer la relación con la autoridad, las garantías de los trabajadores, incentivar la denuncia y la vigilancia, así como proveer mayor seguridad a las y los usuarios.

### Personal de seguridad de los circuitos de transporte de la Ciudad de México

El personal de vigilancia en puntos de transporte es uno de los actores clave para la comprensión del fenómeno de la violencia sexual contra de mujeres y niñas

**CUADRO 20.**  
Factores que pueden propiciar agresiones sexuales

| CONDICIONES DE PRESTACIÓN DEL SERVICIO  | CIRCUNSTANCIAS BAJO LAS CUALES SUELEN OCURRIR LAS AGRESIONES SEXUALES  |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• La persistencia de un problema de control en la gestión del transporte público concesionado.</li> <li>• La variabilidad en las condiciones de trabajo de los conductores.</li> <li>• La ausencia de canales ágiles, efectivos y claros de comunicación y cooperación con la autoridad.</li> <li>• El estado del parque vehicular.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Prevalecen situaciones de complicidad en distintos niveles.</li> <li>• Existe la colusión entre choferes y ayudantes para acosar a las pasajeras.</li> <li>• Pocos incentivos para intervenir en caso de presenciar alguna agresión.</li> <li>• Evasión de responsabilidad.</li> <li>• El agresor detrás del volante.</li> <li>• Públicos usuarios heterogéneos.</li> </ul> |

Fuente: Código Penal Federal y Código Penal para el Distrito Federal.

en la Ciudad de México. En esta investigación se trabajó con hombres y mujeres pertenecientes a los cuerpos de Policía Auxiliar (PA) y Policía Bancaria Industrial (PBI), ubicados en estaciones del Metro y el Metrobús.

En este sentido, a partir de las experiencias recabadas, se pudo identificar información sobre 11 puntos importantes, los cuales no sólo reflejan el funcionamiento de la policía sobre el tema de la violencia, sino que permiten entender muchos elementos institucionales a tratar si se quiere erradicar la violencia sexual en el espacio público y el transporte.

### 1. Percepción general de la problemática de violencia sexual

Tanto las mujeres como los hombres encargados de las tareas de resguardo reconocen que debe ser una prioridad inculcar una mayor cultura de respeto entre todas las personas, independientemente de su sexo, pues aseguran que a menudo se asume que los derechos deben ser protegidos por la autoridad, pero que la ciudadanía no fomenta una convivencia sana en el uso y aprovechamiento de distintos espacios. También señalan que la saturación o las eventualidades asociadas al estado de la infraestructura provocan que haya enfrentamientos, riñas o conflictos de todo tipo.

Frente a tales contingencias, la capacidad de reacción de los oficiales suele ser mucho más acotada y por ello las agresiones sexuales tienen un carácter ineludible en los espacios de traslado. Piensan que, dada la gran concentración de personas en un solo lugar, dichos espacios son propicios para el acoso y la violencia sexual, y que por ello es difícil tratar de prevenir y atender los actos de violencia en contra de las mujeres. “Pareciera que en lugares como el Metro es inevitable que te vayan a tocar o a molestar. Casi casi el lugar te incita porque pasas inadvertido entre tanta gente”, asegura un oficial antes de que inicie la sesión del grupo de discusión.

### 2. Las condiciones para la tarea de vigilancia

La disposición intrincada de los espacios, la concentración de personas y la continua movilidad, son referidas como circunstancias que impiden la prevención no sólo de agresiones de carácter sexual sino de otras expresiones de violencia. En los testimonios es persistente el sentimiento de desbordamiento de las y los oficiales, a lo que se suman las largas jornadas de trabajo: sus turnos son de 16 horas de trabajo por 32 de descanso o de 12 por 24 horas. Esta situación desde luego impacta en que su capacidad de atención se vaya mermando conforme más tiempo pasan en los puestos de resguardo. La rotación de personal presenta un efecto ambivalente, puesto que el personal adquiere experiencia sobre muy distintos puntos de la ciudad, aunque hay una falta de comunicación efectiva entre agentes que les permita familiarizarse con la identificación de grupos y enclaves de riesgo. Así, quien llega a un nuevo lugar, desconoce buena parte de las circunstancias, no suele dialogar con sus predecesores y debe adaptarse a la novedad del entorno.

### 3. Inteligencia policial contra presencia multitudinaria

Existe una imposibilidad de aumentar personal en los distintos espacios que se deben vigilar, por lo que es importante reforzar las tareas de inteligencia que involucren la prevención de la violencia sexual. Las y los participantes señalaron que el conocimiento que tiene el personal sobre el Protocolo de Actuación Policial en materia de Violencia de Género es limitado, y que realmente pocos comprenden lo relativo al trato, la atención y el apoyo a las víctimas. Las mujeres policías reconocen que no se trata sólo de mirar lo que ocurre; se deben identificar los escenarios antes de que se conviertan en situaciones de violencia. Si bien no todos los agresores actúan del mismo modo y no todos los casos pueden impedirse oportunamente, es posible determinar con mejor precisión las situaciones de alta vulnerabilidad y los lugares donde se ubican los probables agresores.

#### 4. Ambivalencias de género entre los encargados de la vigilancia

Sobre los factores que desencadenan la violencia sexual en contra de las mujeres, las respuestas varían entre las y los policías. Las oficiales aseguran que el principal detonante tiene que ver con la impunidad. “No se trata de cómo se vista ni de cómo luzca el que se propasa”, dice una de ellas, el asunto está en que son conductas que no siempre se persiguen a cabalidad. Los procesos son lentos, largos y no garantizan los derechos de las víctimas. En la medida en que impera la falta de denuncia, dicen las policías, “los ‘caballeros’ se dan valor para seguir cometiendo ese tipo de delitos”. Sin embargo, aunque los oficiales concuerdan sobre las implicaciones del proceso de justicia, resulta inevitable que en sus testimonios surjan afirmaciones como “las mujeres deben hacerse responsables de las consecuencias que acarrea su forma de vestir”. Mientras las mujeres del personal de seguridad afirman una y otra vez que prevalece el sentimiento de culpabilidad y pena entre las agredidas, entre los oficiales prevalece la opinión de que algunas víctimas “se buscan” los tocamientos y las majaderías.

#### 5. Agresores escurridizos

En lo que coinciden ambos grupos es en la dificultad para imputar “perfiles del agresor”. No hay rasgos físicos o de apariencia que permitan distinguir entre agentes violentos y no violentos. Adicionalmente, quienes pueden ser categorizados como agresores sistemáticos suelen conocer de manera detallada los procedimientos de acción legal, evaden los castigos y prácticamente nunca son sancionados apropiadamente.

#### 6. La insuficiencia de las tácticas de castigo y vigilancia

Se mencionó en reiteradas ocasiones que no todas las conductas sexuales son susceptibles de comprobación, lo que genera un nudo legal, en la medida en que lo que no tiene evidencia física no

se puede perseguir. Por ejemplo, en el caso de las eyaculaciones sobre la ropa o las pertenencias de las mujeres, las víctimas deben cargar con el temor, la pena, el dolor y la mancha del semen, para que su testimonio sea válido. En los casos de las miradas lascivas o las majaderías sexuales, se suele confrontar la versión de los hechos del agresor con la de la persona agredida, lo que agudiza en la víctima la experiencia de la agresión. Es por ello, que para erradicar la violencia contra las mujeres es necesario tener mejores instrumentos de atención legal, así como modificar los códigos de conducta para que se promueva un mayor respeto entre todos los individuos. Pero ante todo es importante transformar la idea persistente de que la violencia sexual tiene niveles de permisibilidad cuando se toleran las groserías, los comentarios o las miradas lascivas, pues se cree que éstos no dañan a las personas que las padecen.

#### 7. El discurso anti-autoridad

En los grupos se expresó que ser agente policial, y más aún, ser mujer policía, suscita distintos desencuentros con las personas. En general, las y los informantes sugieren que la ciudadanía está a la defensiva frente a cualquier autoridad. No suelen operar distinciones sobre si alguien hace bien su trabajo o no, esto es mucho más claro en el caso de las oficiales, quienes son más confrontadas, ya que asumen que poseen menos fuerza que un hombre, o que no tienen ninguna autoridad por ser mujeres, e incluso las llegan a acosar. Cuando se presentan situaciones de violencia sexual, las personas entrevistadas señalan que los recursos que tienen para reaccionar son limitados, porque como autoridades deben contenerse y evitar las confrontaciones directas. Afirman que las cámaras son empleadas con mayor frecuencia para vigilar a los propios policías, quienes además de cuidar de la ciudadanía, deben reforzar las precauciones sobre sus comportamientos para evitar ser sancionados.

## 8. La ineficacia del procedimiento para la denuncia de agresiones sexuales

El procedimiento indica que, en caso de alguna agresión denunciada, se debe remitir a las partes involucradas a la fiscalía de delitos sexuales. Los tiempos de traslado, la coordinación entre instancias y la petición de apoyo suelen ser lentos. Incluso cuando no hay suficientes elementos, no queda más que conducir al agresor junto con la víctima, situación que hace todavía más tortuoso el proceso de levantar una averiguación previa. Aunque se menciona que el recurso de conciliación sólo debe proceder a petición de la parte ofendida, las y los policías indicaron que existe una política de promover la conciliación, lo que “evita” las complicaciones asociadas a la cadena del procedimiento jurisdiccional. El proceso institucional es tan intrincado que las denuncias tardan entre 5 y 14 horas en ser procesadas. En ocasiones, la víctima desiste en un primer momento, y luego regresa a levantar un acta ante el Ministerio Público correspondiente. Se señaló constantemente la falta de sensibilidad sobre el tema de violencia sexual del personal ministerial, el desincentivo a proseguir con el levantamiento o incluso la poca empatía de quienes reciben a la persona agredida.

