



**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE
MÉXICO**

FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS

COLEGIO DE GEOGRAFÍA

**Análisis de la movilidad femenina en el espacio público de la
Delegación Iztapalapa 2015-2016.**

T E S I S

Que para obtener el título de:

Licenciada en Geografía.

Presenta:

Marcia Rojas Barajas

Asesora: Dra. Alma Villaseñor Franco

Ciudad Universitaria, Marzo de 2020





Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

AGRADECIMIENTOS

A la Universidad Nacional Autónoma de México quien me ha formado a lo largo de mi vida.

Al INMUJERES y al PUEC por haberme dado la oportunidad de haber trabajado con ustedes, gracias a los proyectos que aquí desempeñé surgió la idea de realizar esta tesis.

Al INECC por haberme apoyado en dar seguimiento a este trabajo.

A mi mamá por ser la mujer más fuerte, inteligente y amorosa del mundo, espero llegar a ser por lo menos la mitad de increíble que tú. No hay palabras para agradecerte tanto. Te amo mami.

A mi padre y mis herman@s Lore y Carlos por su gran apoyo y enseñarme tanto, a mis sobrin@s Luiso y Yose gracias por ser y estar, y a mi prima Abrila por su ayuda y cariño toda mi vida...los adoro.

A todos mis amig@s de la facultad y de la vida que hemos crecido juntos se les recuerda con mucho cariño. Anallely gracias manita por brindarme todos los días tu hermosa compañía y aguantar toda la lata que te doy.

A Iván por su amor y confianza. Te amo bebesaurio.

A mí misma.

Índice

INTRODUCCIÓN	10
CAPÍTULO 1. GEOGRAFÍA Y ESPACIO PÚBLICO	16
1.1 Espacio público	16
1.1.1. Estructura urbana	21
1.1.1.1 Modelos urbanos.....	22
1.1.2 Espacio público y violencia.....	27
1.2. Movilidad.....	33
1.2.1 Movilidad sostenible.....	37
1.2.2 Movilidad, género y edad	38
1.2.3. Movilidad y feminismo.....	43
1.3 Violencia y género.....	44
CAPÍTULO 2. LA MOVILIDAD Y EL ESPACIO PÚBLICO EN LA CIUDAD DE MÉXICO.....	47
2.1 Antecedentes de la estructura urbana en la Ciudad de México.....	48
2.1.1 Estructura urbana de la Ciudad de México.....	54
2.2 Espacio público de la Ciudad de México	65
2.3 Movilidad en la Ciudad de México	70
2.4 Violencia y acoso en la Ciudad de México	75
2.5 Movilidad femenina en la Ciudad de México	81
CAPÍTULO 3. PROGRAMAS DE ESPACIOS PÚBLICOS SEGUROS CON ENFOQUE DE GÉNERO CASO: DELEGACIÓN IZTAPALAPA	92
3.1. Antecedentes de ciudades seguras y espacios públicos seguros de la ONU ..	92
3.1.1 Programa “Viajemos Seguras”	99

3.1.2 Programa “Hombre no te pases”	103
3.2 Programa de Ciudad Segura y Amigable para Mujeres y Niñas en la delegación Iztapalapa.	104
3.3 Movilidad y violencia en la Delegación Iztapalapa	120
3.4 Propuestas.....	134
CONCLUSIONES	140
BIBLIOGRAFÍA	143

Índice de figuras

Figura 1 Espacio Público	18
Figura 2 Estructura urbana.....	22
Figura 3 Modelos urbanos, Reticular.....	23
Figura 4 Modelos urbanos, Radial	24
Figura 5 Modelos urbanos, Lineal	24
Figura 6 Modelos urbanos, Plato roto.....	25
Figura 7 Modelo teórico de percepción de inseguridad.....	32
Figura 8 Ciudad de México.....	55
Figura 9 Vialidades en la Ciudad de México.....	58
Figura 10 Esquema de Zona Metropolitana y Periferia Expandida.....	60
Figura 11 Ventajas y desventajas de ciudades compactas	67
Figura 12 Ventajas y desventajas de ciudades dispersas	68
Figura 13 Ejemplo 1 de espacio público restaurado.	69
Figura 14 Ejemplo 2 Monumento a la Revolución. La gente disfrutando de la fuente de agua en el Monumento a la Revolución.....	69
Figura 15 Perfil de las mujeres que utilizan el transporte público.....	82
Figura 16 Tiempos de traslado en el transporte público en la ZMVM, 2017	84
Figura 17 Distribución porcentual de mujeres que manifiestan sentirse inseguras en algunos espacios públicos o privados en la Ciudad de México.....	88
Figura 18 Núcleos de concentración de agresiones sexuales (violaciones).....	90
Figura 19 Distritos con mayor porcentaje de violación	91
Figura 20 Cincuenta autobuses se inauguraron en el día internacional de la mujer de 2016 para promover el transporte público seguro.	93
Figura 21 Ciudades que se suman al programa de “Ciudades seguras y espacios públicos seguros.”.....	94
Figura 22 Procedimiento Alerta de Género	98
Figura 23 Rutas Atenea del Metrobús.....	101
Figura 24 Difusión para los talleres de sensibilización 1.....	109
Figura 25 Difusión para los talleres de sensibilización 2.....	110

Figura 26 Etapa 2: Talleres de sensibilización y actividades 1.....	111
Figura 27 Talleres realizados en Iztapalapa.....	112
Figura 28 Etapa 2: Talleres de sensibilización y actividades 2.....	112
Figura 29 Etapa 3 recorridos barriales 1	113
Figura 30 Etapa 3 recorridos barriales 2	113
Figura 31 Etapa 4 Recuperación de espacios públicos	114
Figura 32 Etapa 4 Recuperación de espacios públicos 2	114
Figura 33 Recorridos barriales 3.....	115
Figura 34 Recorridos barriales 4.....	115
Figura 35 Resumen de talleres y actividades	117
Figura 36 Mapa de secuestros en el Metro de la CDMX.....	119
Figura 37 Delegación Iztapalapa.....	121
Figura 38 Densidad de población en la delegación Iztapalapa, por manzana, 2010	123
Figura 39 Porcentaje de la población femenina y masculina por grupos de edad en la delegación Iztapalapa.....	124
Figura 40 Densidad de población femenina, por manzana, 2010	125
Figura 41 Movilidad y violencia sexual contra las mujeres en Iztapalapa	131
Figura 42 Presencia de violencia contra las mujeres en Iztapalapa	134

Índice de tablas

Tabla 1 Desarrollo urbano por periodos	48
Tabla 2 Situaciones de Violencia sexual en el Metrobús.....	87
Tabla 3 Programas enfocados a las problemáticas de movilidad y violencia hacia las mujeres en el espacio público.	96
Tabla 4 Población de hombres y mujeres en la delegación Iztapalapa.....	124
Tabla 5 Número de viajes por sexo.....	128
Tabla 6 Propósito de viaje de las mujeres en Iztapalapa.....	128
Tabla 7 Lugares de destino de viaje de las mujeres en Iztapalapa.....	129

INTRODUCCIÓN

El interés por realizar esta tesis surgió a partir de mi participación en el proyecto “Programa CDMX, Ciudad Segura y Amigable para Mujeres y Niñas” del Instituto de las Mujeres (Inmujeres CDMX¹), del Gobierno de la Ciudad de México. A partir de mi colaboración con esta Institución del periodo de agosto 2016 a febrero de 2017 tuve el primer acercamiento con la temática de género a nivel profesional. Durante mi formación en la carrera de Geografía, tuve un contacto en el año 2013 con el tema gracias a la única materia del plan de estudios que abordaba la cuestión de género y su relación con el espacio geográfico, esta materia se llama Geografía del Género que fue impartida por el profesor Rafael Ernesto Sánchez Suárez; de esta primera aproximación nace el interés por el tema.

En 2016, el INMUJERES de la Ciudad de México (CDMX) se propuso desarrollar el Programa Especial “Ciudad Segura y Amigable para Mujeres y Niñas”², cuyo origen proviene de la Organización de las Naciones Unidas (ONU). Dicho proyecto está compuesto por cinco líneas de acción: 1). Viaja segura, 2). Camina segura, 3). Participación comunitaria en la creación y sostenibilidad de condiciones de seguridad para mujeres y niñas en los espacios públicos, 4). Fortalecimiento institucional de las acciones, mecanismos y políticas públicas para prevenir, atender y garantizar el acceso a la justicia de las mujeres y las niñas en los espacios y en el transporte público y 5). Comunicación y difusión de los derechos de las mujeres y niñas a una vida libre de violencia.

No obstante, las condiciones particulares, estos ejes de acción están correlacionados y mediante el Convenio de Colaboración con las Delegaciones Políticas (actualmente Alcaldías), se realizaron acciones conjuntas y coordinadas; sin embargo, esta investigación

¹ A partir de que tomó posesión Claudia Sheinbaum como jefa de Gobierno en 2018, el Instituto de las Mujeres de la Ciudad de México (Inmujeres CDMX) pasó de ser un órgano descentralizado del Gobierno local para convertirse en la Secretaría de las Mujeres (SEMujeres) en la cual Gabriela Rodríguez Ramírez es la titular. (Nación 321, 2018)

² (INMUJERES, 2017)

se centra específicamente en el punto 2, “Camina Segura” y en el trabajo al interior de la Alcaldía Iztapalapa.

El Programa fue un proyecto piloto dividido en 6 demarcaciones: Milpa Alta, Cuauhtémoc, Magdalena Contreras, Xochimilco, Iztacalco e Iztapalapa. Los equipos de trabajo se conformaron por un facilitador, un asesor y un promotor, guiados a su vez por una Jefa de Unidad Delegacional (JUD) y una asesora correspondiente; el trabajo se realizó en colaboración con el Centro de Investigaciones Interdisciplinarias en Ciencias y Humanidades de la UNAM (CEIICH).

El proyecto piloto estuvo integrado por varias actividades y previamente se contó con información relativa al tema, como proyectos afines anteriores, encuestas y cartografía participativa, que requirió trabajo de seguimiento y actualización de datos, el cual fue mi principal tarea. De esta última tarea se desprende esta tesis, que consiste en un análisis del alcance territorial del Programa, que proviene de una política pública enfocada a los problemas de movilidad con perspectiva de género.

La metodología y el enfoque fueron del proyecto de INMUJERES, pero este trabajo se realiza desde un análisis geográfico, particularmente de la movilidad sustentable y el espacio geográfico con visión de género. Esta tesis se orienta hacia la percepción de las mujeres, niñas y adultos mayores en el transporte y en el espacio público, que históricamente se ha diseñado para hombres jóvenes y con automóvil, un ejemplo de encarnación de los roles de género.

También se documenta la forma en que se realiza un proyecto de gran magnitud y el alcance que tiene en la población; se hacen notar los sesgos que existen en las instituciones al trabajar directamente con la población y la necesidad de contar con una educación que incluya la perspectiva de género desde casa, y a nivel educativo desde la instrucción básica en jardín de niños o primaria, ya que no hay duda que las acciones son aprendidas y reproducidas.

Hipótesis:

El crecimiento de la Ciudad de México durante el siglo XX conformó una estructura urbana en la cual los espacios públicos, la infraestructura vial y el transporte público han sido insuficientes, inseguros y sin perspectiva de género; aunado a esto, la histórica inseguridad y violencia contra las mujeres ha generado que realicen sus actividades como trabajar, estudiar, hacer deporte, divertirse o simplemente caminar bajo estas condiciones de riesgo lo que impide que se desarrollen plenamente.

Objetivos:

Objetivo general

Analizar la movilidad femenina en los espacios públicos, desde una posición de geografía del género, para identificar los factores que generan espacios públicos inseguros en la delegación Iztapalapa, así como los programas implementados para dar una solución a esta problemática.

Objetivos particulares:

Revisar las bases teóricas de la movilidad sustentable, los espacios públicos de las mujeres y grupos vulnerables y la violencia contra las mujeres ya que evita que éstas ejerzan su derecho a una movilidad libre y segura, el cual es un derecho humano³.

Analizar las causas que han propiciado las condiciones actuales del espacio público en la Ciudad de México.

³ Artículo 5 de la Ley de Movilidad del Distrito Federal: “La movilidad es el derecho de toda persona y de la colectividad a realizar el efectivo desplazamiento de individuos y bienes para acceder mediante los diferentes modos de transporte reconocidos en la Ley, a un sistema de movilidad que se ajuste a la jerarquía y principios que se establecen en este ordenamiento, para satisfacer sus necesidades y pleno desarrollo. En todo caso el objeto de la movilidad será la persona” (Ley de Movilidad del Distrito Federal, 2018)

Criticar los programas implementados para dar solución a la problemática de la violencia contra la mujer en el espacio público de Iztapalapa.

Por consiguiente, para desarrollar los objetivos, el trabajo se conforma de la siguiente manera:

El primer capítulo inicia con el marco teórico utilizados en el trabajo: estructura urbana, espacio público y transporte, movilidad, movilidad sostenible, movilidad y feminismo, movilidad femenina; movilidad, género y edad, violencia y género.

Debido a que la localización es fundamental para entender dónde se desarrolla el problema, es necesario precisar cómo se conforma la estructura urbana y el espacio público. Para responder la pregunta ¿qué y cómo es lo que sucede? y ¿A quiénes?, se pensaron diversos estudios sobre movilidad y las variantes mencionadas; y por último ¿cuál es el problema central?, que es la violencia hacia las mujeres en la movilidad.

De tal manera que el enfoque central es el análisis de la violencia contra las mujeres en la movilidad en un espacio determinado, el espacio público visto “como dos formas de uso: como espacios de permanencia y espacios para el desplazamiento” (Velásquez, 2015, p. 21), con un enfoque territorial.

En el capítulo 2 se aborda el proceso de conformación de la estructura urbana de Ciudad de México (CDMX), y de sus espacios públicos, y movilidad en su contexto, también se identifica el fenómeno de la violencia ejercida contra las mujeres en la delegación Iztapalapa, la cual es el área de estudio de esta tesis.

En el capítulo 3 se examina la vinculación de los fenómenos de estudio en el contexto social de Iztapalapa, es decir, cómo aplicar los programas de espacios públicos seguros, para lo cual se añadió un apartado de antecedentes en América Latina; posteriormente se incorpora el programa de “Ciudad Segura para Mujeres y Niñas” que como ya se mencionó, fue un proyecto dirigido a varias alcaldías de Ciudad de México. Aquí se muestran los objetivos del Programa y sus cinco componentes de manera general.

También se analizan los medios de transporte público en los que se han puesto en práctica diversas acciones con enfoque de género, desde la prevención hasta las sanciones a los agresores, así como beneficios y consecuencias negativas a estas operaciones; también se evidencia la brecha que existe en la implementación de acciones de mejora para el espacio público de un proyecto piloto, en una de las delegaciones más peligrosas para las mujeres en la CDMX⁴.

Los estudios de violencia contra las mujeres han tomado relevancia últimamente, anteriormente se han realizado trabajos con perspectiva de género⁵ y violencia tanto en la Facultad de Filosofía y Letras como en México. Este fenómeno se ha modificado en el espacio geográfico a través del tiempo, como se sostiene mediante bases teóricas a lo largo de esta tesis, el espacio es un lugar de creación y reproducción, y en una sociedad patriarcal se ha reproducido la violencia contra la mujer, al grado de que crear políticas públicas o leyes que las defiendan causaron malestar a la sociedad; identificados los antecedentes, se entiende que se siga invisibilizando dicha problemática, pero no se justifica la falta de acciones o que la violencia continúe tolerándose.

Por ello es necesario incorporar la perspectiva de género en la planeación urbana, en puestos directivos, así como técnicos en los sistemas de transporte, o en carreras relacionadas a la planificación de la movilidad urbana, enfocando las necesidades de una población diversa en la cual hombres y mujeres de diferentes edades y estratos sociales viven de modo muy diferente los espacios públicos.

⁴ El 14% de los delitos ocurren en la CDMX, estos se llevan a cabo en las delegaciones Iztapalapa, Cuauhtémoc y Gustavo A. Madero; que son las tres zonas de la capital con mayor índice delictivo en las que el secuestro, robo a mano armada y extorsión son los delitos más recurrentes (Gaceta de Iztapalapa, s.f)., Así como las estadísticas delictivas de la Procuraduría General de Justicia de la Ciudad de México muestran a Iztapalapa como una de las delegaciones con mayor porcentaje en los delitos de alto impacto de 2015 a 2017 (PGJ CDMX, s.f). Por último, la Gaceta Oficial del Distrito Federal menciona que con base en la información de la PGJDF las delegaciones Iztapalapa, Gustavo A. Madero y Cuauhtémoc son las que encabezan la lista de delitos de violación, abuso sexual y feminicidio (2013).

⁵ La geografía mexicana tiene una larga tradición en los estudios universitarios, sin embargo, en el siglo XX se consideraba como una ciencia de la naturaleza, es decir, no se ocupaba de las problemáticas sociales y mucho menos de estudios sobre la mujer. A partir de 1998 se presentan los primeros trabajos con temáticas en mujeres y espacio en la carrera de Geografía de la UNAM. Ahora en 2019 estos temas se han visibilizado. (Ibarra y Escamilla, 2016).

También es importante reconocer el valor de la esfera reproductiva y de cuidado a otras personas al compartir esas responsabilidades entre ambos sexos, algo vital para el desarrollo humano; porque no tiene caso reestructurar el espacio público o la estructura vial si no se introduce una cultura de igualdad.

El tema de esta tesis se enfoca a ello, ya que para el programa de INMUJERES la tarea fue “recuperar” el espacio público de Iztapalapa, en lo cual influyeron factores que no están en el poder de unos cuantos, sino en un conjunto que comprende la mejora de la infraestructura y un cambio de pensamiento mediante la cultura, la educación y los valores de respeto hacia la mujer, hacia la diferencia y la igualdad.

Mujeres y hombres vivimos y percibimos la ciudad de manera muy diferente y apropiarse del espacio y/o participar activamente en él son maneras de ejercer nuestro derecho a la ciudad, por lo cual la exclusión de espacios públicos puede provocar sensaciones de inseguridad o miedo; un ejemplo de ello es que las mujeres tenemos miedo de andar solas en la calle durante la noche, un miedo inculcado y fomentado que se demuestra en frases de uso común como: “la calle no es para muchachitas”, o en la idea de que necesitamos vestirnos “apropiadamente” para no provocar a los hombres, o de lo contrario nos exponemos a sufrir algún ataque, culpabilizando a las víctimas. Es por lo que el tema de la seguridad y movilidad es tan importante para las mujeres, para proteger nuestra integridad, sentirnos libres al transitar y para ejercer nuestro derecho a la ciudad.

El transporte público concebido como elemento que influye de forma significativa en la movilidad urbana y que puede producir un cambio en la percepción del espacio público requiere estar en buenas condiciones, pero su estado actual no cumple con las condiciones necesarias de calidad y seguridad, especialmente para las mujeres. En Ciudad de México, por ejemplo, se implementó la separación de los vagones del metro debido a la violencia sexual que las mujeres viven constantemente, pero esa medida tuvo efectos contraproducentes, ya que generó hacinamiento tanto en vagones mixtos como en los de las mujeres, niños y personas de la tercera edad.

Este tipo de medidas remarcan las diferencias de género y suscitan otro tipo de conflictos como la reducción de trenes, la disminución de frecuencia y la incomodidad en los usuarios debido al hacinamiento. Cabe señalar que los viajes de las mujeres son mayoritariamente desde la periferia al centro y muchas de sus actividades se realizan a diferentes horarios del día, lo cual influye en que los trenes del metro y otros medios de transporte tarden más tiempo en dar el servicio.

Debido a la cantidad de habitantes de Ciudad de México⁶ y al enorme flujo de automóviles, el espacio para la circulación es reducido, lo cual vuelve necesario pensar en modos de transporte sustentables; ya que a lo anterior se suman otros problemas como la contaminación, el sedentarismo de la población y su exclusión, por lo cual modernizar los diversos transportes públicos y la estructura urbana son una opción para mejorar la movilidad. La intermodalidad es otra alternativa, que permite trasladarse en varios vehículos, como su nombre lo indica pueden usarse varios modos de transporte; por ejemplo, el metro, el autobús, la bicicleta, todos con múltiples conexiones y a precios accesibles, que desarrollarán ciudades caminables, verdes y seguras.⁷

CAPÍTULO 1. GEOGRAFÍA Y ESPACIO PÚBLICO

1.1 Espacio público

“El espacio público como elemento articulador de la ciudad

⁶ Según el último Censo de Población en 2015, en la Ciudad de México viven 8 918 653 habitantes, ésta ocupa el segundo lugar a nivel nacional por su número de ciudadanos. (INEGI, 2015)

⁷ “Las ciudades son centros económicos, políticos, sociales y culturales; pero a su vez representan una oportunidad imperdible para la acción climática” (INECC, 2019, p. 1) es por ello que el tema de sustentabilidad urbana se considera prioritario, su creciente relevancia en las políticas públicas puede correlacionarse con la toma de conciencia sobre la expansión urbana y crecimiento demográfico, y por el impacto del proceso de cambio climático a nivel mundial, lo cual afectará a nuestro país en un futuro inmediato. (INECC, 2019). Dentro de los instrumentos jurídicos se encuentra el Programa Sectorial de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano 2013-2018, en él, se estableció como 3º Objetivo: Consolidar ciudades compactas, productivas, competitivas, incluyentes y sustentables, que faciliten la movilidad y eleven la calidad de vida de sus habitantes. (DOF, 2013)

y como estructurador para la movilidad urbana sostenible”
(Velásquez, 2015)

Este estudio surge del interés por entender la movilidad de las mujeres en el espacio público, pues su percepción y experiencia es diferente a otros grupos de la población, ya que su condición de género las vuelve vulnerables a la violencia.

Según el Código del Espacio Público de La Plata, Argentina (2005)⁸ El espacio público se define como el “conjunto de espacios abiertos de dominio público y uso social”, acorde a este decreto el espacio público está conformado por áreas de esparcimiento, recreación pública, de encuentro social, vías vehiculares y peatonales, y todos los elementos que en ellos se encuentren. Asimismo, las fachadas, los elementos arquitectónicos, ornamentales y naturales percibidos desde el espacio público que contribuyen a configurarlo.

El espacio público ha evolucionado a través de las modificaciones de la vida urbana. (Vargas, 2006-2007⁹) lo define como un lugar geográfico de interacción social y de construcción de identidades colectivas, cuyas interacciones alimentan el proceso de producción y reproducción de ese espacio, un lugar de acción, donde sus dimensiones son físicas, sociales y simbólicas; es decir, que las características del espacio pueden ser determinantes en las conductas sociales, y a su vez éstas inciden en la construcción de determinados elementos en él, así el espacio público se encuentra lleno de poder y simbolismo.

Bajo esta línea, Hernández (2013) señala que el espacio público puede verse también como un espejo de los valores sociales, que en efecto refleja realidades físicas, sociales, políticas y económicas.

⁸ Citado en (Méndez, 2013, pág. 47)

⁹ Citado en (Rozas y Salazar, 2015, p. 11)

Figura 1 Espacio Público



Fuente: Elaboración propia con base en Vargas, 2006- 2007 citado en Rozas y Salazar, 2015.

Cabe mencionar que, aunque los espacios sean públicos en términos de acceso y propiedad estos “le pertenecen a la gente”, lo que significa que, si no se ocupa un espacio público, no se está identificado con él. Para realizar estas declaraciones de identidad se llevan a cabo prácticas de diversa índole como la socialización, que son los acontecimientos de la comunidad, las manifestaciones tradicionales y las expresiones religiosas y políticas; también se encuentran las prácticas funcionales; es decir, las de movimiento, descanso, relajación y encuentros sociales; por último se hallan las prácticas de construcción experiencial, emocional y conocimiento del espacio en términos de identidad del lugar, pertenencia, apropiación y territorialidad, las cuales se agrupan en usos simbólicos mediante representaciones imaginarias (op. cit.).

En este punto es importante mencionar a la ciudad, pues esta es antes que nada un espacio público, un lugar abierto en el que significativamente convergen todo tipo de flujos (Bauman, 2002 citado en Mazza, 2009). Es una realidad histórico-geográfica, sociocultural, política, y una concentración humana, diversa, dotada de identidad o de rasgos comunes con una vocación de autogobierno. Además, la ciudad funciona como espacio público, en el

sentido físico donde ocurre la movilidad, la accesibilidad social, zonas sociales funcionalmente diversificadas y estructuralmente seguras, también en el sentido político y cultural¹⁰; es decir, de expresión y representación común, identidad, cohesión e integración social (Mazza, 2009).

Otros espacios públicos son los barrios, conformados por el espacio exterior que rodea a las viviendas, al cual tienen acceso todas las personas que viven alrededor y tienen valor simbólico¹¹ para la comunidad; son lugares donde se reconocen características particulares, normas y valores específicos de grupos sociales determinados. Las plazas principales son otro ejemplo de espacios físicos y sociales para el debate público sobre gobernabilidad, identidad cultural y ciudadanía, de igual manera los espacios públicos se utilizan para canalizar la mayoría de las expresiones sociales y culturales. Pero la característica más importante es su estrecha relación con la gente que vive en ellos, lo cual confirma lo enunciado anteriormente, es decir, que, aunque los espacios sean públicos en términos de accesibilidad y propiedad, puede que no lo sean en términos de uso y apropiación (Hernández, 2013).

De esta manera, dicho autor señala que el uso de las calles y los parques en los barrios tiende a ser específico según el género, la edad y el tiempo. Las mujeres son las principales usuarias durante los días hábiles, para ir a la tienda, ir a trabajar, llevar a los niños a la escuela o al parque, para charlar etc. Luego los niños son los principales actores en la tarde

¹⁰ Se entiende por cultura, las visiones, creencias, valores y tradiciones de los grupos sociales, que ayudan a definir el entorno para que se ajuste a su forma de vida y le sirva de apoyo (Hernández, 2013)

¹¹ Un espacio urbano adquiere valor simbólico y significativo en una ciudad creciente y multisocial, por diversos factores. El significado, se da individualmente, pero el valor es el mismo, siempre que sea un espacio propio para el desarrollo de una sociedad y llámese, desarrollo cuando se trate de un lugar destinado para sucesos políticos, culturales o turísticos, en donde, la agrupación de personas se hace presente continuamente bajo un solo motivo, sin embargo, estos procesos pueden darse tanto en una ciudad industrial como en una colonial, cierto es, que el valor no es meramente un hecho dado por su contexto social, si no por que la sociedad lo ha adoptado como símbolo, y esto no solo ha de lograrse únicamente a través del tiempo, sino que se requiere de la aceptación de las personas. Por lo tanto, si un espacio se adhiere a la vida cotidiana de la sociedad, es porque causa agradable sensación desde el momento de su creación, se volvería tradición, y la tradición se hace historia, y la historia se hará presente día a día. (Maldonado, s.f.)

y al anochecer; durante las noches y los fines de semana los hombres y los adultos jóvenes asumen el control (Mazza, 2009).

Para (Borja, 1998) el espacio público también tiene una dimensión socio-cultural, este autor menciona que es un lugar de relación y de identificación, de contacto entre las gentes, de animación urbana, a veces de expresión comunitaria. En el cual se desarrollan diversas actividades, que brinda y permite formas particulares de uso, apego, asociación¹², identidad¹³ y apropiación¹⁴ de individuos y comunidades en los espacios públicos (Hernández, 2013).

En ese sentido, la percepción se puede distinguir como un “constructo mental”, es decir, que se llega a entender solamente a través de un complejo proceso de interpretación (Moore, 1983 citado en Hernández, 2013), pues el espacio público excede aquello que se percibe por los sentidos y puede ser entendido por lo que se comprende o construye en la mente. Así el espacio puede ser no sólo “lo que es” sino “lo que pensamos que es”, en una especie de “mapa mental o cognitivo de la realidad urbana con unas coordenadas interpretativas a través de las cuales pensamos, experimentamos, evaluamos y decidimos actuar en los lugares, espacios y comunidades donde vivimos” (Soja, 2000, p. 234 citado en (Hernández, 2013).

Finalmente, en el espacio público se encuentran señales o símbolos que encierran significado y valores, como objetos, acontecimientos y apariencias que abren una posibilidad complementaria a entender esos espacios. Dentro de esa construcción mental,

12 La asociación también tiene otras explicaciones como la territorialización, la personalización, el sentido de pertenencia (Hernández, 2013).

13 La identidad del lugar está definida como “un valor cultural compartido por la comunidad, una comprensión colectiva de la identidad social entrelazada con el significado del lugar” (Harner, 2001, p 660 citado en (Hernández, 2013).

14 Las expresiones físicas o formales que dan forma a los espacios públicos también se pueden interpretar como prácticas de apego y apropiación, es transformado por estas incursiones, como lo es la percepción del mismo. Tiene un efecto parecido al darle nombre a los espacios públicos, se puede considerar una forma de establecer relaciones compartidas con los lugares, lo que contribuye a identificarlos e identificarse con ellos (Bernardo y Palma – Oliveira, 2008 citado en (Hernández, 2013).

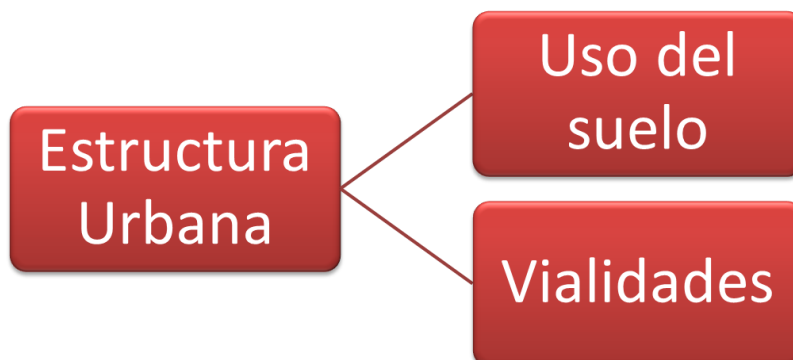
social y simbólica del lugar se encuentran las relaciones de poder, que se tejen entre los pobladores, y entre éstos y los estamentos civiles y gubernamentales. Estas relaciones tienen su manifestación en el conflicto y se materializan especialmente en los espacios públicos. Además, el espacio público siempre es un espacio de conflicto; un sitio de lucha para ver quien lo controla y quién tiene acceso a él, quién determina su constitución y cómo se reproduce, los conflictos que en él se dan son por las relaciones de poder (Hernández, 2013).

1.1.1. Estructura urbana

La estructura urbana tiene una relación fundamental con el espacio público y la movilidad, para entender la formación de espacios públicos es crucial comprender la estructura urbana. La estructura urbana es la columna de la ciudad, es la manera en la que se organizan los elementos que la constituyen, en donde coexisten espacios y actividades en el cual la sociedad se relaciona y se organiza. Estos elementos son arquitectónicos, físicos, (tipo de suelo, vegetación, agua, relieve), y los espacios sociales (equipamiento, áreas verdes, infraestructura de diferentes servicios), y las vialidades.

Una definición de Vigliocco (1991) lo explica como la estructura urbana es el soporte de la ciudad (*ibid.p.26*) y su representación, es una composición donde se muestran aquellas funciones, espacios y relaciones y que está conformada por elementos físicos- elementos urbanísticos y arquitectónicos-, no solamente constructivos, sino que también se trata de espacios sociales, en los cuales se alberga la misma vida humana (*ibid.p.28*). El conjunto de dichos elementos perdura en el tiempo y han de condicionar el futuro (*ibid.p.30*). Estos componentes son: el suelo, el uso del suelo, las interrelaciones y los conflictos y tendencias” (*ibid.p.35*).

Figura 2 Estructura urbana



Fuente: Elaboración propia con base en García, 2014.

La estructura urbana es la disposición específica de los usos del suelo¹⁵ con las vialidades que lo conectan. Boris Graizbord lo explica así: “En el contexto urbano son dos los mercados que sobresalen y, por tanto, los que han sido considerados principalmente en los modelos del crecimiento y la estructura urbanas: el suelo y la vivienda, por un lado, y el empleo por el otro. Ambos se relacionan por medio de transporte y comunicaciones que permiten o facilitan la asignación y transferencia eficiente de recursos” (Mills, 1972 citado en Graizbord, 2008, p.35).

1.1.1.1 Modelos urbanos

Existen 4 modelos principales que sirven de herramienta para el diseño urbano, cada uno con ventajas y desventajas, los cuales son:

¹⁵ El uso de suelo se refiere a la ocupación de una superficie determinada en función de su capacidad agrológica y por tanto de su potencial de desarrollo, se clasifica de acuerdo a su ubicación como urbano o rural, representa un elemento fundamental para el desarrollo de la ciudad y sus habitantes, ya que es a partir de éstos que se conforma su estructura urbana y por tanto se define su funcionalidad (PAOT, 2003).

1) Reticular. Es el conjunto ordenado de vialidades y manzanas que da como resultado el denominado plano de la ciudad, el cual se clasifica a partir de sus particularidades morfológicas, que se reflejan en el trazado de las calles. Algunas formaciones están bien identificadas, como el plano ortogonal, cuyo nombre es dado por sus vías definidas (Montoya, 2017). Es decir, tiene buena accesibilidad, flexibilidad de expansión y excelente orientación; sin embargo, solo es adaptable al terreno plano (García, 2014).

Figura 3 Modelos urbanos, Reticular

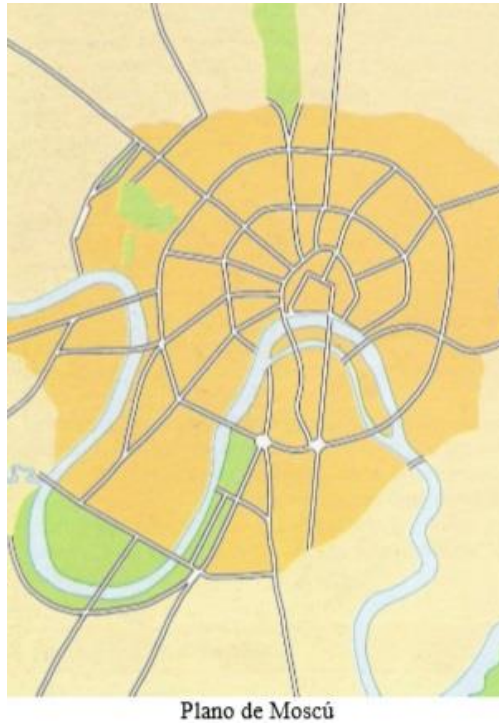


Plano de Montevideo (Uruguay). Ejemplo de plano ortogonal.

Fuente: (Mendoza, s.f).

2) Radial o concéntrico. “Caracterizado por las vialidades ordenadas en círculos concéntricos y sus radios; o el plano irregular, cuya red tiene una forma enmarañada o poco ordenada” (Montoya, 2017) y suele tener gran dificultad para la lotificación (García, 2014).

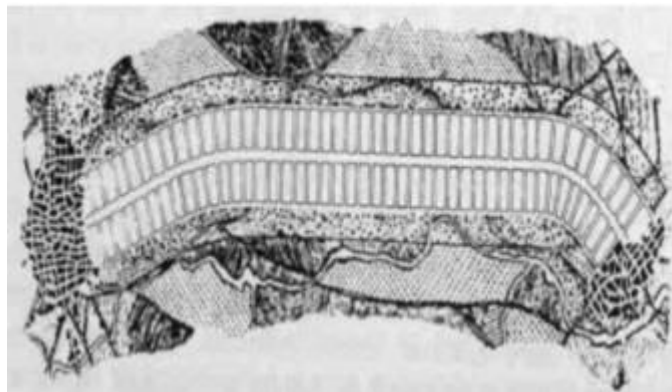
Figura 4 Modelos urbanos, Radial



Fuente: (Mendoza, s.f).

3) Lineal. También tiene buena accesibilidad, pero sus vialidades se bloquean con facilidad.

Figura 5 Modelos urbanos, Lineal



Fuente: (Mendoza, s.f).

4) Plato roto. “Conjunto de manzanas que poseen cierta homogeneidad funcional, social o morfogénica, se les denomina barrios. Esto no tiene un carácter estático y las funciones que desempeñan suelen redefinirse en ciertas circunstancias y periodos. De todos los barrios, el más notable es el central, también llamado Distrito Central de Negocios, cuya principal característica es la de tener un uso intensivo del espacio, alta densidad poblacional y construcciones de altura, además de tener una localización privilegiada al ser normalmente accesible a partir del resto de los barrios” (Errázuriz Körner citado en Montoya, 2017). No tiene ningún patrón de planeación, pero la vialidad sigue al terreno (García, 2014).