## 9. El nuevo sistema penal acusatorio como obstáculo

Las oficiales participantes en el estudio indican que la presencia del INMUJERES a través de los módulos de atención de “Viajemos Seguras” representaba un aliciente para apoyar a las víctimas. Sin embargo, con la introducción del nuevo sistema penal acusatorio, los recursos para perseguir los delitos se han tornado más complejos, pues se impide que se pueda detener oportunamente al agresor bajo la lógica de caución de sus derechos. El proceso ahora se ha convertido en un procedimiento que facilita que los agresores evadan la responsabilidad.

## 10. Contextos de mayor ocurrencia

En ambos grupos se menciona que estaciones como Balderas, San Lázaro, Tacubaya, Pino Suárez y Pantitlán suelen ser escenarios de mayor afluencia y que por ello hay mayor riesgo de que se presenten agresiones sexuales. De manera particular, las CETRAM son referidas como epicentros donde se concentra la incidencia de violaciones, dado que la disposición del lugar facilita que los perpetradores aislen a las víctimas, que puedan operar en grupo o que incluso entorpezcan la llegada de la policía.

## 11. Violencias transversales

Las mujeres del personal de seguridad fueron las únicas en enfatizar la transversalidad de distintos agravantes. Reiteradamente refieren que es cada vez más frecuente toparse con violencia de tipo familiar en el espacio público. Aseguran que es difícil reaccionar ante estas situaciones porque se interfiere con lógicas de control y poder que están muy arraigadas en algunos casos. Así, aunque intentan intervenir, las propias víctimas desisten de iniciar algún tipo de proceso si tienen algún tipo de relación con el agresor. Adicionalmente, las oficiales mencionan que la violencia de género también tiene lugar al interior de las corporaciones policiales. En este sentido, señalan que es difícil brindar atención cuando los propios compañeros se niegan a reconocer los derechos de las mujeres. De esta forma se constata que el problema no empieza en los lugares donde se lleva a cabo la tarea de vigilancia; el problema tiene su origen en la asimetría de recursos y el machismo que cotidianamente se naturaliza y legitima. Es importante señalar que la percepción que las y los oficiales tienen sobre la violencia sexual, las víctimas, los agresores y la forma en que se desarrolla esta violencia es diferente. Así, por ejemplo, las policías manifestaron tener la capacidad de identificar a agresores sistemáticos o recurrentes, mientras que los policías no.



Para erradicar la violencia sexual es necesario resolver otros aspectos referidos a la construcción de herramientas y recursos para potenciar las labores de la autoridad. Además de promover el respeto de los derechos entre todas las personas, se debe trabajar para que existan las condiciones necesarias y suficientes que garanticen la debida aplicación de normas y la debida atención de las mujeres agredidas y la penalización de los agresores.

### Servidores públicos asociados a los espacios de traslado en la Ciudad de México

Para el personal operativo, las agresiones sexuales son un riesgo que, como los asaltos, las fallas en el sistema de transporte o los percances viales, forma parte de la cotidianidad ciudadana.<sup>13</sup> Según las participantes, tres problemas subyacen en la protección de derechos de las mujeres en el uso del espacio público:

- En primer lugar, la falta de medidas preventivas de carácter institucional. En el grupo de discusión se señaló que la violencia sexual tiene lugar como consecuencia de las ventajas que la inacción de las autoridades le brinda a los perpetradores de violencia sexual en contra de las mujeres. Ya sea por la infraestructura, por la falta de intervención oportuna del personal de vigilancia o la ausencia de protocolos claros de actuación.
- En segundo lugar, la falta de sensibilidad de las autoridades y los responsables de brindar atención a las mujeres. La poca empatía, la baja credibilidad o la falta de modales mínimos de trato con las personas, fueron señaladas por las informantes como elementos comunes entre sus propios

<sup>13</sup> Se realizó una sesión colectiva de discusión con dos encargadas de taquilla del Sistema de Transporte Colectivo Metro (STCM); dos conductoras de la RTP Atenea; dos inspectoras de ruta; una responsable de monitoreo del Metrobús de la línea 1; una supervisora general de plataforma del Metrobús de la línea 6, y una representante de la agencia de atención al usuario del Metro.

compañeros de trabajo y de quienes están a cargo de tareas ministeriales. Acudir a los trabajadores para pedir auxilio, solicitar información sobre los procedimientos legales, o levantar una denuncia, son acciones que se dificultan en la medida en que prevalece una barrera entre la autoridad y la ciudadanía.

- Finalmente, el tercer problema es la precaria reacción de las autoridades y testigos ante situaciones de violencia sexual. De acuerdo con las entrevistadas, además de la prevención, es necesario endurecer las penas por la comisión de delitos, fortalecer la complementariedad entre el auxilio psicológico y el apoyo jurídico y crear un sistema único que se dedique a atender prioritariamente a las víctimas.

Adicionalmente, en los testimonios de las participantes se incluyen otras referencias sobre los siguientes aspectos:

- Todas las informantes reconocen que han sido testigos de actos de violencia sexual dentro de los respectivos sistemas de transporte donde laboran (STCM, Metrobús y RTP), tanto en sus funciones de servidoras públicas, como en su carácter de usuarias del transporte público. Asimismo, ocho de nueve informantes expresaron que han sido víctimas de violencia sexual en el transporte público en algún momento de su vida.
- Ambas operadoras del RTP, una de las despachadoras en taquilla en el STCM y una informante que monitorea el Metrobús, expresaron que han sido violentadas sexualmente por los usuarios del transporte mientras se encuentran en sus horarios de servicio (cuatro de nueve informantes).
- Las informantes expresaron que **existen tres perfiles de hombres acosadores** en el transporte público:
  - i. Hombres que aprovechan los momentos con mayor afluencia para tocar a las mujeres, fro-

tar el pene (por encima de la ropa) y mirarlas de manera lasciva. Aprovechan las condiciones del espacio (el “amontonamiento”) para perpetrar el acoso.

- ii. Hombres que actúan de manera premeditada cuando los transportes van casi vacíos. Este tipo de agresores actúan con alevosía porque ya tienen estructurada una “estrategia” para escoger a sus víctimas (usualmente mujeres jóvenes y que van distraídas). Las informantes señalan a este tipo de agresores como “más violentos” porque sacan sus penes para tener roces con alguna parte del cuerpo de la mujer con la finalidad de eyacular sobre ellas.
- iii. Hombres exhibicionistas. Éstos son agresores sexuales que no buscan ningún tipo de contacto con la víctima. Disfrutan mostrar al público sus genitales, o bien se masturban en público.

Las informantes mencionaron que tienen conocimiento de agresores con ceguera o debilidad visual que usan o fingen su condición de discapacidad para tocar a las mujeres.

- No existe algún tipo de patrón de vestimenta o condición física que promueva la violencia sexual hacia las mujeres. Sin embargo, las entrevistadas mencionaron que las mujeres jóvenes, “guapas”, “frondosas” y que visten de manera ceñida podrían ser víctimas recurrentes. Asimismo, las informantes expresaron que el hecho de transportar muchas cosas, o bien, que la mujer esté distraída (viendo el celular, leyendo, durmiendo, etcétera), favorece la actuación de los agresores.
- Las servidoras públicas mencionaron que dentro del STCM existen grupos de estafadores que buscan obtener dinero de hombres a quienes acusan de ejercer violencia sexual. El grupo está conformado por una mujer (que funge como víctima) y dos testigos (por lo regular varones) que a su vez se encuentran coludidos con algún agente del Ministerio Público.

Con base en lo expresado por este grupo de informantes, otro de los desafíos para erradicar la violencia sexual en contra de las mujeres, es subsanar la falta de coordinación estrecha entre distintos actores. Los testimonios de las servidoras públicas y del personal de vigilancia dan cuenta de que hay un conocimiento sólido de una serie de situaciones cotidianas en las que se agrede a mujeres, sin embargo, este conocimiento no se ha traducido en marcos operativos concretos y en tareas de prevención.

En ese sentido, es urgente estructurar mecanismos de colaboración entre distintos agentes que permitan el establecimiento de protocolos claros de actuación. A modo de ejemplo, el antecedente del Programa Viajeros Seguras es relativamente conocido entre las encargadas de la responsabilidad policial, pero poco en otras áreas operativas. La información debe fluir de manera mucho más dinámica, a fin de que todas las personas involucradas en atender casos de violencia contra las mujeres sepan qué herramientas están disponibles y cuáles son las probables vías de auxilio en caso de alguna contingencia.

Tal y como señalan algunos testimonios, para combatir la violencia sexual, es necesario erradicar las ventajas sistémicas e institucionales prevalecientes, que provocan que los agresores logren evadir el peso de la ley y puedan continuar actuando con impunidad.

## La perspectiva de los hombres

El trabajo con grupos focales de hombres muestra la naturalización de la violencia sexual desde el estereotipo de una masculinidad dominante, reflejo de una cultura machista. En repetidas ocasiones, se comenta que la vestimenta de las mujeres justifica ciertas acciones por parte de los hombres que ellos no consideran impropias, pues para ellos, esta forma de vestir es una provocación de las mujeres. No obstante, en los testimonios de los entrevistados hay un doble discurso: mientras los piropos, cortar el paso, dirigir miradas o emitir chiflidos, son considerados como un

“cumplido” a la autoestima de las mujeres, los golpes, las coacciones para tener relaciones sexuales o las persecuciones son vistas como violencia, y consideran que deben erradicarse este tipo de conductas porque “las mujeres también tienen derechos”. Sin embargo, no se reconoce que las conductas impropias de los hombres mencionadas antes constituyen una violación de estos derechos.

Muchos de los entrevistados consideraron que la violencia continúa cuando las víctimas solicitan auxilio; reconocieron que éstas no son debidamente atendidas ni por otros pasajeros o transeúntes, ni por la autoridad misma.

En este sentido, muchos entrevistados afirmaron que a pesar de ser testigos de violencia contra las mujeres no intervienen debido a que en muchos casos las víctimas se niegan a recibir ayuda, pues algunas mujeres se sienten en riesgo cuando un hombre se les acerca a prestar apoyo.

Al igual que en otros grupos de informantes, los hombres no identifican un patrón físico de los agresores, pero mencionaron varias estrategias para la perpetración de conductas impropias, como portar objetos para encubrir tocamientos, propiciar acercamientos incidentales, bloquear el paso o restringir la libertad de movimiento, entre otras. Sin embargo, y a pesar de reconocer el uso de estas estrategias de manera cotidiana, consideran que es responsabilidad de las mujeres saber cuidarse y reaccionar ante ese tipo de prácticas.

Uno de los componentes centrales para la comprensión integral de la violencia sexual contra de las mujeres está relacionado con los discursos y las perspectivas de los hombres en torno a este problema. La construcción y expresión de modelos de género se engarza ineludiblemente con la construcción de masculinidades y con la forma en que éstas se traducen en pautas de apropiación y conducción en el espacio público.





# 6

## SÍNTESIS DE HALLAZGOS Y RECOMENDACIONES



La violencia contra las mujeres es estructural y multifactorial. La violencia contra las mujeres y las niñas sigue siendo una de las violaciones de los derechos humanos más extendida —y tolerada— en todo el mundo. Hoy, por primera vez, prevenir y eliminar la violencia contra las mujeres es prioridad de los países en la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, y en la nueva Agenda Urbana acordada en 2016. La violencia no es un problema de las mujeres sino de la sociedad en su conjunto, afecta la integridad, seguridad y dignidad de todas y todos, así como el pleno ejercicio de los derechos de las mujeres y las niñas.

Los actos y/o amenazas de violencia contra las mujeres expresados en los espacios públicos y privados impactan la libertad de movimiento de las mujeres y las niñas y son un componente clave en la percepción de inseguridad y el miedo de éstas. En la última década se han dado avances en la legislación y en el desarrollo de políticas públicas para prevenir y responder a la violencia que ocurre en los espacios públicos; aunque, como muestra este estudio, la violencia sexual en sus diferentes expresiones es escasamente reconocida y denunciada como un problema central. En general, sigue siendo un gran desafío implementar los marcos de derechos humanos en la vida cotidiana de las personas, desarrollar programas de transporte con perspectiva de género y servicios multisectoriales esenciales, garantizar el acceso a la justicia y el combate a la impunidad involucrando a la ciudadanía —especialmente a los hombres—, así como llevar a cabo acciones para prevenir y responder a la violencia contra las mujeres y las niñas que ocurre en el espacio público.

El estudio confirma también que la agenda de la igualdad es multidimensional; por eso, a la violencia sexual que ocurre en el espacio público, se une la discriminación que sufren las mujeres por el hecho de ser indígenas o vivir con algún tipo de discapacidad. La interseccionalidad de la discriminación opera no sólo en la forma en que las mujeres son víctimas de la violencia, sino en la revictimización o falta de acceso a la justicia que a menudo viven.

La construcción de los espacios públicos se encuentra cimentada en una compleja estructura de exclusión de las mujeres en los espacios comunes. El diseño y la planeación relacionados con los medios masivos de transporte priorizan los roles productivos —los cuales están diferenciados por género—, así como el desahogo de la afluencia de personas y vehículos en horas pico, invisibilizando las necesidades de movilidad de las mujeres, que son diferentes a las de los hombres. Esto ocurre a pesar de que en términos proporcionales, cuando se movilizan, las mujeres utilizan más el transporte público: del total de viajes que realizan las mujeres, 73.9% es en transporte público, mientras que en el caso de los hombres este porcentaje es menor: 63.7 (INEGI, EOD, 2007).

La movilidad de las mujeres está condicionada por cinco aspectos:

1. Estrategias de movilidad de las propias mujeres, que son reflejo de la desigualdad estructural en la que viven.
2. Infraestructura de transporte.
3. Tipo de viaje.

4. Cultura de dominación masculina (el machismo y sus prácticas).
5. Violencia latente, que es fomentada por la cultura del miedo y la dominación masculina.

Como se mostró en este estudio, las prácticas de desplazamiento de las mujeres de la ZMCM muestran claras diferencias en cuanto a distancias y tipos de viajes y propósitos. Así, por ejemplo, las mujeres que utilizan el transporte público y viven en la periferia registran altos porcentajes de viajes cuyo origen y destino se ubican dentro de las mismas zonas donde se localiza su hogar. Esta población, en general cuenta con menores ingresos relativos y mayores necesidades de transporte local.

Las agresiones sexuales consideradas en la ENDIREH,<sup>14</sup> ocurren en varios lugares: la calle, la escuela, la oficina, la fábrica o taller, la casa, el transporte público, el cine, el centro comercial o algún otro espacio de uso común en la ciudad. De acuerdo con la ENDIREH, la mitad de las mujeres en la ciudad reportan violencia en el ámbito comunitario, siendo las más frecuentes los piropos o frases ofensivas de carácter sexual (73.7%) y los tocamientos impropios (58.2%). Asimismo, 13.8% han sentido miedo a ser atacadas sexualmente.

14 Tocamientos impropios, insinuaciones o propuestas de intercambio sexual, toma de represalias por negarse a tener algún contacto sexual, ser obligada a tener relaciones sexuales, miedo a ser atacada sexualmente, haber sido obligada a realizar actos sexuales por dinero, haber sido forzada a mirar escenas o actos sexuales, haber sido agredida físicamente, haber sido humillada frente a otras personas, ser ignorada por el hecho de ser mujer, y/o haber sido objeto de algún comentario obsceno o lascivo.

Datos de la ENDIREH 2011 señalan que una de cada dos mujeres mayores de 15 años ha sido víctimas de violencia en el ámbito comunitario de la Ciudad de México. Es decir, aproximadamente 1 millón 715 mil mujeres.

Por otro lado, existen ciertos tipos de agresiones que, si bien son menos frecuentes, cuando ocurren tienden a concentrarse en la calle o el transporte público. Tal es el caso de las agresiones físicas: 55.01% de los eventos registrados en la ENDIREH ocurrieron en la calle o transporte público. Asimismo, 58.3% de los actos sexuales forzados por dinero y 89.7% de los casos de personas forzada a mirar escenas o actos sexuales tuvieron lugar en la calle o transporte público.

Por su parte, la ENVIPE 2014 señala que del total de personas que fueron víctimas de algún delito, 47% son mujeres y 10% del total reportaron alguna agresión de índole sexual. De ese 10%, 98% corresponde a mujeres que sufrieron algún tipo de delito en materia sexual y sólo 2% a hombres. Además, 56.3% de tales agravios fueron cometidos en la calle (44.8%) o en el transporte público (11.5%).

El presente diagnóstico participativo sugiere una magnitud mucho mayor, y de acuerdo con las entrevistas realizadas, 9 de cada 10 mujeres han sido víctimas de algún tipo de violencia sexual durante sus recorridos cotidianos. Esto corrobora los hallazgos de otros estudios (Zermeño *et al.* 2009).<sup>15</sup>

En este sentido, la magnitud de la violencia sexual en general, y especialmente la que tiene lugar en espacios y transportes públicos, resulta todavía difícil de estimar. Hay tres grandes limitantes para tener una medición fidedigna del tamaño del fenómeno:

15 Mediante un sondeo en un CETRAM de alta confluencia, Zermeño y Plácido (2009) encontraron que 9 de cada 10 mujeres han sido víctimas de violencia sexual a lo largo de su vida; 8 de cada 10 padecieron agresiones al menos durante el año previo al momento de levantamiento de datos; al menos una de cada tres de las informantes sintió miedo de ser atacada sexualmente en el transporte público; casi una de cada cinco fue perseguida por hombres en los espacios de transportación; cerca de 2% fue víctima de violación; aproximadamente 7 de cada 10 han sido objeto de frases ofensivas de carácter sexual; 50% han sido tocadas o manoseadas de manera impropia, y 70% ha padecido recargamientos corporales por parte de algún sujeto, entre otras agresiones.



- a. **Cómo se mide y se consigna la violencia sexual.** No existe un catálogo exhaustivo, unificado y riguroso que conjunte las distintas y variadas expresiones de agresiones sexuales que se ejercen en contra de las mujeres y las niñas. Como consecuencia, se tienen mediciones dispersas y no comparables entre sí, las cuales tienen como resultado que haya estimaciones imprecisas.
- b. **Diversidad de propósitos entre distintos instrumentos.** Los objetivos de cada instrumento inciden en el énfasis espacial, temporal o muestral, lo cual puede visibilizar o invisibilizar la tasa de incidencia de cierto tipo de agresiones. Por ende, es necesario que, dada la gravedad del problema de la violencia sexual en general, y de su prevalencia en el espacio público en particular, se cuente con un registro específico orientado a conocer las características de dicho fenómeno en los circuitos cotidianos de interacción de la ciudad.
- c. **Incompatibilidad de definiciones de la violencia.** La violencia es un concepto multidimensional. Puede derivar en violencia basada en pertenencias categoriales, espacios de ocurrencia, modos de perpetración del daño, tipo de agresores, entre otras. En virtud de ello, la violencia sexual en contra de las mujeres debe ser tratada como una dimensión que está relacionada con otras formas de violencia, aunque con características específicas, pues se ejerce por motivos de género y forma parte de un continuum de prácticas nocivas que tienen lugar en distintos espacios, tanto privados como públicos.