Figura 6 Modelos urbanos, Plato roto



Fuente: (Mendoza, s.f).

Entre los autores que trabajan estructura urbana destaca Graizbord (2008), quien nombra dos modelos de ciudad que se han venido desarrollando, estos son monocelular o compacta y descentralizada o dispersa:

I) Modelo simple de estructura urbana concentrada o monocelular es en el que se distingue la localización del empleo en el centro de la ciudad y la ubicación de las

viviendas en la periferia. Conforme pasa el tiempo esta estructura va conformándose en anillos concéntricos que resultan del crecimiento físico y demográfico de la ciudad y reflejan los costos diferenciados de la movilidad de los habitantes, incluyendo los viajes del lugar de residencia al lugar de trabajo en el centro de la ciudad, así como un cambio en las preferencias de los individuos y familias a favor de mayores o mejores espacios habitacionales en la periferia.

II) Modelo complejo de estructura urbana descentralizada, dispersa y polinuclear. Se refiere a cuando el crecimiento de la ciudad en términos del número de habitantes, de superficie y extensión física produce congestión y aumenta la distancia de recorrido en el viaje al trabajo. Los agentes económicos responden a ellos y buscan localizaciones alternativas para la actividad productiva, lo que resulta en una oferta de empleos fuera del centro de la ciudad y en un sistema espacial descentralizado, conformado por múltiples núcleos.

De acuerdo con este autor, los modelos resultan fundamentales para describir y explicar las relaciones entre la vivienda y el empleo, la distribución de los productores, el abasto de las comunidades locales y, desde luego, el papel de la administración pública en el funcionamiento de la ciudad y el desarrollo local relacionado con el bienestar general de sus habitantes (Graizbord, 2008).

En relación con el modelo polinuclear y a modo de ejemplo, Corona (2016) menciona que:

Históricamente las ciudades latinoamericanas se han caracterizado por concentrar la mayor parte de la industria en expansión, lo que conduce a un crecimiento acelerado de estos centros urbanos, esta dinámica ha cambiado ya que los empleadores en las actividades de manufactura y comercio se han trasladado fuera del centro, con lo que favorecen al incremento de la población en los pueblos y ciudades aledaños. Esto se traduce en una mayor

expansión de la zona periférica y menor de la urbe central, según Aguilar¹⁶ (1999)

Así mismo, la metrópoli hoy se caracteriza por ser un espacio fragmentado por los procesos productivos, lo que favorece el establecimiento de la población y de los servicios en zonas más periféricas. (Corona, 2016).

En el caso de la Ciudad de México, la expansión no ha sido uniforme; este crecimiento se ha visto favorecido por condiciones físicas y económicas hacia el norte y oriente de la ciudad. La autora menciona que una de las consecuencias de las ciudades fragmentadas, dispersas, segregadas y que no tienen una adecuada zonificación, es el desequilibrio regional que se deriva de la demanda de recursos sobre todo de suelo per cápita, infraestructura y transporte para los habitantes (CMM, 2014; Iracheta y Bolio, 2012; Secretaría de Desarrollo Social, CONAPO, INEGI, 2010¹⁷). Esto las vuelve muy vulnerables ya que los cambios en las condiciones ecológicas asociados con la urbanización afectan los servicios ecosistémicos, locales y globales y, por ende, la habilidad del sistema para mantener a la población y su infraestructura. Esto a su vez reduce su capacidad de afrontar estos cambios bruscos.

1.1.2 Espacio público y violencia

El espacio público está muy relacionado con la ciudad, ésta es definida por (Sánchez, 2007) como una unidad compuesta por varios elementos que contribuye a formar identidades urbanas. Por ello, Sánchez Vergara puntualiza que:

La ciudad es el lugar de la mediación de las dimensiones afectivas y los deseos ciudadanos, donde “el medio urbano es una condición emocional concreta” y “la

¹⁶ Citado en (Corona, 2016, p.39)

¹⁷ Ibid, p.40.

arquitectura tendría que ser sensible a esas cualidades emocionales que definen a la ciudad; la melancolía, las expectativas, y la esperanza”¹⁸ (2007, p. 32).

Ante todo, la ciudad es el contenedor donde habitan los elementos, es decir, como un cuerpo en el cual la estructura urbana es el esqueleto, y el espacio público una zona de transición. Jordi Borja considera que, desde la profesión de urbanismo, “el espacio público es precisamente la ciudad como tal” (2014, p. 103). En palabras de Fernando Carrión, “las ciudades no son el espacio de lo doméstico o privado, son el ámbito donde la población se encuentra (simbiosis), se identifica (simbólico) y se manifiesta (cívico); es decir son el espacio público (2011, p. 1). Más adelante se ahondará sobre ella.

Como se mencionaba en el subcapítulo 1.1. El espacio público es un lugar geográfico de interacción social y de construcción de identidades colectivas, donde sus dimensiones son físicas, sociales y simbólicas; es decir que no es un contenedor neutro, sino que las características del espacio pueden ser determinantes en las conductas sociales, a su vez éstas inciden en la construcción de determinadas características de ese espacio, así el espacio público se encuentra lleno de poder y simbolismo (Rozas y Salazar, 2015).

Dicho esto, es necesario explicar los espacios de ocio y entretenimiento que bien son parte del espacio público, pero los definen ciertas características similares.

Sánchez Vergara dice que “consumir la ciudad implica un uso elemental y obligatorio de sus espacios intermediarios” (Sánchez, 2007, p. 33), éstos son aquellos que se desarrollan entre los espacios profesionales, y se organizan a través de normas. Este autor menciona que, la ciudad y sus espacios de consumo cultural son altamente valorados por sus usuarios, pues a través de estos espacios se da una apropiación de los entornos inmediatos, y el imaginario social se compone de la apreciación de una ciudad que se mira desde su utilidad.

Dicho de otra manera, Marcelino Biabal y Pasquale Nicoderno¹⁹ (1999) señalan la importancia de ver las prácticas sociales como prácticas culturales, y a partir de ellas, el

¹⁸ Caruso, 2001:11 citado en Sánchez, 2007

conjunto de usos culturales del entretenimiento y ocio permite a la gente identificarse, mezclarse y constituirse como grupo.

Siguiendo esta línea, dichos autores señalan que, la colectividad necesita de espacios de valores simbólicos, y en caso de que la ciudad no los ofrezca, los grupos sociales los crearán (Sánchez , 2007). Además, todo conjunto humano necesita vivir en un ambiente configurado por nuevos espacios sagrados, y simbólicos de poder. Pues la ciudad es un espacio colectivo culturalmente rico y diversificado que pertenece a todos sus habitantes. (Revista paz y conflictos, 2012).

Dicho esto, cada habitante tiene su mapa mental de los espacios públicos, el cual adquirió a través de sus experiencias, que va construyendo o modificando con ellas. Sánchez dice que “cada habitante de la ciudad realiza construcciones mentales acerca de su repertorio urbano, también puede operar y manipular mentalmente las mismas imágenes, en las cuales, el espacio se convierte en un instrumento simbólico, capaz de articular los contenidos de la cultura misma en una sintaxis particular” (2007, p. 34).

Por este motivo, el espacio intermediario es también para compartir experiencias que posibiliten los actos de comunicación y de identificación, asimismo el crecimiento y expansión en los espacios de la ciudad vinculados al ocio y diversión, han crecido con un interés por parte de las industrias del entretenimiento, provocando transformaciones notables en estos sistemas de reproducción social (Sánchez, 2007).

De igual manera y como se menciona en el subcapítulo 1.1, el espacio público también es un lugar de confrontación, de conflicto, de lucha y de violencia:

“El espacio público también es un espacio de conflicto, no podemos ver las cosas como idílicas, el espacio público es donde uno se encuentra y donde uno se manifiesta, donde uno reclama, donde uno festeja, tiene ese contenido de latencia de la vida de una ciudad.” (Espacios Públicos Montevideo, 2014)

¹⁹ citado en Sánchez (2007)

A continuación, surge la pregunta de cómo es el fenómeno de la violencia en el espacio público y se puede empezar por saber el significado de violencia. Según la OMS “La violencia es el uso intencional de la fuerza física, amenazas contra uno mismo, u otra persona, un grupo o una comunidad que tendrá muy probablemente como consecuencia un traumatismo, daños psicológicos, problemas de desarrollo o la muerte” (2019, s/p).

Por una parte, la falta de seguridad presenta una serie de causas interrelacionadas, las cuales se pueden agrupar en tres categorías principales: sociales, institucionales y las que se refieren al entorno urbano y físico.

Asimismo, el fenómeno de la criminalidad y la violencia juvenil en polígonos de la ciudad se han incrementado en las últimas décadas en América Latina y el Caribe. De acuerdo con un informe regional de desarrollo urbano para América Latina 2013-2014 (PNUD), se presenta un escenario internacional que refleja la pobreza²⁰ y desigualdad, con la consecuente carga de violencia. En este contexto se ha observado también en Latinoamérica un crecimiento acelerado de la población con carencia de servicios y oportunidades, lo que se traduce en espacios propensos a la delincuencia (Petrella y Vanderschueren, 2003 citado en Villasís-Keever 2015), este fenómeno se aprecia desde la década de los setenta del siglo XX, donde se percibe un aumento acelerado en la victimización e inseguridad ciudadana (Portes, Roberts y Grimpson, 2005; ONU-Hábitat, 2009 y 2011).

Por otra parte, Villasís-Keever (2015) menciona que ciertos sectores privilegiados de la población se encuentran en un contexto en donde tienen la oportunidad de generar mayores riquezas lo cual crea desigualdad y esta a su vez contribuye en actos delictivos y violencia

²⁰ Según (Arriagada, 2005) “La pobreza es la privación de activos y oportunidades esenciales a los que tienen derecho todos los seres humanos. La pobreza está relacionada con el acceso desigual y limitado a los recursos productivos y con la escasa participación en las instituciones sociales y políticas. Deriva de un acceso restrictivo a la propiedad, de bajos ingresos y consumo, de limitadas oportunidades sociales, políticas y laborales, de insuficientes logros educativos, en salud, en nutrición, en acceso, uso y control en materia de recursos naturales, y en otras áreas de desarrollo. También, las causas y características de la pobreza difieren de un país a otro y la interpretación de la naturaleza precisa de la pobreza depende de factores culturales, como los de género, raza, etnia, así como del contexto económico, social e histórico.”

urbana, sin embargo, en espacios de clases medias y altas la violencia también ocurre. Es decir, la desigualdad ocasiona segregación de la población marginal lo cual crea una atmósfera predispuesta a presentar violencia familiar, deserción escolar, alcoholismo y drogadicción. En relación con el aumento de la violencia y delincuencia urbana también ha incrementado la percepción de inseguridad, esto ha provocado en las ciudades el abandono de barrios, el desarrollo de urbanizaciones cerradas y la estigmatización de áreas o grupos de población.

Así es como la violencia urbana se manifiesta en diferentes ámbitos, estos son: sociales, institucionales y aquellas relacionadas con el ambiente físico; también destaca la exclusión socioespacial como un generador de inseguridad en las ciudades (Villasís-Keever, 2015).

Respecto a lo anterior, en los procesos urbanos actuales se mantienen factores de desigualdad, fragmentación y exclusión²¹. Se observa el empobrecimiento general de amplios estratos de la población en las ciudades, el incremento generalizado de las clases bajas y clases medias bajas y el crecimiento de la inseguridad, criminalidad y violencia urbana. También se ve entonces la afectación a la vida cotidiana de los habitantes urbanos y condiciona los hábitos de comportamiento, movilidad y consumo, modificando la forma de vivir y el empoderamiento de la ciudad, aunado a lo anterior, el aumento de la violencia y delincuencia urbana condiciona la percepción individual y colectiva de inseguridad.

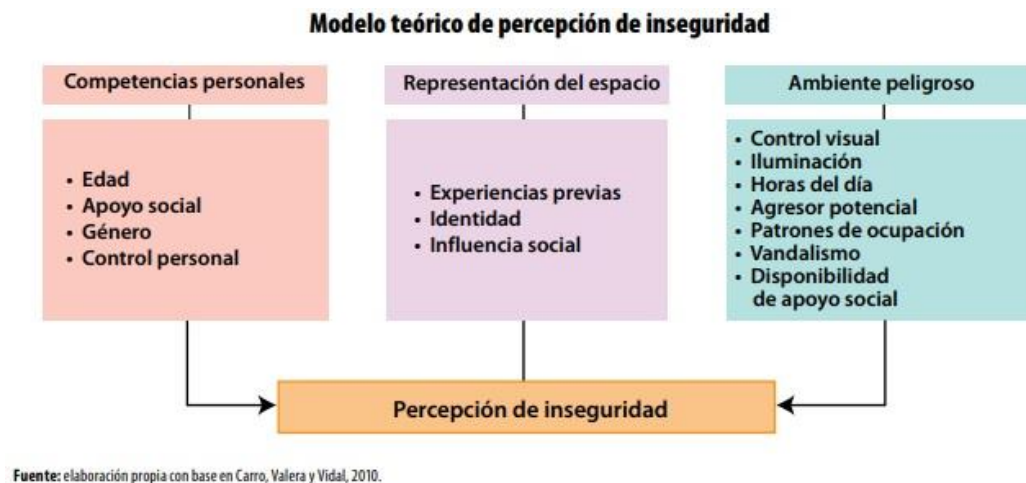
En consecuencia, se presenta una estructura urbana complicada que genera secuelas directas en las condiciones de vida de la población. En el análisis de ciudad insegura se han postulado teorías que tratan de explicar el fenómeno de la inseguridad, entre ellas:

²¹ Según Arriagada (2005) afirma que, existen tres tipos de exclusiones: de carácter institucional, social, cultural y territorial. Los lazos que unen al individuo con la sociedad pueden ser catalogados en tres niveles: los de tipo funcional, que permiten la integración del individuo al funcionamiento del sistema (mercado de trabajo, instituciones de seguridad social, legalidad vigente, etc.) los de tipo social, que incorporan al individuo en grupos y redes sociales (familia, grupos primarios, sindicatos, etc.), y los de tipo cultural, que posibilitan que los individuos se integren a las pautas de conducta y entendimiento de la sociedad (participación en las normas y creencias socialmente aceptadas). También puede existir exclusión espacial, vinculada al territorio y la ubicación geográfica.

desempleo y pobreza, marginalidad juvenil, desarticulación comunitaria, diseño espacial y déficit de espacio público (Villasís-Keever, 2015).

En 2015, Villasís-Keever, observó que el aislamiento social y espacial contribuye al desempleo, falta de conectividad y movilidad dentro de la ciudad, lejanía de los servicios urbanos, fragmentación de los vínculos sociales, baja autoestima de las personas y las comunidades, además de la pérdida de una identidad positiva. Así, la relación entre segregación residencial, exclusión social y espacios vulnerables a la violencia se manifiesta con mayor probabilidad en la aparición de grupos violentos.

Figura 7 Modelo teórico de percepción de inseguridad



Fuente: Villasís-Keever, 2015.

Por tanto, la percepción de inseguridad en el espacio público puede predecirse a partir de tres constructos: a) la calidad ambiental, que caracteriza el lugar desde el punto de vista de la inseguridad potencial (se refiere a la iluminación, al nivel de tránsito, trazas de comportamiento incívico, grado de deterioro y la presencia de agresores potenciales); b) la representación del espacio como un lugar seguro a partir de la experiencia previa de la persona con el lugar y c) el perfil de competencias personales para hacer frente a situaciones de peligro.

Con esto se concluye que, cada zona al tener características particulares se viven realidades distintas en cada una, por lo tanto, existen brechas entre la atención a la seguridad y los niveles de desigualdad, al final esto se refleja en los conflictos entre las relaciones sociales, y también genera espacios de mayor incidencia de la violencia. Otro factor relevante en relación al desorden en el crecimiento urbano es que se inclina en privilegiar el desarrollo del capital inmobiliario lo que afecta la dimensión socioespacial de la ciudad, y como consecuencia directa es el aumento de los espacios para actividades ilícitas (Villasís-Keever, 2015).

1.2. Movilidad

El espacio de la movilidad ofrece a las prácticas sociales campos de posibilidad no homogéneos y discontinuos (Herce, 2009).

La Comisión Nacional de Derechos Humanos menciona que el derecho a la movilidad voluntaria de manera general se refiere al “libre desplazamiento en condiciones óptimas de relación entre medio ambiente, espacio público e infraestructura, cuyo cumplimiento permite que las personas alcancen diversos fines que dan valor a la vida” (CNDH, 2016, p. 3-4).

Por otro lado, la Ley de Movilidad de la Ciudad de México de 2017 artículo 5, afirma que:

“La movilidad es el derecho de toda persona y de la colectividad a realizar el efectivo desplazamiento de individuos y bienes para acceder mediante los diferentes modos de transporte reconocidos en la Ley, a un sistema de movilidad que se ajuste a la jerarquía y principios que se establecen en este ordenamiento, para satisfacer sus necesidades y pleno desarrollo. En todo caso el objeto de la movilidad será la persona” (PAOT, 2018, p. 3).

Entonces la movilidad es un derecho que tienen todas las personas, puede plantearse como el medio a través del cual se accede a los diferentes espacios de la ciudad y de las áreas metropolitanas, con el fin de desarrollar las actividades diarias, además se relaciona con otros derechos como el derecho a la salud o de la educación solo por mencionar algunos ejemplos (Metrópolis, 2016).

Entre los autores que trabajan movilidad se encuentra Herce (2009), quien explica que algunas de las propuestas utópicas son la implementación de carros eléctricos, ciudades compactas, redes viarias, similares y disponibles, e incluso un progreso duradero de los transportes. La planificación hace desarrollar la capacidad de respuesta a la necesidad de desplazarse en la ciudad, pero esto no garantiza el derecho a la movilidad. Menciona que en la ciudad debe haber conexión desde el punto de vista económico y social, de ahí la necesaria diversificación de los motivos, los horarios y los espacios recorridos. Pues como ya se mencionó anteriormente, la ciudad se caracteriza por ser el lugar de la relación social, porque la realización de la mayoría de las necesidades derivadas de ese hecho depende del tratamiento que se dé al espacio público.

Además, otros autores mencionan que la movilidad ha sido concebida tradicionalmente como “el número de desplazamientos de las personas en un espacio determinado” (Muñúzuri y Rodríguez, 2015, p. 63). Esta idea ha provocado que el estudio de la movilidad se interese únicamente en la conformación de los medios de transporte público, sin embargo es un proceso complejo, ya que lo ideal sería formar una relación cercana con un entorno en donde vivan personas, coexistan diversas alternativas para sus desplazamientos, así como una planeación adecuada de los asentamientos humanos, cuidado del medio ambiente, la seguridad, a su vez en conjunto de estos factores incitarían a la población al uso de bicicleta o bien caminar.

Por esta razón, la movilidad debe ser entendida como el derecho que tiene toda persona en lo individual y en lo colectivo, de disponer de un sistema integral de calidad, que resulte suficiente, accesible y que permita el seguro y efectivo desplazamiento de todas las

personas en su territorio, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, para la satisfacción de sus necesidades y pleno desarrollo (Muñúzuri y Rodríguez, 2015).

Es decir, también la movilidad requiere ser abordada desde una visión en la que se contemple, no solo la adecuación de los servicios básicos urbanos, sino que debe entenderse desde el ámbito de la igualdad en el acceso a las oportunidades, el mejoramiento de los espacios de vivienda y el ofrecimiento de espacios públicos y de convivencia, de modo que se promueva ésta en las urbes como lo que es en realidad, un derecho humano. Se tiene que considerar esta movilidad urbana como un importante impulsor del crecimiento y del empleo que incide en el desarrollo sostenible de las ciudades. Esta innovadora concepción de la movilidad debe ir acompañada de un aprovechamiento eficiente de todos los medios de transporte y el fomento a diversas modalidades de transporte de personas, y así unir las diferentes formas de desplazamiento que ofrecen las ciudades y su infraestructura existente; y que por tanto aseguren condiciones que mejoren la calidad de vida y proteja el medio ambiente (*ibid.* p. 64).

No obstante, enfrentarse al tema requiere que se atienda desde la perspectiva del bienestar económico y de la gestión de la demanda de transporte de modo que, se promueva la movilidad sustentable y de calidad. Para atenderlo no hay soluciones únicas, sino que deben sumarse las acciones de diferentes ámbitos para hacer frente a la problemática a la que se enfrentan actualmente las ciudades a nivel mundial (*ibid.*p.64).

Es oportuno indicar que la movilidad y el transporte no significan lo mismo, Herce Vallejo (2009) menciona que el ciclo de la energía sobre combustibles fósiles está llegando a su fin, a pesar de ello es muy fuerte la resistencia de cambiar un modelo que históricamente se ha basado en la producción constante de infraestructuras (sobre todo de transporte), en la predominancia del automóvil y en la constante extensión de la ciudad con un alto costo económico, social y medioambiental. Esto ha repercutido en reducir el uso de los espacios públicos solamente a aquellos a los que dispongan de suficientes medios económicos.

Es por ello por lo que la sostenibilidad medioambiental y la justicia social deben ir de la mano, de modo que, para lograr un planteamiento urbanístico acorde a lo anterior sería

necesario que existieran: estrategias medioambientales, infraestructuras ligadas a los ciclos naturales y/o con perspectiva de género.

Sin embargo, Herce (2009) precisa que también es necesario aprender y desaprender viejas normas y técnicas de planes de desarrollo, pues las ciudades con modelos de estructura urbana polinuclear organizan el territorio de tal manera que las decisiones de localización se adoptan a menudo por el potencial que ofrece un territorio determinado; incluso en ocasiones quedan condicionadas por la lógica del mercado de producción de viviendas, entre otros, dependiente del juego del precio de suelo.

Este mismo autor, también explica que el determinismo de los factores de localización de las actividades económicas ha sido sustituido por criterios de oportunidad, oferta de externalidades, competencia entre espacios, especialización territorial y mutación constante de usos del territorio. Así pues, estamos ante un territorio donde se intercalan usos, donde se mezclan espacios centrales y espacios periféricos, como actividades diversas frecuentemente cambiantes o efímeras con espacios especializados (de ocio, de comercio, y servicios).

Una alternativa que señala Legorreta es, “reducir los ritmos expansivos del suelo y modificar su irracional subocupación mediante la densificación de las áreas” (1991 p. 74) entonces al haber una concentración urbana no se invertiría en proveer servicios a una ciudad extensa. Como menciona Herce (2009), de esta manera puede alcanzarse un nuevo modelo de movilidad que atienda a las necesidades de las personas, que resultaría menos costoso y más saludables. Sin embargo, puede ser difícil resolver, porque existen contradicciones y enfrentamientos de criterios entre los organismos de administración del territorio, organismos responsables de la planificación de las infraestructuras y aquellos a quienes competen las políticas medioambientales, de ordenación territorial o energética.

Se ha mostrado que, como consecuencia de priorizar determinados motivos de viaje se han desatendido otros patrones de desplazamiento que son catalogados como “no obligados”. Por lo que debe recordarse que es preferente la satisfacción de las necesidades de conexión,

que incluyen motivos variados (compras, diversión, visitas, etc.) y con alteración frecuente de su expresión espacial y temporal (Herce, 2009).

1.2.1 Movilidad sostenible

El sistema de movilidad sostenible se define como:

“Un sistema y unas pautas de transporte que pueden proporcionar los medios y las oportunidades para conjugar las necesidades económicas, medioambientales y sociales de manera eficiente y equitativa, reduciendo los impactos adversos innecesarios o evitables, y sus costos asociados en el tiempo y en el espacio” (social Aspects of Sustainable Mobility, 2001, p. 6²²).

Dado que, coexisten diferentes maneras de desplazamiento, y que cada una de ellas puede que implique varias paradas, vialidades, caminatas etc., se abre la posibilidad de utilizar diversos medios de transporte que no necesariamente exijan el uso de medios motorizados, sino que justo lo contrario, demanda que se promuevan medios que no requieran combustible, y que el usuario tenga menos dependencia hacia ellos; por otro lado, también conlleva a dar importancia al tipo de infraestructura y al espacio público urbano que se brinda, a través de la intervención de la administración pública para que se garantice la oferta de espacios públicos adaptados a cada forma de movilidad. Esto quiere decir que para lograr una movilidad sostenible se requiere un cambio de mentalidad en sectores políticos, sociales y técnicos, lo cual es un reto a nivel internacional (Herce, 2009).

Debe señalarse que en la movilidad existen tres tipos de sostenibilidad: la energética, la medioambiental y la social. La combinación de las tres calificaciones de la sostenibilidad, en lo relativo a la movilidad, pone un orden jerárquico de atención que comienza por la justicia social, seguido por la reducción de consumo de energía que a su vez injiere en los aspectos de impacto ambiental.

²² citado en Hárroz (2006, p 338).

Otro aspecto sobre el ejercicio del derecho a la movilidad, que resalta Francois Ascher citado en Herce (2009) radica en una parte importante de la integración social de los individuos, y habla de convertir la solidaridad comunicativa (que pone en relación individuos y organizaciones) a una solidaridad reflexiva, es decir en una conciencia de pertenencia a sistemas de interés colectivo.

De lo contrario, ocurre que se excluya a la población que se ve imposibilitada de utilizar vehículos motorizados (y que a su vez estos medios son privilegiados por el sistema de transporte); tal es el caso de: los habitantes que no disponen de vehículos propios, o la población que prefiere utilizar bicicleta o ir a pie pero se lo impide la ocupación masiva del espacio por el tráfico vehicular; o de los que no pueden utilizar aquel tipo de vehículos por cualquier motivo, y también a los ciudadanos que invierten gran parte de su tiempo en el transporte colectivo que resulta a menudo ineficaz (Herce, 2009).

Pero también es imposible crear una ciudad sostenible si ésta se sigue extendiendo. A partir del crecimiento de la población que dio origen al fenómeno de la urbanización a lo largo del siglo XX, las economías pasaron de ser agropecuarias a ser industriales y de servicios lo que llevó a una migración campo-ciudad y provocó la expansión de la ciudad, ésta se estableció tanto en áreas no aptas para uso urbano como en zonas lejanas de los centros de servicios lo que propició a que la población realizara largos desplazamientos y generar mayor demanda del transporte público. Esta tendencia expansiva da origen, entre otras, a cinturones de marginación en las periferias con altos costos sociales y graves consecuencias en términos de infraestructura, servicios, costos y movilidad, Es un modelo de ciudad ineficiente y poco sustentable. (CECADESU-SEMARNAT, 2016)

1.2.2 Movilidad, género y edad

En este subcapítulo conviene empezar por definir que es “género”. Se trata de una categoría que define los atributos socialmente construidos y reproducidos que desempeñan las mujeres y los hombres, que se adjudican a cada sexo de una manera directa y se perpetúan con las prácticas y políticas. El género hace referencia a una construcción social, frente a sexo que es una categoría biológica (Grupo de Estudios y Alternativas, 2011).

Dado que las mujeres son catalogadas bajo los roles tradicionales, han vivido discriminación en varios ámbitos de sus vidas, así como menor acceso a las oportunidades que ofrece la ciudad; esto se refleja en que tienen una menor posesión de vehículos privados, aunque también realizan más viajes, ya sea por motivos laborales o personales (Grupo de Estudios y Alternativas gea 21, 2011). En este apartado podrán observarse cuales son las cuestiones que marcan esas diferencias en la movilidad.

De acuerdo con este estudio, la movilidad de las mujeres se relaciona con los siguientes argumentos:

- Situación en el empleo.
- Responsabilidades familiares.
- Estado civil.
- Acceso al vehículo privado.
- Seguridad y percepción del riesgo.
- Discapacidad.
- Recursos económicos.
- Nivel de estudios.

En estudios comparativos en Holanda y Francia se corrobora que los factores antes mencionados están correlacionados con la movilidad de las mujeres y con la edad, en dichos estudios se concluye que su movilidad varía entre la edad de sus hijos menores, está enmarcada por las necesidades de ellos e incluso adaptan sus horarios laborales en función de la crianza infantil. Pero en otros estudios de Canadá y EUA las madres solteras tienen otro patrón de movilidad, ya que hacen mayor número de desplazamientos de larga duración, para poder obtener un empleo de mejor calidad. Entonces el mayor número de desplazamientos compatibiliza la esfera laboral y familiar sin el apoyo de una pareja²³.

²³ (Kostyniuk y otros; Johnson-Anumono; Rutherford y Wekerle citado en Grupo de Estudios y Alternativas, 2011).

Otro caso consiste en una encuesta realizada en Córdoba España, la cual dedujo que la edad, la ocupación y el estado civil también explican la movilidad femenina; sus resultados arrojan que las mujeres viudas son las que se desplazan en menor medida, las mujeres casadas duplican los traslados y las mujeres separadas son las que registran un mayor número de viajes semanales, entendiendo que no se cuenta con la ayuda de otro adulto para realizar las tareas cotidianas, lo cual se refleja en pretender abarcar ámbitos más lejanos durante el día o la semana.

En esta misma encuesta se manifiesta que a mayor ocupación laboral existe una mayor movilidad. De igual manera, en otro estudio alemán se concluye que, las mujeres que no realizan actividades remuneradas se desplazan menos y utilizan medios más lentos, a diferencia de las que están insertas en el mercado laboral. También se puede concluir que las mujeres desempleadas, amas de casa o jubiladas viajan continuamente como pasajeras en un automóvil privado y las activas suelen conducir más.

De igual forma, puede verse que entre los motivos de los desplazamientos se reflejan las responsabilidades domésticas y familiares que caracterizan los viajes de las mujeres, por ejemplo las compras²⁴, lo cual se manifiesta en las diferencias de distancias y tiempos que recorren los varones frente a las mujeres, esto quiere decir que las mujeres normalmente necesitan un empleo en el que no tengan que recorrer grandes distancias dado sus deberes, y que tienen oportunidades laborales más limitadas y sus trabajos son mal pagados, a esto se suma que los hombres cuentan con mayor disponibilidad de tiempo ya que comúnmente no comparten la esfera de las responsabilidades familiares y domésticas.

Es importante señalar que, aunque las mujeres traten de evitar invertir más tiempo en desplazarse tardan más tiempo en recorrer las distancias, esto se debe a que usan medios menos eficaces, hacen varias escalas por compras, tratan de cubrir más actividades, y también evitar zonas que perciben peligrosas.

²⁴ Las compras representan el 5% de los desplazamientos femeninos y sólo el 1.1% de los viajes masculinos. Según (Grupo de Estudios y Alternativas gea 21, 2011).

Por el contrario, pese a que el uso del vehículo privado es menos sustentable y tal vez destinado a personas con mayores recursos, éste se adapta más a las necesidades de las mujeres por la facilidad de moverse, también el gasto es más accesible que invertir en niñeras o transportes públicos. Según la encuesta cordobesa, las mujeres que poseen un auto se mueven más que las que no lo tienen y usualmente son las que están un poco más preparadas profesionalmente. Además, el automóvil les resulta más seguro, dado la percepción de inseguridad en los transportes públicos y en la infraestructura (Grupo de Estudios y Alternativas gea 21, 2011). Esto no quiere decir que se promueva el uso del auto, en oposición a ello se ha mencionado la necesidad de crear una movilidad sustentable, para que la movilidad de las mujeres no se vea limitada.

En relación con la percepción de inseguridad que tienen las mujeres, ésta se debe al miedo de acudir a ciertos lugares; según Department for Transport (2004), Londres²⁵, la población británica percibe inseguridad al:

- Caminar por un estacionamiento subterráneo.
- Caminar por un estacionamiento en superficie.
- Esperar en el andén de una estación de metro.
- Esperar en un andén del tren.
- Esperar en una parada de autobús.
- Caminar a la parada de autobús o estación.
- Viajar en tren.
- Viajar en autobús.
- Viajar en metro.

Es importante considerar que, aunque el contexto social londinense es diferente al latinoamericano, no se aleja mucho de las percepciones de inseguridad de la región al tener que desplazarse. Además, a los hombres también les genera cierta inseguridad este tipo de acciones; sin embargo, el porcentaje es mucho menor que en la población femenina.

²⁵ Citado en Grupo de Estudios y Alternativas (2011)

Como se menciona antes, los motivos de movilidad de las mujeres se enfrentan con el peso que tienen los roles sociales sobre cada género y genera ciertos contrastes de conductas entre ambos, lo cual se ve reflejado en los medios de transporte que utilizan. Por ejemplo, en un estudio de Movilia (2006), del Ministerio de fomento citado en Grupo de Estudios y Alternativas (2011), las mujeres andaluzas realizan 79.6% de los viajes al hacer compras utilizando la bicicleta o a pie, frente a un 20.4% de los hombres que utilizan ese medio. En coche o moto igualmente el motivo es la compra con 56.7%, frente a ellos que solo lo realizan en un 43.3%. En cuanto al autobús o el metro, un 87.7% de las mujeres lo utilizan para acompañar frente a un 12.3% de ellos; y el 100% de los viajes en autobús interurbano y tren se utilizan para compras nuevamente, estudios y paseos.

En este estudio²⁶ también puede observarse que las mujeres utilizan un coche o moto para ir al trabajo solo en un 24.4% frente a ellos que lo utilizan en un 75.6%. Lo que demuestra que, al relacionar la modalidad de transporte con el motivo, las mujeres son las protagonistas de los transportes públicos.

Con este estudio se ha comprobado que la mayoría de los viajes de los hombres son por trabajo, en cambio los de las mujeres son por compras, acompañamiento, laborales, y estudios, las mujeres tratan de cubrir más actividades en menos tiempo para poder responsabilizarse tanto de la esfera profesional como familiar. Incluso los fines de semana las mujeres cubren las mismas actividades que hacen de lunes a viernes, y los hombres al contrario dedican su tiempo a actividades de ocio, a trabajar o estudiar.

A través de dicho estudio, también se puede inferir que las mujeres son las protagonistas en los desplazamientos a pie y los hombres desde edades muy tempranas ya utilizan el coche.

Por otra parte, la movilidad femenina también depende de la etapa de vida en la que se encuentre, el uso del tiempo y de las repeticiones de los viajes varían respecto a los

²⁶ Los datos para el caso de estudio de la Ciudad de México se encuentran en el subcapítulo 2.5 Movilidad femenina en la Ciudad de México de esta tesis, fueron realizados por (INMUJERES, El Colegio de México, ONU Mujeres, 2017) y en base a la Encuesta Origen Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México 2017.

desplazamientos de trabajo; por ejemplo, las mujeres que estudian son generalmente jóvenes y se desplazan de manera diferente que aquellas mujeres que son empleadas o las que son amas de casa, su desplazamiento también se distingue de las personas que son de la tercera edad (Grupo de Estudios y Alternativas gea 21, 2011).

1.2.3. Movilidad y feminismo

En las últimas décadas las distancias en la ciudad fueron aumentando y como consecuencia la movilidad se redujo a utilizar el automóvil, a su vez también aumentaron los daños medioambientales, por ello quienes no tuvieron las capacidades físicas o recursos quedaron inmobilizados para acceder a las oportunidades que las ciudades ofrecen (Figuroa y Waintrub, 2015).

Sin embargo, durante los movimientos sociales de los años sesenta y setenta empezó a surgir “idea del derecho a la ciudad como una nueva utopía urbana” (CDHDF, 2017, p.12) y en los años ochenta las mujeres canadienses empezaron a unirse y trabajar en la seguridad de las mujeres en la ciudad, inspiradas en los movimientos de los años setenta *Take Back the Night* de las estadounidenses, que reclamaban la libertad de las mujeres para confrontar las medidas arcaicas que reproducían estereotipos de género adoptadas por los gobiernos²⁷.

No obstante, las primeras iniciativas destinadas a intervenir en el transporte con perspectiva de género surgieron en Alemania también a finales de los años ochenta con la creación de una red nacional sobre transporte y género. Esta red de “Mujeres en movimiento”, que estuvo activa entre 1989 y 1999, puso en práctica diversas iniciativas relacionadas con la adecuación de los servicios de transporte para las mujeres y también con la promoción de políticas de empleo dirigidas a ellas para que se incorporaran en el sistema y planificación del transporte (Grupo de Estudios y Alternativas gea 21, 2011).

²⁷ *Ibid* p.19.

Finalmente, en México a partir de 1988²⁸ la lucha feminista declaró la incorporación de políticas públicas con perspectiva de género, para atender de manera prioritaria la violencia contra las mujeres, y aunque en un principio se escucharon las voces feministas con fines políticos no fue hasta una década después que pudieron visualizarse acciones concretas, tanto en el aspecto legal como en la generación de políticas públicas específicas para este tema (CDHDF, 2017).