Así, a continuación se presenta un árbol del problema, en el que se hace un análisis de las causas y los efectos de esta forma de violencia, que se desprenden del diagnóstico. El análisis de estos componentes resulta indispensable para la correcta identificación de los factores que inciden directamente en la conformación de cada uno de los actos o hechos relacionados con la violencia sexual en contra de las mujeres en los espacios públicos y el transporte en la Ciudad de México, los cuales pueden adoptar muy diversas formas.

Este análisis permite distinguir los factores causales —aquellos que propician o dan lugar al fenómeno— de otros que son efectos o consecuencias derivados de los primeros. Esto es importante para identificar soluciones y no aplicar únicamente estrategias o acciones que se centren en moderar o atemperar los efectos, sin atender las causas.

## Árbol del problema

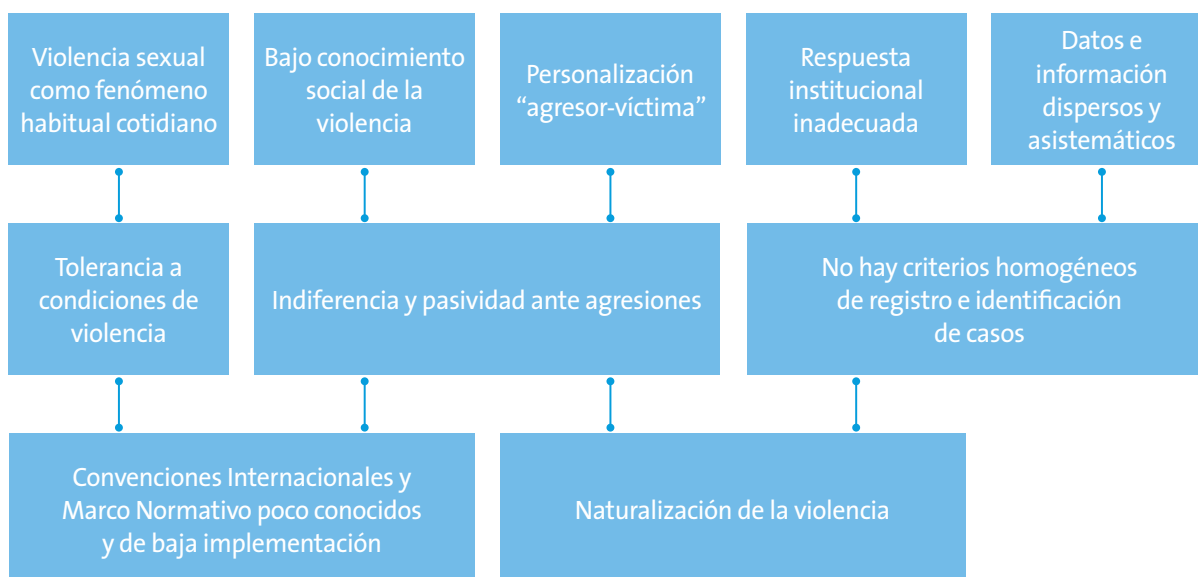
Del conjunto de evidencias producidas por este estudio, se distinguen tanto factores causales, como efectos y consecuencias, y a continuación se muestran de manera esquemática los que se consideraron más significativos.

### ÁRBOL DE EFECTOS

- Marco normativo con importantes avances, pero con grandes retos para avanzar en la conceptualización clara de conductas de violencia sexual específicas contra las mujeres y niñas. Bajos niveles de conocimiento y uso.
- Bajos niveles de conocimiento y conciencia sobre la extensión de la violencia.
- Naturalización de la Violencia Sexual: es un fenómeno habitual “aceptable”.
- Configuración del fenómeno como una relación “agresor-víctima”.
- Ejercicio restrictivo de derechos y libertades / auto-preservación.
- Tolerancia a las condiciones que sustentan la violencia.
- Indiferencia y actitudes pasivas ante la ocurrencia de agresiones.
- Respuesta insuficiente e inadecuada a los casos denunciados.
- Datos e información inadecuados, incompletos dispersos asistemáticos, sin perspectiva de género.

### ESQUEMA 1.

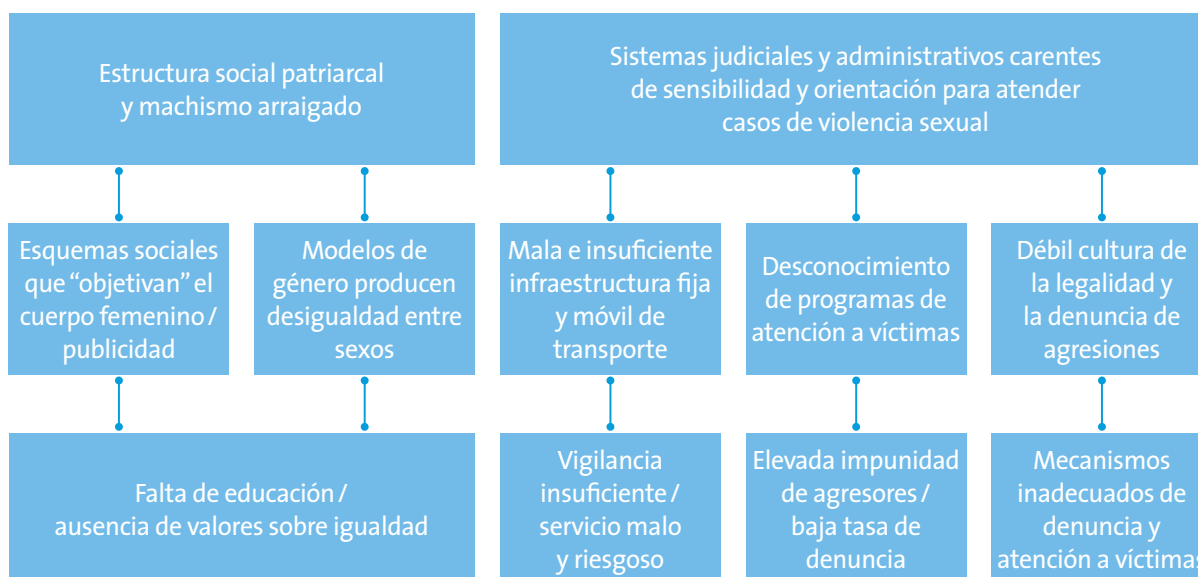
#### Árbol de efectos



Fuente: elaboración propia.

### ESQUEMA 2.

#### Árbol de las causas



Fuente: elaboración propia.

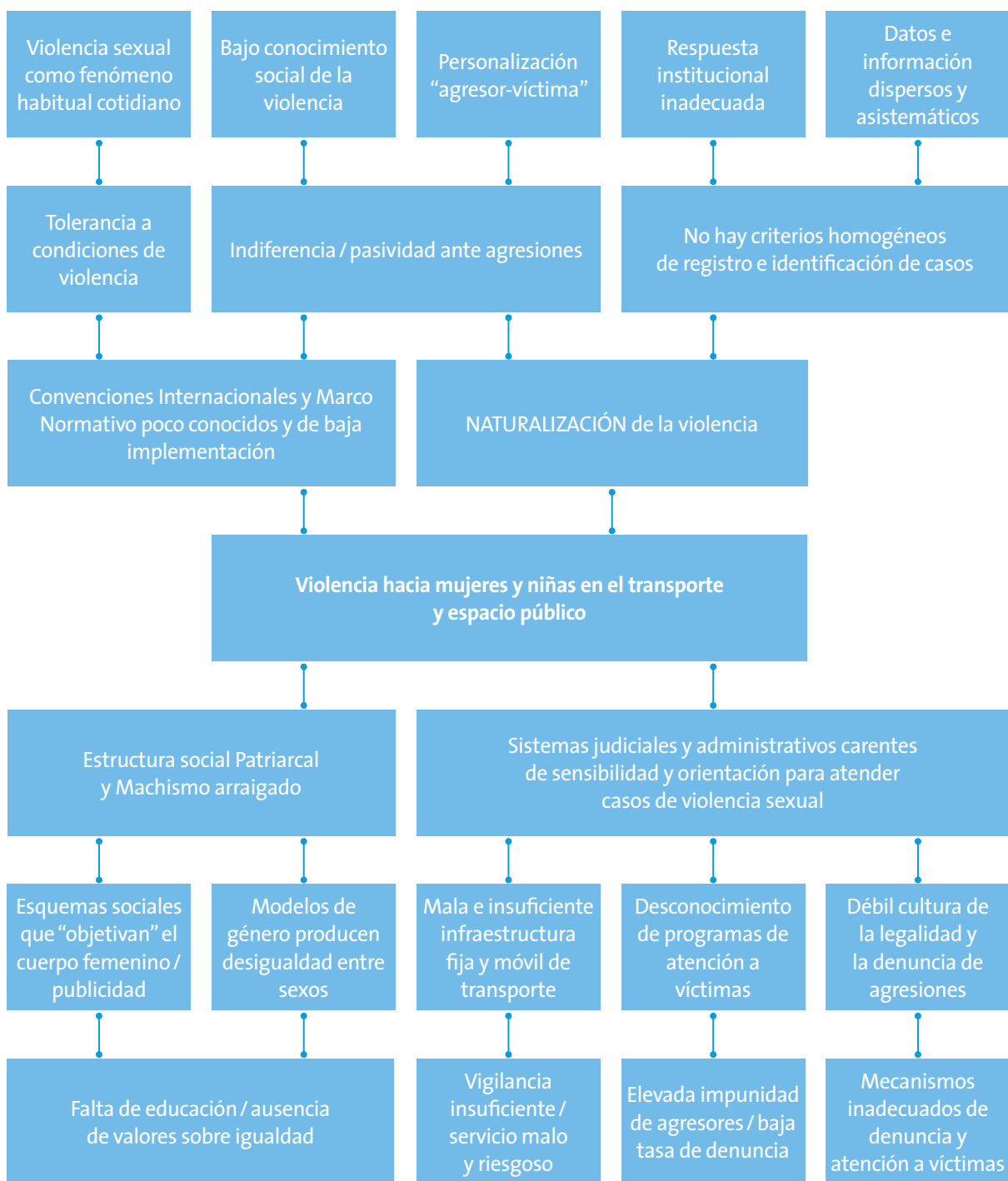
## ÁRBOL DE CAUSAS

- Falta de educación y principios que promuevan la igualdad de género.
- Modelos de género que generan desigualdad / “Machismo” cultural.
- Prácticas sociales que “objetivan” el cuerpo femenino.
- Débil cultura de la legalidad y de la denuncia de agresiones sexuales.
- Mala e insuficiente infraestructura/saturación del servicio.
- Vigilancia y protección insuficientes.
- Mal servicio / riesgos en el servicio.
- Mecanismos inadecuados de denuncia / atención inadecuada de denuncias.
- Elevada impunidad de agresores.
- Bajo nivel de conocimiento de programas y servicios para atender la violencia.
- Se carece de un sistema único de gestión de información.
- Las peticiones institucionales ante los organismos responsables son atendidas de manera ineficiente o no son atendidas.
- No existen parámetros metodológicos transparentes y accesibles a cualquier usuario o usuaria, que permitan determinar el grado de fiabilidad de los instrumentos o esquemas de registro de entidades gubernamentales específicas.
- Los datos son difícilmente comparables ya que existen algunas incompatibilidades en la muestra o población atendida.
- Hay pocos datos disponibles sobre las percepciones de quienes ejercen el rol de autoridad.
- Prevalece una diferencia importante entre lo que reportan las instituciones de procuración de justicia y los datos que provienen de los instrumentos diseñados para la recopilación y divulgación de información pública.
- Sistemas judiciales y administrativos carentes de sensibilidad y orientación para atender casos de violencia sexual.
- Ausencia de redes de apoyo y de organizaciones civiles que den seguimiento y denuncien continuamente los casos y factores que producen violencia contra mujeres y niñas.

Estos dos conjuntos de factores (efectos más causas) dan cuenta de la complejidad que caracteriza el problema de la violencia contra las mujeres y niñas en el transporte y el espacio públicos de la Ciudad de México. Su manejo integrado permite dar paso a la identificación de los rasgos que habrán de configurar la intervención.

La integración de ambos tipos de factores ofrece un panorama en el que se deben distinguir los factores de carácter causal (parte baja del esquema 3) de los que son efectos o consecuencias (parte alta).

**ESQUEMA 3.**  
**Árbol del problema**



Fuente: elaboración propia.

## Perfil del área de intervención

### El tamaño y límites del área de intervención

Es importante hacer hincapié en que toda tentativa de intervención debe partir del establecimiento de la violencia sexual como:

1. un problema público y social;
2. un proceso multifactorial;
3. un delito que afecta preponderantemente a las mujeres y que debe ser resuelto involucrando a toda la sociedad.

El foco de atención está centrado en las agresiones sexuales que tienen lugar en los espacios de transporte y traslado cotidiano de mujeres y niñas, pero las acciones propuestas deben incidir en ámbitos que trascienden la lógica de movilidad.

En este estudio se identificaron tres componentes centrales que permiten observar el problema de la violencia sexual contra las mujeres en el espacio público como un problema multifactorial y relacional. Estos elementos se estructuran en tres áreas de intervención: disposicional, circunstancial y relacional, ya que de esta manera se puede generar una configuración contextual que permita observar los elementos clave para una intervención que busque erradicar el problema de la violencia contra las mujeres y niñas en el ámbito público.

### CUADRO 21.

#### Áreas de intervención

| DISPOSICIONAL   | CIRCUNSTANCIAL  | RELACIONAL  |
|---|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"><li>• Establecimiento y difusión de normas y roles</li><li>• Percepción y auto percepción de las mujeres en el Espacio Público</li><li>• Esquemas Culturales</li><li>• Discursos en torno a las mujeres y la violencia sexual.<br/>- Naturalización de violencia.</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>• Lógicas y uso-apropiación del espacio público.</li><li>• Entorno urbano, infraestructura y presencia efectiva de autoridad.</li><li>• Arreglos espaciales (percepción de seguridad e inseguridad).</li><li>• Dinámicas de desplazamiento.</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>• Interacción Social.</li><li>• Diversidad de actores/ género/ Identidad/ Estructura Social.</li><li>• Despersonalización de la violencia sexual.</li><li>• Responsabilidad de otros actores de co-presencia en el espacio público.</li></ul> |

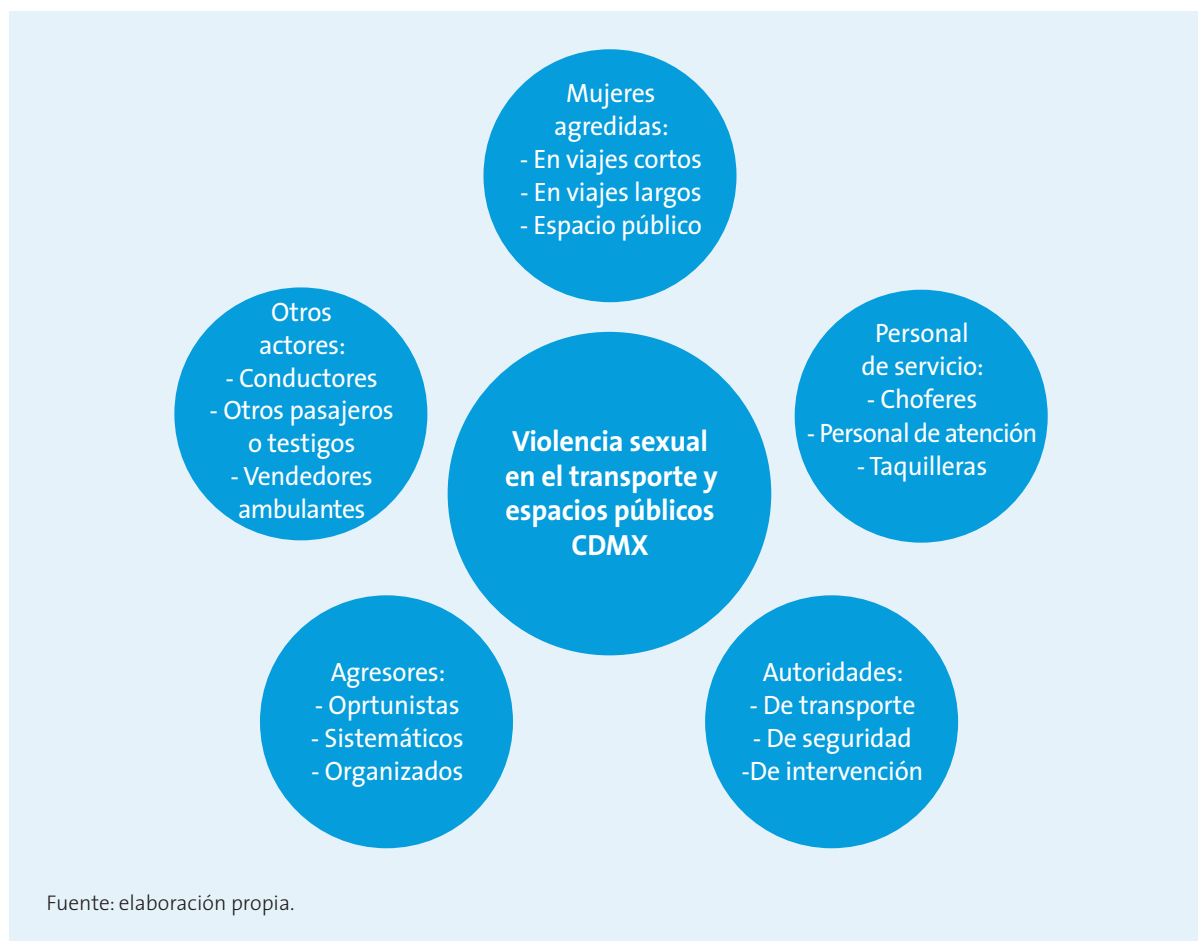
## Análisis de actores involucrados

Existen tres dimensiones que permiten la identificación y descripción del conjunto de actores involucrados en el fenómeno y que forman parte del contexto social en el que tiene lugar la violencia sexual contra las mujeres y las niñas en la Ciudad de México:

- Mujeres agredidas que forman parte de la población de mujeres que utiliza el transporte público.
- Los agresores (entendidos como el conjunto predominantemente masculino que ejerce violencia contra las mujeres de forma oportunista o sistemática).
- Las y los prestadores de servicio que forman parte del entorno y tienen gran influencia sobre las condiciones en que se ofrecen y utilizan las diversas modalidades de transporte y del espacio público circundante (accesos, andadores, terminales, paraderos, etc.).
- Otros actores sociales presentes en los contextos de violencia, que incluyen a los operadores del transporte, otros pasajeros o usuarios del transporte y los espacios públicos, los vendedores ambulantes ubicados en las locaciones cercanas a paraderos, terminales y bases de vehículos y el personal de vigilancia o seguridad.