1.3 Violencia y género

De los autores que hablan sobre la violencia de género destacan Rozas y Salazar, quienes reconocen una diferencia entre la violencia de género y otros tipos de violencia. Ésta se ha definido como “un tipo de violencia física o psicológica ejercida contra cualquier persona sobre la base de su sexo o género que impacta de manera negativa su identidad y bienestar social, físico o psicológico” (2015, p.17).

ONU Mujeres estableció que este tipo de violencia “se refiere a aquella dirigida contra una persona en razón del género que él o ella tiene, así como de las expectativas sobre el rol que él o ella deba cumplir en una sociedad o cultura” (ONU MUJERES, 2010), estos actos cometidos se llevan a cabo tanto en espacios privados como en espacios públicos.

También es necesario reconocer que hay diferencia entre violencia de género y violencia contra las mujeres, ya que “el término hace referencia a aquel tipo de violencia que tiene sus raíces en las relaciones de género dominantes en una sociedad” (Rozas y Salazar, 2015).

²⁸ Un artículo de (Movimiento Ciudadano, 2017) y otro de (Bartra, 1999) Hacen mención de lo ocurrido en la década de los ochenta con el movimiento feminista, en ellos nombran que el movimiento se caracterizó por la multiplicación de sus grupos, las mujeres comenzaron a ganar espacio en las candidaturas y puestos de representación pública. Para 1988, con el fraude electoral, el gobierno de México se vio obligado a buscar mayor legitimidad apoyándose en grupos y organizaciones sociales. Una de las características del feminismo en esta década fue el acercamiento a otras clases sociales, también inicia el proceso de oenegeización (Organización No Gubernamental) y de institucionalización del feminismo. El feminismo se convirtió en asistencialista pues su trabajo fundamental fue apoyar a las mujeres víctimas de violación o de maltrato, no obstante, se avanzó en el terreno de la legislación para aumentar la condena a los violadores, hasta ese momento la cuestión de violencia de género pasó a formar parte de los primeros temas de la agenda nacional.

Aunado a lo anterior existen situaciones de agresión que componen contextos de violencia de género y corresponden a otro tipo de relación entre el agresor y la víctima, Quinteros y Carbajosa (2008) citado en Rozas y Salazar (2015), mencionan que el problema es amplio, abarcando más allá de las relaciones de pareja. Es cierto que muchas agresiones pertenecen a situaciones de violencia en la pareja, pero no necesariamente tiene que haber una relación sentimental. Actualmente, la violencia de género ha tomado un importante papel en la agenda pública internacional, debido a la creciente agresión, abusos y acosos sexuales en los espacios y transportes públicos, tanto que se están creando programas, políticas públicas e instrumentos para erradicar, mitigar y prevenir estos actos que afectan a mujeres, hombres, niños y niñas, aunque “el sexo femenino es la víctima predominante” (United Nations High Commissioner for Refugees, 2003 citado en Rozas y Salazar, 2015).

Estas diferentes agresiones tanto en espacios públicos como en transportes se componen como actos de violencia de género,

“En virtud de esta caracterización, la violencia ejercida principalmente en mujeres adultas jóvenes, mujeres jóvenes y adolescentes es asimismo una forma de discriminación por sexo o género, independientemente de tratarse de prácticas tipificadas como acoso o abuso sexual, lo cual significa que se vulnera una condición básica de los seres humanos conforme a los principios que sustenta el Estado moderno y la organización social, el de la igualdad de derechos y garantías” (Rozas y Salazar, 2015, p.19),

Es por esta razón es necesario explicar más a fondo el concepto de “discriminación”; este término, desde una perspectiva sociológica es la “Acción de discriminar a una persona o a una colectividad, conlleva en el acto o efecto de diferenciación una connotación valórica esencial en tanto consiste en privarle activa o pasivamente a una o a más personas los mismos derechos que disfrutaban otras” Zermeño y Plácido (2009) citado en Rozas y Salazar (2015), señalan que discriminar afecta negativamente a la población, y esto es el elemento sustantivo de los actos de violencia de género entendidos como expresión de la discriminación por sexo o género que vulnera una condición básica de los seres humanos.

A continuación, se destacan tres aspectos centrales de la discriminación:

1.- Estigmatización social y discriminación. Las autoras señalan que a lo largo de la historia las personas han sido diferenciadas por su raza, sexo, religión, etnia, edad, orientación sexual, ideología, discapacidad, condición social y género; a partir de esta distinción se ha construido una estigmatización, en tanto tales diferenciaciones traen consigo relaciones sociales que conllevan tratos de inferioridad, injusticias y estigmas sociales. Goffman ((2003) citado en Rozas y Salazar (2015, p. 20)) añade que estos tratos “expresan relaciones de poder y de dominación, que los grupos dominantes intentan justificar mediante la adjudicación de características negativas de los grupos dominados y de atributos de los mismos grupos dominantes”.

2.- La negación del principio de igualdad. Para estas autoras la discriminación es una falta grave al principio de igualdad, “especialmente en lo relativo a la titularidad de la soberanía en el Estado, radicada en los ciudadanos que constituyen la nación, todos ellos nacidos libres e iguales en dignidad y derechos. La distinción de las personas que dan lugar a tratos de inferioridad, injusticias y estigmas sociales representa la negación de la condición básica de igualdad en dignidad y derechos que el Estado debe garantizar a todos y todas los ciudadanos/as”.

3.- La discriminación y las relaciones de poder. Este tercer aspecto se refiere a las “relaciones de poder que están contenidas en el acto mismo de la discriminación. Esta no puede ser ejercida si no es desde una posición de poder de quien discrimina respecto al otro que es discriminado. Entonces para ejercer actos que impliquen la negación del principio de igualdad, es necesario que quienes discriminan tengan la capacidad discriminatoria sobre el otro, capacidad que está dada a partir de la relación que se tiene con ese otro”. Zermeño y Placido ((2009) citado en Rozas y Salazar (2015:21)) y Lukes (1985), señala que “esta capacidad puede ser ejercida de distintas maneras: la represión, la influencia, la fuerza, la autoridad, la violencia o la manipulación, pero siempre negando la igualdad de derechos y de dignidad al otro, colocándolo en una posición de antemano desigual”.

CAPÍTULO 2. LA MOVILIDAD Y EL ESPACIO PÚBLICO EN LA CIUDAD DE MÉXICO

La conformación del espacio público ha estado ligada a la planeación urbana, la cual ha tenido un enfoque neutral y no social. También, es donde no se tomaban en cuenta las necesidades de los diferentes grupos como las mujeres y los niños, las personas adultas mayores, o las personas con discapacidad. De esta manera permanecen y se reproducen los roles de género, porque el espacio público se ha dominado con personas que tenían el poder económico, en este caso, y en su mayoría, los hombres, que eran los grupos mayoritarios que ocupaban estos espacios.

La estructura urbana de la Ciudad de México actual tiene una característica esencial, y es la segregación de la estructura espacial de la ciudad; a grandes rasgos se aprecia una diferencia socio económica entre el oriente y el poniente. En la zona poniente conformada por secciones con fraccionamientos para clases acomodadas como Ciudad Satélite y Santa Fe, también, a lo largo de Paseo de la Reforma y Avenida Insurgentes hacia el sur; en cambio, al oriente se encuentran zonas de colonias populares y asentamientos irregulares; por otra parte, se encuentra la periferia semirural. Asimismo, y en cuanto a la conectividad, la zona centro y Nezahualcóyotl tienen buena accesibilidad, pero las zonas periféricas están mal conectadas. (Aguilar, 2016).

Aunado a lo anterior, la estructura urbana de la Ciudad de México es resultado de distintos procesos que se generaron a lo largo de su historia. De este modo, en cuyo espacio público que habitamos se observa la separación de los diversos colectivos, donde se enfatizan las diferencias de clases sociales, y otras problemáticas como el tráfico, contaminación de ruido, contaminación visual, violencia contra las mujeres en el transporte público, etc.

El urbanismo con visión androcentrista, reproduce roles del patriarcado²⁹, recalando que el espacio público es para hombres y el espacio privado es para las mujeres, en donde se reitera que “tradicionalmente” se ha asignado a las mujeres, el rol de amas de casa, objetos sexuales, maestras, enfermeras, es decir el rol reproductivo. (INMUJERES, 2004).

2.1 Antecedentes de la estructura urbana en la Ciudad de México

La historia de la estructura urbana en la Ciudad de México comprende cinco etapas, que determinaron la estructura urbana actual. Estas etapas fueron: periodo prehispánico, periodo colonial, de la independencia a la revolución, la urbanización en el siglo XX y desarrollo de la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM).

A continuación, se muestra en el cuadro 1 basado los acontecimientos del desarrollo urbano, por periodo. (Cervantes, 2016).

Tabla 1 Desarrollo urbano por periodos

Época	Periodo	Acontecimiento
1325-1523	Prehispánico	<ul style="list-style-type: none"> · Los aztecas fundaron la Ciudad de Tenochtitlán que se convirtió en el centro político. · La ciudad había sido planeada con alta tecnología y con objetivos claros de defensa que correspondían a una política definida de conquista y de dominio. La estructura estaba formada por 4 calzadas que comunicaban a las zonas más relevantes. *Al centro de la ciudad se ubicaban: el centro ceremonial, los mercados, los palacios de los reyes y los nobles, en la periferia la zona habitacional que contenía áreas de cultivo. La ciudad se comunicaba a través de una red mixta de calzadas peatonales y canales que

²⁹ El patriarcado es un sistema político que institucionaliza la superioridad sexista de los varones sobre las mujeres, constituyendo así aquella estructura que opera como mecanismo de dominación ejercido sobre ellas, basándose en una fundamentación biologicista. Esta ideología, por un lado, se construye tomando las diferencias biológicas entre hombres y mujeres como inherentes y naturales. Y por el otro, se mantiene y agudiza estas diferencias postulando una estructura dicotómica de la realidad y del pensamiento. (Vacca, 2012)

		<p>desembocaban en el lago.</p> <p>*En Tenochtitlán se presentaron en forma constante las inundaciones originadas por la localización de la ciudad en la parte más baja de la cuenca de México. Así que nació en una zona inundable, con serios problemas de hundimiento de suelo.</p>
A principios del siglo XVII	Colonial	<p>•La Ciudad de México era la más importante de América. Los restos de la antigua Tenochtitlán habían desaparecido. Los acueductos de Chapultepec y Santa Fe surtían de agua a la ciudad y las calles empedradas del centro tenían drenaje de aguas negras.</p>
		<p>*Las conquistas de nuevos territorios, la explotación agropecuaria y el comercio, generaron en la Nueva España riqueza, que en su mayor parte salió a España, pero otra parte se concentró en la Ciudad de México. La economía, la administración pública, la civil y la militar se desarrollaron en la capital, lo cual promovió una extensa clase media de artesanos. La riqueza en gran parte se canalizó hacia los bienes raíces, los negocios, los servicios y las obras públicas de la ciudad.</p>
Siglo XVIII	Colonial	<p>•La Ciudad de México se constituyó en la capital más importante de los dominios españoles al consolidarse como centro comercial, político y religioso. Con el auge económico, la ciudad tuvo un desarrollo urbano y arquitectónico importante.</p>
		<p>*Contrastando con la ciudad, el deterioro ecológico en la Cuenca de México era significativo. La preocupación principal había sido evitar las inundaciones, esta necesidad desató una lucha contra el agua que originó la desecación de los lagos. Además, el pastoreo y la tala de árboles lesionaron seriamente el medio natural destruyéndolo.</p> <p>*En poco menos de tres siglos los cuerpos de agua perdieron la mitad de su área. Los terrenos ganados a los lagos se aprovecharon en parte para el desarrollo de la ciudad, otros para la agricultura y el pastoreo.</p>
1821	Independencia a Revolución	<p>*Con el triunfo de la independencia se confirmó una vez más a la ciudad de México como centro político y administrativo de la naciente República Mexicana.</p>
1824		<p>•El Congreso expidió el decreto que crea el Distrito Federal en un área circular, que</p>

		abarcó originalmente 8.2 km de radio a partir de la plaza mayor.
1898		*Los movimientos políticos desde la consumación de la independencia, el gobierno tuvo frecuentes cambios, de administración municipal a distrito federal, hasta aprobarse en 1898 el Distrito Federal con los actuales límites.
1870		*El crecimiento urbano se acentúa y para 1870 la ciudad aumenta a 240, 000 habitantes, para 1884 a 300,000 y en 1900 a 368,898.
Siglo XIX		•A partir de 1821, para cubrir los gastos del Ayuntamiento, se inicia la venta de terrenos, propiedad de la ciudad. Pero en 1835 la venta se intensifica por un bando municipal mediante el cual se acepta vender terrenos por denuncia de los ocupantes que demuestren detentarlos. Así la ciudad vende extensiones considerables de terreno, próximas a utilizarse para el crecimiento urbano.
		•Se construyen calles y se rompe con la traza urbana y en ausencia de los recursos de tierra que eran distribuidos por el Ayuntamiento los propietarios privados disponen aisladamente y sin directriz del gobierno urbano de la lotificación de predios y la disposición de las circulaciones públicas y privadas entonces la autoridad urbana pierde la rectoría de la ciudad y se aboca a cubrir demandas de la población en los servicios públicos más urgentes.
		•A las inundaciones, la demanda de agua y de drenaje, se suma el problema de los sismos que, si bien no era nuevo, sus efectos en una ciudad más grande, localizadas en terreno de relleno, causaron mayores daños.
		•Con la restauración de la República bajo la presidencia de Juárez se inicia la construcción de la red de ferrocarrilera que toma como punto de partida a la capital. Los ferrocarriles apoyan el desarrollo industrial y comercial de la ciudad de México y favorecen la concentración.
		*Se nacionalizaron los bienes del clero, y la venta de esos inmuebles se suma a las realizadas con las propiedades del Ayuntamiento en épocas anteriores, concentrándose la propiedad de la tierra en manos privadas. Las demandas de tierra para el crecimiento urbano se atienden ahora por notificaciones de predios sin control urbano, que origina cambios en la distribución espacial de la ciudad. Las familias con mayores recursos

		<p>abandonan el centro de la ciudad, y los viejos inmuebles son ocupados por comercios, oficinas y bodegas en las arterias comerciales y como habitación por familias de menores recursos.</p>
<p>Entre 1930 y 1960</p>	<p>Urbanización del siglo XX</p>	<p>*La concentración de las fuentes de trabajo fue sin duda uno de los factores que han apoyado el crecimiento, siendo otra la concentración de la administración pública, de las finanzas, de las actividades comerciales y de los servicios.</p> <ul style="list-style-type: none"> •La migración produjo la mayor parte del crecimiento de la Ciudad de México. <p>*En 1930 la ciudad tenía poco más de un millón de habitantes y se extendía sobre 80 km², con densidad de población de 129 habitantes por hectáreas.</p> <p>*Para 1940, la tasa de crecimiento del D.F aumentó a 2.7% anual y el área urbana a 115 km². Las áreas residenciales siguieron localizándose principalmente hacia el poniente y el sur, la industria y los estratos económicos débiles de la población hacia el oriente y el norte de la ciudad. Durante la década de 1940 se presentó una importante corriente migratoria del campo a la ciudad. Las familias de escasos recursos que no pudieron pagar terreno urbanizado se asentaron en lugares no autorizados por el gobierno urbano, sin servicios y con viviendas de materiales perecederos. Los asentamientos irregulares llegaron a representar en esta década el 70% del crecimiento urbano.</p> <ul style="list-style-type: none"> •En 1950 el 68% de los habitantes se encontraba en la ciudad central, el 20.3% en las delegaciones contiguas, el 4.5% en las delegaciones del sur y el 7.2% en los municipios recientemente conurbados en el Estado de México. La superficie de la ciudad aumentó de 225 km² en 1950 y a 400 km² en 1960. Continuó la desconcentración de las instalaciones urbanas hacia la periferia entre ellas la Universidad Nacional hacia Ciudad Universitaria, y Secretarías de Estado como la de Comunicaciones y Obras públicas.

		<p>*A partir de 1955 se prohibieron los asentamientos irregulares y se negó su incorporación a los servicios públicos y procedió al desalojo de algunos de ellos así que los colonos procedieron a tomar de forma clandestina la energía eléctrica y el agua debido al crecimiento poblacional, se restringió la aprobación de fraccionamientos habitacionales y se prohibió la instalación de industrias nuevas en el D.F. Por el contrario de Estado de México promovió el desarrollo urbano en los municipios colindantes al distrito federal y otorgó facilidades muy significativas al desarrollo habitacional e industrial. La extensión territorial requirió de la desconcentración de servicios, comercio y zonas de oficinas, y produjo el proceso de urbanización característico de las grandes ciudades. Se modificó la estructura urbana y surgió el problema de transporte. La vía pública en el D.F. se saturó de automóviles y el gobierno urbano promovió la construcción de las vías rápidas como Anillo Periférico y apoyó ampliamente la pavimentación de la circulación, el desarrollo de la vialidad, el automóvil y el autobús, así desechando en esta época el transporte colectivo por metro o ferrocarril suburbano, para el cual la ciudad no tenía capacidad económica en su presupuesto.</p> <p>• La ciudad sobrepasó los límites del distrito federal y ocupó territorio del Estado de México y se siguió extendiendo sobre el Distrito Federal hoy Ciudad de México y 17 municipios del Estado.</p> <p>*El incremento demográfico se originó debido a 3 factores: la disminución de la mortalidad, debido a los adelantos de la ciencia y su aplicación a través de los servicios asistenciales a partir de los años 30; el mantenimiento de altos niveles de natalidad y el crecimiento social, producido por la falta de empleo en la ciudad, y la ausencia del mismo en el campo y en poblaciones menores del país.</p> <p>• El proceso de urbanización tuvo su más firme apoyo en el desarrollo de la economía terciaria.</p> <p>•A partir de los años setenta, la alta tasa de crecimiento natural determinó el crecimiento de la metrópoli.</p>
<p>1967-1980</p>	<p>Desarrollo de la zona metropolitana</p>	<p>•El crecimiento poblacional generó amplia demanda de suelo, vivienda y servicios, lo cual aumentó la especulación con la tierra, la venta ilegal de ejidos, de terrenos comunales y privados y también provocó la invasión de los terrenos.</p>

	<p>*El gobierno del D.F. continuó apoyando el desarrollo de la red vial, debido al aumento de automóviles y a la presión que ejercía la clase media propietaria de los vehículos.</p>
	<p>·La Zona Metropolitana contaba con más de 7.5 millones de habitantes, el gobierno federal decidió apoyar el establecimiento del metro mediante recursos federales solo en el D.F. El proyecto comprende una red aproximada de 300 km, con un patrón reticular con líneas norte-sur y oriente-poniente.</p>
	<p>*De 1960 a 1970 el plano regulador aún no contaba con reglamentos de uso del suelo y la zonificación se aplicaba mediante el reglamento de fraccionamientos, que solo especificaba los usos habitacional, industrial y campestre. No existían medidas para controlar el volumen de construcción, el área de ocupación de los predios a las restricciones. Por lo menos tres cuartas partes de las construcciones no fueron aprobadas por el gobierno urbano. Este proceso de crecimiento se había presentado con intensidad desde hace tres décadas anteriores, permanecería durante el resto del siglo.</p>
	<p>•El desarrollo de la Zona Metropolitana ha tenido poderosa influencia sobre un vasto territorio periférico, conformando un sistema megalopolitano. El desarrollo de las ciudades de Toluca, Cuernavaca, Puebla, Pachuca, Tlaxcala, Tizayuca, Cuautla no podría explicarse sin influencia directa de la Zona Metropolitana.</p>
	<p>*Se formó la ley orgánica del departamento del distrito federal y se establecieron cambios sustanciales en los objetivos y políticas para el desarrollo del Distrito Federal. Se subdividió la administración en 16 delegaciones, para desconcentrar las funciones y hacer más ágil la administración.</p>
	<p>*Aumento de los asentamientos irregulares en el oriente de la Zona Metropolitana (Iztapalapa, Tláhuac y Tlalpan) que se ubicaron en zonas riesgo o áreas de desinterés ambiental (Scheingart M. , 2015)</p>

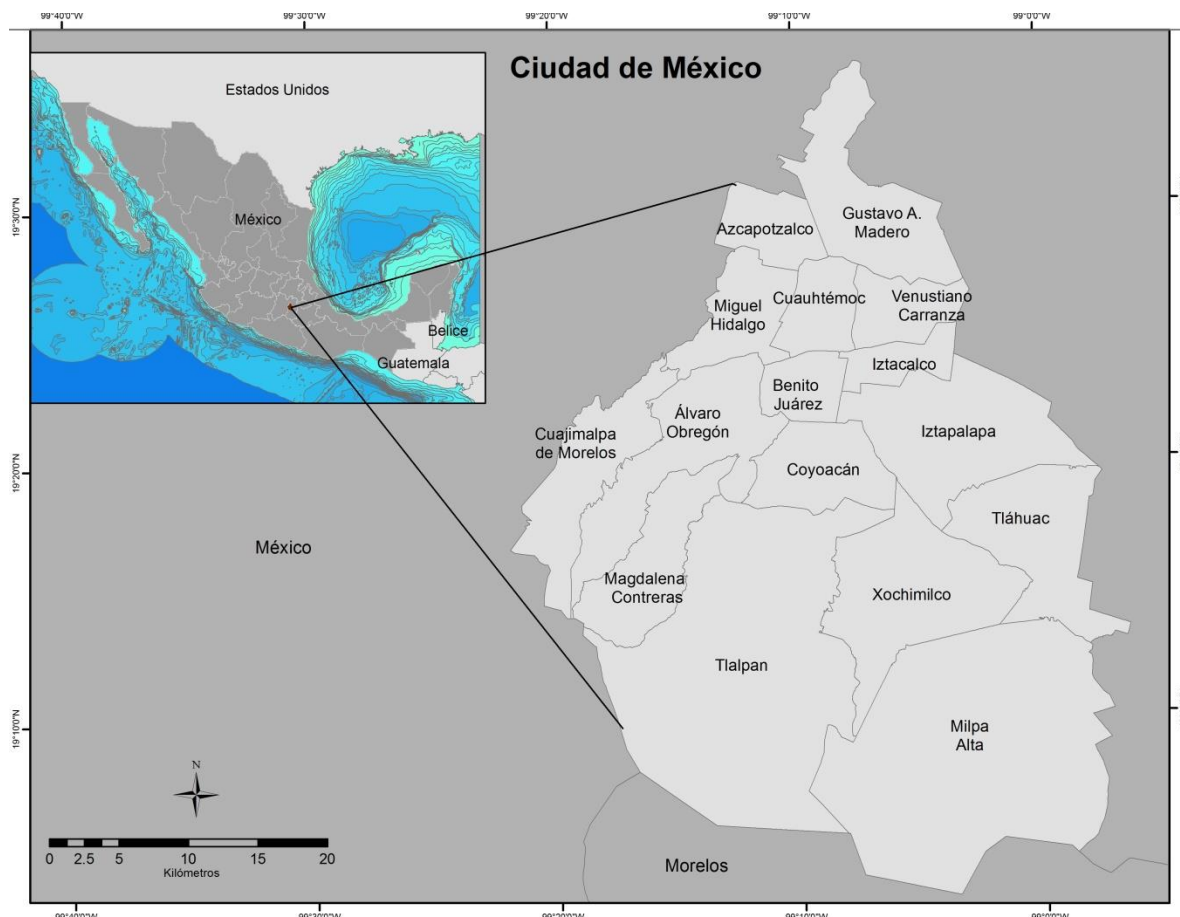
Fuente: Elaboración propia con base en (Cervantes, 2016)

2.1.1 Estructura urbana de la Ciudad de México

La Ciudad de México cuenta con una extensión de 1,485 km² y una división política de 16 alcaldías que son, órganos político-administrativos desconcentrados y autónomos en sus acciones de gobierno. Se encuentra encabezada por un Alcalde, el cual es elegido por voto popular y directo. Estas alcaldías son: Álvaro Obregón, Azcapotzalco, Benito Juárez, Coyoacán, Cuauhtémoc, Cuajimalpa, Gustavo A. Madero, Iztacalco, Iztapalapa, Magdalena Contreras, Miguel Hidalgo, Milpa Alta, Tláhuac, Tlalpan, Venustiano Carranza y Xochimilco (Municipios en Ciudad de México, 2019).

Asimismo, es uno de los centros financieros y culturales más importantes del país y es sede de los poderes federales. Así como el núcleo urbano más grande de México y también el principal centro político, académico, turístico, económico y empresarial (Asociación Latinoamericana de Piso Pélvico, 2018)

Figura 8 Ciudad de México



Fuente: Elaboración propia con base en el marco geoestadístico, INEGI 2016.

2.1.2 Estructura urbana y vialidades

El crecimiento de la Ciudad de México es continuo desde la segunda mitad del siglo XX, y sigue integrando espacios rurales para dar paso a nuevos asentamientos urbanos y suburbanos, en efecto, este crecimiento se ve reflejado tanto en su población, como en la expansión territorial con el desarrollo de sus vialidades (Aguilar, 2004; Schteingart, 2015).

El proceso de conurbación avanzó entre los años 1960 a 1970, con siete nuevos municipios que son incorporados a la ciudad: Nezahualcóyotl, La Paz, Atizapán de Zaragoza, Tultitlán, Coacalco, Cuautitlán y Huixquilucan (Montaño, s.f.).

A partir de la década de los años ochenta se incrementó de manera acelerada el proceso de expansión física de la Ciudad de México y su área metropolitana.

Al final del siglo XX, la entonces ZMVM abarcaba 58 municipios del Estado de México, uno del estado de Hidalgo y 16 delegaciones, que juntas suman 4,728 km² según el Programa de Ordenación de la Zona Metropolitana del Valle de México. La expansión de la Ciudad de México ha generado un patrón de ocupación horizontal, con gran consumo de suelo, por tal razón existe la posibilidad de redensificación³⁰ de algunas zonas. Asimismo, la metrópoli se ha expandido como una gran mancha, a lo largo de los ejes de comunicación y no ha considerado las necesidades de áreas abiertas que preserven buenas condiciones ambientales, lo cual permitiría una mejor calidad de vida entre los habitantes (Montaño, s.f.).

Por otra parte, la red vial a través de la Comisión de Vialidad y Transporte Urbano del Distrito Federal (COVITUR) preparó el Plan Rector de Vialidad y Transporte del Distrito Federal y en 1980 creó el primer Plan Maestro del Metro (STC Metro, 2018)

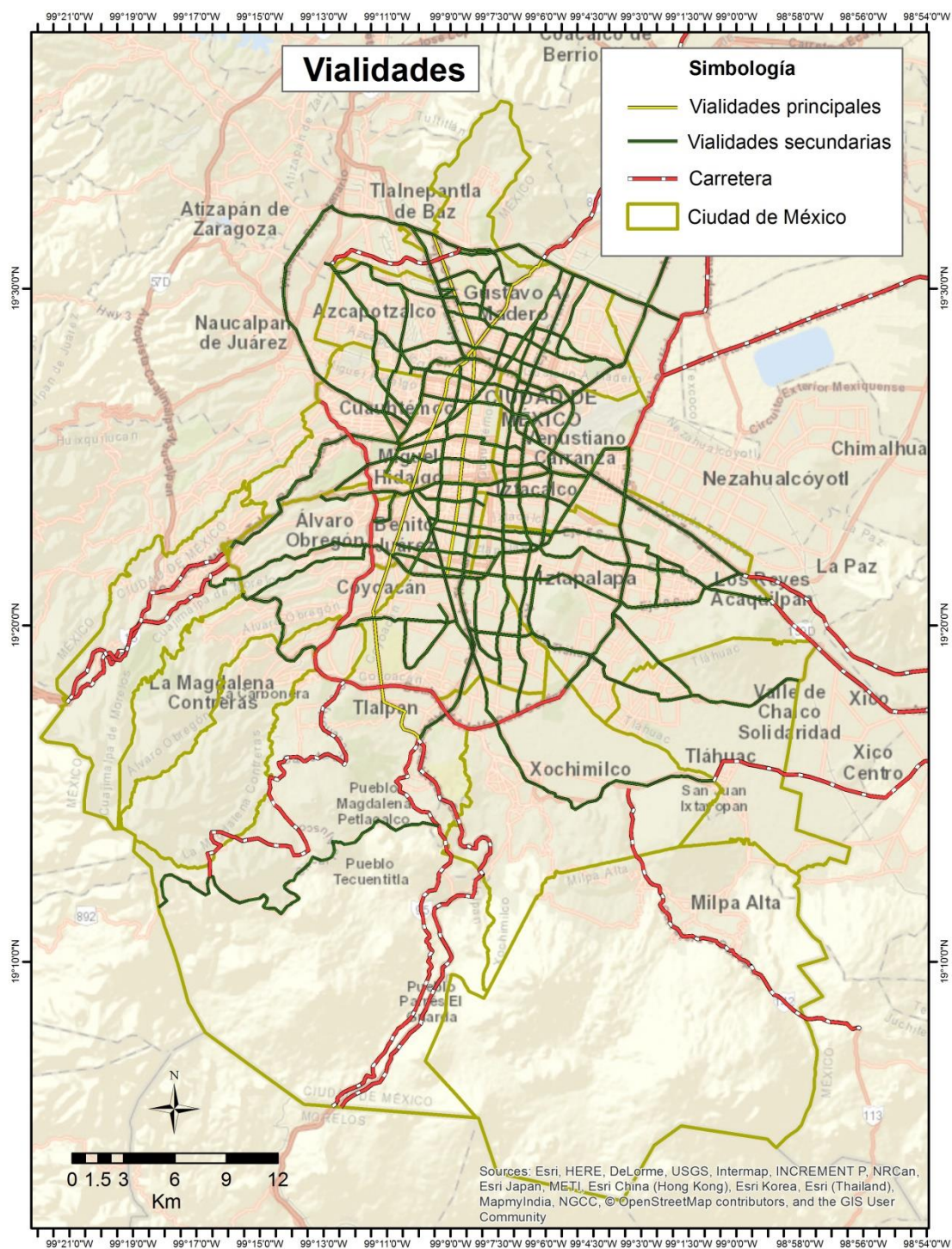
Derivado de este plan, la ciudad sufre una transformación, ya que se construyen ejes viales los cuales reestructuran la vialidad en la ciudad. Esta red está compuesta por tres tipos de vías, según la Dirección General de Servicios Urbanos del Gobierno del DF son:

- a) Vías primarias, constituidas por accesos controlados, como los accesos carreteros de Cuernavaca o Puebla, además se encuentran las arterias principales que son las que rodean y atraviesan a la ciudad, y por último la red ortogonal primaria que está constituida por ejes viales.
- b) Vías secundarias, son vías de menor importancia que las anteriores, pero que también soportan una gran cantidad de tráfico de vehículos.

³⁰ Fenómeno por el cual un espacio urbano consolidado se transforma o adapta con el fin de poder albergar nuevas infraestructuras, generalmente viviendas. Y donde se busca potenciar la capacidad del territorio, para aprovechar la capacidad instalada y las inversiones realizadas en redes de infraestructura, equipamientos, espacios públicos y servicios en general. (Comisión Nacional de Vivienda CONAVI, 2010)

c) Vías terciarias, estas son de menor importancia que las anteriores y se encuentran contenidas dentro de las colonias que integran la Ciudad de México, como lo muestra la figura 9.

Figura 9 Vialidades en la Ciudad de México



Elaboración propia con base en el marco geoestadístico, INEGI 2016

Por otra parte, y en cuanto a medios de transporte, el STC Metro es la vértebra que articula el transporte de la CDMX. El trazo definitivo de cada línea se obtiene tomando en cuenta: el subsuelo, las instalaciones subterráneas de servicios públicos de la zona, los monumentos históricos cercanos, los restos arqueológicos ocultos, y las características demográficas de los puntos que se enlazan. La red del STC Metro se desarrolló en 6 etapas a partir del 19 de junio de 1967; en la primera la red constó de tres primeras líneas 1, 2 y 3, la longitud fue de 42 km aproximadamente con 48 estaciones. Con la conclusión de las líneas 4 y 5 se termina la 2da etapa a finales de 1982, con lo cual la red alcanzó aproximadamente 80 km de longitud y 80 estaciones (STC Metro, 2018).

La tercera etapa se realizó entre 1983-1985, que consta de ampliaciones a las líneas 1, 2, y 3 y se inician las líneas 6 y 7; así la red se incrementa a 115 km aproximadamente con 105 estaciones. La cuarta etapa termina en 1988, que compone la prolongación de las líneas 6 y 7, así como el inicio de la línea 9, agregándose casi 11 km y 8 estaciones a la red. (Montaño, s.f.).

Al finalizar la 5ta etapa de construcción del Metro en 1994 se incrementó la red con 37.1 km añadiendo dos nuevas líneas, la 8 y la línea A férrea (en total 29 estaciones), que llega al municipio Los Reyes la Paz, Estado de México. (Montaño, s.f.).

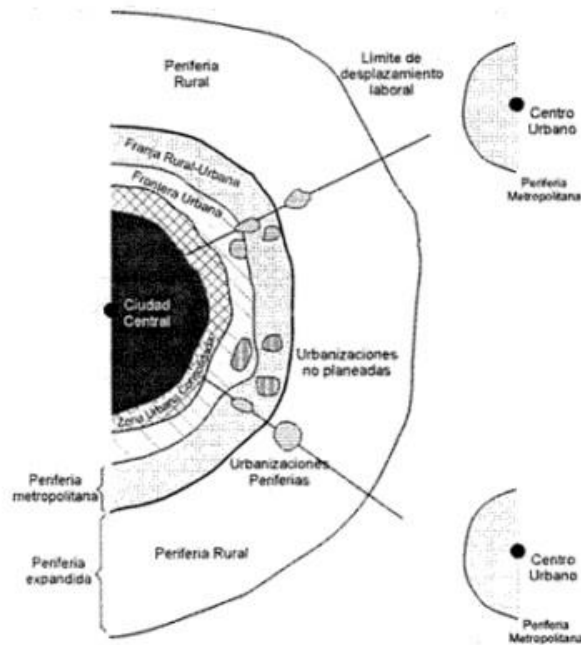
Finalmente, la 6ta etapa continúa su proceso en 1994 e incluye la construcción de la línea B, la cual fue terminada en su totalidad en el año 2000, al igual que la línea A se interna al Estado de México en el municipio de Ecatepec, y cuenta con 13.4 km y 13 estaciones. Así se configura la red del STC Metro hasta antes de la línea 12, con un total de 201.3 km de vías dobles, 11 líneas en operación, 175 estaciones, y 7 talleres de mantenimiento, más de 14 mil trabajadores y un promedio de 4.2 millones de usuarios transportados diariamente (Montaño, s.f.) con esto se muestra la complejidad de este sistema de transporte.

A pesar de la gran infraestructura del Sistema de Transporte Colectivo Metro y de ser una columna vertebral que conectaba a gran parte de la ciudad, éste no dio suficiente abasto para la demanda de la población usuaria. Porque el traslado de los habitantes de la periferia fue de más de tres horas diarias y quedaron obligados a usar otros medios de transporte

costosos y también porque al ser una ciudad extensa, la expansión de la red fue insuficiente. (Navarro, 1986).

Actualmente, la megaciudad de México presenta una expansión policéntrica, a través de centros y subcentros urbanos, que sigue un patrón de red que tiende a ampliarse a lo largo de las principales carreteras y/o vías férreas que en forma radial salen del centro de la ciudad. Ésta ha crecido en necesidades de la ciudad, es decir, que no ha atendido de forma suficiente las necesidades que requiere el espacio público, ni responde a las funciones locales (Aguilar, 2002).

Figura 10 Esquema de Zona Metropolitana y Periferia Expandida



Fuente: (Aguilar, 2002).

El crecimiento de la ciudad menciona Aguilar, que se dio en primer lugar con una alta concentración social y económica en el centro urbano; y una segunda fase fue el proceso de suburbanización, cuando la población se desplazó hacia la periferia en la cual inició un crecimiento acelerado con el establecimiento de actividades económicas (figura 10).

Por otra parte, la escasez de suelo ejidal para crecer ordenadamente en las zonas metropolitanas de la región Centro fue y es un problema, ya que también el mercado del suelo en México contribuyó al desplazamiento de personas hacia las periferias de las ciudades y ha operado de manera irregular, los resultados son áreas urbanas que crecen generalmente de manera desordenada, considerando que, con la Reforma Agraria, a partir del código de 1915, se estableció el sistema de ejidos, donde se especificaron y modificaron sus características, a través de diferentes normas legales (Schteingart, 2015), se definieron 3 tipos de propiedades del suelo³¹ que son:

- a) Propiedad privada.
- b) Propiedad estatal o pública.
- c) Propiedad social o ejidal.

Estos tipos de tenencia colectiva del suelo (ejidal y comunal) afectaron el crecimiento e influyeron en el desarrollo de la Ciudad de México (Schteingart, 2015). Puesto que a partir de las modificaciones hechas del Artículo 27 de la Constitución mexicana, en enero de 1992, se originaron varios hechos que con el tiempo resultaron ser un problema, pues la mayor parte de la periferia de la ciudad contaba con tierras de tenencia ejidal. Con esta modificación se abrió la posibilidad de que los ejidatarios y otros, individual y colectivamente, se apropiaran de manera privada de los ejidos. Esta situación cambió radicalmente el rumbo de la urbanización, ya que desde ese momento cualquier tierra, incluso las ejidales, era susceptible de cambio de régimen y venta (Montaño, s.f.).

Aunado a esto, la expansión del área ocupada en el D.F., se produjo a través de fraccionamientos y colonias. Mientras los fraccionamientos requirieron ser aprobados antes de su realización y cumplir los requisitos fijados por la Ley (el primer Reglamento de

³¹ Es la relación, definida en forma jurídica o por costumbre, entre personas, ya sean individuos o grupos, con respecto a la tierra, el cual engloba otros recursos naturales como el agua y los árboles. La tenencia de la tierra es una institución, es decir un conjunto de normas inventadas por las sociedades para regular el comportamiento. Las reglas sobre la tenencia definen de qué manera pueden asignarse dentro de las sociedades los derechos de propiedad de la tierra. Definen cómo se otorga el acceso a los derechos de utilizar, controlar y transferir la tierra, así como las pertinentes responsabilidades y limitaciones. En otras palabras, los sistemas de tenencia de la tierra determinan quién puede utilizar qué recursos, durante cuánto tiempo y bajo qué circunstancias. (FAO, 2003)

Fraccionamientos en el D.F. fue aprobado en 1936), las colonias de carácter popular, se formaron sin ninguna restricción, fueron aprobadas con posterioridad mediante la introducción de algunas mejoras. Por lo que el gran crecimiento de la población se acompañó de dificultades para el alojamiento, particularmente de los migrantes pobres, las personas que saturaron las vecindades centrales y se ubicaron en las colonias populares, donde la vivienda era en gran parte autoconstruida (Schteingart, 2015).

De esta manera, los ejidatarios quedaron en posibilidades de asociarse con empresas inmobiliarias³², y bien pudieron vender su terreno como propiedad privada una vez que adquirieron el dominio pleno a través de un procedimiento que facilitó la reforma legal. Lo que dio como resultado, el crecimiento desmedido de la mancha urbana multiplicando contradicciones urbanas, con lo cual la capital del país sufrió las consecuencias sociales y ambientales de tales procesos, cuyos costos para la comunidad y el Estado son mayores a los beneficios económicos que se generaron en el mercado inmobiliario y la industria de la construcción (Montaño, s.f.).

Para concluir, el crecimiento de la Ciudad de México se realizó en gran medida sobre terrenos de carácter colectivo y público, esto favoreció, a los sectores dominantes ya que de estos terrenos ocupados, una parte importante fueron ocupados para usos urbanos que beneficiaron a los sectores medios y altos, a costa de las clases populares; es decir, en lugar de servir para controlar el crecimiento metropolitano en beneficio de las grandes mayorías urbanas, estos terrenos han constituido frecuentemente un obstáculo a una urbanización eficiente (Schteingart, 2015).

³² A partir de comienzos de los años setenta empezó a desarrollarse en México la promoción inmobiliaria, forma capitalista avanzada de la producción masiva de vivienda terminada, sobre todo apoyada por el crédito del Programa Financiero de la Vivienda, lo cual había implicado el surgimiento de nuevos agentes inmobiliarios. Otros fraccionamientos fueron promovidos por sociedades como FRISA, Infraposa, los grupos Kanner-Ekstein y Bruno Pagliai y luego otras instituciones públicas como el Banco Nacional de Obras y servicios públicos (Banobras), el Instituto Nacional de Desarrollo de la comunidad (Indeco). También están los casos de la acción de Auris y ODEM (Organismo Descentralizado del Estado de México), en el Estado de México demostraron cómo terrenos expropiados por organismos competentes, con el fin de promover en ellos vivienda de interés social o popular, luego fueron vendidos por esos organismos a promotores privados, que realizaron operaciones especulativas no justamente para las familias más necesitadas, sino para aquellas capaces de pagar los altos precios de las viviendas producidas (Schteingart, 2015).

2.1.4 Estructura urbana actual

El aspecto que mejor refleja el desarrollo urbano de la Zona Metropolitana es la construcción de sus vialidades, pues esta se encuentra estrechamente ligada a los grandes equipamientos (Scheingart y Piréz, 2015).

Con el aumento de la población en la Ciudad de México, aumentó la expansión de la mancha urbana, sin embargo, la Ciudad Central³³ perdió población a partir de los años sesenta y setenta, y a su vez, aumentó la expansión en la periferia. De acuerdo con esto, los equipamientos se ubicaban en la zona central, después vino la desconcentración de los servicios educativos (como el caso de Ciudad Universitaria), de salud y del deporte, que se acompañaron de nuevas vialidades, no obstante, la industria se instaló al norte, en Vallejo, Azcapotzalco, Tlalnepantla y Naucalpan.

A partir de la década de los cincuenta comenzó la desconcentración de las actividades del centro hacia áreas intermedias como la Zona Rosa, además de que comenzaron la construcción de los conjuntos habitacionales también comenzaron los asentamientos irregulares como Nezahualcóyotl, estos tuvieron un peso importante en la estructura urbana a partir de los setenta. Y a para los setenta, en el D.F. este tipo de asentamientos en suelo ejidal y comunal se presentaron en Iztapalapa, Coyoacán, Gustavo A. Madero y Azcapotzalco.

Scheingart y Piréz (2015) plantean que, una de las consecuencias de la creación de conjuntos habitacionales fue que no se diseñaron tomando en cuenta la planeación urbana, ni el desarrollo de las vialidades, y los servicios básicos, destacando la falta de coordinación entre los organismos productores de vivienda y el gobierno local.

Por lo tanto, las décadas siguientes continuaron con aumento de equipamientos como centros comerciales, educativos, etc. Para el año 2000, la ZMCM ya contaba con una

³³ en 1950 casi 76% de la población habitaba en las cuatro delegaciones centrales: Benito Juárez, Cuauhtémoc, Venustiano Carranza y Miguel Hidalgo (Scheingart y Piréz, 2015).

población de casi 18 millones de habitantes y una superficie de 1483 km², para ese entonces, mostraba una gran descentralización de su población pues solo el 9.4% de la misma habitaba las delegaciones centrales. Y aunque el 33% de la población ocupada en actividades económicas todavía se ubicaba en esta zona central, la metrópoli ya presentaba un número importante de subcentros. Aunado a esto las vialidades no fueron suficientes y las conexiones con el Estado de México se volvieron problemáticas, aunque existen vialidades de todo orden eso no garantizó el flujo eficiente de bienes y personas (Schteingart y Pérez, 2015).

No obstante, Salazar (2010) menciona que el componente económico para abordar la centralidad es prioritario, porque se considera que el indicador fundamental para dar cuenta de la centralidad es la concentración relativa de empleos en la ciudad central respecto a la ZMCM³⁴ en su conjunto.

En este sentido, el patrón espacial monocéntrico que había caracterizado a la Ciudad de México hasta la década de los setenta se volvió difuso, pues pasó a definirse como una estructura policéntrica, es decir, como un centro ampliado, y no como subcentros esparcidos. De la misma forma, en la que la ciudad central ha cumplido sus funciones económicas, su dinámica ha atravesado su propio territorio; esta dispersión ocupacional ha ocurrido fundamentalmente de la delegación central Cuauhtémoc hacia demarcaciones contiguas a ésta, ubicadas al sur y al poniente; ha sido entonces una descentralización concentrada. Es por ello, que la ciudad central ha ido manteniendo su relevancia en la estructura y dinámica ocupacionales de la ZMCM (Salazar, 2010).

Finalmente, cabe añadir que la creación de empleos en este espacio de la metrópoli ha coincidido con ciertos procesos urbanos³⁵ que se han dado en la ciudad central y que

³⁴ Se define la ZMCM, en ella se incluyen 75 unidades político-administrativas: las 16 delegaciones del entonces distrito federal, 58 municipios del Estado de México, y el municipio de Tizayuca en el estado de Hidalgo (Salazar, 2010).

³⁵ Gentrificación: es un proceso mediante el cual una zona de la ciudad, que tenía cierta población con ciertas características, cambia por una población de mayores ingresos, eso modifica la imagen de la zona y se refleja en un mejoramiento de las edificaciones. (Pérez, 2017).

implican varios esfuerzos del gobierno local por revitalizar la zona, así como inversiones de las empresas privadas; aún más se ha dado un fuerte impulso a la revitalización del centro histórico con la renovación 34 manzanas y la construcción de nuevas edificaciones. También parece estar ocurriendo un desplazamiento de la centralidad del centro histórico hacia el poniente. Por ejemplo, algunos subcentros ya importantes, como Polanco, Mariano Escobedo, Reforma, Insurgentes, Marina Nacional, Palmas y Bosques, han afianzado su función comercial y de servicios con la consolidación del Programa Parcial Santa Fe³⁶ (Salazar, 2010).

2.2 Espacio público de la Ciudad de México

“Yo soy el espacio donde estoy”

Paul Elouard

Como se mencionó en el marco teórico de esta tesis, varios factores o procesos han provocado el deterioro del espacio público a nivel mundial. En este capítulo nos enfocaremos en el caso particular de la Ciudad de México.

¿Qué lugares son considerados espacios públicos? son las Calles, plazas, patios, banquetas, ciclistas, estacionamientos, entre otros. Luego, áreas verdes como parques, jardines, camellones y áreas de reserva ecológica (Mazari, 1999). Este mismo autor menciona que por su derecho de propiedad, el espacio es abierto o público y esta clasificación ha propiciado en la ciudad la falta de atención, cuidado y mantenimiento que requiere el espacio abierto. Pero el espacio público evidentemente no surgió de la noche a la mañana, tuvo un proceso histórico que determinó su actual estructura.

Redensificación: que como ya se explicó anteriormente, se orienta a un modelo de ciudad compacta con el fin de albergar nuevas infraestructuras en áreas rentables para el capital inmobiliario. (Hernández y Pérez, 2015 citado en Juárez, 2014).

³⁶ Este plan se ubicó al poniente en las Delegaciones Álvaro Obregón y Cuajimalpa y comenzó a desarrollarse desde mediados de los años 90 como centro financiero y habitacional para población de altos recursos (Salazar, 2010).

En este capítulo se mencionan algunos de sus factores esenciales y una breve historia de sus antecedentes, cuestión importante para entender su figura en lo que refiere a características sociales, culturales y geográficas.

En primer lugar, en todo el mundo se están deteriorando los espacios públicos a causa del resultado de los conflictos de desarrollo económico, social y la conservación del medio:

“Al fin de este siglo la industrialización y la centralización política-económica, aunadas a los avances científicos, han provocado la explosión demográfica, la expansión de las manchas urbanas y el deterioro tanto de los espacios abiertos urbanos como los de las periferias de las ciudades” (Mazzari, 1999 p. 15).

Dicho autor nombra la importancia de la introducción del automóvil y sus consecuencias para las ciudades, pues éstas causan pérdidas de áreas verdes; por otro lado, la redensificación de áreas urbanizadas que cuentan con infraestructura y servicios también provoca la pérdida de espacios abiertos; y a su vez, la falta de predios para el desarrollo de edificios provoca cambios constantes en la estructura urbana; es decir que las presiones del mercado inmobiliario influyen en estos cambios y los espacios abiertos urbanos son siempre los primeros afectados (Mazari, 1999).

Existen reglamentos para estos espacios públicos, pero varios de ellos no han sido respetados. Una de las razones es que la sociedad en sí no valora estos lugares, y su conservación es limitada, además estos espacios deben poseer cierta calidad.

Los elementos que dan calidad a estos espacios y dan vida son: calles iluminadas, pavimentadas, bancas, arte en diversos diseños, mobiliario y transporte público de calidad; es decir autobuses modernos.

Jordi Borja afirma que “el espacio público es símbolo de la ciudad en sí misma” (Escotto, 2013), esto refiere que cada ciudad refleja qué gobernantes, sociedad e incluso qué economía tiene. Mientras las ciudades sean más grandes, más vulnerables son, ya que hay más servicios públicos que cubrir.

Sin duda algunas de las consecuencias de las ciudades expandidas como ocurre con la CDMX; es que la mayoría de la población que ocupa el transporte público llega a pasar en el camino hacia sus destinos hasta 3 horas diarias, lo que genera un mayor desgaste y poca calidad de vida. Por ejemplo, es difícil que las personas realicen otra actividad recreativa después de la jornada laboral, u otras consecuencias como la falta de energía para estudiar y trabajar.

Los medios de transporte no están equilibrados, pues hay 3.5 millones de autos (estos realizan 48% de los viajes diarios) y 0.3 millones de vehículos para transporte público (estos realizan 52% de los viajes diarios), en consecuencia, se construye más vialidad para que quepan más autos atrayendo el tráfico, en vez de dar soluciones al transporte público, e incluso no es funcional para los automóviles, ya que debido a la congestión no pueden ir a más de 8 km por hora (Escotto, 2013).

Por consiguiente, al examinar los antecedentes de la conformación de los espacios públicos, su evolución y sus condiciones actuales, se piensa ¿Cuáles son las soluciones a esto? Es necesario repensar la ciudad y las características que podrían funcionar. Las de las ciudades compactas son una opción. A continuación, se observan las ventajas y desventajas de ciudades compactas y dispersas.

Figura 11 Ventajas y desventajas de ciudades compactas



Fuente: Elaboración propia basada en (Escotto, 2013)

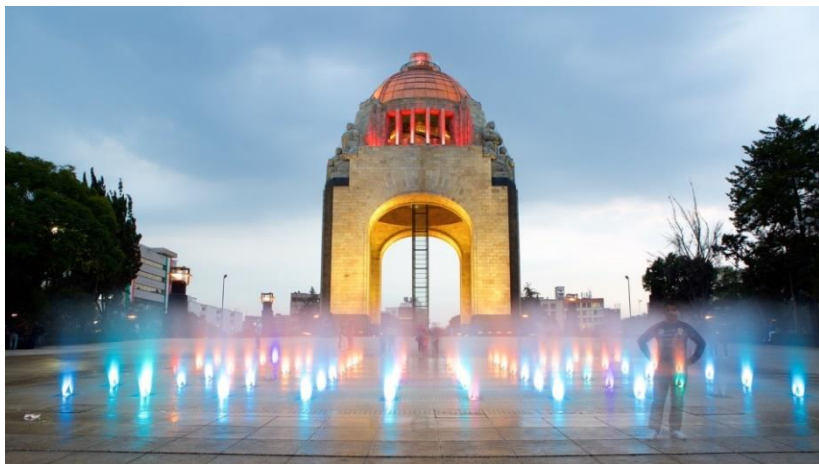
Figura 12 Ventajas y desventajas de ciudades dispersas



Fuente: Elaboración propia basada en (Escotto, 2013)

Por ejemplo, se observa que una manera de generar cultura cívica es tener un espacio público apropiado con condiciones óptimas. Un ejemplo son que las cebras de cruce de peatones estén correctamente marcadas y tengan el ancho suficiente, o que en un solo poste de luz se tenga una señalización de la calle, un bote de basura y un teléfono, en vez de tener múltiples postes de luz y cables con casetas de teléfono en las esquinas, así como bancas y rampas apropiadas. Un elemento que llama mucho la atención sería el de tener fuentes de agua con varios diseños y áreas verdes, de esta manera podrían apreciarse mejor el espacio y los monumentos históricos (como se muestran en las figuras 13 y 14), por consiguiente, se vería un espacio en el que no se excluyera a ninguna clase social en un mismo espacio público.

Figura 13 Ejemplo 1 de espacio público restaurado.



Fuente: (Izcalli 123, 2017).

Figura 14 Ejemplo 2 Monumento a la Revolución. La gente disfrutando de la fuente de agua en el Monumento a la Revolución



Fuente: (Martínez, 2011).

De igual forma, al tener mucha gente ocupando el espacio público, se genera un lugar más seguro, ya que la segregación de espacios genera inseguridad. No obstante, quitar autos en su totalidad no es recomendable, lo ideal es compartir el espacio para que la movilidad sea sustentable y equitativa.

Otra cuestión que preocupa son los comerciantes, y es importante que se siga manteniendo esa actividad milenaria, por esa razón debe haber una organización entre los ciudadanos, para que se puedan distribuir las áreas perfectamente sin comprometer los espacios públicos, para lo cual debe haber voluntad política y autoridad sin represión; aunque cada lugar es diferente y cada uno debe tratarse desde su propio contexto y con estrategias diferentes (Escotto, 2013).

Aunado a la situación, corresponde conocer las leyes de cultura cívica y simplificarlas para que sea más fácil que las personas se familiaricen con ellas y las adopten, pues de esa manera no será necesario construir más espacios públicos, sino optimizar y rescatar los que ya existen.

2.3 Movilidad en la Ciudad de México

Según datos de INEGI del 2015, la Ciudad de México cuenta con 8, 918, 653 millones³⁷ de personas; al ser una ciudad altamente poblada, la CDMX tiene la obligación de proporcionar servicios de calidad en los sistemas de transporte, así como en su infraestructura, estos son: servicios de tren interurbanos y suburbanos, servicios de transporte eléctrico, redes de microbuses y corredores concesionados de autobuses, transporte individual o privado en sus modalidades motorizada y no motorizada como taxi y bicitaxi, e incluso aquellos servicios de reciente surgimiento que se ofrecen como “renta de auto con chofer” en plataformas virtuales como Uber, Cabify, DiDi y otras aplicaciones; de este modo la CDMX ha desarrollado distintos medios de transporte³⁸, asimismo estos sistemas cuentan con el reconocimiento del Gobierno por conducto de la Secretaría de Movilidad (Muñúzuri y Rodríguez, 2015).

³⁷ (INEGI, 2015).

³⁸ De manera general, el transporte en la Ciudad de México está compuesto por la Secretaría de Movilidad, dos órganos desconcentrados y cuatro empresas públicas de transporte con administración independiente. A ello se debe sumar la política pública de impulso a la movilidad ciclista y el sistema de bicicleta pública Ecobici que es parte de la Secretaría de Medio Ambiente, SEDEMA (SEMOVI, 2018).

De estos múltiples modos de transporte existentes en la Ciudad, el metro es el más utilizado en dicha urbe, y se fundó en 1969³⁹. Actualmente existen 12 líneas de STC Metro, que cuenta con 175 estaciones, y 302 trenes de los cuales 201 están en operación diaria⁴⁰. Detrás del STC Metro se encuentran los microbuses, que fueron el segundo medio de transporte más utilizado; sin embargo, es importante destacar que la opinión de los capitalinos sobre ese medio de transporte es en su mayoría negativa (-50%)⁴¹. De acuerdo con datos de Setravi hay 9 empresas concesionarias de autobuses y su parque vehicular llega a mil 197 unidades (SEMOVI, 2001-2006).

Al mismo tiempo, los taxis, son utilizados por nueve de cada diez habitantes de la Ciudad de México y la opinión negativa sobre éstos llegó a 29% (se estima que los viajes diarios atendidos por los taxis en la CDMX son alrededor de 1.1 millones). Asimismo, otros modos de transporte son menos utilizados que los taxis por los capitalinos (como los autobuses 78% y el Metrobús 70%), pero en cuanto a opiniones positivas, el Metrobús supera en 30% a los autobuses (67% contra 37%). Por su parte, el Metrobús fue inaugurado en 2005 y proporciona diversos beneficios como: mayor seguridad en el traslado, menos contaminación y ordenamiento vial (Parametría, 2013).

Como puede observarse la oferta del sistema de transportes en la Ciudad de México es muy variada, pero debido a la cantidad de personas que habitan en ella ocurren diversos fenómenos y problemáticas (por ejemplo: hacinamiento en los medios de transporte, inseguridad, acoso sexual, demoras en los desplazamientos y transbordos) que más adelante se analizarán.

Según datos de INEGI, en la Ciudad de México se encuentran registrados 5,144,030 vehículos particulares⁴², con los cuales según el Observatorio de la Movilidad Urbana se realizan un total de 8, 253, 450 viajes por día; también se observa un aumento de la

³⁹ (Parametría, 2013).

⁴⁰ (SEMOVI, 2001-2006).

⁴¹ Según datos de Parametría; Encuesta en Vivienda/400 casos/Del 20 al 23 de enero de 2013

⁴² (INEGI, 2018)

cantidad de automóviles particulares como medio de transporte, esto debido a factores como el crecimiento económico, deficiencias en el transporte público (baja calidad del servicio, lentitud o falta de fiabilidad, entre otras), poca accesibilidad a otro tipo de transporte, así como la insuficiencia de infraestructura para otros medios de transporte (Muñúzuri y Rodríguez, 2015).

Además de lo señalado, resulta evidente que la infraestructura de la CDMX daba prioridad al uso del automóvil por sobre los demás medios de transporte, por consecuencia existe una cultura de tránsito que, privilegia el uso de vehículos y no a peatones y ciclistas, esto provocó el aumento del parque vehicular, de la misma forma los problemas de congestión vial empeoraron ya que la calidad de la infraestructura no mejoró. Por consiguiente, desencadenó una serie de consecuencias, entre ellas, que la movilidad urbana, al tener saturación vehicular aumentarían las emisiones contaminantes hacia la atmósfera, que se manifiesta como un problema ambiental y de salud pública, y, por último, la pérdida de tiempo de los usuarios de transporte público. Mientras “más extensa es una ciudad, se requiere mayor infraestructura de soporte” (Muñúzuri y Rodríguez, 2015, p.65).

En México la situación es alarmante, de acuerdo a Muñúzuri y Rodríguez (2015), el número de personas que se mueven en automóviles es menor al de las que se trasladan en transporte público, por lo que resulta necesario brindarles opciones de medios de transporte alternativos, que les permitan trasladarse sin contratiempo a sus correspondientes destinos; para lo cual se tendría que actualizar el marco normativo y de políticas públicas, que busca que las políticas en materia se enfoquen también en los conductores de vehículos particulares, para que transiten a otras alternativas, y que abarque a todas las personas que requieran trasladarse de un lugar a otro y cumplir el desarrollo de sus actividades cotidianas.

Ante las problemáticas analizadas, más el hecho de que la responsabilidad recae en los gobiernos locales para promover un modelo de movilidad urbana sustentable, porque tienen a su cargo la creación de los mecanismos y estructuras necesarios para implementar políticas públicas que concedan prioridad al peatón sobre el automóvil y que impulsen el

uso de transportes no motorizados (Muñúzuri y Rodríguez, 2015), surge el Plan Estratégico de Movilidad para la Ciudad de México 2019 que pretende una visión de innovación de una ciudad incluyente y equitativa (SEMOVI, 2018).

Al respecto, se plantea que el cambio debe ser aceptado por la población y para ello se requiere que el transporte sea más atractivo y que se garantice la seguridad de peatones y ciclistas, por lo cual las autoridades deben encarrilar sus acciones a que estas modalidades se integren en la elaboración y seguimiento de políticas de movilidad urbana de modo que caminar o circular en bicicleta no sea un riesgo para la vida de las personas y que a su vez sean ambientalmente amigables.

Con ello surge la pregunta: ¿Cómo se puede elevar la percepción de seguridad de la población? Se puede inferir que, a través de la implementación de diversas medidas, como el desarrollo de infraestructura de alta calidad, una buena pavimentación en ciclovías y corredores peatonales, mejoras en la visibilidad, ampliación de los sistemas de iluminación existente y la presencia notoria de elementos de vigilancia. Por su parte la LGEEPA⁴³ establece que en materia de asentamientos humanos debe procurarse que la política ecológica busque la corrección de desequilibrios que deterioren la calidad de vida de la población, y a la vez, prever las tendencias de crecimiento de los asentamientos humanos (Muñúzuri y Rodríguez 2015).

Ciertamente la Ciudad de México se enfrenta a los desafíos de la movilidad, por lo que es preciso destacar que los modos de transporte en la ciudad tienen una vida útil agotada, principalmente en su organización, cobertura, infraestructura básica y calidad del servicio. Por consiguiente, el transporte público sería más atractivo si tuviera suficiente disponibilidad, frecuencia, rapidez, fiabilidad, y comodidad.

Es por ello, que autoridades de los poderes ejecutivo y legislativo de las entidades federativas deben enfocar sus esfuerzos en el desarrollo de una planeación urbana que garantice leyes, reglamentos, programas y políticas públicas, el desarrollo y conservación

⁴³ Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección del Ambiente

de espacios en los que se puedan desarrollar los habitantes gozando de una buena calidad de vida, tal como una ciudad con alto índice de crecimiento demográfico como es la CDMX. Se requiere del desarrollo de un marco de urbanización regional regido por normas que consideren satisfacer las necesidades de libre movimiento de su población en un tiempo y con un costo moderado, y así poder reducir los efectos del desplazamiento de las personas sobre el entorno (Muñúzuri y Rodríguez, 2015).

También es necesario considerar que las disposiciones normativas en materia de movilidad deben estar en concordancia con la planificación urbana, el urbanismo y la dinámica del mercado del suelo urbano, por lo que no es suficiente la sola proyección y construcción de vialidades, sino que además se requiere considerar aspectos como la forma en que crecen las ciudades, los usos de suelo y la identificación de las zonas de trabajo, por lo que las acciones de los gobiernos locales deben enfocarse en permitir que las personas se muevan con eficiencia, que sea posible que las fábricas y empresas disminuyan la cantidad de contaminación, y procurar un crecimiento sustentable de la ciudad, pero estas acciones deben ser reguladas a través de los diferentes instrumentos normativos locales (*op. cit.* p. 66).

Sin embargo, hay poca experiencia sobre el tema de coordinación y gestión de una megalópolis⁴⁴, al mismo tiempo de que se complica por el desafío que representa la gran extensión de la ciudad, además requiere la disposición de estructuras institucionales que puedan incidir en los diferentes aspectos que conforman la movilidad urbana sobre la CDMX. Para la gestión de este caso se integró la Comisión Ambiental de la Megalópolis como un órgano de coordinación administrativa intergubernamental que integra al Gobierno Federal, el gobierno de la CDMX y los de los estados de Hidalgo, México, Puebla y Tlaxcala.

⁴⁴ Una megalópolis es una gran concentración urbana que tuvo sus inicios a partir de la sociedad industrial del siglo XX que pueden enfrentar complejas situaciones en materias de agua, transporte y medio ambiente (Comisión Ambiental de la Megalópolis, 2018)

Finalmente, se puede señalar en términos generales que la normativa con que cuentan los estados y la Ciudad de México en materia de movilidad, proporciona bases suficientes para la atención básica del tema, pero no se considera como un sistema integral ya que está conformado por múltiples componentes y en la actualidad sigue privando en la norma el esquema tradicional de movilidad y transporte, en el que el papel central de la persona no queda plenamente reconocido en dicho sistema (Muñúzuri y Rodríguez, 2015).

2.4 Violencia y acoso en la Ciudad de México

El término “violencia de género o violencia contra las mujeres” se utiliza a partir de la Declaración de la ONU sobre la “Eliminación de la Violencia contra las mujeres” aprobada el 20 de diciembre de 1993 por la Asamblea General de las Naciones Unidas, y se refiere a:

“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 las mujeres, inclusive las amenazas de tales actos, la coacción o privación arbitraria de la libertad, tanto si se producen en la vida pública o privada”.

Esta asamblea en 2006 declaró que la violencia contra las mujeres se ejerce de manera sistemática y extendida, no es una cuestión al azar, además de ser un fenómeno mundial que se puede encontrar en todo tipo de estado socioeconómico, educacional, y en cualquier edad. De igual manera menciona que esta violencia “está fuertemente arraigada en estructuras sociales construidas sobre la base de las relaciones de dominación del género” (Rozas y Salazar, 2015).

Por otra parte, la violencia de género en América Latina ha tenido diversas manifestaciones a lo largo del tiempo; por ejemplo, en los diferentes medios de transporte, en el cual el acoso sexual sólo cambió de lugar al modernizar estos medios, es decir predominaba en autobuses y al ingresar el Metro se tomó mayor importancia en este último. A su vez, han influido factores (como los movimientos de las mujeres o la exigencia de la población a una mejor calidad en los servicios) que han visibilizado estas brechas de género, al mismo tiempo que han surgido otras aristas de desigualdad, y que reflejan “la resistencia al cambio

del ordenamiento social basado en las diferencias de género” o “reflejo de la persistencia del dominio patriarcal” (Rozas y Salazar, 2015, p. 12).

Como se puede apreciar, la violencia de género no respeta límites geográficos ni son acciones al azar, son agresiones principalmente contra mujeres que reflejan el dominio patriarcal, así en este capítulo se explicará la violencia de género para el caso de México en los sistemas de transporte, que son parte del espacio público.

En lo que atañe a lo anterior, los viajes por día en la Ciudad de México (únicamente en transporte público) son alrededor de 25.1 millones⁴⁵; aunado a esto, la Encuesta de Satisfacción del Usuario del Metrobús⁴⁶ analiza que los principales usuarios del transporte público en la Ciudad de México son mujeres jóvenes de 21 a 30 años (32.5%) o medianamente jóvenes de 31 a 40 años (28.7%), con perfil de estudiantes y/o trabajadoras, lo que coincide con las edades en las que las mujeres enfrentan situaciones de acoso y abuso sexual con mayor frecuencia. (Zermeño y Plácido (2009) citado en Rozas y Salazar (2015)).

Una de las características del servicio de transporte, es que la demanda no es homogénea y varía conforme a las características económicas (Rozas y Salazar 2015, p. 34) y sociales de los ciudadanos; es decir, mientras los ingresos de las personas sean más elevados mayor serán sus posibilidades de movilidad, sin embargo, esto no significa necesariamente que se convierta en mayor demanda de transporte público si no que se abren las posibilidades a otro modo de transporte, por otra parte, las personas con menores ingresos eligen el transporte público. Cabe señalar, que la incidencia de los ingresos en la movilidad también está fijada por los factores de género como se ha explicado en el capítulo primero.

⁴⁵ Según datos del Observatorio de Movilidad Urbana de la CAF, en la Ciudad de México en 2009 los viajes por día en transporte individual motorizado: 11, 376, 518. En transporte colectivo: 25, 121, 995 y en transporte no motorizado (a pie y en bicicleta): 12, 305, 684 (CAF 2009 citado en (Rozas y Salazar, 2015, p. 28).

⁴⁶ (Mercadológica RP&A Creatividad (2010) citado en Rozas y Salazar, 2015)).

En ese mismo orden de ideas, según la encuesta Isa Corporativo, los usuarios del STC Metro tienen diversos perfiles socioeconómicos, es decir que pueden ser ejecutivos de nivel gerencial medio, amas de casa, empleados y estudiantes (el 69% de los usuarios pertenecen predominantemente a estratos bajos y medios bajos); y el sector de la población con niveles socioeconómicos bajos opta por transporte autoimpulsado (bicicleta o caminar) a diferencia de las personas con ingresos altos y medios altos que prefieren modos de transporte individual motorizados (como el automóvil particular o taxi). (Isa Corporativo, 2012).

Por último, otra característica de la demanda del transporte público es la ocupación o actividad que las y los ciudadanos desempeñan, ya que esto condiciona el motivo de movilidad y su frecuencia, “en América Latina las personas con ocupación regular tienden a registrar una mayor movilidad” (Observatorio de Movilidad Urbana de la CAF citado en Rozas y Salazar, 2015, p. 36).

Un elemento clave para analizar la distribución de los usuarios del transporte público en la Ciudad de México es la división del trabajo en función del género; por ejemplo, según la 5ª Encuesta sobre acoso y abuso sexual en el transporte público⁴⁷ señala que en el nivel profesional se presentan brechas significativas. Esto es que 17.4% de los hombres han terminado una carrera profesional, a diferencia de las mujeres con solo 11.2%, pasa de igual manera con las personas que no recibieron tipo alguno de instrucción (2.6% de mujeres frente al 0.3% de los hombres). También se observa que los empleados hombres (51.2%) tienen mayor presencia que empleadas mujeres (39.75%) en el transporte colectivo.

Por su parte, la violencia sexual en el transporte público se había naturalizado al punto de no tener sanción jurídica o social (Rozas y Salazar, 2015), no obstante, se han realizado estudios y poco a poco se ha visibilizado el problema de agresión sexual, por lo cual se han implementado acciones para erradicar la violencia, pero no han resultado del todo eficientes. Más aún mucha de esta invisibilidad es por la falta de denuncias, por lo cual no

⁴⁷ Citado por Zermeño y Plácido, 2009

se cuenta con estadísticas, debido a que las mujeres no confían en las autoridades para proceder legalmente.

Sin embargo, la Ciudad de México está avanzando en estudios para tipificar la violencia y así poder identificar la frecuencia, los escenarios y las circunstancias en que ocurren. Ciertamente la violencia sexual en el transporte público es una forma de discriminación por género que repercute en las oportunidades de desarrollo de las mujeres.

En cuanto a un estudio realizado por CONAPRED⁴⁸ en la CDMX se observa que 9 de cada 10 mujeres han sido víctimas de alguna forma de violencia sexual; las principales víctimas son mujeres jóvenes o adultas jóvenes. Debido a la desconfianza en las autoridades para denunciar, las mujeres han creado sus propias estrategias para defenderse, lo cual gira en torno a que no pueden ejercer sus derechos.

A partir de la vivencia de la violencia se ha formado en las mujeres una percepción de inseguridad, en esta misma encuesta se añadieron varias preguntas para conocer dicha percepción o tratar de tipificar las agresiones sexuales en el transporte público, empezando por el perfil de la mujer: ocupación, edad, días de la semana que ocupa el transporte público, percepción de seguridad o inseguridad al ser agredida en el transporte colectivo, tipos y frecuencia de agresiones que ha vivido, así como el horario o los lugares en los que ha acontecido, o si la víctima estaba en compañía o no, conocimiento del carácter delictivo de la agresión y por último la respuesta de las mujeres ante la agresión.

En relación con lo anterior, las investigadoras intentaron tipificar las diferentes agresiones que las personas experimentaron en el transporte público en base a las definiciones de La Ley de Acceso a una Vida Libre de Violencia para el Distrito Federal y del Código Penal para el Distrito Federal sobre daño sexual, violencia comunitaria y abuso sexual (Rozas y Salazar, 2015), todas ellas se consideran graves, y son:

⁴⁸ El estudio se refiere a la Quinta Encuesta sobre Violencia contra las Mujeres en el transporte público realizada en 2008, por iniciativa de la Dirección General Adjunta de Estudios, Legislación y Políticas Públicas, del Consejo Nacional Para Prevenir la Discriminación. La encuesta se realizó en los CETRAM de Pantitlán, Indios Verdes y Taxqueña debido a su afluencia.

- Piropos obscenos u ofensivos de carácter sexual.
- Palabras ofensivas o despectivas respecto de la persona agredida o de las mujeres/hombres en general.
- Miradas morbosas sobre el cuerpo.
- Toqueteos o manoseos con intenciones de carácter sexual.
- Toqueteos o manoseos de genitales enfrente de la persona agredida.
- Exhibición de genitales.
- Recargar el cuerpo con intenciones de carácter sexual.
- Fotos al cuerpo (o parte de él) sin consentimiento.
- Amenazas de ataque o abuso sexual.
- Persecución con intención de atacarla/o sexualmente.
- Relaciones sexuales forzadas u obligadas.

Como resultado, la encuesta mostró que cerca de 62.8% de los hombres⁴⁹ también han vivido violencia sexual (Rozas y Salazar, 2015), pero las mujeres han sufrido agresiones a lo largo de sus vidas de manera significativa en la red de transporte público, hasta 6 veces más que los hombres en algunos tipos de violencia⁵⁰, esto significa que además de una mayor prevalencia de las distintas formas de agresión sexual, también aumenta la cantidad de veces que es agredida.