### GRÁFICO 12.

#### Mapa de actores en la violencia sexual en el transporte de la Ciudad de México





- e. Las autoridades del transporte y de la seguridad pública.

Esta identificación de actores establece el primer punto de referencia para la planeación de acciones y para, potencialmente, identificar y seleccionar el tipo de medidas o instrumentos a emplear que permitan incidir efectivamente en las causas y los efectos de la violencia contra mujeres y niñas. De esta manera, se toman en cuenta las posturas e intereses que condicionan el comportamiento de cada uno de los actores involucrados. De acuerdo con lo expuesto en el presente estudio, los actores involucrados en la violencia sexual contra las mujeres dan cuenta de cómo se configuran de forma dinámica el tiempo, el espacio y las personas.

Es importante resaltar que las organizaciones de la sociedad civil no figuraron en el mapa de actores, ni en el perfil y área de intervención de este estudio, pues se trata de un acercamiento directo a las usuarias y a las y los actores que operan de manera directa en el transporte público. Sin embargo, las organizaciones sociales, y de manera fundamental las organizaciones feministas y de mujeres, son fundamentales para la erradicación de la violencia sexual contra las mujeres y las niñas en el espacio y el transporte públicos.

## Recomendaciones

Prevenir y eliminar la violencia sexual contra las mujeres y las niñas en el espacio público requiere del compromiso reforzado y la cooperación de las diferentes instancias de gobierno y poderes del Estado, las organizaciones de mujeres y jóvenes, y de la sociedad civil organizada en general, la academia y los centros de investigación, el sector privado, los medios de comunicación, los organismos internacionales y de la ciudadanía en su conjunto.

A partir del diagnóstico, se destaca la necesidad de contar con una estrategia integral, que promueva cambios estructurales orientados al logro de la igualdad de género, así como el desarrollo de políticas y programas que estén integrados con la planeación y

el presupuesto de la ciudad. Para ello, es fundamental mejorar el marco normativo, la información, los programas y servicios esenciales multisectoriales, el acceso a la justicia y fortalecer las estrategias de prevención en el marco de todas las políticas públicas de la Ciudad de México.

Las siguientes recomendaciones se proponen como guía para la formulación de políticas que deberán instrumentarse en coordinación con distintas instituciones y organizaciones de la sociedad, dada la magnitud del problema. La coordinación interinstitucional y la participación de la sociedad civil es una condición necesaria para avanzar en la eliminación de la violencia contra las mujeres y las niñas en el transporte público y para garantizarles el pleno disfrute de sus derechos humanos.

### Marco Normativo

- Revisar el marco normativo, los procedimientos y los protocolos de actuación para prevenir, atender, sancionar y eliminar todas las formas de violencia sexual contra las mujeres y las niñas en el espacio público, en consonancia con los estándares de derechos humanos.
- Crear una definición armonizada sobre violencia sexual contra las mujeres que incluya el acoso, abuso y hostigamiento sexuales en las legislaciones local y federal.
- Incluir el delito de hostigamiento sexual en la legislación local, tipificándolo de tal forma que permita acreditarlo en la práctica de manera eficaz y no revictimizante, y que pueda ser perseguido de oficio.

### Información

- Establecer definiciones claras de conceptos y periodos de reportes a fin de contar con datos comparables.

- Utilizar las mismas definiciones sobre delitos sexuales y violencia en el espacio público en las distintas encuestas e instrumentos de recolección de datos.
- Crear de un sistema único de gestión de información estadística. Es importante que en el uso de este sistema se garantice la transparencia y el acceso a la información especialmente en lo relacionado con la violencia contra las mujeres y las niñas, tanto a nivel nacional como local.
- Profundizar la información recogida en encuestas sobre la violencia sexual contra las mujeres, en particular, en el espacio y transporte público, y mejorar las herramientas de medición de prácticas sexistas y de construcción de estereotipos de género. Se debe evaluar la posibilidad de realizar estas encuestas con representación en la Ciudad de México.
- Fortalecer los registros administrativos y el sistema de información a lo largo de toda la cadena de procuración e impartición de justicia.
- Capacitar y sensibilizar a servidores públicos en lo relacionado con la aplicación de las leyes y protocolos aplicables en materia de prevención y respuesta a la violencia sexual contra las mujeres en espacios públicos.
- Generar un catálogo unificado de agresiones sexuales para los programas operativos.
- Evaluar de manera constante los mecanismos de denuncia y atención a víctimas.
- Hacer una revisión de los procedimientos de atención a víctimas e impartición de justicia en temas de violencia sexual.
- Capacitar y sensibilizar a operadores del transporte público y concesionado en protocolos aplicables para prevenir y erradicar la violencia contra las mujeres.

### Políticas y programas

- Desarrollar el Programa Ciudades y Espacios Públicos Seguros para las Mujeres y Niñas de la Ciudad de México con presupuesto asignado, responsabilidad interinstitucional y mecanismos para la participación activa de la sociedad civil y las organizaciones de mujeres de la ciudad.
- Institucionalizar mecanismos de coordinación institucional para la planeación, presupuestación, ejecución, seguimiento y evaluación integral e intersectorial de las políticas públicas orientadas a garantizar el derecho de las mujeres y las niñas a una vida libre de violencia en el transporte y espacios públicos.
- Generar campañas en todos los niveles que dimensionen el problema de la violencia sexual contra las mujeres como un asunto de todas y todos.
- Promover entre estudiantes de educación básica, media superior y superior la adopción de actitudes, valores y comportamientos favorables a la igualdad de género, la no discriminación, el respeto a los derechos humanos y a la no violencia.
- Generar campañas que rompan con los estereotipos de género y promuevan la construcción de nuevas masculinidades que “desnaturalicen” la violencia contra las mujeres en el espacio público y privado.
- Construir mecanismos de evaluación de publicidad que denigre la imagen de las mujeres o incite a la violencia sexual.

- Incentivar la creación de grupos de ayuda mutua para hombres que quieran construir nuevas masculinidades.

### **Servicios esenciales y acceso a justicia para responder a la violencia contra las mujeres y las niñas**

- Fortalecer los servicios esenciales y especializados para atender a las mujeres y las niñas víctimas de violencia en el transporte y espacios públicos, mediante el diseño, la aplicación y el seguimiento de protocolos y modelos de atención institucionalizados que eviten su revictimización y tomen en cuenta sus necesidades particulares por edad, etnia, discapacidad y condición de pobreza, entre otras variables.
- Construir mecanismos que garanticen el acceso a la justicia rápida y expedita en materia de violencia sexual.
- Garantizar el derecho a la salud de mujeres que han sido víctimas de violencia sexual, mediante instancias que acompañen a las mujeres en el acceso y seguimiento a los servicios de atención médica y psicológica.
- Buscar mecanismos que vigilen que se castigue adecuadamente a los agresores.
- Ampliar la cobertura y la calidad de los programas de vigilancia y seguridad.

# REFERENCIAS

- Alcántara, Eduardo (2010), *Análisis de la movilidad urbana. Espacio, ambiente y equidad*, CAE Corporación Andina de Fomento, Bogotá, Colombia.
- Alvarado, A. (2014), *Sociología, género y violencia juvenil*, s.p.i. (mimeo).
- Álvarez de Lara, Rosa María (2010), *Ley Estatal de Derecho de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia del Estado de Chihuahua*, IJ-UNAM, Gobierno de Chihuahua, México.
- Asamblea General de las Naciones Unidas (2006), In-Depth Study on All Forms of Violence against Women: Report of the Secretary General. A/61/122/Add.1. United Nations, New York. Disponible en: <http://www.un.org/womenwatch/daw/vaw/vsg-study.htm>
- Asamblea Legislativa de la Ciudad de México (2014), Decreto por el que se expide la Ley de Movilidad de la Ciudad de México. Publicada en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México el 14 de julio.
- \_\_\_\_\_ (2008), Ley de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia de la Ciudad de México. Publicada en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México el 29 de enero. Disponible en: <http://www.aldf.gob.mx/archivo-cco71ca6d1dcfoab590doe-fe316cfob6.pdf>
- \_\_\_\_\_ (2002), Código Penal para el Distrito Federal, publicado en la Gaceta Oficial del Distrito Federal, 16 de julio. Disponible en: [http://www.fimevic.df.gob.mx/documentos/transparencia/codigo\\_local/CPDF.pdf](http://www.fimevic.df.gob.mx/documentos/transparencia/codigo_local/CPDF.pdf)
- BID (2013), *Guía para la Integración de la Perspectiva de Género en los Sistemas de Transporte Urbano que Optimizan la Movilidad*, División de Género y Diversidad, Banco Interamericano de Desarrollo, Washington.
- \_\_\_\_\_ (2014), *Building Capacity of State and Local Actors to Respond to Violence Against Women. Evaluación de Impacto de cuatro programas de prevención de la violencia contra las mujeres (VCM) en América Latina y el Caribe*, Resultados de Línea de Base, Bogotá.
- BID/INMUJERES-DF (2013), *Building Capacity of State and Local Actors to Respond to Violence Against Women. Viajemos seguras en el transporte público de la Ciudad de México. Diseño de Evaluación de Impacto*.
- Bejarano Celaya, Z. (2007), “Entre lo público, privado y doméstico” en Revista Géneros, año 13, N°36, febrero, pp. 60-68.
- Brattingham, P. B. (2008), “Crime Pattern Theory”, en R. W. Mazerolle, *Environmental Criminology and Crime Analysis*, Routledge, New York., pp. 78-92.
- Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión (2007), Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia, Diario Oficial de la Federación, 1 de febrero. Disponible en: [http://www.legislacion.gob.mx/documentos/transparencia/codigo\\_local/CPDF.pdf](http://www.legislacion.gob.mx/documentos/transparencia/codigo_local/CPDF.pdf)

- inmujeres.gob.mx/inmujeres/images/stories/normateca/legislacion2014/Igamvlv.pdf
- Castro Morales, P., G. Salas y C. Rodríguez (2012), *Los homicidios de mujeres ocurridos en el hogar: un panorama municipal. Estudios de Violencia en México*, CEI-COLMEX, México. Disponible en: <http://cei.colmex.mx/Estudios%20Violencia%20M%C3%A9xico%20Materiales%20recibidos/> (última consulta 1 de agosto de 2015).
- Commonwealth Secretariat (2003), *Integrated Approaches to Eliminating Gender-based Violence*, Commonwealth Secretariat, London. Disponible en: [http://thecommonwealth.org/shared\\_asp\\_files/uploadedfiles/%7bBC734E4C-36AC-482D-984A-593228DB5F8D%7d\\_gender%20violence.pdf](http://thecommonwealth.org/shared_asp_files/uploadedfiles/%7bBC734E4C-36AC-482D-984A-593228DB5F8D%7d_gender%20violence.pdf)
- CONEVAL, *Modelo de Términos de Referencia para la Evaluación de Consistencia y Resultados*. Consultado en: [http://www.coneval.gob.mx/Evaluacion/Paginas/Evaluaciones\\_Programas/Evaluacion\\_Consistencia/MTR\\_ECR.aspx](http://www.coneval.gob.mx/Evaluacion/Paginas/Evaluaciones_Programas/Evaluacion_Consistencia/MTR_ECR.aspx)
- CONAPO, *Proyecciones de la población 2010-2050*. Secretaria de Gobernación. Disponible en: <http://www.conapo.gob.mx/es/CONAPO/Proyecciones> (última visita 30 de junio de 2015).
- Convenio de Colaboración Interinstitucional para la ejecución del programa de seguridad de las mujeres en medios de transporte público de pasajeros del Distrito Federal, “Viajemos Seguras” (2008). Disponible en: <http://www.transparencia.df.gob.mx/work/sites/vut/resources/ExcelContent/16753/1/ConVS1062008.pdf>
- Chiarotti, Susana (2010), *Violencia contra las mujeres, tratados internacionales y el compromiso municipal*, Argentina, Centro de Estudios Urbanos y Regionales (CEUR)-Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET).
- De Barbieri, T. (1991), “Los ámbitos de acción de las mujeres, en *Revista Mexicana de Sociología*”, año 53, N° 1, enero-marzo, México, pp. 2013-224.
- De la Cruz, Carmen (2007), “Espacios ciudadanos, violencia de género y seguridad de las mujeres”, en Ana Falú y Olga Segovia (eds.), *Ciudades para convivir: Sin violencias hacia las mujeres*, Santiago de Chile, Red Mujer y Hábitat de América Latina. UNIFEM. AECID. Ediciones SUR.
- Dunckel Graglia, Amy (2013), “Rosa el nuevo color del feminismo: un análisis del transporte exclusivo para mujeres” en *Revista de Estudios de Género, La ventana*, Vol. IV, Núm. 37, Universidad de Guadalajara, Guadalajara México, pp. 148-176.
- Dymén, C. & V. Ceccato (2012), “An international perspective of the gender dimension in planning for urban safety”. En Ceccato, V. (ed.). *The urban fabric of crime and fear*, Dordrecht, Springer, pp. 311-39.
- England, M. & S. Simon. (2010), “Scary cities: urban geographies of fear, difference and belonging” en *Social & Cultural Geography*, vol. 11, no. 3, pp. 201-207.
- Falú, A. (2004), *Inclusión y derecho a la ciudad. El ejercicio de los derechos ciudadanos de las mujeres: la agenda de las mujeres para Rosario, Argentina*, Material Monográfico: Ciudad, Inclusión Social y Educación.
- \_\_\_\_\_ (ed.) (2009), *Mujeres en la ciudad de violencias y derechos*, Red mujer y hábitat de América Latina, Ediciones sur, Chile.
- Falú, A. y L. Rainero. (1996), “Hábitat urbano y políticas públicas. Una perspectiva de género” en *Alternativa: ¿se gobiernan las ciudades?* Revista Semestral del Centro de Investigaciones CIUDAD, No. 12. II Época, Quito, pp. 55-62.

- Faúndez, Alejandra (2011), "Evaluación de la Política de Equidad de Género del Gobierno del Distrito Federal de México", Informe Final, Inclusión y Equidad-Evalúa DF.
- Garrido, E. (2013), "Sigue violencia sexual en el transporte público" en *Revolución Tres Punto Cero*. Reportaje e infográfico disponible en: <http://revoluciontrespuntocero.com/violencia-sexual-transporte-publico/>
- Gaytán, P. (2009), *Del piropo al desencanto. Un estudio sociológico*, Universidad Autónoma Metropolitana-Azcapotzalco, México.
- GDF (2014), Acuerdo por el que se aprueba el Programa Integral de Movilidad 2013-2018, Gaceta Oficial del Distrito Federal, 15 de octubre, México.
- \_\_\_\_\_ (2014), Programa Integral de Movilidad 2013-2018, Gaceta Oficial del Distrito Federal, 15 de octubre, México.
- Gomes, C. (2006), "Acercamientos a la relación entre informalidad ocupacional y pobreza moderada en México" en *El Reto de la informalidad y la pobreza moderada*, Memorias IBERGOP, FLACSO-México, México.
- INEGI (2015), Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo, primer trimestre. Disponible en: [http://www.inegi.org.mx/est/lista\\_cubos/consulta.aspx?p=encue&c=4](http://www.inegi.org.mx/est/lista_cubos/consulta.aspx?p=encue&c=4) (última consulta: 1 de julio de 2015).
- \_\_\_\_\_ (2014), *Panorama de violencia contra las mujeres en el Distrito Federal*, ENDIREH 2011, INEGI, México.
- \_\_\_\_\_ (2014), Glosario de la ENVIPE 2014. Disponible en: <http://www3.inegi.org.mx/sistemas/glosario/default.aspx?clvglo=cpv2010&s=est&c=27432> (última consulta 30 de junio de 2015).
- \_\_\_\_\_ (2013), Encuesta Nacional de Gastos en los Hogares 2013. Disponible en: [http://www.inegi.org.mx/est/lista\\_cubos/consulta.aspx?p=encue&c=5](http://www.inegi.org.mx/est/lista_cubos/consulta.aspx?p=encue&c=5)
- \_\_\_\_\_ (2012), Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares 2011. Síntesis Metodológica, México, INEGI.
- \_\_\_\_\_ (2011), Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares, México. Disponible en: <http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/proyectos/encuestas/hogares/especiales/endi-reh/endi-reh2011/default.aspx> (última visita 30 de junio de 2015).
- \_\_\_\_\_ (2011), Encuesta Nacional de Victimización y Seguridad Pública. Marco conceptual. (última consulta 14 de julio de 2015). Disponible en: [http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/espanol/metodologias/envipe/marco\\_conceptual\\_envipe.pdf](http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/espanol/metodologias/envipe/marco_conceptual_envipe.pdf)
- \_\_\_\_\_ (2010), Censo Nacional de Población y Vivienda 2010. Disponible en: [http://www.inegi.org.mx/est/lista\\_cubos/consulta.aspx?p=pob&c=1](http://www.inegi.org.mx/est/lista_cubos/consulta.aspx?p=pob&c=1) (última consulta: 30 de junio de 2015).
- \_\_\_\_\_ (2010), Glosario del Censo de Población y Vivienda 2010. Disponible en: <http://www3.inegi.org.mx/sistemas/glosario/default.aspx?clvglo=cpv2010&s=est&c=27432> (última consulta 30 de junio de 2015).
- \_\_\_\_\_ (2007), Encuesta de Origen y Destino de los Viajes de los Residentes de la Zona Metropolitana del Valle de México 2007, INEGI, México.
- \_\_\_\_\_ (s/f), "Principales causas de mortalidad por residencia habitual, grupos de edad y sexo del fallecido". Disponible en: <http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/proyectos/registros/vitales/mortalidad/tabulados/PC.asp?t=14&c=11817> (última consulta 1 de julio de 2015).