⁴⁹ Del cuadro “Porcentaje de ocurrencia de las distintas manifestaciones de violencia sexual en largo plazo y último año, según sexo de la persona agredida, 2009” presentado en Violencia de género en el transporte público por CEPAL se identificaron los porcentajes representativos de manifestaciones de violencia sexual a largo plazo, estos son: Palabras ofensivas o despectivas respecto de la persona o del género (20.1 hombres, 49.4 mujeres); miradas morbosas sobre el cuerpo (23.2 hombres, 74.2 mujeres); toqueteos o manoseos con intenciones de carácter sexual (18.1 hombres, 47.7 mujeres); toqueteos o manoseos de genitales enfrente de la persona agredida (20.5 hombres, 36.1 mujeres); recarga del cuerpo con intenciones de carácter sexual (31.5 hombres, 72.7 mujeres); estas son cifras en donde se vieron porcentajes más altos para agresiones a hombres, sin embargo como puede observarse no son ni la mitad de agresiones a las mujeres.

⁵⁰ “La diferencia de los niveles de prevalencia de los hombres y las mujeres es de al menos dos o tres veces, existiendo casos en los cuales los niveles de violencia en mujeres es de cuatro a seis veces más altos (piropos obscenos u ofensivos de carácter sexual, 4.8 veces; amenazas de ataque o abuso sexual, 5.6 veces; persecución con intención de atacar sexualmente, 4.8 veces; casos de exhibición de genitales 17.7 veces y violaciones (no hay casos de hombres obligados o forzados a tener relaciones sexuales, pero sí mujeres)” (Rozas y Salazar, 2015).

Cabe destacar, que el aumento de la población ha incidido en la violencia en el transporte público debido a que aumenta el número de usuarios en él. Se observa en este mismo estudio⁵¹ que las mujeres han sufrido en promedio 4.4 tipos de agresiones a lo largo de subida, mientras que los hombres sólo 1.4 tipos de diferentes agresiones; debe señalarse que este tipo de encuestas realizadas en la CDMX han sentado precedentes en los demás países de la región latinoamericana.

Como se mencionó anteriormente, los tipos de acoso o abuso han sido naturalizados socialmente, como son: silbidos, miradas persistentes e incómodas y ruidos de besos. Éstas acciones poco a poco se han visualizado y aún es largo el camino; no obstante, es absurdo creer que persisten creencias como “si las mujeres se visten de determinada forma, se exponen a que les falten el respeto” o “para ellas es mejor no salir de noche”, lo cual significa que en el subconsciente de los entrevistados permanecen “las construcciones del sentido común patriarcal que incorporan las lógicas de control en las víctimas, responsabilizándolas del problema” (Rozas y Salazar, 2015, p. 54).

De esta manera el problema se enfoca en la conducta de las víctimas y no en la de los acosadores; por otra parte, una de las creencias comunes es que no hay forma de evitar el acoso, y que se debe usar el transporte público con medidas de precaución, cuando realmente la movilidad libre y segura es un derecho. Pero este tipo de mitos predominan en la consciencia colectiva.

Igualmente, a través del análisis se detectó que las mujeres con menos recursos económicos son las más vulnerables, pues la mayoría de casos ocurren durante la mañana y es probable que se expongan con mayor frecuencia a casi todos los tipos de agresiones sexuales, esto debido a que ocupan mayor tiempo en los traslados para llegar a su trabajo o su lugar de estudio, ya que deben salir de sus hogares cuando aún está oscuro y deben esperar más tiempo por el medio de transporte que ocupan, además de que ellas viajan más tiempo en autobús y/o metro y recorren distancias mayores a pie para llegar a las paradas o estaciones.

⁵¹ (CONAPRED, 2009).

En suma, el porcentaje de mujeres afectadas es severamente alto, lo cual revela que las víctimas deciden callar por varias razones: desconfianza en las autoridades, falta de credibilidad en los mecanismos institucionales y normativa legal sobre la utilidad de la denuncia, así como, la inexistencia de mecanismos de apoyo a las personas agredidas, o sentir vergüenza por exponer a terceros este tipo de situaciones que perciben como parte de su intimidad (Rozas y Salazar, 2015).

Finalmente, estas acciones de abuso y acoso sexual se reconocen desde el feminismo como “violencia de género”, pero aún falta que la mayoría de los colectivos considere el impacto negativo que eso conlleva en su movilidad y derechos básicos.

2.5 Movilidad femenina en la Ciudad de México

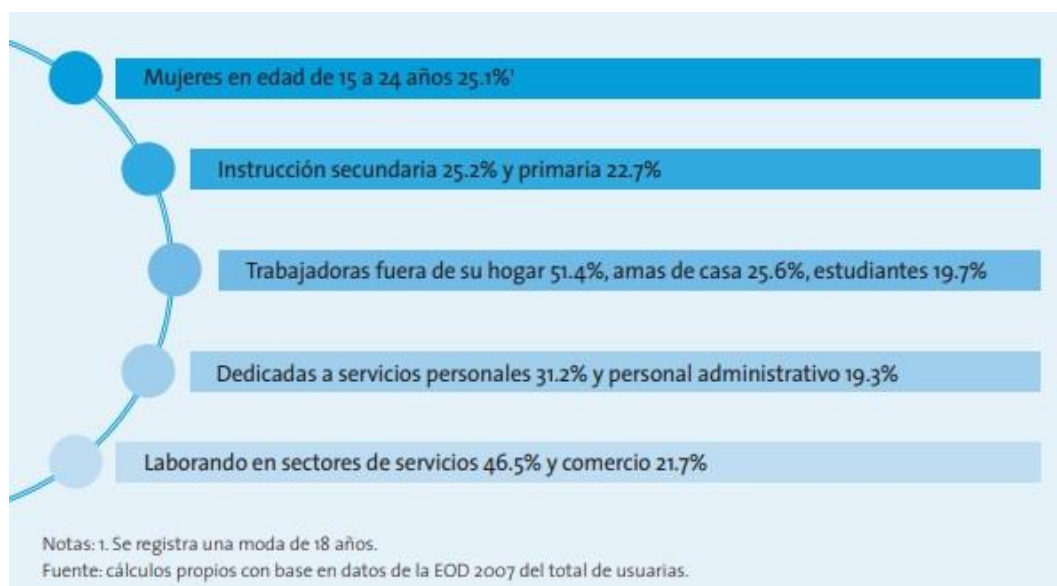
La investigación feminista en geografía ha enfatizado que los procesos de movilidad urbana son desiguales para los diversos colectivos. Es decir, la estructura urbana, así como los comportamientos individuales y la percepción de los espacios urbanos están influenciados de diferentes formas por factores socioculturales tales como género, edad y tipo de actividad. En efecto, el género es parte medular de la estructura de la sociedad, no solo contribuye a definir las prácticas, comportamientos, roles y estereotipos esperados para las personas, sino que se desarrolla a través de prácticas cotidianas incluyendo patrones de viaje y prácticas de desplazamiento diferenciales, además se reintroduce la importancia de los significados del género y las relaciones de poder en los procesos de movilidad cotidiana (Soto, 2017).

Como se ha dicho anteriormente, la movilidad se entiende como la posibilidad de acceder, habitar y transitar el espacio; es decir, la construcción cotidiana de los desplazamientos para cubrir las necesidades individuales, sociales y económicas. En ese sentido, el transporte público, su accesibilidad y su calidad se convierten en elementos indispensables para la apropiación de los espacios públicos. Con respecto a esto, 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 (INMUJERES, El Colegio de México, ONU Mujeres, 2017).

Para ello es necesario observar y cuestionar los modelos de movilidad y las experiencias que atentan contra ese derecho, ya que estos generan entre las mujeres miedo e inseguridad con respecto al espacio público. Dado que los modelos de movilidad y las formas en las que están planeadas las ciudades refuerzan estereotipos de género, y se expresan en diferentes ámbitos, por ejemplo, en los marcos jurídicos, 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 (*ibíd.*).

En relación con esto y de acuerdo con datos de la Encuesta Origen Destino de 2007 se describe en la figura 15 el perfil de las mujeres que utilizan el transporte público; conforme a esta misma encuesta, del total de mujeres que viajan diariamente 76.6% lo hace en el transporte público y 23.4% lo hace en transporte privado, y para el caso de los hombres 63.7% viaja en transporte público y 36.3% en transporte privado (*ibíd.*).

Figura 15 Perfil de las mujeres que utilizan el transporte público



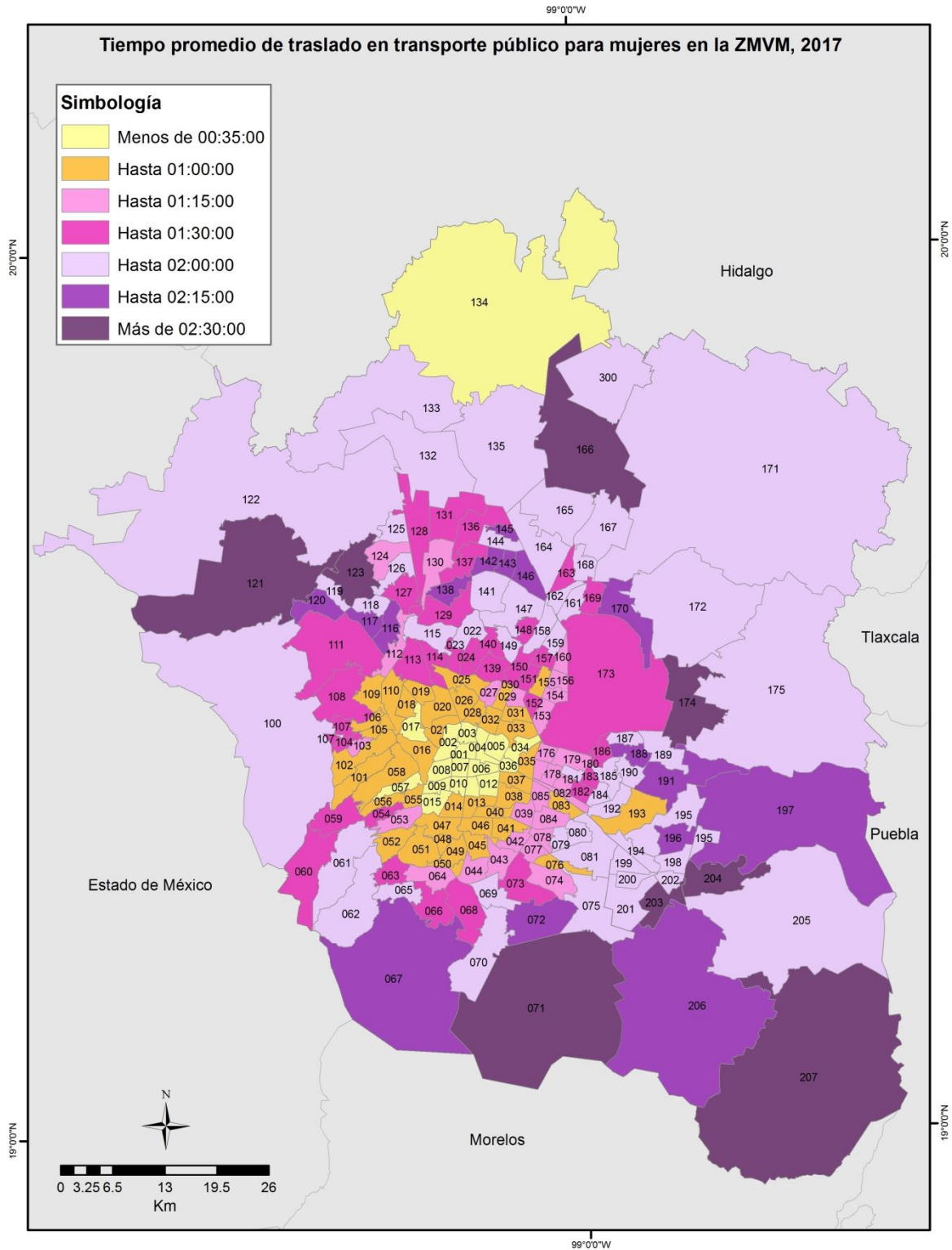
Fuente: INMUJERES, El Colegio de México, ONU Mujeres, 2017.

En resumen, el transporte público de la Ciudad de México se considera un sistema ineficiente; de acuerdo con el “Plan Estratégico de Movilidad de la Ciudad de México

2019. Una ciudad, un sistema”, el Metro, tren ligero, trolebuses y el servicio de la Red de Transporte de Pasajeros (RTP) operados por el gobierno de la Ciudad, padecen de fallas que afectan al 29% de los viajes de la metrópolis, resultado de la poca inversión en mantenimiento de la infraestructura; en síntesis, la CDMX fue calificada en 2016 como la de mayor congestión vehicular en el mundo (SEMOVI, 2018).

Como resultado de la ineficiencia del sistema de transporte público, el tiempo promedio de traslado es mayor, también se refleja en la desigualdad que hay en la movilidad, pues presenta un patrón espacial entre el centro y la periferia urbana como se muestra en la figura 16 para el caso de las mujeres en la ZMVM (*ibíd.*).

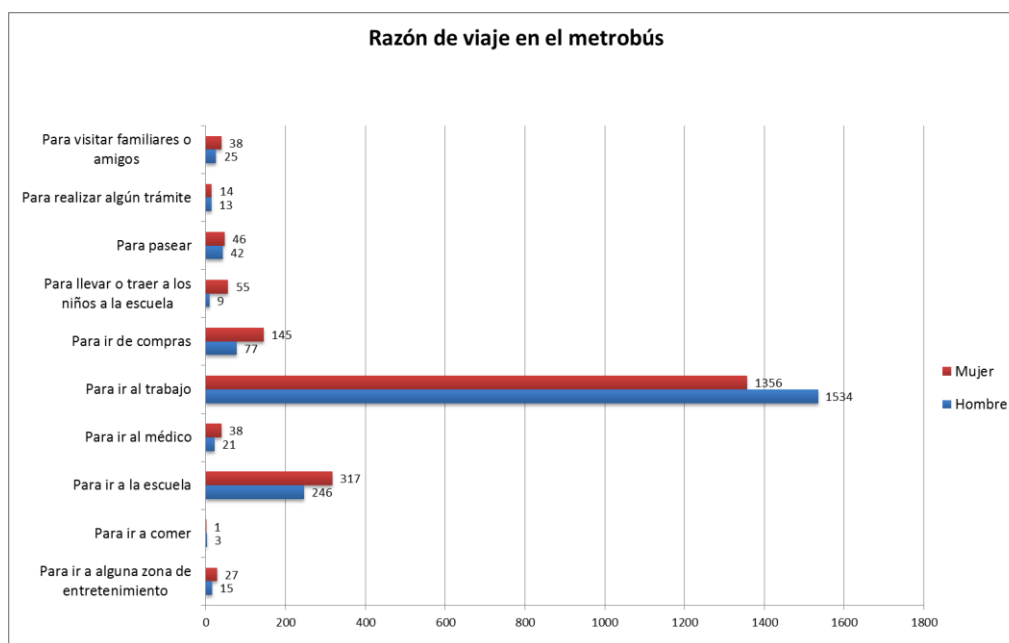
Figura 16 Tiempos de traslado en el transporte público en la ZMVM, 2017



Fuente: (SEMOVI, 2018)

Como ya se abordó en el primer capítulo, según los estudios demuestran que la movilidad de las mujeres está relacionada en parte por su edad, ocupación, responsabilidades familiares entre otras. Para el caso de la Ciudad de México, la Encuesta de Género Metrobús⁵² realizada en 2018, con una muestra total de 4041 personas (2049 mujeres y 1992 hombres) se observa que las razones viaje de las mujeres son (pregunta 5.1):

Tabla 2 Razones de viaje de las usuarias del metrobús



Fuente: Elaboración propia con base en (Metrobús CDMX, 2019)

Sin embargo, esta movilidad no se hace de manera segura y eficaz porque interfieren ciertos factores antes mencionados, y la Ciudad de México es uno de estos escenarios. Entre estos factores y como resultado a la falta de infraestructura adecuada, cultura patriarcal y falta de perspectiva de género en el desarrollo de esta ciudad se encuentra la violencia en la movilidad femenina en la CDMX.

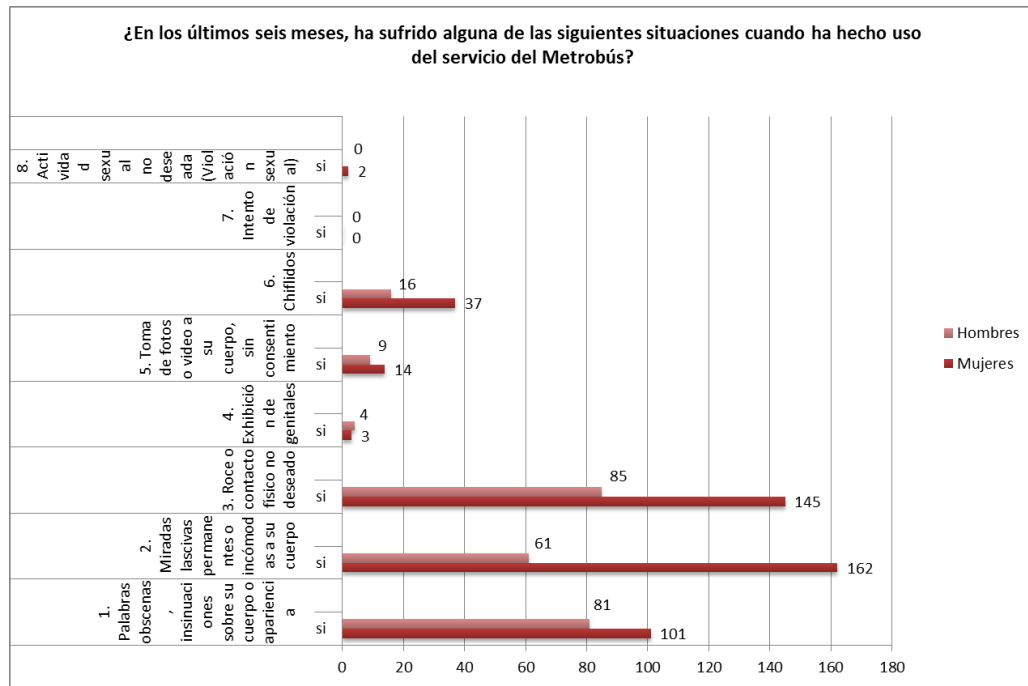
⁵² Encuesta de Género Metrobús, datos de la encuesta sobre la percepción de servicio, igualdad y no discriminación, género y violencia sexual en el Sistema Metrobús realizada en 2018. (Metrobús CDMX, 2019).

La ENDIREH (Encuesta Nacional sobre Dinámica y Relaciones en los Hogares citado en INMUJERES, El Colegio de México, ONU Mujeres, 2017) indica que a nivel nacional el porcentaje en la distribución de las mujeres en condición de violencia comunitaria es de 31.8 y en la Ciudad de México el porcentaje es 49.9, es decir, con una diferencia de 18.1 puntos porcentuales, la Ciudad de México se ubica como la entidad de mayor prevalencia de violencia contra las mujeres en el ámbito comunitario del país, seguida por el Estado de México (43.2%). De acuerdo con datos de esta misma encuesta realizada en 2011, 32 de cada 100 mujeres en el 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 ocurre con 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. Estas agresiones ocurren en varios lugares; por ejemplo, la calle, el transporte público, la escuela, la oficina, el cine, el centro comercial, o en algún otro espacio común de la ciudad. Las formas más frecuentes de violencia son piropos o frases ofensivas de carácter sexual que molestan y ofenden a las mujeres (73.7%) y los tocamientos (58.2%). Además 13.8% asegura que han sentido miedo de ser atacadas sexualmente.

Por otra parte, según datos de la Encuesta de Género Metrobús realizada en 2018 mencionada anteriormente, en el tema relacionado a situaciones de violencia sexual en este transporte público, se arrojaron los resultados siguientes:

Tabla 2 Situaciones de Violencia sexual en el Metrobús



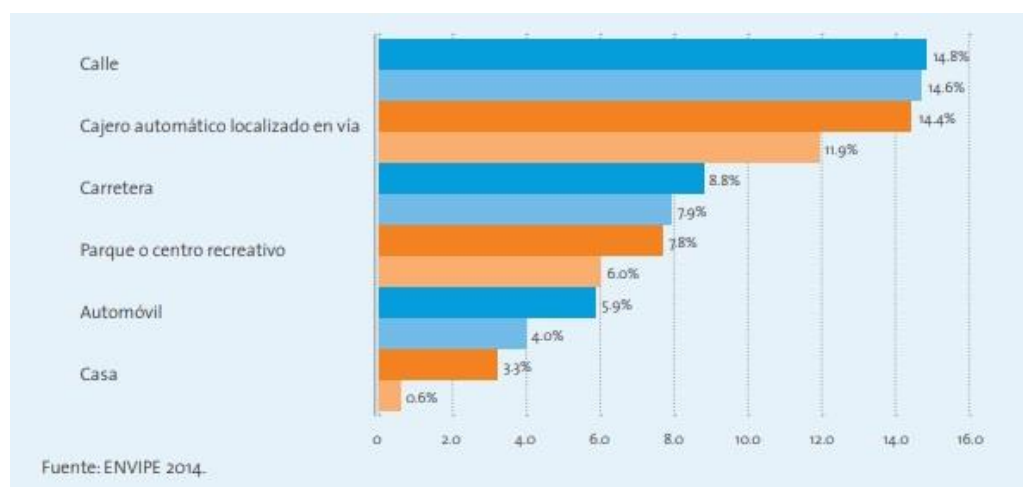
Fuente: Elaboración propia con base en (Metrobús CDMX, 2019)

Este gráfico muestra un porcentaje mayor de violencia de carácter sexual contra las mujeres que hacia los hombres, sin embargo, los valores son nulos en la pregunta 7 y 8 “intento de violación y violación”, esto no quiere decir que no ocurra, significa que las personas no se atreven a denunciarlo y mucho menos a reconocerlo públicamente. Esto afecta de manera negativa la movilidad de las mujeres pues impide realizar libremente sus actividades.

Con respecto a esto, Ana Falú (2009) (citado en INMUJERES *et al.*, 2017) hace hincapié en que, a pesar de que sean los hombres los que reciben la violencia en formas extremas, el temor a la violencia y su percepción es mayor entre las mujeres. Es por ello que de este punto parte la discusión en torno al problema de la violencia en los espacios públicos, es decir, no debe partir únicamente de las tasas de prevalencia de delitos o comisión de actos violentos, sino se debe tomar en consideración la percepción de libertad de las personas y las maneras en las que se configuran en las comunidades la interacción a diario y los imaginarios del miedo.

A continuación, se muestra una imagen donde la ENVIPE (Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública) señala los espacios que las mujeres consideran como más inseguros, que son principalmente públicos.

Figura 17 Distribución porcentual de mujeres que manifiestan sentirse inseguras en algunos espacios públicos o privados en la Ciudad de México



Fuente: (INMUJERES, El Colegio de México, ONU Mujeres, 2017)

Según este gráfico, se observa que las mujeres perciben inseguridad en mayor proporción en el espacio público que en el ámbito privado, nuevamente esto no quiere decir que ocurra menos violencia en el hogar que en la calle, sino que al percibir violencia en ambos espacios infiere en construir un imaginario del miedo⁵³, donde su percepción de libertad queda limitada e infiere directamente en su derecho a la movilidad.

Es necesario reconocer que en 2015 la Ciudad de México se ubicó en el décimo séptimo lugar nacional con asesinatos de mujeres; de hecho, tres delegaciones concentraron 46.3% de las DFPH (Defunciones Femeninas con Presunción de Homicidio), estas son: Gustavo A. Madero (24 defunciones), Iztapalapa (19 defunciones) y Cuauhtémoc (19 defunciones);

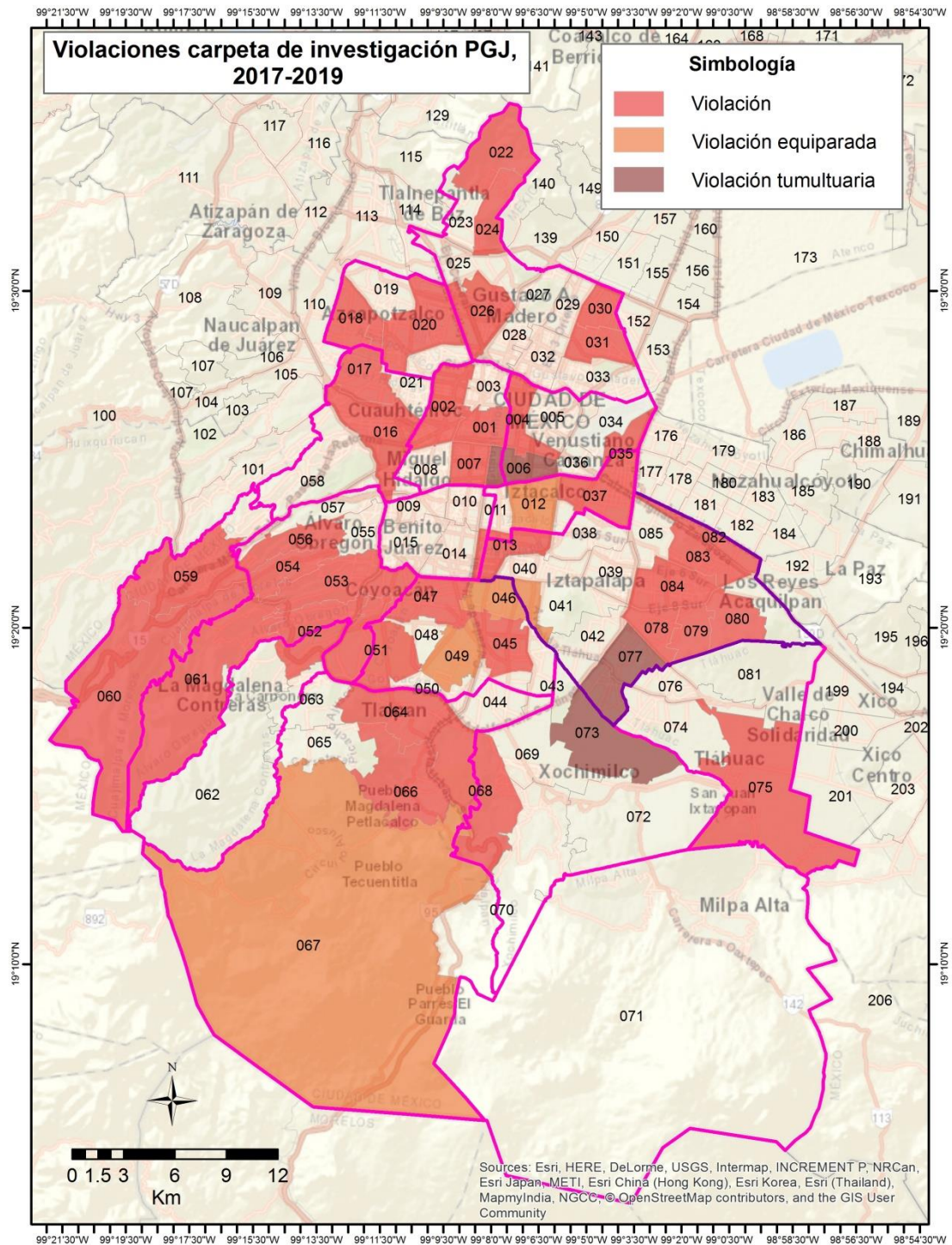
⁵³ El imaginario del miedo es una mezcla de violencia real y percepción subjetiva de la sociedad, se ha convertido en la forma de habitar de la ciudad contemporánea latinoamericana, volviéndola un espacio de miedo e inseguridad. (Aguilar y Gómez, 2016).

Otro dato es que contrario a lo que se cree, las agresiones sexuales en su mayoría ocurren entre 12 a 18 horas, es decir en plena luz del día y no de noche (INMUJERES *et al.*, 2017).

Por lo que se refiere a los núcleos de tipo de violaciones, según datos de los delitos registrados de 2017 a 2019 de la Procuraduría General de Justicia de la Ciudad de México (PGJ-CDMX), se puede ver en la figura 18 los distritos donde se presentaron violación, violación tumultuaria o violación equiparada; es importante reiterar una vez más que el delito de violencia contra las mujeres tiene un bajo nivel de denuncia. Por ejemplo, a primera vista se aprecia que muchos de los distritos de la CDMX presentan agresiones, sin embargo, por ser el caso de estudio llama la atención que solamente Iztapalapa muestra 7 distritos donde se denunció violación y 1 donde se denunció violación tumultuaria.

A pesar de que este tipo de información ya se encuentra en datos abiertos, no contiene un diccionario de datos que defina la diferencia entre violación equiparada y violación en la base de datos.

Figura 18 Núcleos de concentración de agresiones sexuales (violaciones)



Fuente: Elaboración propia basado en Carpeta de investigación PGJ 2017-2019

Incluso, el INMUJERES, ONU Mujeres y el Colegio de México elaboraron una tabla (figura 19) basados en datos también de la PGJ-CDMX, que contiene los delitos registrados de 2009 hasta principios de 2015, en ella identifican los distritos con mayor porcentaje de violación, por ejemplo, el distrito de San Pedro Mártir que se encuentra en la delegación Tlalpan obtuvo el porcentaje más alto (2.51%). Por otra parte, el segundo y tercer lugar lo tuvieron dos distritos de la delegación Iztapalapa, o sea el lugar de estudio de esta tesis, que son los distritos de Jacarandas y Santa Marta Acatitla con 2.31 y 2.25%.

Figura 19 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: (INMUJERES, El Colegio de México, ONU Mujeres, 2017)

De este modo, prevalece la idea de que la violencia sexual es un elemento inevitable en el uso y desplazamiento del espacio público, pero también en el espacio privado, lo cual no quiere decir que deba tolerarse o naturalizarse esta agresión estructural.⁵⁴

⁵⁴ El término de violencia estructural implica mecanismos de ejercicio de poder como causantes de excluir a la población y privarlas de las necesidades básicas. También reconoce que la pobreza, desigualdad e injusticia social no solo se llevan a cabo por relaciones económicas, sino también por opresión política como la discriminación institucional o la legislación excluyente de algunos grupos sociales. (González, 2015)

CAPÍTULO 3. PROGRAMAS DE ESPACIOS PÚBLICOS SEGUROS CON ENFOQUE DE GÉNERO CASO: DELEGACIÓN IZTAPALAPA

3.1. Antecedentes de ciudades seguras y espacios públicos seguros de la ONU

En todo el mundo, las mujeres y las niñas enfrentan acoso sexual y violencia en espacios públicos. En muchas ciudades, una gran mayoría de mujeres y niñas ha experimentado alguna forma de abuso, que va desde los comentarios y tocamientos indeseados hasta violaciones y homicidios por razones de género (ONU Mujeres, 2017, p. 2).

Estas agresiones se producen en numerosos escenarios tanto de países en desarrollo como desarrollados, en las zonas urbanas y rurales. Como resultado, en Iztapalapa muchas mujeres y niñas ven limitado su derecho a la libertad de movimiento, la mayoría de la población ha disminuido su interés por los espacios públicos, los motivos son variados como la falta de acción de seguridad pública entre otros. Las obligaciones y/o oportunidades de trabajo y educación se ven afectadas. El acceso a la cultura y su derecho a la recreación se limitan. Generalmente, “las mujeres y niñas que viven en entornos empobrecidos, o que pertenecen a grupos socialmente estigmatizados, se encuentran entre las más vulnerables al riesgo de acoso y violencia” (ONU Mujeres, 2017, p. 2).

Tanto en el espacio privado como en el espacio público la violencia contra las mujeres y las niñas ya se reconoce como una violación de los derechos humanos. A pesar de ello, la violencia en los espacios públicos, especialmente el acoso sexual, sigue tolerándose y es percibida como una parte “normal” de la vida social, lo cual refleja actitudes y comportamientos discriminatorios, que perpetúan los estereotipos de género y el machismo⁵⁵ y que, en última instancia, impiden el reconocimiento, la prevención y la respuesta adecuada a la violencia sexual contra las mujeres y las niñas (*ibid*).

⁵⁵ “Es el conjunto de actitudes y comportamientos que violentan injustamente la dignidad de la mujer en comparación con el varón” **Fuente especificada no válida..**

A través de la iniciativa que se ha llevado a cabo alrededor del mundo, Ciudades seguras y espacios públicos seguros, fue lanzada en noviembre de 2010, ONU Mujeres ha congregado a socios globales y locales para transformar espacios públicos en 27 ciudades (ver figura 21) hasta la fecha (ONU Mujeres, 2017).

Las ciudades que participan en esta iniciativa se comprometieron a garantizar que las mujeres y las niñas vivan social, económica y políticamente habilitadas en espacios públicos libres de acoso sexual y otras formas de violencia sexual. La iniciativa establece que los datos, las políticas, las inversiones y el cambio social son ingredientes esenciales para diseñar estrategias integrales para abordar el acoso sexual y otras formas de violencia sexual. Estas estrategias integrales se basan en intervenciones estrechamente relacionadas y se llevan a cabo por las autoridades locales y/o nacionales, organizaciones de mujeres y otros actores relevantes de la comunidad.

Figura 20 Cincuenta autobuses se inauguraron en el día internacional de la mujer de 2016 para promover el transporte público seguro.

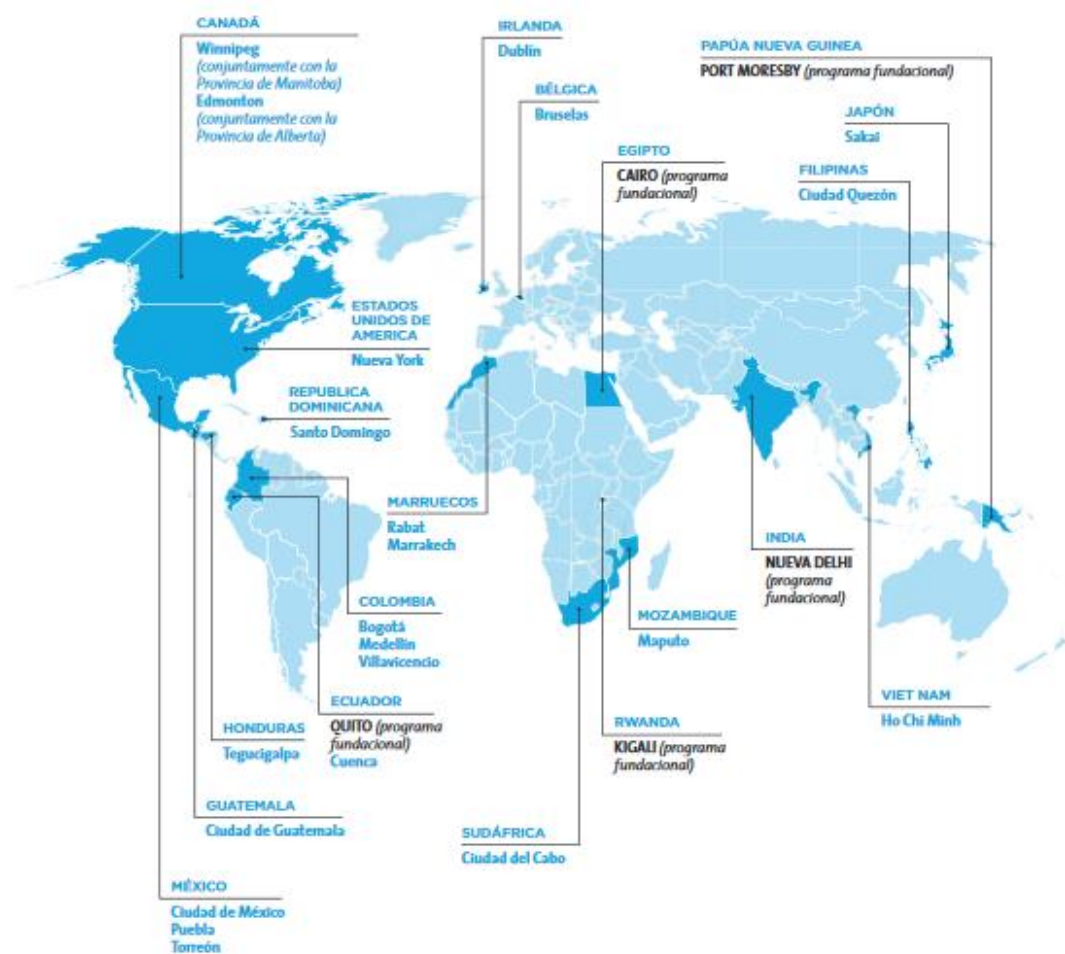


Fuente: ONU Mujeres, 2017.

En la Ciudad de México, el Colegio de México se realizó un estudio en colaboración con ONU Mujeres, autoridades y otros socios, en el cual se encontró que la mayoría de las

mujeres participantes del grupo de enfoque habían experimentado alguna forma de violencia sexual en sus desplazamientos diarios. A partir del trabajo realizado, se han formado estrategias para prevenir y castigar las agresiones, por ejemplo, se crearon tres nuevas oficinas de apoyo y denuncia en el STC Metro y los sistemas de Metrobús que permiten denunciar incidentes de acoso y otras formas de violencia sexual. Además, existe una aplicación de teléfono celular que facilita la notificación de incidentes.

Figura 21 Ciudades que se suman al programa de “Ciudades seguras y espacios públicos seguros.”



Fuente: (ONU Mujeres, 2017)

Asimismo, a 12 años del plan intersectorial “Viajemos seguras” implementado en 2007 y debido a la enorme complejidad de la movilidad en una ciudad con 22 millones de personas

y más de 30 millones de viajes al día, que además de las problemáticas que se mencionaron en el capítulo anterior entre ellos la desigualdad en los traslados de mujeres y hombres, la Ciudad de México tiene el reto de disminuir las tasas de violencia sexual, para ello se sumó la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México al dar inició al “Plan Estratégico de Movilidad de la Ciudad de México 2019” que plantea integrar los distintos sistemas de transporte de la ciudad (a pie, en bicicleta y en transporte público), también busca mejorar la infraestructura y servicios de transporte a fin de aumentar la accesibilidad, disminuir tiempos de traslado, así como mejorar las condiciones de viaje y transparentar los distintos sistemas de movilidad con servicios incluyentes, en buen estado y seguros (Rodríguez, 2018).

Un reciente sondeo realizado por la Fundación Thomson Reuters en cinco de las urbes más grandes del mundo encontró que el transporte de la CDMX es el peor evaluado por las mujeres: tres de cuatro ciudadinas no tiene confianza en usar el sistema de transporte sin riesgo de acoso, abuso o violencia sexual. En comparación con las demás ciudades del país, la capital es la de mayor proporción (43%) de mujeres violentadas en el ámbito comunitario: espacio público, calles, escuelas, centros comerciales y medios de transporte (Rodríguez, 2018).

En el siguiente cuadro se muestra una relación de los programas enfocados a erradicar la violencia contra las mujeres y a mejorar las condiciones en el espacio público y el transporte en Ciudad de México, dichos programas se han ido actualizando a lo largo del tiempo y se implementan otros.

Tabla 3 Programas enfocados a las problemáticas de movilidad y violencia hacia las mujeres en el espacio público.

Programas	Componentes	Problemática que atienden	Año	Fuente
Programa Viajeros Seguros	I. Prevención 1. Unidades exclusivas para mujeres, niñas, niños y personas con discapacidad. 2. Medidas de seguridad en hora pico en STC, Metrobús y Tren Ligero 3. Campañas de difusión II. Atención y Acceso a la Justicia • Módulos de Atención y Centros de Justicia para Mujeres en el STC • Pino Suárez (Líneas 1/2) • Balderas (Líneas 1/3) • Centro de Justicia Pantitlán PGJDF (Líneas 1, 5, 9 y A) • Centro de Justicia para Mujeres Hidalgo (Líneas 2/3)	* Realiza acciones de prevención, atención y procuración de justicia contra la violencia de género en los espacios públicos * Fomenta el respeto y protección de los derechos humanos de las mujeres en su tránsito diario, para garantizar el derecho a un transporte seguro y libre de violencia	2007	Inmujeres, El Colegio de México, ONU Mujeres. (2015 - 2016). Recuperado el 23 de febrero de 2019, de https://www.semujeres.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Foro%20Global%20Ciudad%20Seguras/Diagnostico_Ciudades_y_Espacios_Publicos.pdf
Transporte Rosa	* Su principal objetivo es generar conciencia en el género masculino sobre las conductas de acoso y abuso sexual, buscando lograr cambios de mentalidad * Se identifican las conductas que pueden considerarse acoso o abuso sexual, advirtiéndose que si dichos actos se cometen en medios de transporte público, las penas que conllevan dichos delitos puede ser mayores respecto a su ocurrencia en espacios no públicos (Márquez, 2011). 1) Viaja segura 2) Camina Segura, 3) Participación comunitaria en la creación y sostenibilidad de condiciones de seguridad para mujeres y niñas en los espacios públicos, 4) Fortalecimiento institucional de las acciones, mecanismos y políticas públicas para prevenir, atender y garantizar el acceso a la justicia de las mujeres y las niñas en los espacios y el transporte público, 5) Comunicación y difusión de los derechos de las mujeres y niñas a una vida libre de violencia.	Focalizado esencialmente en la segmentación de la demanda del servicio de transporte. Ofrece seguridad, rapidez y eficiencia a todas sus usuarias, siendo un transporte exclusivo para mujeres en la modalidad de Transporte Masivo en el Estado de México Campaña dirigida especialmente a los hombres	Es el año del anterior	Fuente: https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/38862/1/S1500626_es.pdf
CDMX Ciudad Segura y A migable para Mujeres y Niñas	Objetivo: es generar mayor conciencia pública e incrementar la voluntad política y los recursos asignados a prevenir, atender y sancionar la violencia contra las mujeres y las niñas.	Promueve desde una perspectiva de género y derechos humanos, la implementación de infraestructura y servicios necesarios que garanticen a mujeres y niñas el pleno ejercicio de sus derechos, entre otros, el derecho a una vida libre de violencia, el derecho a la ciudad y el derecho a la movilidad	2015	Fuente: https://semujeres.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Publicaciones/01_Ficha_CiudadSegura_2017.pdf
La violencia feminicida en México, aproximaciones y tendencias 1985-2016	Objetivo: es generar mayor conciencia pública e incrementar la voluntad política y los recursos asignados a prevenir, atender y sancionar la violencia contra las mujeres y las niñas.	Dar seguimiento a los objetivos planteados en el Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018, en el Programa Nacional para la Igualdad de Oportunidades y no Discriminación contra las Mujeres 2013-2018 y en el Programa Integral para Prevenir, Atender, Sancionar y Erradicar la Violencia contra las Mujeres 2014-2018	2017	Fuente: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment_data/attachment/953666/violenciaFeminicidaMx_07de_web.pdf
Plan estratégico de movilidad de la Ciudad de México 2019. Una ciudad, un sistema.	1) Redistribución de los modos. Favoreciendo la caminata, el uso de la bicicleta y el transporte público, que en conjunto suman el 77% de los viajes en la ciudad y el 80% de los trasladados en la metrópoli. 2) Redistribución del espacio vial. Priorizando la circulación rápida y segura de los servicios de transporte público y modos de transporte no motorizado, al tiempo que generamos políticas que tengan como prioridad a las personas en mayor situación de vulnerabilidad. 3) Redistribución de los recursos. Redirigiendo inversiones hacia infraestructura que privilegia el transporte público y no motorizado, hacia políticas públicas que contribuyan a generar una ciudad incluyente, accesible, equitativa y garantizando a su vez tarifas accesibles a la ciudadanía.	* Está enfocado en tecnologías, organización y procesos orientados a la interconexión de infraestructura, medios de transporte y servicios de carga para aumentar la accesibilidad, mejorar la seguridad, disminuir impacto ambiental y aumentar la eficiencia de redes y modos. * Atender a los grupos de alto riesgo e incidencia.	2019	Fuente: https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/plan-estrategico-de-movilidad-2019.pdf

Fuente: Elaboración propia en base (INMUJERES, El Colegio de México, ONU Mujeres, 2017), (Rozas y Salazar, 2015), (INMUJERES, 2017), (SEGOB, INMUJERES, ONU MUJERES, 2017) (SEMOVI, 2018)

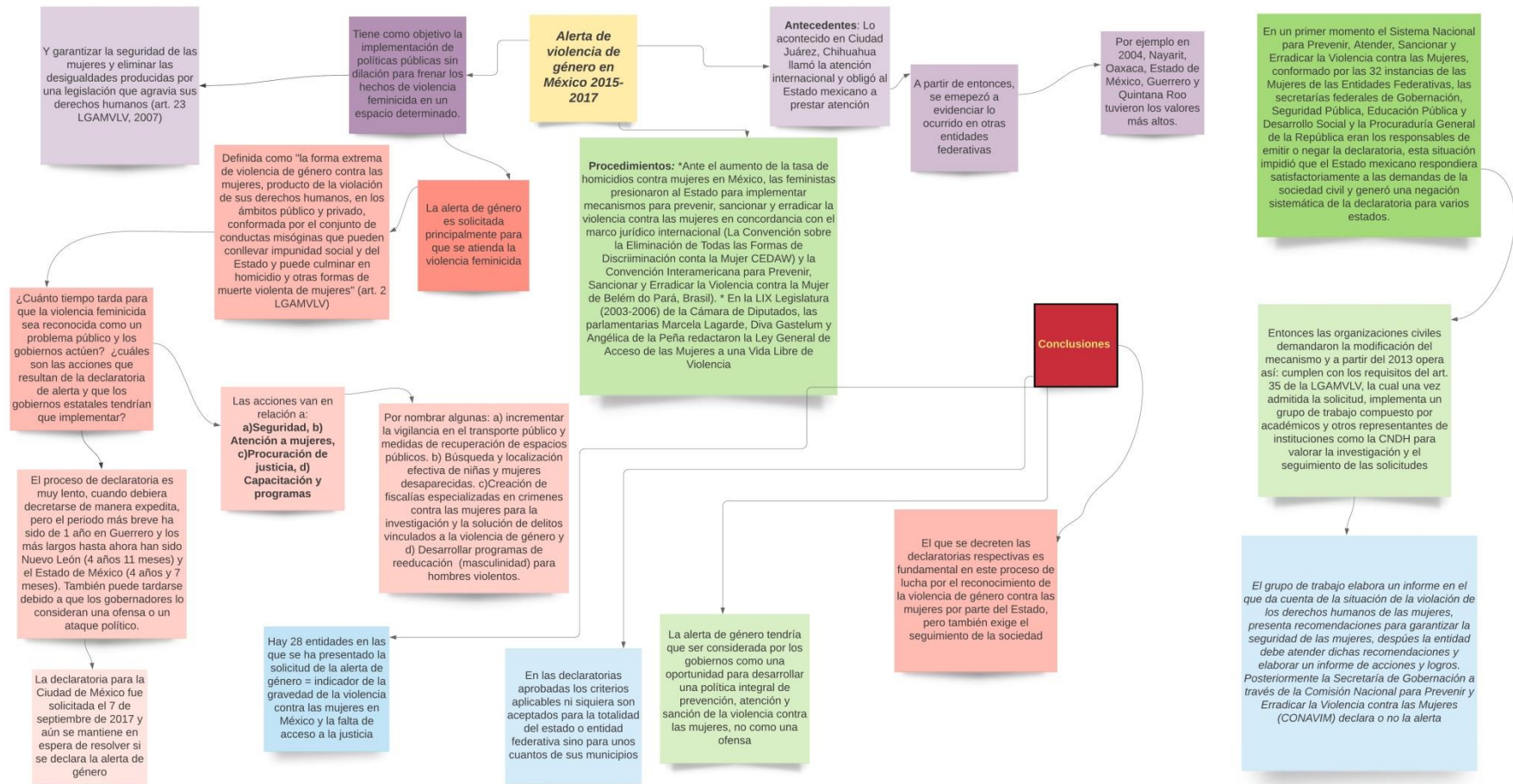
Otro mecanismo de protección de los derechos de las mujeres es la alerta de violencia de género contra las mujeres, establecido en la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia, que consiste en un conjunto de acciones gubernamentales de emergencia para enfrentar y erradicar la violencia feminicida y/o la existencia de un agravio comparado, que impida el ejercicio pleno de los derechos humanos de las mujeres, en un territorio determinado (municipio o entidad federativa).

Los estados que cuentan con Alertas de Género son el Estado de México en 2015, Morelos 2015, Michoacán 2015, Chiapas, Nuevo León, Veracruz en 2016, Sinaloa en 2017, Colima en 2017, San Luis Potosí en 2017, Guerrero en 2017, Quintana Roo 2017 y Nayarit en 2017. Finalmente hay varios estados con solicitudes pendientes por finalizar su trámite de Alertas de Género, entre ellos la Ciudad de México, Campeche, Coahuila, Durango, Jalisco, Oaxaca, Puebla, Yucatán y Zacatecas (INMUJERES, 2018).

En la Ciudad de México, la alerta de violencia contra las mujeres fue negada, a continuación, se muestra un mapa mental (Figura 22) que explica el proceso de solicitud a la alerta de género en México. De acuerdo con el Observatorio Ciudadano Nacional de feminicidios, la Ciudad de México es una entidad con alto índice de violencia feminicida (Ramos, 2018). A pesar de que el feminicidio en México se tipificó como un delito autónomo en el sistema penal mexicano (en el artículo 325 del Código Penal Federal), existe entre la sociedad y la autoridad resistencia para reconocerlo como “muerte violenta de las mujeres por razones de género, la forma más extrema de violencia contra la mujer”. (CONAVIM, 2016)

Según datos de la Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares ENDIREH del INEGI “Panorama de violencia contra las mujeres en México”, la Ciudad de México se ubica como la entidad con el mayor porcentaje de violencia contra las mujeres en el ámbito comunitario del país es decir que es ejercida por personas desconocidas, cuando tiene lugar en la calle o en un entorno laboral, escolar o vecinal, seguida por el Estado de México. (ENDIREH -INEGI 2011) citado en (Hernández, 2019).

Figura 22 Procedimiento Alerta de Género



Elaboración propia basada en (Damián y Flores, 2018)

A continuación, se describen los programas y sus componentes, así como la problemática que atienden y de qué manera la atienden.

3.1.1 Programa “Viajemos Seguras”

El Programa “Viajemos Seguras” en el Sistema de Transporte Público de la Ciudad de México fue implementado por el gobierno federal e inaugurado el 4 de octubre del 2007 por el Jefe de Gobierno de la Ciudad de México, el Lic. Marcelo Ebrard Casaubón, y fue para realizar acciones desde un enfoque de género, de prevención, atención y procuración de justicia contra la violencia de género en los espacios públicos, el programa:

“fomenta el respeto y protección de los derechos humanos de las mujeres en su tránsito diario, para garantizar el derecho a un transporte seguro y libre de violencia, así como promueve el acceso de las mismas a la justicia y la sanción de los agresores, mediante procedimientos ágiles, sencillos, efectivos, al mismo tiempo que se preste una atención con calidad y calidez.” (Rozas y Salazar, 2015, p. 77).

Este programa es de carácter interinstitucional y participan diez dependencias del gobierno, entre ellas: Procuraduría General de Justicia Distrito Federal (PGJDF); Secretaría de Seguridad Pública Distrito Federal (SSPDF); Secretaría de Transporte y Movilidad Ciudad de México (SETRAVI); Sistema de Transporte Colectivo (STC); Red de Transporte de Pasajeros (RTP); Metrobús, Soluciones Tecnológicas Especializadas (STE); LOCATEL; Instituto de la Juventud del Distrito Federal (INJUVEDF) y el Instituto de las Mujeres del Distrito Federal (INMUJERES DF). Pero la coordinación del programa está bajo la responsabilidad del INMUJERES.

Según el INMUJERES DF, el programa cuenta con ciertos objetivos específicos:

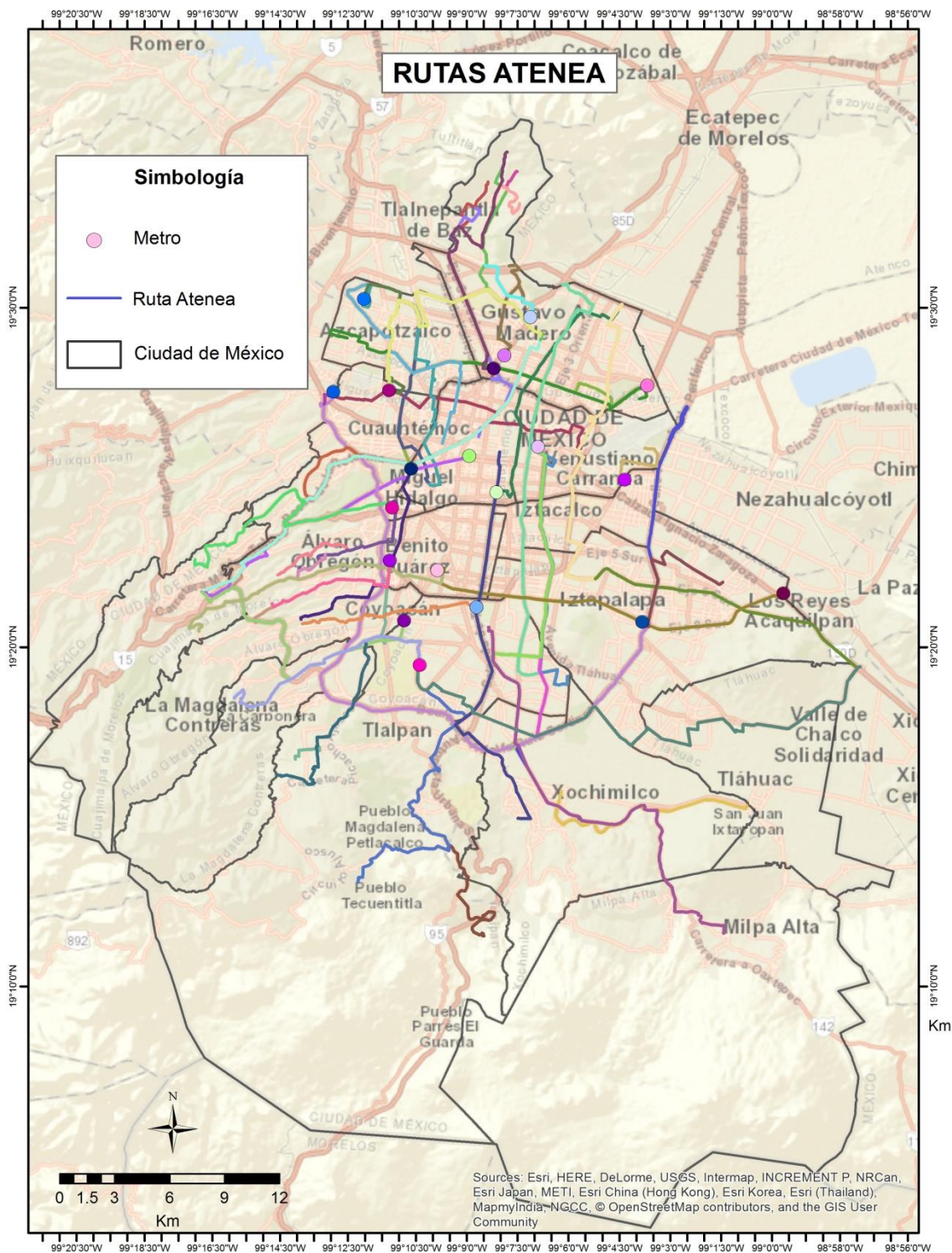
- Fortalecer los servicios de seguridad pública para que garantice la tranquilidad de las mujeres y su integridad física y sexual en el transporte público.
- Fomentar el respeto y los derechos humanos hacia las mujeres mediante campañas de educación preventiva y difusión.

- Promover la cultura de denuncia de violencia sexual.
- Garantizar el acceso de las mujeres hacia la justicia y la sanción a los agresores.

Se buscó el cumplimiento de estas acciones mediante la implementación de transporte público exclusivo para mujeres, separación de vagones, silbatos de seguridad, aplicaciones en celulares Android que se explicarán a continuación:

Dicho programa cuenta con varias acciones como 100 unidades Atenea (Figura 23), 5 unidades de trolebús que cuenta con separación hombres-mujeres, también en las líneas 1, 3, 7, 8, 9, A y B del SCT que cuenta con separación en ciertos horarios. Por otra parte, el Metrobús cuenta con separación permanente en las líneas 1, 2 y 3; el tren ligero cuenta con separación únicamente en la hora pico, más adelante se detalla la colaboración de los diferentes tipos de transporte.

Figura 23 Rutas Atenea del Metrobús



Fuente: Elaboración propia con base en (RTP CDMX, s.f)

Por último, los módulos de atención a víctimas de la violencia sexual en el transporte público se encuentran en las estaciones del STC Metro: Balderas, Hidalgo, Pino Suárez, Pantitlán y Guerrero, y están a cargo del Instituto de las Mujeres de la CDMX y el consejo ciudadano de seguridad pública y procuración de justicia del DF.

Las medidas de seguridad que se aplicaron en el programa para las mujeres en caso de ser agredidas son: pedir ayuda a un policía del área para detener al acosador, jalar la palanca, pedir o requerir la ayuda del operador u operadora, en cuyo caso el personal de seguridad debe acompañar a la víctima al módulo de atención “Viajemos seguras” antes mencionado y al agresor de manera separada.

Según una tesina del Colegio de Geografía de la Facultad de Filosofía y Letras de la UNAM, escrita por Jesús Hernández González, realizó varias entrevistas a usuarias del STC Metro en la responden de manera similar a la pregunta si se han sentido más seguras tras la implementación de medidas de seguridad en los vagones de dicho transporte, específicamente la separación entre hombres y mujeres, a lo que responden que de alguna manera si se sienten más seguras pero definitivamente no es la solución. Esto quiere decir que las acciones han sido insuficientes y que su derecho a la movilidad libre y segura sigue sin ser satisfecho, ya que continúan sin lograr desplazarse con tranquilidad, porque la medida de “separación” solo se encuentra en el vagón, pero se sienten inseguras en el resto de los espacios del STC Metro (andenes, transbordes etc.).

En el Estado de México también se trató de implementar acciones del programa “Viajemos Seguras” como un complemento a este, llamado “Transporte Rosa”, que puso en operación el Mexibus 1 (Corredor Tecámac-Ecatepec) y Mexibus 3 (Corredor Chimalhuacán-Pantitlán).

Según dicha tesina mencionada anteriormente, aborda que existen modelos explicativos del hostigamiento y acoso sexual que han servido de base en algunas resoluciones legales sobre cuáles son las razones que permiten llevar a cabo estas manifestaciones de violencia contra la mujer, y son:

- Modelo biológico-natural
- Modelo organizacional
- Modelo socio cultural
- Modelo de roles extralimitados

Sin embargo, para el caso de acoso sexual en la Ciudad de México, se identifica que esta considerado bajo los modelos biológico natural, socio cultural y de roles extralimitados, en el que los hombres lo toman como algo natural, sintiéndose con el “permiso” que la sociedad machista les ha otorgado y pensar que las mujeres son las “provocadoras” (Hernández, 2019).

Dichos programas han servido para visibilizar el problema y poner el tema a discusión de la opinión pública, según Rozas y Salazar (2015), las mujeres consideran que la violencia es una forma de discriminación de género, que aparte invade su espacio personal, conlleva a identificar que la cultura mexicana sostiene el patriarcado y es a partir de él derivan dichas creencias y que ha normalizado cualquier tipo de violencia contra la mujer por cuestión de género.

3.1.2 Programa “Hombre no te pases”

Otro programa de la CDMX enfocado en resolver el problema de violencia hacia las mujeres es el de “Hombre no te pases”, dirigido especialmente a los hombres con el fin de concientizarlos sobre las conductas de acoso sexual que viven las mujeres y generar cambios de mentalidad, advirtiendo los castigos a este tipo de conductas, cuyas sanciones van desde seis meses a tres años de prisión, aumentando en dos terceras partes si el acoso o abuso ocurre en un medio de transporte público (de 10 meses a 5 años), la legislación de CDMX abarca varios escenarios, incluso a aquellas personas que conocen o presencian algún tipo de acoso a un tercero y no lo denuncian.

Aunque ciertos delitos sexuales son difíciles de definir, todos pueden enmarcarse en aquellas agresiones de tipo sexual no consensuado, ya sea en conductas físicas, verbales o

visuales, esto puede considerarse una debilidad del programa puesto que considera casi cualquier acercamiento de un hombre a una mujer como una acusación de este tipo de conducta ilícita y puede prestarse a que el acosador disfrace la agresión al justificar el poco espacio en un vagón o como “injusto” para algunos pasajeros; otro problema encontrado es que solo se aplican a los medios de transporte antes mencionados pero no discurren en los otros medios de transporte como el “pesero” (Rozas y Salazar, 2015).

También sería correcto mencionar que el programa se construye a partir de “la autoprotección de la víctima mujer”, es decir para que no viva violencia sexual ella debe desplazarse a través de un transporte especial, lo que significa que el problema en realidad no se está modificando, la cultura patriarcal sigue siendo el trasfondo de todo, y ahora acompañada de la segregación, lo que ha traído nuevos problemas y ha creado actitudes discriminatorias, lo cual se contrapone a los principios que busca el programa.

Este último programa dirigido a hombres debería ser complementado con uno hacia mujeres para poder empoderarlas y que se sientan libres, como su derecho lo indica, de transitar por donde sea, sin la necesidad de ir por lugares especiales, lo cual es un gran reto tanto en la Ciudad de México como en el resto del país.

3.2 Programa de Ciudad Segura y Amigable para Mujeres y Niñas en la delegación Iztapalapa.

Inicialmente la creación de un programa enfocado a desarrollar Ciudades Seguras, se basó en la experiencia del proyecto América Latina: Ciudades más seguras del Centro de la Mujer Peruana Flora Tristán y el Centro de Intercambio y Servicios Cono Sur Argentina (CISCSA) que se desarrolló en 2004 con el apoyo del Fondo Fiduciario de Naciones Unidas para Eliminar la Violencia Contra la Mujer⁵⁶ y que abordaba el problema de la

⁵⁶ El Fondo Fiduciario de la ONU para Eliminar la Violencia contra la Mujer se estableció en 1996 como uno de los principales mecanismos globales de concesión de fondos exclusivamente dedicados a abordar la violencia contra mujeres y niñas en todas sus formas. Trabaja con organizaciones no gubernamentales, gobierno y equipos de las Naciones Unidas en los países para prevenir la violencia contra mujeres y niñas, ampliar el acceso de las mujeres y niñas y sobrevivientes de la violencia a servicios, reforzar la implementación del marco jurídico y

violencia más allá del ámbito privado, lo que motivó a UNIFEM a retomarlo y convertirlo en programa regional.

De esta manera, en 2006 se compone el programa regional Ciudades sin violencia hacia las mujeres, ciudades seguras para todas y todos bajo la coordinación de UNIFEM y la implementación de las organizaciones de la Red Mujer y Hábitat de América Latina, Organizaciones No Gubernamentales y gobiernos locales, además de la incorporación de aliados claves como la academia, los medios de comunicación y algunos ministerios. Así es como el Programa tenía como objetivo fortalecer el ejercicio de los derechos ciudadanos de las Mujeres en América Latina, reduciendo la violencia pública y privada que se ejerce contra ellas en las ciudades.

El programa incluye procesos de formación y fortalecimiento de capacidades de las mujeres, campañas de concientización, eventos en los espacios públicos, investigaciones y encuentros entre académicas, líderes barriales y funcionarios públicos de entidades claves para abordar el tema de la seguridad ciudadana, como son las alcaldías locales, la policía, las oficinas municipales de la mujer, las instituciones de vivienda y transporte público, y las organizaciones de mujeres (INMUJERES, 2017, p. 5).

Posteriormente, la Ciudad de México ingresó a la Iniciativa Global de Ciudades Seguras Libres de Violencia contra las Mujeres y las Niñas en noviembre de 2013, gracias a la firma del Memorandum de Entendimiento entre el Gobierno de la Ciudad de México y ONU Mujeres y a través del Instituto de las Mujeres CDMX con la colaboración de la Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo (AECID).

Estas instituciones se pusieron en marcha con la construcción del Programa a mediano plazo llamado: “CDMX Ciudad Segura y Amigable para Mujeres y Niñas”, cuyos 5 componentes fueron presentados el 24 de noviembre de 2015 en beneficio de todas las

programático sobre la violencia contra las mujeres y las niñas, fomentando las capacidades de quienes prestan servicios y el fortalecimiento de las instituciones para que sean eficaces, transparentes y rindan cuentas (INMUJERES, 2017)

ciudadanas (INMUJERES, 2017), estos son: “viaja segura”, “Camina segura”, “Participación comunitaria en la creación y sostenibilidad de condiciones de seguridad para mujeres y niñas en los espacios públicos”, “Comunicación y difusión del derecho de las mujeres y niñas a una vida libre de violencia” y “Fortalecimiento institucional de las acciones, mecanismos y políticas públicas para prevenir, atender y garantizar el acceso a la justicia de las mujeres y niñas en los espacios y el transporte público”, “transporte rosa” y “hombre, no te pases”, los objetivos de estos componentes se describen a continuación:

1. Viaja segura: promover la movilidad segura de mujeres, niñas y adolescentes en los transportes públicos y generar condiciones amigables a sus usos y necesidades en los servicios públicos y concesionados.

2. Camina segura: garantizar a mujeres, niñas y adolescentes condiciones de seguridad en los espacios públicos, en los trayectos a los transportes públicos, incorporar la perspectiva de género en el modelo de movilidad de la CDMX; basándose en los principios de ciudades y espacios seguros para las mujeres y las niñas (saber dónde está y para dónde va; ser vista y oída; visibilidad e iluminación; oír y ser oída; poder escapar y obtener socorro; vigilancia formal y acceso a ayuda; transitar en entorno acogedor, limpio y ordenado; participación comunitaria y autonomía física).

3. Participación comunitaria en la creación y sostenibilidad de condiciones de seguridad para mujeres y niñas en los espacios públicos: fortalecer la participación de mujeres y hombres en los barrios y colonias promoviendo el enfoque de igualdad de género y respeto a los derechos humanos para generar condiciones de seguridad para mujeres, niñas y adolescentes de género en el modelo de movilidad de la CDMX; también se basó en los principios de ciudades y espacios seguros para mujeres y niñas (saber dónde está y para dónde va; ser vista y oída; visibilidad e iluminación; oír y ser oída; poder escapar y obtener socorro; vigilancia formal y acceso a ayuda; transitar en entorno acogedor, limpio y ordenado; participación comunitaria y autonomía física).

4. Comunicación y difusión del derecho de las mujeres y niñas a una vida libre de violencia: promover un cambio cultural en la población de CDMX a favor del derecho de las mujeres y las niñas a la movilidad segura y libre de violencia en espacios y transportes públicos, posicionando las acciones y servicios derivados del Programa a través de una identidad corporativa y mensajes unificados.

5. Fortalecimiento institucional de las acciones, mecanismos y políticas públicas para prevenir atender y garantizar el acceso a la justicia de las mujeres y niñas en los espacios y el transporte público: fortalecer y mejorar la coordinación interinstitucional para garantizar la prevención, atención, sanción y erradicación de la violencia contra las mujeres y las niñas en los espacios y transportes públicos, asegurando la eficacia en la prevención, la calidad en la atención y la debida diligencia, reparación del daño y el respeto irrestricto a sus derechos humanos en el acceso a la justicia (INMUJERES, 2017, p. 87).

Como se puede observar, los 5 componentes del programa se enfocan básicamente a fortalecer el respeto a los derechos humanos de las mujeres, con base en esto se derivan las mejoras en los otros aspectos, como fortalecer en las instituciones la perspectiva de género, y mejorar la infraestructura de la ciudad, ya que es el espacio público a diario concurrido por mujeres, niñas y adolescentes, el cual debería constar con las condiciones como parte de las obligaciones del gobierno.

Volviendo al punto anterior, se hizo una descripción general de los 5 componentes para dar a conocer su contenido; sin embargo, solo se ahondará en el punto 2 “Camina Segura” perteneciente al Programa de Ciudad Segura y Amigable para Mujeres y Niñas, ya que se cuenta con trabajo de campo. En primer lugar, se trabajó de manera conjunta y acoplada con el Centro de Investigaciones Interdisciplinarias en Ciencias y Humanidades (CEIICH) de la UNAM con las académicas Martha Patricia Castañeda Salgado, Jahel López Guerrero y María Elena Jarquín Sánchez; con el Consorcio Internacional Arte y Escuela A.C. (ConArte), con el apoyo financiero del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género (PFTPG 2016) y el Programa de Apoyo a Instancias de Mujeres en las Entidades Federativas para Implementar y Ejecutar Programas de

Prevención de la Violencia contra las Mujeres (PAIMEF 2016) (INMUJERES, 2017), se desarrollaron actividades como:

1. Recuperación de la experiencia de las Jefas de las Unidades de Atención y personal del equipo de trabajo.
2. Sistematización de información de años anteriores.
3. Sistematización durante actividades llevadas a cabo en el territorio.
4. Sistematización de pruebas piloto (Caminatas, grupos de discusión, cartografías simbólicas).
5. Diagnóstico cualitativo sobre principales problemas de seguridad y violencia contra las mujeres.
6. Procesos colectivos comunitarios que incorporaron un proceso cultural.

En el trabajo de campo⁵⁷ que se realizaba de lunes a viernes de 10:00 a 15:00 horas se coordinó de todas las maneras posibles con personas y grupos involucrados y con la gente de la comunidad, y el producto final de manera simbólica esperado, tenía que ser la recuperación de espacios públicos. Al final de un periodo de 6 meses se logró avanzar únicamente a nivel infraestructura, es decir, se pintaron las bardas, se instaló nuevo mobiliario, se realizaron grafitis por artistas contratados del programa, se llevaron a cabo eventos y ferias informativas; sin embargo, al final no toda la gente acudió a los talleres de sensibilización, ni participó en muchas de las actividades.

Por mencionar un ejemplo, la mayoría de los adolescentes invitados por parte de las escuelas cercanas fueron llevados como parte de una actividad extracurricular; es decir, asistir o colaborar en muchas de estas actividades se percibió como un favor a cambio de recibir algo. A pesar de que el gobierno y diversas organizaciones hicieron un gran esfuerzo por hacer espacios públicos (específicamente hablo de los que participaron en el proyecto piloto) incluyentes con perspectiva de género el beneficio no se vio reflejado, y es que no

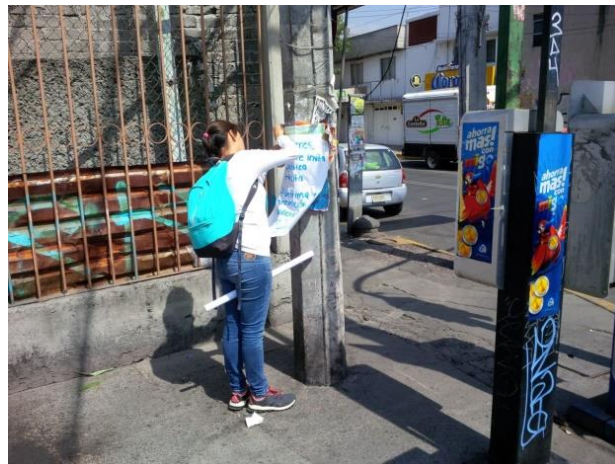
⁵⁷ Para fines de esta tesis el trabajo realizado se denomina “trabajo de campo” sin embargo cabe recalcar que mi participación en este proyecto fue labor profesional con una duración de aproximadamente de seis meses con horario laboral de 10:00 a 15:00 horas.

basta con invertir presupuesto en la infraestructura sino que el verdadero cambio viene de una transformación de mentalidad, educación, cultura, respeto, que debe inculcarse en las escuelas, desde casa, en todos los ámbitos de la vida cotidiana.

Entre los ejemplos, también se encuentra aprender y desaprender formas de vivir, cometer errores y hacer pruebas, de lo contrario seguirá pasando lo que ocurrió en aquel proyecto de 2016, en el cual los espacios públicos no duraron más de 1 día en buenas condiciones después de su evento de recuperación, además el acoso y hostigamiento sexual continuó en los transportes públicos. No obstante, no todo fue negativo o ineficaz; aunque se vio el esfuerzo el error sigue siendo que no se cambia el pensamiento, que no hay educación dónde se promueva la igualdad en los adultos, dado que la sociedad se encuentra en una era que requiere crear una ciudad sustentable.

A continuación, se agregan una serie de fotografías durante el proceso del mencionado proyecto piloto, que muestran justamente como fue llevado a cabo. Por etapas, etapa 1: Difusión para los talleres de sensibilización Figura 23 y 24.