- INMUJERES (s/f), “Vida sin Violencia”. Disponible en: <http://vidasinviolencia.inmujeres.gob.mx/vidas-inviolencia/?q=clasificacion>
- INMUJERES, ONU Mujeres y SEGOB (2017), *Violencia feminicida en la Ciudad de México. Aproximaciones y Tendencias 1985-2015*, México (en edición).
- INMUJERES-DF (2008), *Lineamientos para la atención y denuncia sobre casos de violencia sexual en el Sistema de Transporte Colectivo*, Ciudad de México.
- \_\_\_\_\_ (2011), Consideraciones Finales. Informe Final. Evaluación de la Política de Equidad de Género del Gobierno del Distrito Federal.
- \_\_\_\_\_ (2013), Programa Interinstitucional: “Viajemos seguras en el Sistema de Transporte Público de la Ciudad de México”, Informe de Acciones 2013.
- \_\_\_\_\_ (2014), Programa Interinstitucional “Viajemos seguras en el Sistema de Transporte Público de la Ciudad de México”, Informe de Acciones 2014.
- INMUJERES, ONU Mujeres y SEGOB (2016), *La violencia feminicida en México, aproximaciones y tendencias, 1985-2014*, México.
- INMUJERES, ONU Mujeres y SEGOB (2017), *Violencia feminicida en la Ciudad de México. Aproximaciones y Tendencias 1985-2015*, Fascículo, México 2017. En edición.
- Isard, Walter (1960), *Methods of Regional Analysis; an Introduction to Regional Science*. Cambridge: Published jointly by the Technology Press of the Massachusetts Institute of Technology and Wiley, New York.
- Jiménez Ornelas, R. (2001), “Percepciones sobre la inseguridad y la violencia en México. Análisis de encuestas y alternativas de política” en Arturo Alvarado y Sigrid Artz (eds.), *El desafío democrático de México: seguridad y estado de derecho*, El Colegio de México, México, pp. 145-172.
- Junger, M. (1987), “Women’s experiences of sexual harassment: some implications for their fear of crime”, en *British Journal of Criminology*, 22:4, pp. 358-83.
- Little, J., L. Peake, & P. Richardson (eds.) (1988), *Women in cities: gender and the urban environment*, Macmillan, London.
- Mazzerolle, R. W. (2008), “Environmental criminology and crime analysis: situatoin the theory analitic approach and application”, en R. W. Mazzerolle, *Environmental Criminology and Crime Analysis*, Routledge, Taylor and Francis Group, Nueva York, pp.1-19.
- Moreno R. y Vayá E., (2000), *Técnicas econométricas para el tratamiento de datos espaciales: la econometría espacial*, Universidad de Barcelona, España.
- Naciones Unidas (2011), Directrices para la producción de estadísticas sobre la violencia contra la mujer: Encuestas estadísticas. Departamento de Asuntos Económicos y Sociales. División de Estadística. Nueva York.
- \_\_\_\_\_ (2010), *Manual de legislación sobre la violencia contra la mujer*, Nueva York, ONU.
- \_\_\_\_\_ (1994), Declaración sobre la eliminación de la violencia contra la mujer. Resolución aprobada por la Asamblea General [sobre la base de la Tercera Comisión (A/48/629)]. Resolución número 48/104.
- \_\_\_\_\_ (1993), Declaración y Programa de Acción de Viena (2003), A/CONF.157/23, párrafo 18, 25 de junio.
- \_\_\_\_\_ (1993), *Declaración sobre la eliminación de la violencia contra la mujer*, Disponible en: <http://www.un.org/es/comun/docs/?symbol=A/RES/48/104>
- \_\_\_\_\_ (1979), Convención sobre la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra la

- Mujer. Disponible en: <http://www.inmujeres.gob.mx/inmujeres/images/stories/cedaw/cedaw.pdf>
- Nava, Emelina (2009), *Estructura urbana policéntrica y movilidad: exploraciones en torno a la distancia y el tiempo de desplazamiento en el área metropolitana de la ciudad de México*, Tesis de doctorado en urbanismo, Programa de Maestría y Doctorado en Urbanismo, UNAM.
- Nystuen, John D. y Dacey Michael (1961), "A graph theory interpretation of nodal regions", en *The Regional Science Association, Papers and Proceedings*, Volume 7, University of Pennsylvania, Pennsylvania, Estados Unidos, pp.29-42.
- OEA, Convención Interamericana para Prevenir, Sancionar y Erradicar la Violencia Contra la Mujer (1994), Disponible en: [http://inmujeres.gob.mx/inmujeres/images/stories/belem\\_do\\_para/docs/convencionb eledopara.pdf](http://inmujeres.gob.mx/inmujeres/images/stories/belem_do_para/docs/convencionb eledopara.pdf)
- ONU (1995), *Informe de la Cuarta Conferencia Mundial sobre la Mujer, Beijing*. Disponible en <http://www.un.org/womenwatch/daw/beijing/pdf/Beijing%20ofull%20report%20S.pdf>
- ONU Mujeres (2011), *Handbook for group leaders. A non-formal education programme for children and youth to help stop violence against girls and young women*, London, WAGGGS.
- ONU-Mujeres (2011b), *New Delhi Scoping Study Report. Safe Cities Free of Violence against Women and Girls Global Programme*, New Delhi, ONU-Mujeres.
- ONU-Mujeres, Inmujeres y LXI Legislatura, Cámara de diputados (2011), *Feminicidio en México. Aproximaciones, tendencias y cambios, 1985-2009*. México.
- ONU Mujeres, Recomendaciones Generales por el Comité para la Eliminación de la Discriminación contra la Mujer (CEDAW). Disponible en: <http://www.un.org/womenwatch/daw/cedaw/recommendations/recomm-sp.htm>
- ONU Mujeres/Inmujeres (s/f), *Violencia contra las mujeres: Propuestas de mejora en la atención y en la medición para el fortalecimiento de políticas públicas. Análisis de los derechos humanos de las mujeres que se violan o vulneran en los códigos civiles, penales y de procedimientos vigentes en las 32 entidades federativas y en el nivel Federal*, Tomo I.
- OIT (2013), *Género, salud y seguridad en el trabajo. Hoja informativa*, núm. 4, OIT.
- OUCM (2000), *Edad mediana y anillos de crecimiento generacional en la Zona Metropolitana del Valle de México. Análisis por delegación y municipio 2000*, Observatorio Urbano de la Ciudad de México (OUCM)-Universidad Autónoma Metropolitana Azcapotzalco, México.
- Pain, R. (1991), "Space, sexual violence and social control: integrating geographical and feminist analysis of women's fear of crime" en *Progress in human geography*, vol. 15, pp. 415-31.
- Painter, K. (1992), "Different worlds: the spatial, temporal and social dimensions of female victimization", en Evans, D.J., N. Fyfe y D.T. Herbert (eds.) *Crime, policing and place*, Routledge, London, pp. 164-95.
- Purkayastha, B., M. Subramaniam, M. Desai y S. Bose. (2003), "The study of gender in India: a partial review" en *Gender and society*, vol. 17, no. 4, pp. 503-24.
- Rubalcava, Rosa María y Schteingart Martha (2000), "Segregación Socioespacial" en Garza, Gustavo (coord.), *La Ciudad de México en el Fin del Segundo Milenio*, El Colegio de México, México, pp. 287-302.
- Soto, Paula (2014), "Patriarcado y orden urbano. Nuevas y viejas formas de dominación de género en la ciudad", en *Revista venezolana de estudios de la mujer*, enero-junio 2014. Vol. 19/n° 42, pp. 199-214.

- Stanko, E. (1987), "Typical violence, normal precaution: men, women and interpersonal violence in England, Wales, Scotland and the USA", en Hamner, J. y M. Maynard (eds.) *Women, violence and social control*, Macmillan, London, pp. 122-34.
- Stanko, E. (1988), "Hidden violence against women", en MacGuire, M. y J. Pointings (eds.) *Victims of crime: a new deal?* Milton Keynes: Open University Press, pp. 40-6.
- Stanko, E. (1990), *Everyday violence: women's and men's experience of personal danger*, Pandora, Londres.
- Ullóa Pizarro, Citlalin (2013), "La institucionalización de la perspectiva de género en México: una política pública en transición", en *Análisis Público* No. 2, marzo, 2013, Universidad de Valparaíso, Chile.
- Uteng, Tanu Priya (2012), *Gender and Mobility in the Developing World, World Development Report 2012*, Gender Equality and Development, Background Paper, 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 hacia las Mujeres Ciudades Seguras para Todas y Todos, Red Mujer y Hábitat de América Latina y el Caribe, Cuadernos de Diálogo, UNIFEM.
- Wong, W.S y Lee Jay (2001), *Statistical Analysis in Geographic Information*, John Wiley and Son, New Jersey.
- World Bank (2012), *Building capacity to make transport work for women and men in Vietnam: gender and transport challenges. East Asia and Pacific Region social development notes*, World Bank, Washington. Disponible en: <http://documents.worldbank.org/curated/en/2012/01/16222380/building-capacity-make-transport-work-women-men-vietnam-gender-transport-challenges>
- Zermeño & Plácido (2009a), *La discriminación y violencia contra las mujeres en el transporte público de la Ciudad de México*. Documento de trabajo E-18-2009, CONAPRED, México.
- \_\_\_\_\_ (2009b), *La violencia sexual hacia las mujeres en el Sistema de Transporte Público de la Ciudad de México*, INMUJERES-DF/CLADEM/Geoprospectiva/Secretaría de Desarrollo Social, México.



[www.inmujeres.cdmx.gob.mx](http://www.inmujeres.cdmx.gob.mx)

 @InmujeresCDMX

 InmujeresCDMX



[www.colmex.mx](http://www.colmex.mx)

 @elcolmex

 elcolmex



[www.unwomen.org](http://www.unwomen.org)

[www.mexico.unwomen.org](http://www.mexico.unwomen.org)

 @ONUMujeres /@ONUMujeresMX

 onumujeresmx