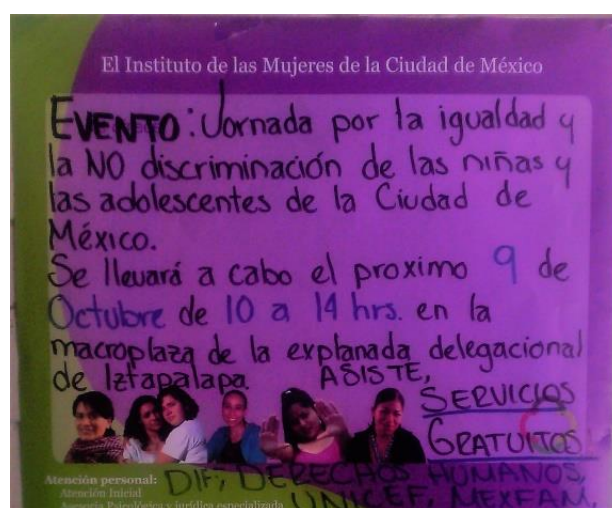
Figura 24 Difusión para los talleres de sensibilización 1



Fotografía tomada por la facilitadora del equipo de transversalidad de la unidad INMUJERES Iztapalapa: Yazmín Lugo Argueta el 31 de agosto de 2016, en los alrededores de Metro Constitución de 1917, Delegación Iztapalapa. En la fotografía se encuentra la Asesora de este mismo equipo pegando carteles con la invitación a un taller.

El tema de la convocatoria y la difusión de todos los talleres que se llevaron a cabo fue ardua, un trabajo que llevó varias semanas y que requirió el esfuerzo de todo el equipo, recursos materiales y económicos. El procedimiento fue con ayuda de las vinculaciones anteriores (realizados por la JUD y las asesoras y psicólogas de la Unidad Iztapalapa), también demandó hacer nuevas vinculaciones. En algunas ocasiones las mujeres nos ayudaban a convocar a más vecinas o en el caso de que contaran con un espacio comunitario, se nos facilitaba ya sea para dar algún taller o cualquier otra actividad a su vez se nos permitía pegar carteles para difundir la información. También resulta oportuno mencionar que en una ocasión ninguna persona llegó al taller de sensibilización por lo que este se canceló.

Figura 25 Difusión para los talleres de sensibilización 2



Fotografía tomada por Marcia Rojas Barajas el 5 de octubre de 2016 en, secundaria #253 “José Natividad Macías”, Delegación Iztapalapa

Figura 26 Etapa 2: Talleres de sensibilización y actividades 1



Fotografía tomada por Marcia Rojas Barajas el 5 de octubre de 2016 en el Centro de Integración Juvenil Delegación Iztapalapa. En la imagen se encuentra la facilitadora del equipo de transversalidad de la unidad INMUJERES Iztapalapa: Zuleyma Edaín Ramos Valdez.

Los talleres en el Centro de Integración Juvenil (CIJ) abordaron diversos temas en relación a la perspectiva de género, en su mayoría fueron impartidos por la facilitadora del equipo ya que estaba dentro de su perfil, sin embargo, debido a la falta de tiempo y las metas fijadas, las tareas eran implementadas por los 3 integrantes del equipo de la unidad INMUJERES Iztapalapa. Estos fueron:

Figura 27 Talleres realizados en Iztapalapa



Elaboración propia a partir del Diario de Campo Unidad Iztapalapa que formó parte de los entregables para el "Laboratorio Social para la Recuperación de Espacios Públicos con perspectiva de Género" del Programa Ciudad Segura y Amigable para Mujeres y Niñas el 13 de febrero de 2017.

Figura 28 Etapa 2: Talleres de sensibilización y actividades 2



Fotografía tomada por Marcia Rojas Barajas el 5 de octubre de 2016 en un taller en el Centro de Integración Juvenil Delegación Iztapalapa.

Figura 29 Etapa 3 recorridos barriales 1



Fotografía tomada por el Promotor del equipo de transversalidad de la unidad INMUJERES Iztapalapa: Héctor David Palomino García en parque de camellón entre Avenida Las Torres y Avenida del Rosal en los alrededores de Metro Constitución de 1917, Delegación Iztapalapa.

Figura 30 Etapa 3 recorridos barriales 2



Fotografía tomada por Marcia Rojas Barajas el 31 de agosto de 2016 en el parque de camellón entre Avenida Las Torres y Avenida del Rosal en los alrededores de Metro Constitución de 1917, Delegación Iztapalapa.

Figura 31 Etapa 4 Recuperación de espacios públicos



Fotografía tomada por Marcia Rojas Barajas el 2 de diciembre de 2016 en el Patinetódromo, Calle 15 s/n, Colonia José López Portillo, Delegación Iztapalapa

Figura 32 Etapa 4 Recuperación de espacios públicos 2



Fotografía tomada por Marcia Rojas Barajas el 6 de diciembre de 2016 en el Patinetódromo, Calle 15 s/n, Colonia José López Portillo, Delegación Iztapalapa

Figura 33 Recorridos barriales 3



Tomada de la presentación del informe de la Memoria Fotográfica del evento de Caminata del Patinetódromo como parte de los entregables del Programa Ciudad Segura y Amigable para Mujeres y Niñas el 16 de enero del 2017.

Figura 34 Recorridos barriales 4



Tomada de la presentación del informe Programa Piloto “Vive segura tu Delegación” como parte de los entregables del Programa Ciudad Segura y Amigable para Mujeres y Niñas el 22 de febrero del 2017.

La caminata barrial mostrada en la figura 33 y 34 tuvo un procedimiento, este consistía en:

1) Convocatoria: la cual ya se explicaron las dificultades anteriormente, para este caso no fue la excepción.

2) Los instrumentos: los cuadernillos de reconocimiento barrial fueron escasos en la unidad INMUJERES Iztapalapa, así que se procedió a fotocopiarlos para llegar a la meta planeada, el equipo decidió aumentar algunas preguntas para que la mujer en la caminata se tratara de explicar a fondo y así poder percibir esos detalles que con una pregunta escrita no se puede entender tan fácilmente.

Algunas preguntas sobre todo la última sección eran repetitivas y por ejemplo en el caso de Iztapalapa solo se contestó una de las tres últimas preguntas que refería a las propuestas.

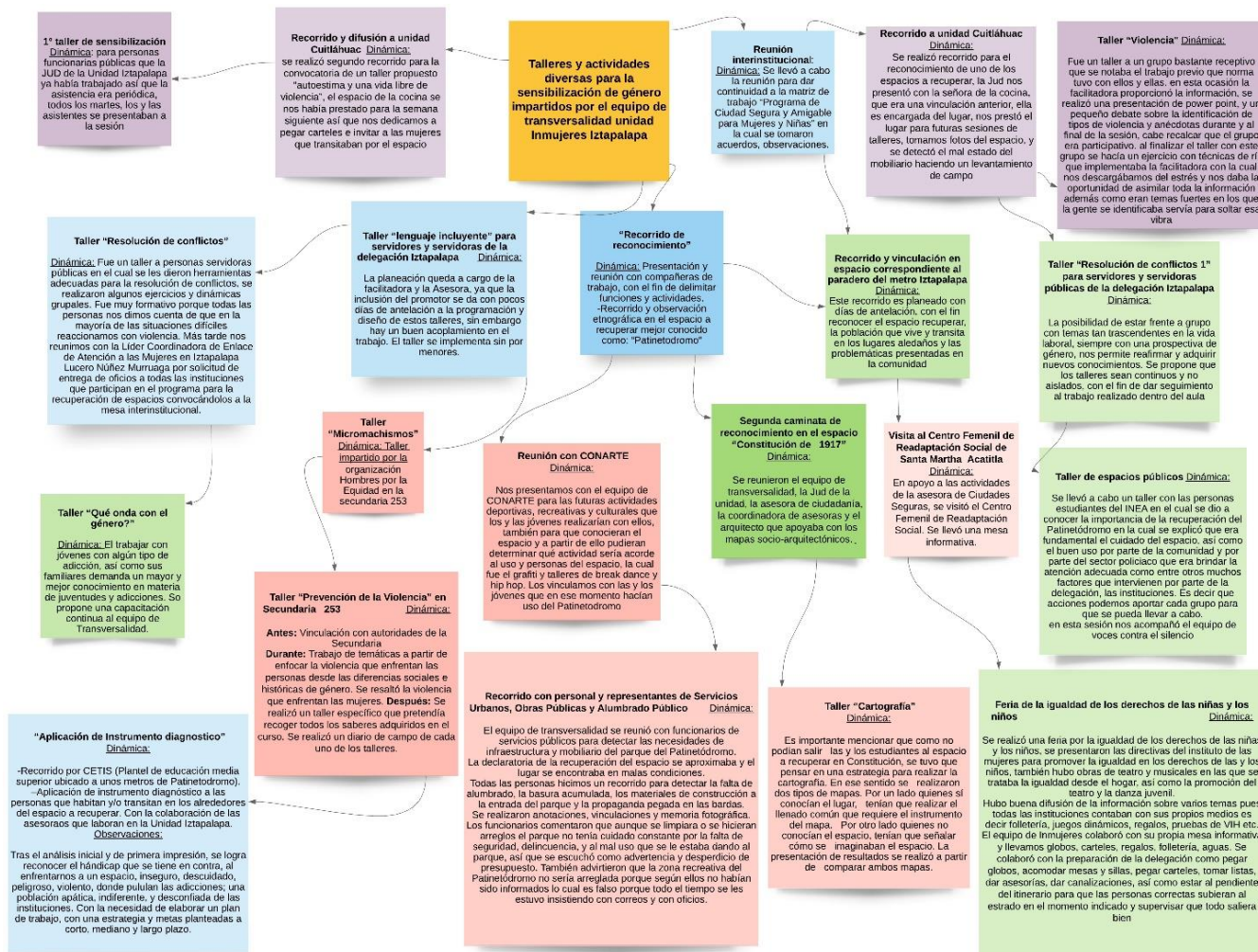
Por otra parte, en la sección de la cartografía participativa no se pudo llevar a cabo por cuestión de tiempo.

3) Grupo de discusión: no se pudo llevar a cabo por que la aplicación del instrumento se realizó antes de las instrucciones de la metodología. A cambio de eso se realizó una sola entrevista con la líder de la colonia del espacio del Patinetódromo.

4) Dinámica de la caminata: no se contó con la presencia del sector de seguridad lo cual favoreció a no crear una barrera con los y las usuarias, sin embargo, se percibió inseguro en un comienzo pero se quitó esa sensación al platicar con los y las jóvenes del patinetódromo, las condiciones de poca iluminación dificultaron el llenado de los cuadernillos así como la hora, pues ya estaba oscureciendo, las mujeres tuvieron que irse poco a poco y también nos pedían llenar los instrumentos.

Algunos de los patinadores observaban un poco intrigados el trabajo que se llevaba a cabo, pero no ocurrió ningún acto violento en contra del equipo, después terminó el recorrido y se pudo detectar el estado del mobiliario e infraestructura.

Figura 35 Resumen de talleres y actividades



Elaboración propia con base en minutas, fotografías, diarios de campo e informes, que forman parte de los entregables a INMUJERES 2017

Definitivamente se realizaron muchas actividades tanto de difusión, vinculación, impartición de talleres y trabajo de gabinete que para fines prácticos se plasmó en mapa mental (figura 35) las diversas actividades y la dinámica de colaboración con el INMUJERES formaron parte del Programa de Ciudad Segura y Amigable para Mujeres y Niñas.

Por último, todos los programas y avances que se han logrado en materia de género, hoy en día se siguen presentando casos de violencia y acoso sexual contra las mujeres en los espacios públicos. Un caso que fue notorio para 2018 y 2019 fue el alto número de secuestros en varias estaciones del metro. A partir de estos sucesos y varios eventos de violencia previos han surgido movilizaciones, y con ello las redes sociales dejaron trazar un mapa (figura 36) a través de testimonios de las usuarias, con los cuales se realizó una geolocalización de focos rojos de intentos de secuestros, cuyo objetivo fue prevenir a las usuarias de futuras agresiones.

Figura 36 Mapa de secuestros en el Metro de la CDMX

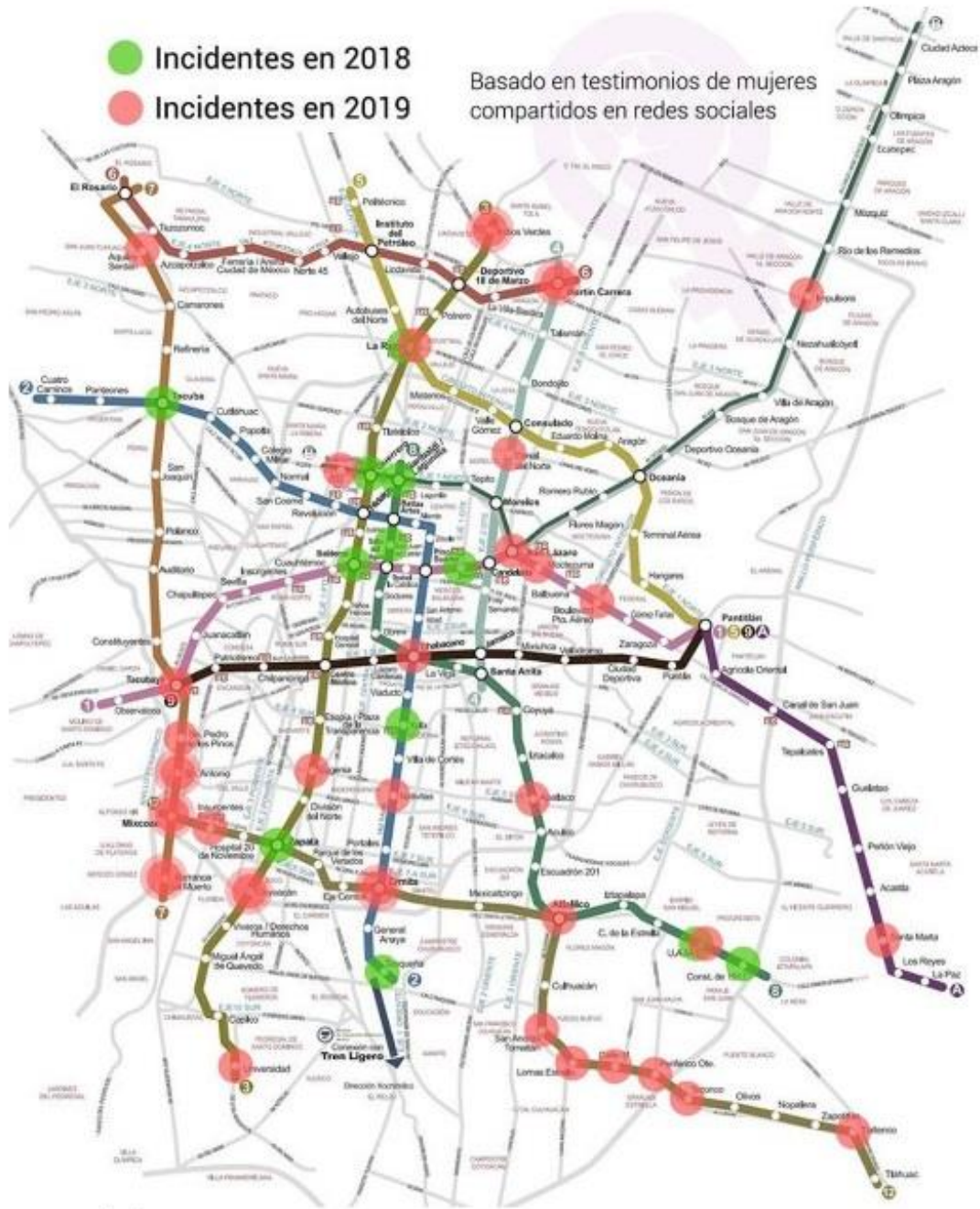


Imagen: Zoé Láscarin

Fuente: (Láscarin, 2019)

3.3 Movilidad y violencia en la Delegación Iztapalapa

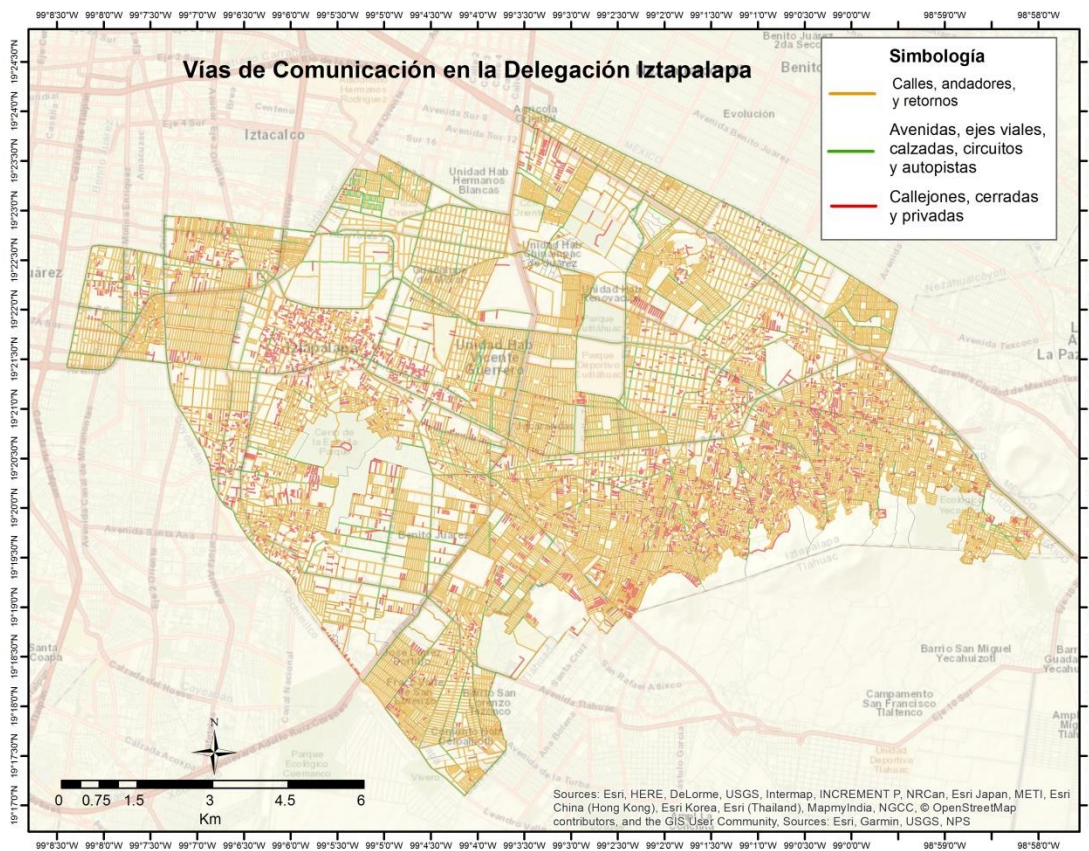
Conocer las características físicas de la delegación Iztapalapa ayudará a entender el contexto en el que se desarrolla su población, y comprender como estos elementos influyen en la cultura o ciertos aspectos de este lugar.

Según el INAFED, Iztapalapa proviene de la lengua náhuatl (Iztapalli losas o lajas, a tl agua, y apan sobre) que puede traducirse como “en el agua de las lajas”.

Se encuentra al oriente de la CDMX, tiene una extensión de 105.8 km², 7.5% de la superficie de la ciudad y su altura sobre el nivel del mar es de 2,100m. También colinda al norte con Iztacalco, al sur con Xochimilco y Tláhuac, al oriente con el Estado de México, al poniente con Coyoacán y al norponiente con Benito Juárez (Enciclopedia de los Municipios y Delegaciones de México. Delegación del Distrito Federal Iztapalapa). La delegación está conformada por 241 localidades que urbanizan 92.7% de su territorio; el 7.3% restante corresponde al suelo de conservación donde se ubica en el Cerro de la Estrella y la parte alta de la Sierra de Santa Catarina⁵⁸.

⁵⁸ Datos de INEGI, del Programa Delegacional de Desarrollo 2009-2012 y el Programa Delegacional de Desarrollo Urbano 2008.

Figura 37 Delegación Iztapalapa



Fuente: Elaboración propia con base en el marco geoestadístico, INEGI, 2016.

Como se mencionó en el capítulo 2, a partir de 1950 los cambios en el proceso de urbanización del Distrito Federal y de la ZMVM se basaron en dos fenómenos territoriales claramente identificados: el doblamiento masivo de la periferia urbana y semi-rural, y el desdoblamiento progresivo de las áreas centrales.

Así también, el crecimiento que resultó del área urbana tuvo consecuencias perjudiciales tanto social como ambientalmente, en algunas zonas se puede ver como las construcciones se encuentran incompletas, por otro lado asentamientos irregulares sin servicios públicos y en zonas ecológicamente prohibidas; ese proceso que fue expansivo, consumió suelo urbano para el crecimiento, a pesar de las restricciones normativas; “La presión urbana actual es sobre suelo con vocación agroproductiva y forestal, o de reserva ecológica,

corriéndose el riesgo de continuar desbordando los umbrales ambientales y transgrediendo las normas de desarrollo urbano y ambiental” (SEDUVI, 2008, p. 39).

El proceso de abandono de las áreas centrales y de expansión periférica, aunado a la disponibilidad de reservas territoriales y el valor del suelo, inciden en las modalidades en que la población y las actividades se distribuyen en el territorio, que dieron lugar a una ciudad altamente segregada y polarizada. Así es como este fenómeno en Iztapalapa no fue un caso aislado, ya que limita al oriente con el Estado de México y es una delegación en la que existen algunas zonas que, por su ubicación limítrofe, padecen la falta de continuidad en la dotación y forman parte de las Franjas de Integración Metropolitana (Cabeza de Juárez-Nezahualcóyotl y Santa Martha-La Paz).

En general, se observa que en estas zonas proliferaron las construcciones de menores ingresos con problemáticas habitacionales, y otras como el transporte y medio ambiente. No obstante, Iztapalapa ha sido la principal reserva territorial para el crecimiento urbano de la ciudad y ha cumplido con una importante función en la redistribución de la población, que aloja una proporción muy significativa de la construcción de nueva vivienda (Alcaldía Iztapalapa, 2018). Además, está inmersa en una perspectiva compleja, amplia y metropolitana; es decir, forma parte de “una enorme concentración territorial, económica y demográfica en el sistema urbano nacional” (SEDUVI, 2008, p. 39).

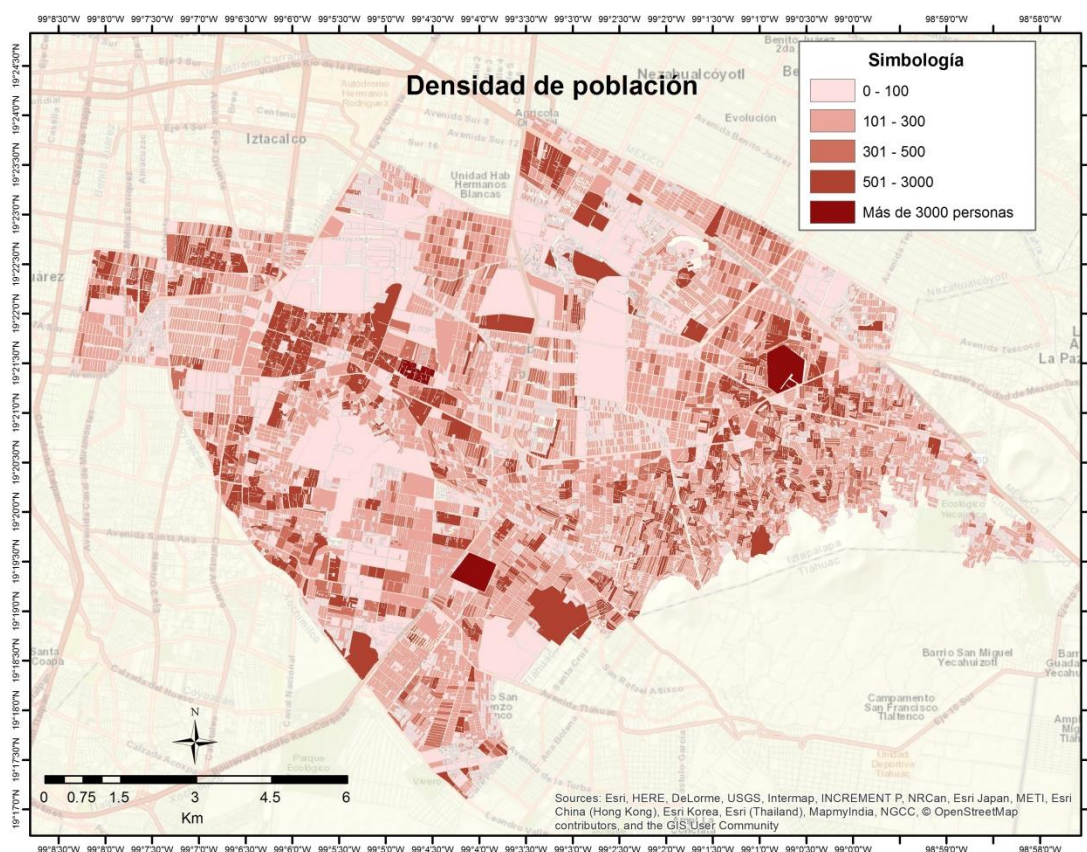
En cuanto a su demografía, Iztapalapa representa muy alta proporción del incremento total de población de la CDMX, según datos de la página oficial de la Delegación Iztapalapa en la década de 1970-1980, correspondió al 54.3% del crecimiento de la ciudad, para la década de 1980-1990, la delegación tuvo un crecimiento de 341,088 habitantes, superior en 1.6 veces el crecimiento total de la Ciudad de México. En los últimos años ha alojado el 83.7% del crecimiento de la Ciudad de México antes Distrito Federal, lo que agota su reserva de suelo urbanizable. (Alcaldía Iztapalapa, 2018).

Según el INEGI, en Iztapalapa habitan 1, 815, 786 personas, y la población total en la Ciudad de México es de 8 918 653 habitantes, de los cuales 4 687 003 son mujeres y 4 231 650 son hombres. Es decir que en la delegación Iztapalapa habitan 880,998 hombres

(48.52%) y 934,788 mujeres (51.48%) (ver tabla 4 y figura 39) según el ITER 2010. Lo que significa que la Delegación Iztapalapa es la más poblada de la Ciudad de México e incluso del país (Ramírez, 2016), seguida por la Delegación Gustavo A. Madero con 1, 164, 477 habitantes (INEGI, 2015).

De la misma forma, Iztapalapa ha sido una demarcación receptora de población de bajos recursos, la cual ha ocupado el territorio sin seguir una planeación urbana. Entre la población de la demarcación, 53% percibe menos de dos salarios mínimos, mientras que en la CDMX la cifra es de 42.4%, 58% de la población no cuenta con seguridad social y 60% de las unidades territoriales de la delegación han sido clasificadas como de alta y muy alta marginación (Ramírez, 2016).

Figura 38 Densidad de población en la delegación Iztapalapa, por manzana, 2010



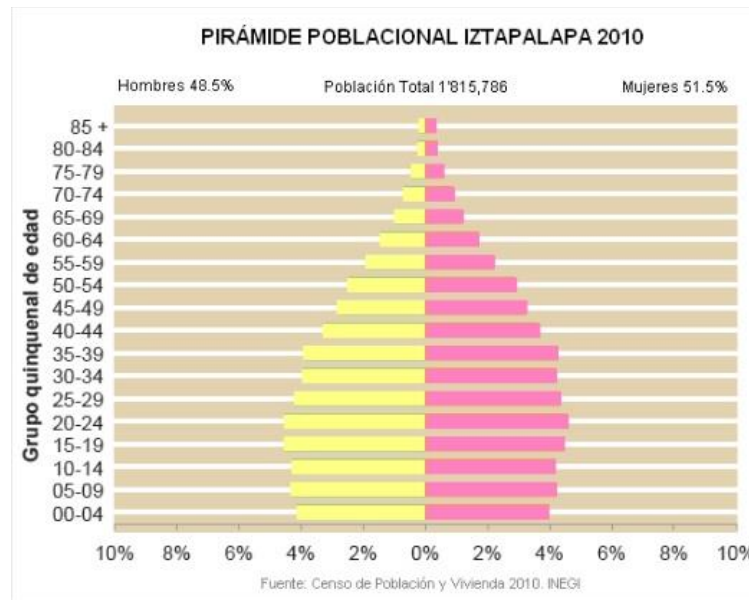
Fuente: Elaboración propia con base en el Censo de Población y Vivienda, INEGI 2010.

Tabla 4 Población de hombres y mujeres en la delegación Iztapalapa



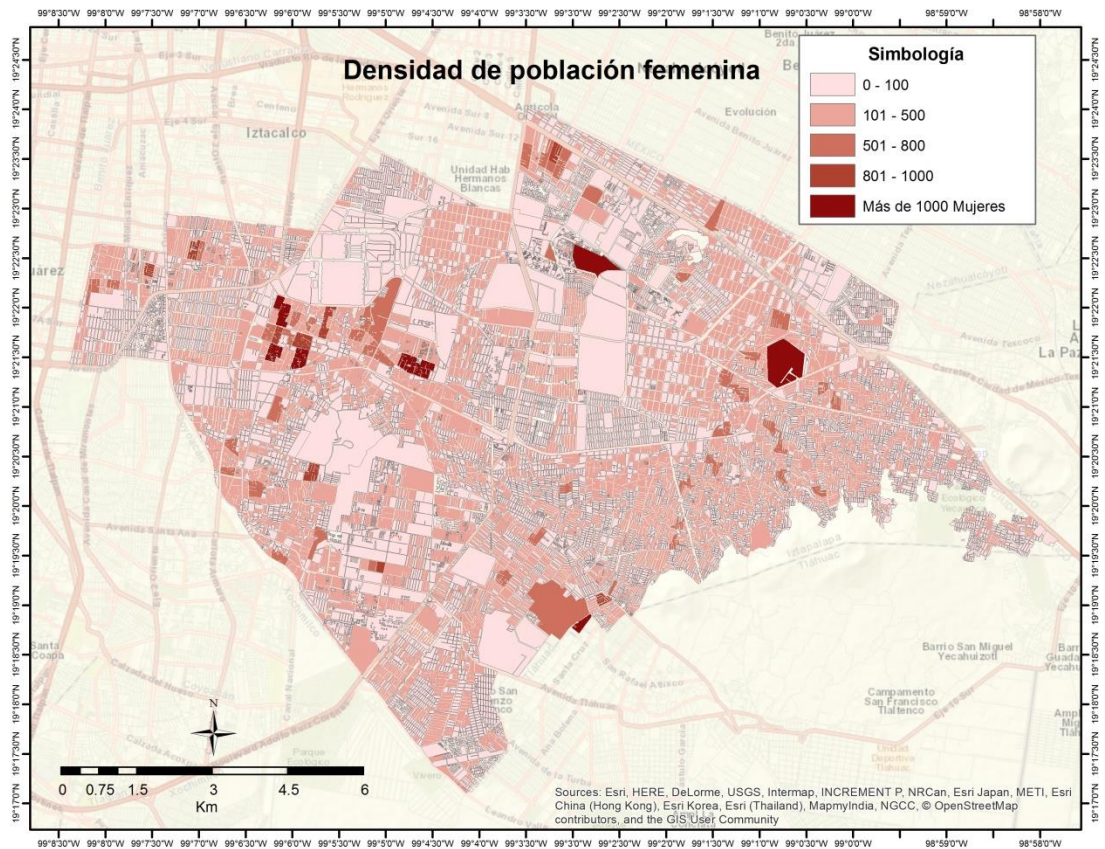
Fuente: Censo de Población y Vivienda, INEGI 2010.

Figura 39 Porcentaje de la población femenina y masculina por grupos de edad en la delegación Iztapalapa



Fuente: (Alcaldía Iztapalapa, 2018)

Figura 40 Densidad de población femenina, por manzana, 2010



Fuente: Elaboración propia con base en el Censo de Población y Vivienda, INEGI, 2010.

Según el Programa Delegacional de Desarrollo Urbano (PDDU) para la delegación Iztapalapa del año 2008 (SEDUVI, 2008), en la alcaldía existen zonas con afectaciones en su imagen tradicional por los procesos de transformación y deterioro en las últimas décadas. Como ya se mencionó, Iztapalapa se identifica en su aspecto habitacional por contener amplias áreas con unidades habitacionales y vivienda media popular severamente deterioradas física y socialmente. Algunas de éstas se ubican en zonas vulnerables y de alto riesgo.

Otras áreas consideradas de mayor deterioro de la imagen urbana son las que se identifican como puntos críticos, de transición y aglomeración humana y vehicular colindantes con el Estado de México. En estas zonas predomina el desorden urbano propiciado por los

conflictos viales y la desorganización del transporte interurbano (microbuses y taxis principalmente); el espacio público se encuentra invadido por los puestos de comercio informal y de comida, carentes de medidas de higiene y salubridad.

Según el PDDU de Iztapalapa, la problemática del transporte público y la movilidad en la Delegación Iztapalapa se puede desglosar de esta manera:

- Desequilibrio entre la proporción del transporte público que traslada a la gran mayoría de la población y los automóviles particulares que saturan la infraestructura vial con una cobertura reducida al 19% de los viajes generados. Esto se debe en gran medida a la disfuncionalidad que prevalece en la coordinación de las diferentes modalidades del transporte público.
- Impacto al medio ambiente y a la calidad de vida del entorno urbano generado por la forma desordenada en que se realiza el intercambio modal, no sólo en los CETRAM'S, en los que se llevan a cabo acciones encaminadas a controlar a los transportistas y comerciantes, sino en todas las salidas de las estaciones del STC Metro, tanto por la concentración descontrolada de unidades, pero principalmente por la falta de regulación al comercio ambulante. Aspectos que inducen deterioro físico, inseguridad y condiciones insalubres para los usuarios y los habitantes de su área de influencia.
- La inadecuada ocupación del espacio público por la suma de todos los factores señalados y que de manera específica se ha señalado en el caso de los CETRAM'S, afecta la operación de la estructura vial generando obstrucciones a la vía pública por el estacionamiento permanente o momentáneo de vehículos de todo tipo en sitios de aglomeración afectando plazas y áreas verdes sin consideración al peatón, lo que se torna agravado por la creciente atracción que representan para el comercio ambulante libre de toda regulación.
- Hacia la periferia del Centro Histórico de la Delegación, la ocupación desequilibrada del territorio a través de la invasión del suelo de conservación ha provocado que se vayan insertando elementos arquitectónicos ajenos al contexto de las áreas naturales. El suelo accidentado característico en la Delegación propició una traza urbana irregular sin diseño ni espacio para la creación de equipamientos y áreas verdes, con construcciones

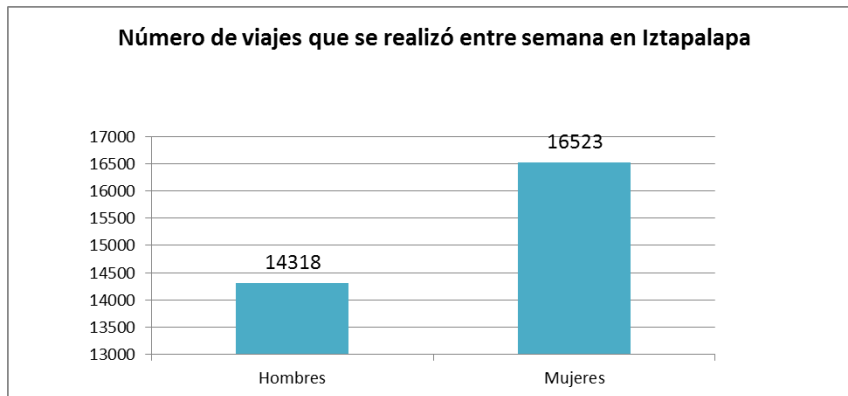
inconclusas, decoraciones desiguales, sin banquetas ni pavimentos, principalmente en las zonas de mayor marginación. Otros elementos que contribuyen a la contaminación visual y a la confusión en la percepción de la imagen urbana de la población son: instalaciones aéreas, eléctricas y telefónicas entre otras, antenas de telecomunicaciones y teléfonos celulares, la excesiva y mal jerarquizada señalización vehicular, los paraderos de microbuses del servicio público mal ubicados, el comercio fijo y ambulante que invade las banquetas, la invasión de vialidades con protecciones, vehículos abandonados y basura.

Las vías donde se presenta mayor contaminación visual son: Calzada Ermita Iztapalapa, Calzada Ignacio Zaragoza y Avenida Tláhuac. En Calzada Ermita Iztapalapa la problemática se agudiza; a la imagen caótica generada por la publicidad, se suma la aridez de los camellones existentes a lo largo de ellos, debido la poca vegetación y a las grandes superficies pavimentadas en esas zonas. Esas enormes superficies, si bien incrementan la capacidad vehicular, también contribuyen a aumentar las variaciones en la temperatura ambiente, con resultados nocivos para la población.

A continuación, se presentan figuras en las que se muestran el número de viajes, y se hace una comparación entre las mujeres y los hombres ya que los primeros son representativos; en estas gráficas también se muestran las razones de viaje de las mujeres en la delegación Iztapalapa⁵⁹ y los lugares de destino de estos viajes. Esto para visualizar la movilidad de las mujeres en esta demarcación, ahora nombradas “alcaldías”.

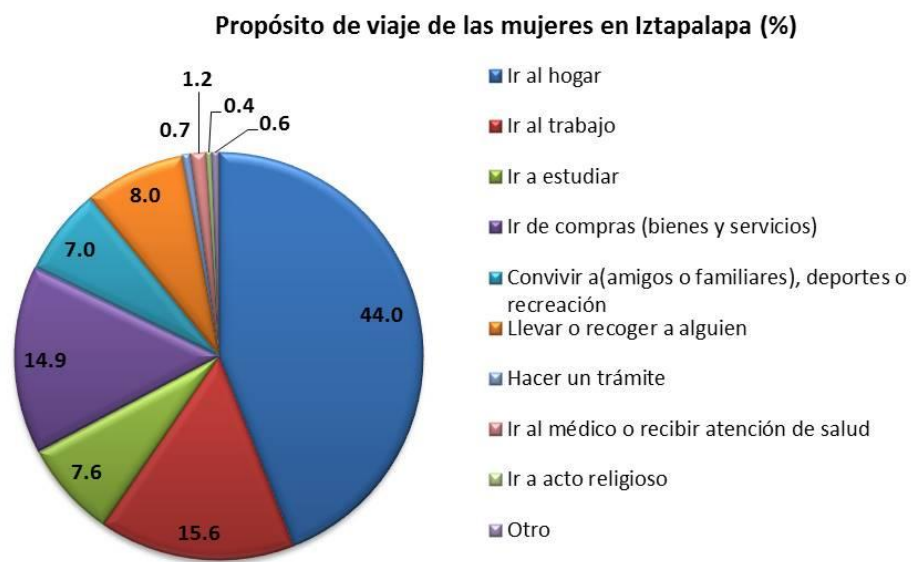
⁵⁹ Para el análisis de las gráficas de la EOD 2017 se utilizaron datos únicamente de la delegación Iztapalapa. Para la tabla 6 se utilizó la tabla tsdem columna p5_4 ambos sexos, para la tabla 7 se utilizó columnas p5_13, y la tabla 8 columna p5_11a (únicamente se tomó en cuenta a las mujeres).

Tabla 5 Número de viajes por sexo



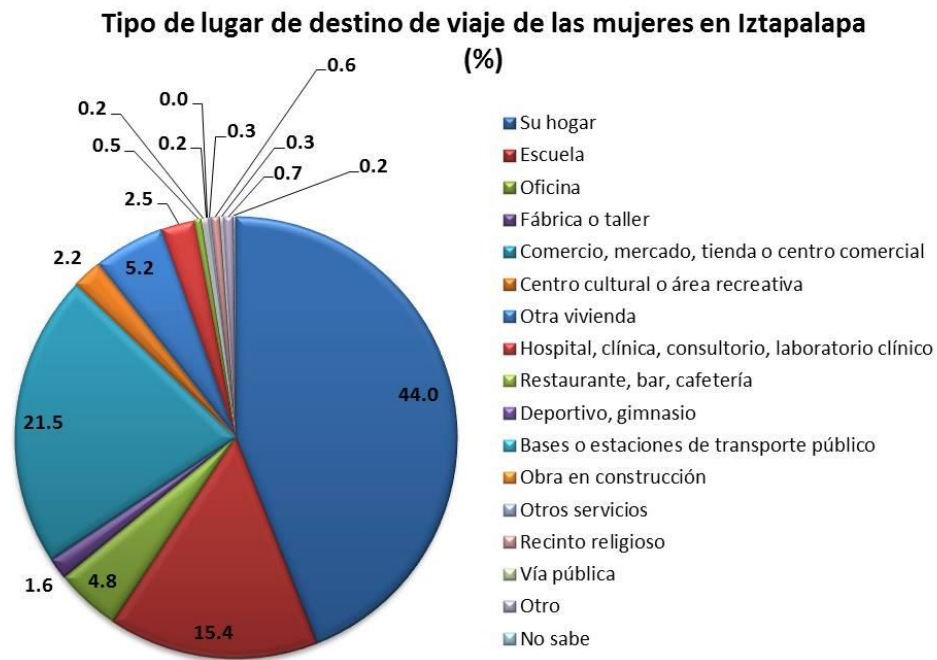
Fuente: Elaboración propia con base en EOD 2017.

Tabla 6 Propósito de viaje de las mujeres en Iztapalapa



Fuente: Elaboración propia con base en EOD 2017.

Tabla 7 Lugares de destino de viaje de las mujeres en Iztapalapa



Fuente: Elaboración propia con base en EOD 2017.

La violencia no es ajena en esta delegación. Según el Excélsior, Iztapalapa es la demarcación de la Ciudad de México dónde más delitos de alto impacto se cometen, según Cifras de la Dirección General de Política y Estadística Criminal de la Procuraduría General de Justicia, advierten que durante 2016 la demarcación se ha mantenido como la más violenta, seguida de Gustavo A. Madero. No obstante, en la delegación Cuauhtémoc es donde más delitos se denuncian en general.

Sin embargo, Iztapalapa y Gustavo A. Madero son donde se denuncian más delitos como:

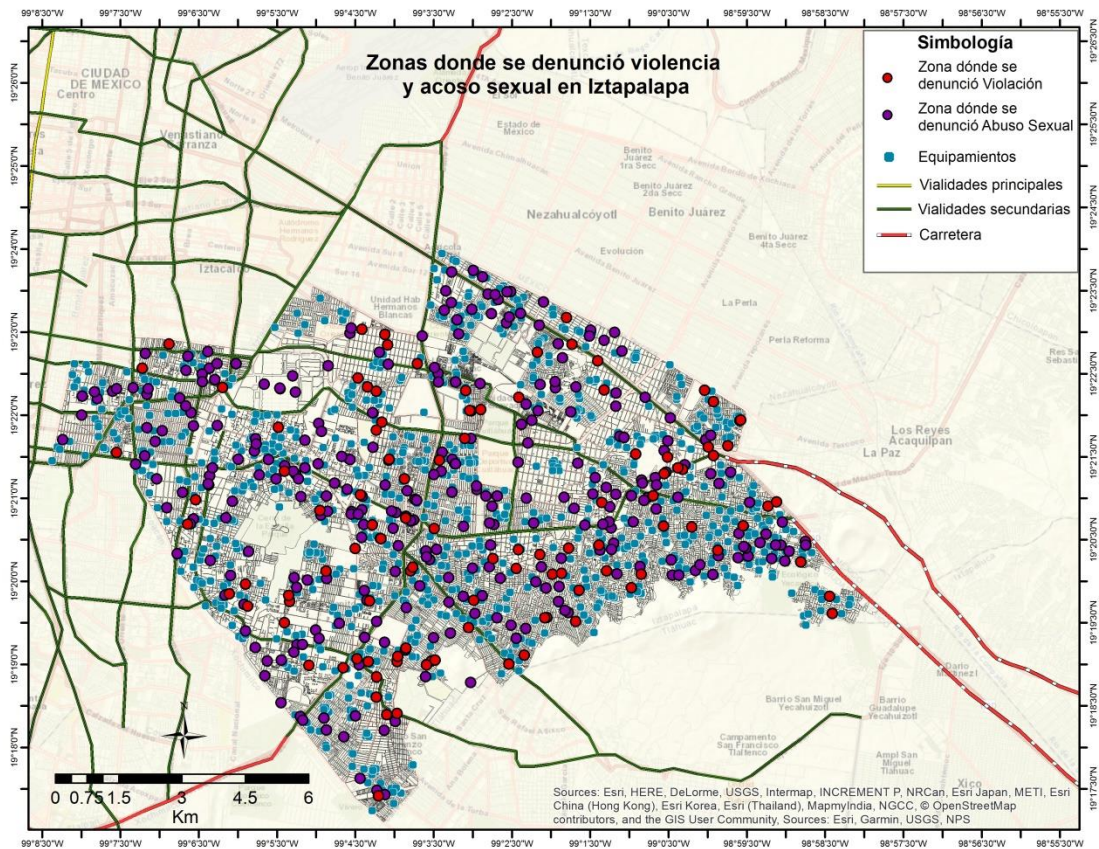
- Homicidio doloso
- Lesiones dolosas por disparo de arma de fuego
- Secuestro
- Violación
- Robo a casa-habitación con violencia
- Robo de auto, robo a transportista

- Robo a transeúnte con violencia
- Robo a pasajero en transporte público
- Robo a negocio
- Robo a cuentahabiente

Así pues, del total de delitos que ocurren en Iztapalapa diariamente 19.9% son con violencia, lo cual quiere decir que 2 de cada 10 son de alto impacto. Por consiguiente, en 2016, de los delitos ocurridos en Iztapalapa, 20.8% fue de alto impacto. Respecto a esto, según cifras del Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública, Iztapalapa se mantiene en primer lugar en el número de homicidios en los últimos años; 222 de enero a diciembre de 2016 y 181 de enero a diciembre de 2015 (Cruz, 2018).

El mapa siguiente (figura 41) muestra los focos rojos de violencia sexual contra las mujeres en los espacios públicos de Iztapalapa, en él se puede observar que gran parte de los puntos de violencia se encuentran en las inmediaciones de las vialidades secundarias o cerca de algún equipamiento.

Figura 41 Movilidad y violencia sexual contra las mujeres en Iztapalapa



Fuente: Elaboración propia con base en (PGJ CDMX, 2019)

Con relación a la violencia contra las mujeres en Iztapalapa, según (Ángel, 2017) en julio de 2011 se tipificó como delito grave el feminicidio en el artículo 148 Bis del Código Penal del Distrito Federal. Se considera que este delito lo comete quien priva de la vida a una mujer por razones de género, y para que se considere que hubo esas razones debe presentarse uno o varios de los siguientes supuestos:

- Que la víctima presente signos de violencia sexual.
- Que a la víctima le fueran infligidas lesiones degradantes o mutilaciones.
- Que haya habido amenazas, violencia o acoso previo.
- Que el cuerpo de la víctima sea expuesto o arrojado en un lugar público.
- Que la víctima estuviera incomunicada previamente a su asesinato.

Los datos oficiales de mortalidad del INEGI indican que, de 2010 a 2018, un total de 1268 mujeres fueron víctimas de homicidios en la CDMX (INEGI, 2010-2018). En el 2019 la PGJ CDMX reportó 33 víctimas del delito de feminicidio (PGJ CDMX, 2019), según un artículo de Animal Político de 2012 a 2015 la PGJDF se reportaron 217 mujeres víctimas de feminicidio (Ángel, 2017).

La información de los Censos de Procuración de Justicia de INEGI 2015 y 2016, ubican a la CDMX como la tercera entidad con más casos de feminicidio tipificados oficialmente, solo detrás del Estado de México y Morelos. Dentro de las demarcaciones críticas se encuentra la alcaldía de Milpa Alta, que, si bien registra oficialmente 9 feminicidios cometidos en su territorio, se trata de la demarcación menos poblada del país con menos de 140 mil habitantes, una tasa promedio de 6.5 feminicidios, casi el doble que el promedio de la ciudad.

El segundo sitio lo ocupa la delegación Cuauhtémoc con una tasa de 5.3 feminicidios por cien mil habitantes. En total esta delegación del centro de la ciudad acumula 28 casos de este tipo de delito en su territorio. Le sigue Tláhuac, que tiene exactamente la misma tasa de feminicidios, aunque con 19 averiguaciones en total.

En el cuarto sitio se encuentra Miguel Hidalgo con una tasa de 4.4 casos por cien mil habitantes, y después Cuajimalpa con un promedio de cuatro feminicidios.

Las otras cuatro demarcaciones que también están por encima de la tasa promedio de feminicidios en Ciudad de México son Tlalpan, Xochimilco, Coyoacán e Iztapalapa. Esta última es la que tiene el total más alto de averiguaciones por feminicidios con 63, aunque se trata de la delegación más poblada (Ángel, 2017).

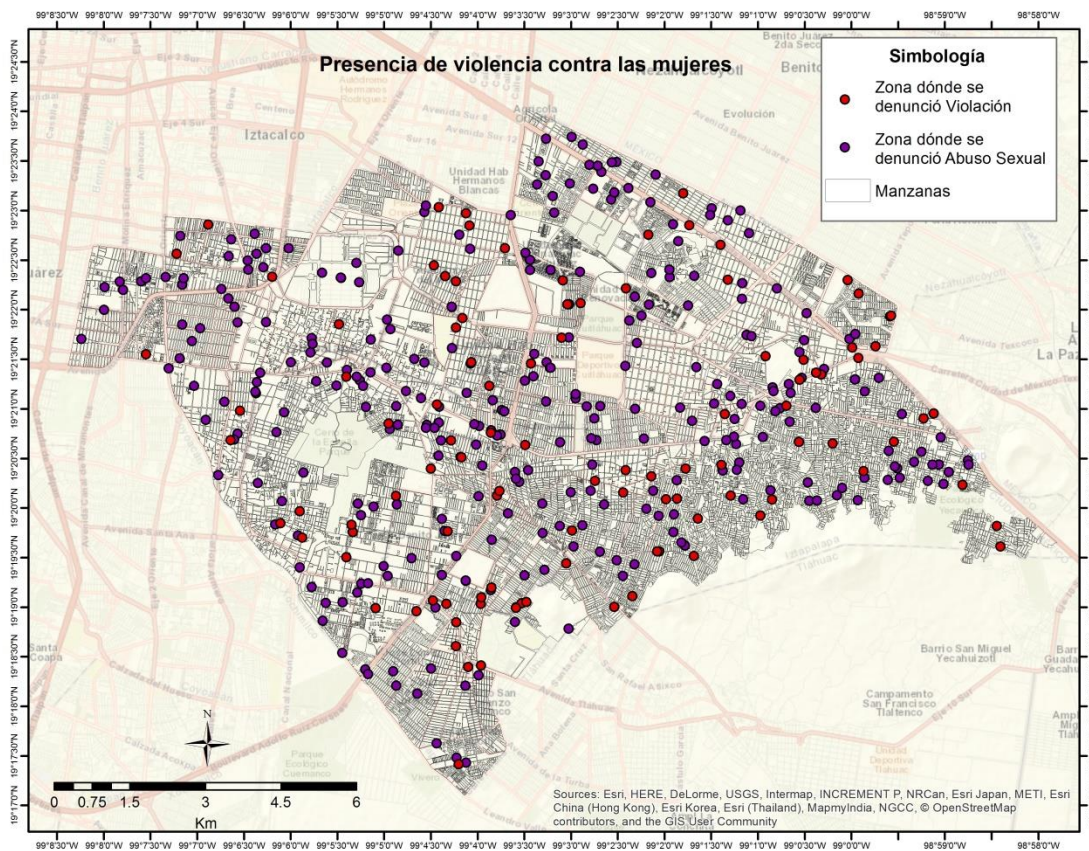
A pesar de que hay avances en cuanto a las investigaciones, noticias y programas que atienden la violencia hacia las mujeres, es difícil saber con certeza los datos, ya que, al consultar las bases de datos oficiales y diversas fuentes como los periódicos o páginas de organizaciones civiles, cada uno tiene números distintos para dimensionar los feminicidios, el número de violaciones o de casos de abuso sexual en sus diversas manifestaciones.

Por ejemplo, en una nota de internet, se menciona que:

“No existen datos suficientes que permitan saber con certeza cuántas mujeres pierden la vida por la violencia feminicida. No hay números comparables entre las diferentes publicaciones y tampoco hay margen de comparación con años anteriores. No existen metodologías homologadas. Cada medición que encuentres tendrá diferente frecuencia, diferentes técnicas y, sobre todo, diferentes resultados.”
(Carranza, 2019, s.p.).

El mapa de la figura 42 fue elaborado en base a los Datos abiertos de la Ciudad de México, cabe mencionar que, aunque fue tomado de las “Carpetas de investigación PGJ de la Ciudad de México 2016” y de las “Denuncias y Víctimas PGJ 2016” es decir, de fuentes oficiales, se puede observar la falta de certeza estadística. Dicha base de datos, por ejemplo, no contiene un diccionario de los mismos, por lo cual resulta difícil saber con seguridad a que se refiere la geolocalización de los puntos; por una parte, si fue donde ocurrió el acto o dónde se presentó la denuncia. Por otra parte, el delito de abuso sexual es tipificado como “delito de bajo impacto” sin ahondar en el porqué de dicha clasificación, y para el caso de los puntos que muestran el abuso sexual, no se tipifica dicho abuso.

Figura 42 Presencia de violencia contra las mujeres en Iztapalapa



Fuente: Elaboración propia basado en (PGJ CDMX, 2019).

3.4 Propuestas

En conclusión, se pretende sugerir varias propuestas para generar una movilidad más segura, incluyente y eficaz para las ciudadanas y para aquellos grupos minoritarios, que, por los factores mencionados a lo largo de esta tesis, también han sufrido discriminación, violencia y/o desplazamiento.

En cuanto a las propuestas para combatir la violencia de género, el “Programa Diagnóstico sobre violencia contra las mujeres y las niñas en el transporte público de la Ciudad de México” hace varias propuestas, que engloban múltiples aspectos sobre lo tratado en esta tesis. Este programa menciona que:

“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”. (INMUJERES, El Colegio de México, ONU Mujeres, 2017, p. 91)

- 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.
- 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.
- 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 concesionario en protocolos aplicables para prevenir y erradicar la violencia contra las mujeres.
- 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.
- 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.

Con base en la bibliografía consultada se puede deducir que es necesario también:

- Diseñar diversos programas y considerar normas de diseño urbano para mejorar la seguridad de la ciudad, para hacer frente al reto de la violencia (Villasís-Keever, 2015).
- Implementar campañas de sensibilización, mejorar condiciones del espacio público y aumentar la vigilancia (Soto, 2017).

Además, se coincide con las propuestas de Muñúzuri y Rodríguez (2015) en las que identifican que:

- Usar dos o más modos de transporte para que se privilegie el uso del transporte público, añadir sistemas inteligentes de gestión del tráfico y que estos integren varias tecnologías como cámaras, sensores, y radares para detectar los niveles de fluidez o congestión en las principales vialidades de una ciudad, y que a partir de los datos que se obtengan se generen soluciones en tiempo real, que puedan desahogar los congestionamientos y aprovechen las vías para que fluyan con rapidez.
- Agregar otros sistemas eficaces de señalización preventiva que permita a los automovilistas modificar sus rutas previamente a que encuentren desviaciones por manifestaciones, reparaciones o por cualquier motivo que implique el cierre de vialidades primarias de gran flujo.
- Extender el Sistema de Transporte Colectivo Metro, que es el más eficaz del mundo y es deseable que se extienda en las líneas existentes y se explore la construcción de nuevas líneas a las “ciudades dormitorio” en los municipios conurbados del Estado de México.

Sería factible que llegara al interior del nuevo aeropuerto de la CDMX y a la terminal del tren suburbano, así como a la línea que está en proyecto del tren suburbano, así como la que está en proyecto del Tren México-Toluca. Deberá llegar también a lugares de gran actividad laboral y comercial como Santa Fe.

- También extender la red de Metrobús porque mediante ésta se logra racionalizar el espacio vial urbano, al destinar carriles de circulación reservados en los ejes principales al tránsito de autobuses de pasajeros.
- Otra solución que se propone, y que ya se ha realizado desde tiempo atrás, es el fomento del automóvil compartido, incluso mediante aplicaciones como *BlaBlaCar*⁶⁰.
- Promover estacionamientos gratuitos en la periferia y tarifas altas en el centro, o limitar concesiones de estacionamientos en zonas conflictivas, para controlar la presión vehicular haciendo posible incrementar la cobertura y frecuencia del transporte público.
- Solicitar a desarrolladores inmobiliarios a elaborar planes de movilidad en sus proyectos, ofreciendo incentivos o proponer la evaluación de impacto de la movilidad para proyectos masivos, se le puede incluir en sus programas de construcción planes en los que se detalle cómo se modificará la movilidad en la zona de influencia de los grandes desarrollos inmobiliarios, y que se propongan alternativas que den solución a los posibles conflictos identificados, y que su propuesta se convierta en un requisito para el otorgamiento de licencias de construcción o su condicionamiento.
- También se propone premiar a las mejores ideas para mejorar la movilidad, abierto al público en general porque al recurrir a la participación ciudadana podría haber más posibilidades de éxito y que surjan ideas innovadoras.

⁶⁰ Aplicación que conecta a personas que buscan viajar de una ciudad a otra, sin gastar tanto. Cada uno decide con quién compartir auto, eligiendo entre diferentes perfiles con información validada y reseñas de otros usuarios que BlaBlaCar previamente revisó.

- Autoridad para peatones y ciclistas para que exista la atención específica de usuarios de transporte, esto ayudaría a atender mejor este sector específico de la población ya que esto podría motivar a que se vigilen sus derechos y sean respetados así como cumplir con las obligaciones que les correspondan, incluso se propone imponer sanciones que vayan más allá de un llamado de atención a quienes quebranten las disposiciones de las reglas del tránsito, y de esta manera promover una cultura de vialidad entre peatones y ciclistas.

- Capacitar al personal que presta servicios de transporte público.

- Evitar el desarrollo de centros de población de baja densidad, ya que fomentan el incremento de la demanda de transporte y otros recursos como las tuberías para el agua etc.

- Planear con prioridad la infraestructura peatonal, para ciclistas y usuarios del transporte público, poniendo especial atención en los cruces con transporte motorizado.

- Cambiar el paradigma de la transportación activa, de actividad de ocio y recreación a una verdadera opción de movilidad para desplazamientos cotidianos, esto implica el uso de vehículos no motorizados, principalmente la bicicleta. Esto se adapta perfectamente a la Ciudad de México porque tiene una topografía adecuada e incluso es factible por el clima. Los transportes no motorizados son para usos y fines recreativos hacia el esquema en que estos pueden ser parte de nuestra transportación diaria de forma segura.

Evidentemente todas estas propuestas y reflexiones requieren de voluntad política y planeación para convertirse en normas y/o en políticas públicas. Se requiere también que se destinen los presupuestos necesarios para su implementación, y priorizar siempre la creación de medidas que privilegien la calidad y no solo la cantidad. Además, debe explorarse la construcción de vialidades alternativas como segundos pisos o túneles que desahoguen las principales vialidades y que atraviesen largos tramos de la Ciudad sin utilizar las vías ya existentes.

El Desarrollo Orientado al Transporte (DOT), de la Embajada Británica en México (ITDP, 2013) menciona interesantes estrategias que generan varios beneficios principales y secundarios, aunque el DOT no se ha implementado en México, toma experiencias de otros países donde han tenido resultados aceptables, cabe mencionar que se nombran los puntos que se podrán adaptar tanto a Iztapalapa como en otras zonas de la Ciudad de México, estos son:

- Que existan empleos cercanos a las viviendas.
- Oportunidad de desarrollos conjuntos entre el gobierno y la iniciativa privada. Esto abre la posibilidad de que los desarrolladores privados cubran parte o la totalidad de la infraestructura y la operación del transporte público, permitiendo generar ahorros a la administración pública. Existe también la posibilidad de implementar técnicas de captura de valor, como impuestos prediales nuevos que permita al gobierno financiar más obras públicas.
- Revitalizar los barrios. Los proyectos DOT pueden ser catalizadores de cambio en una zona si son bien implementados y se asocian a otras políticas públicas referentes al empleo, vivienda o seguridad. Es importante recalcar que el incremento de uso del transporte público no revitaliza un barrio o zona de la ciudad por sí mismo, para esto se requiere de otras inversiones urbanas y de política social que permitan recuperar zonas conflictivas, como el caso de Medellín, Colombia y su metrocable.

Lo anterior puede detonar el crecimiento y el desarrollo económico, atraer inversión, generar empleos y a su vez aumentar las ventas de los negocios en la zona DOT. Además, es importante diferenciar entre crecimiento y desarrollo económico, pues el primero solo implica un aumento de la actividad económica debido a una mayor generación de valor agregado, más no la distribución de este; mientras tanto el desarrollo económico implica que la nueva generación de riqueza conlleve una distribución equitativa en la sociedad. Lo cual implica la reducción de la pobreza y mejores niveles de vida para toda la población.

Sobre los beneficios secundarios se mencionan:

- Menor uso del automóvil y reducción de sus externalidades negativas como contaminación ambiental, emisiones de gases de efecto invernadero, congestión vial, ruido, accidentes y ruptura de lazos sociales. Esta reducción se logra por un mayor uso del transporte público y los modos no motorizados.
- Reducción de costos de calles y otras infraestructuras. Al reducir la expansión de las ciudades, se puede disminuir en el corto plazo los gastos por proveer las calles de agua, drenaje y otras infraestructuras.
- Reducción de expansión urbana y conservación del espacio, ya que la expansión urbana consume suelos que son ecológicamente valiosos ya sea por los servicios ambientales que proveen, o bien por la producción de alimentos que se da en ellos, los desarrollos compactos ocupan menos espacio que los expandidos.
- Reducción del crimen, cuyo efecto se genera al concentrar servicios de seguridad pública en un territorio menor, pues al incrementar la vida en las calles y al mejorar el espacio público, existe mayor presencia de “ojos” en las calles, lo cual incrementa la vigilancia del lugar y reduce la facilidad para cometer crímenes.
- Aumento de la actividad física, pues la población camina o usa bicicleta.

CONCLUSIONES

A modo de conclusión general se puede decir que el crecimiento de la ciudad tuvo un proceso de conformación y en su momento respondió a las actividades económicas y no a un enfoque social y mucho menos de género. Por lo que el espacio público había sido un espacio neutro, concretamente en el sentido en que no se consideraban a todos los colectivos sociales con sus respectivas necesidades, donde las minorías como los grupos de mujeres indígenas, o de clase media baja, personas de la tercera edad, adolescentes y niños; eran o son invisibilizadas. Se observa que el desarrollo de la estructura urbana no tuvo un efecto inherente en la delegación Iztapalapa y que las decisiones o hechos históricos obviamente perjudicaron a su planeación, hoy en día la alcaldía de Iztapalapa y la misma Ciudad de México son un conjunto de consecuencias de todo lo que surgió a lo largo de nuestra historia.

Bajo esta perspectiva ¿qué fue lo que resultó? Surgieron varios acontecimientos, principalmente una total falta de desarrollo adecuado en el territorio que proporcionara calidad de vida, y esto claramente se ha podido percibir en el caos vial, en la contaminación en sus diversas formas, en la falta de calidad del transporte público, y los lamentables accidentes. También ha provocado que ciertos espacios públicos o zonas de la ciudad quedaran olvidadas, descuidadas, y por ende se generaran espacios que facilitaron la delincuencia; en conjunto con la falta de atención gubernamental para fomentar iniciativas de recuperación de espacios públicos de calidad en las diversas actividades, principalmente la recreación.

Con esto ciertamente se puede relacionar la falta de empleos con salarios dignos, la pobreza, la delincuencia, la falta de políticas públicas adecuadas, tanto en el desarrollo del transporte como de espacios públicos, así como una expansión anárquica de la ciudad, mala infraestructura en las vialidades y una cultura patriarcal, factores que inciden indudablemente en la violencia hacia las mujeres en diferentes espacios. No es casualidad que las mujeres sean agredidas sexualmente en cualquier transporte o espacio público, es solo una de las consecuencias de todo lo anterior.

Sobre todo, la cultura patriarcal es un elemento clave en esta tesis, pues esta investigación se ha desarrollado bajo la lupa del enfoque de género, la cual ha sido ignorada y subestimada desde siempre. En mis palabras, la cultura patriarcal en los espacios públicos (porque hay diferentes escenarios para la expresión de la cultura patriarcal) se percibe desde que salimos a la calle, como mujeres somos objeto vulnerable, debido a los roles o estereotipos sociales de género que se nos han impuesto, y con esto creencias de que salir de noche o vestir de cierta manera provoca agresiones de cualquier carácter y especialmente sexual; lo cual en ninguna circunstancia debería ser permitido. En pleno siglo XXI no puede concebirse que con tantos avances en ciencia y tecnología sigamos permaneciendo primitivos en cuestiones de género, y que las mujeres tengamos que luchar por derechos humanos tan básicos como el derecho a la ciudad; o peor aún, abogar por que “simplemente no nos maten”.

La sensibilización desde casa, desde niños y desde todos los espacios con los que tengamos contacto debe ser algo obligatorio, no porque haya un castigo sino porque simplemente ya no debe haber esa actitud machista, mucho menos en la ciudad sustentable que queremos construir. Un claro ejemplo que incorporé en la tesis fue la recuperación del espacio público en Iztapalapa, ahí quizás el gobierno puso el suficiente dinero para el mobiliario del patinetódromo y del parque del paradero del metro constitución de 1917, pero ¿qué paso a los dos días de su “evento de recuperación”? El espacio se volvió a descuidar por varios factores: el contexto social y económico de la delegación Iztapalapa, más específico la gente local, no estaba identificada con su entorno, la población no estaba sensibilizada en cuestiones de género, la mayoría de las personas (porque algunas si se esforzaron) no pusieron de su parte, los tianguistas siguieron tirando basura, no se fomentó empleo alrededor, ni mucho menos mejoría en el transporte. Para lograr soluciones integradas tienen que ir en cadena, de manera que debe ocurrir una primera solución para que el segundo procedimiento pueda suceder.

Las soluciones otorgadas por el gobierno han sido fallidas porque no han atacado el problema de raíz, como ejemplo el de la separación en los vagones del metro, que buscan atacar problemas tan profundos de una manera superficial, lo cual termina por permitir e incluso naturalizar el problema.

Es un tema profundo, que tiene varias aristas; sin embargo, desde el enfoque geográfico podemos localizar varios focos rojos, a lo cual nos ayudan las estadísticas; sin embargo, no es suficiente ya que no todas las mujeres agredidas lo denuncian, no se castiga y por lo tanto no hay un seguimiento. Se puede decir que la mayoría de las mujeres han sufrido un ataque a diferentes escalas de violencia, más probable si se es joven, si se viaja por transporte público, o si se vive en la Ciudad de México.

Además, es importante discernir entre las diferentes problemáticas y violencias, ya que no es lo mismo la violencia o discriminación que le suceda a una mujer pobre e indígena con hijos y sin escolaridad, que a una mujer blanca de clase media con estudios superiores. El reto es la igualdad en una ciudad sustentable, que en consecuencia origine una movilidad

sustentable, en la cual no solo se interceda a favor de las mujeres como principio de un sistema que vele después por toda la población y su mejor calidad de vida.

BIBLIOGRAFÍA

1. (s.f.). Recuperado el 15 de Mayo de 2017, de <http://www.cdmx.gob.mx/vive-cdmx/post/cdmx-ciudad-amigable-y-segura-para-mujeres-y-ninas>

Aguilar, A. G. (2002). Las mega-ciudades y las periferias expandidas. Ampliando el concepto de Ciudad de México. *eure*, 126-146. Obtenido de http://ladupo.igg.unam.mx/portal/Publicaciones/Articulos_Internacionales/Mega-ciudades_y_periferias_expandidas_EURE_vol28_no85.pdf

Aguilar, A. G. (2016). *La Ciudad de México en el Siglo XXI: Realidades y retos*. Miguel Ángel Porrua. Recuperado el 12 de agosto de 2019

ALA. *Asociación Latinoamericana de archivos*. (diciembre de 2018). Recuperado el 4 de febrero de 2019, de <http://www.alaarchivos.org/disfruta-la-ciudad-de-mexico/>

Alcaldía Iztapalapa. (2018). Recuperado el 1 de noviembre de 2017, de <http://www.iztapalapa.cdmx.gob.mx/delegacion/#.same>

Ángel, A. (9 de mayo de 2017). *Animal Político*. Recuperado el 17 de febrero de 2019, de <https://www.animalpolitico.com/2017/05/cdmx-feminicidios-asesinatos-mujeres/>

Arriagada, I. (2005). Dimensiones de la pobreza y políticas desde una perspectiva de género. *CEPAL*, 102.

Asociación Latinoamericana de Piso Pélvico. (2018). *Congreso ALAPP*. Obtenido de <http://www.congreso-alapp.com/mexico/ciudad-mexico/>

Bartra, E. (diciembre de 1999). *Revista de Estudios de Género. La Ventana*. Recuperado el 15 de julio de 2019, de <http://revistalaventana.cucsh.udg.mx/index.php/LV/article/view/435/452>

- Borja, J. (Septiembre de 1998). Recuperado el 1 de junio de 2019, de http://www.pieb.org/espacios/archivos/doconline_ciudadania_y_espacio_publico.pdf
- Carranza, M. S. (2019). *Sopitas*. Recuperado el 29 de marzo de 2019, de <https://www.sopitas.com/nosestanmatando/>
- Carrión Mena, F. (2011). *bepress*. Recuperado el 17 de junio de 2019, de Diario Hoy: http://works.bepress.com/fernando_carrion/462/
- CDHDF. (enero de 2017). Ciudades seguras para mujeres y niñas. (F. J. Conde González, Ed.) *Dfensor, Revista mensual de derechos humanos de la Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal*(1). Recuperado el 28 de Marzo de 2017, de https://cdhdf.org.mx/wp-content/uploads/2014/05/dfensor_01_2017.pdf
- CECADESU-SEMARNAT. (2016). *Ibero*. Recuperado el 12 de julio de 2019, de https://sustentabilidad.ibero.mx/assets/files/Cuaderno_movilidad.pdf
- Cervantes Sánchez, E. (28 de abril de 2016). *UNAM Posgrado*. Recuperado el 9 de noviembre de 2018, de <http://www.posgrado.unam.mx/sites/default/files/2016/04/1103.pdf>
- CNDH. (2016). *Movilidad, vivienda y derechos humanos*. México. Recuperado el 2019, de <http://appweb.cndh.org.mx/biblioteca/archivos/pdfs/cartilla-Movilidad-Vivienda-DH.pdf>
- Comisión Ambiental de la Megalopolis. (15 de septiembre de 2018). *Comisión Ambiental de la Megalopolis*. Obtenido de <https://www.gob.mx/comisionambiental/es/articulos/que-es-una-megalopolis?idiom=es>
- Comisión Nacional de Vivienda CONAVI. (2010). Obtenido de https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/214894/Gui_a_para_la_Redensificaci_o_n.pdf
- Comité Editorial, C. E. (2014). *Entrevista a Jordi Borja*. Recuperado el 2019, de <http://revistas.pucp.edu.pe/index.php/lacolmena/article/view/12516>
- CONAPRED. (Diciembre de 2009). *EPADEQ*. Recuperado el 11 de Diciembre de 2019, de Estudios y Estrategias para el Desarrollo y la Equidad: <http://epadeq.com.mx/wp-content/uploads/2014/01/Violencia-contra-las-mujeres-en-el-transporte-p-blico.pdf>

- CONAVIM. (19 de octubre de 2016). *Comisión Nacional para Prevenir y Erradicar la Violencia Contra las Mujeres*. Obtenido de <https://www.gob.mx/conavim/articulos/que-es-el-feminicidio-y-como-identificarlo?idiom=es>
- Corona Romero, N. (2016). Recuperado el 2 de diciembre de 2018, de [https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:H44ngLn4s2cJ:https://centrogeo.repositorioinstitucional.mx/jspui/bitstream/1012/201/1/29-2016-%2520Cap%252B%25C2%25A1tulo%2520-%2520Modelo%2520Espacial%2520y%2520Pron%252B%25C2%25A6stico%2520de%2520a%](https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:H44ngLn4s2cJ:https://centrogeo.repositorioinstitucional.mx/jspui/bitstream/1012/201/1/29-2016-%2520Cap%252B%25C2%25A1tulo%2520-%2520Modelo%2520Espacial%2520y%2520Pron%252B%25C2%25A6stico%2520de%2520a%2520)
- Cruz, F. (3 de febrero de 2018). Iztapalapa, con más violencia; dos de cada 10 delitos. *Excelsior*. Recuperado el 17 de febrero de 2019, de <https://www.excelsior.com.mx/comunidad/2018/02/03/1217883>
- Damián Bernal, A. L. (julio-diciembre de 2018). Feminicidios y políticas públicas: declaratorias de alertas de violencia de género en México, 2015-2017. *Perspectiva Geográfica*, 23(2), 33-57. Recuperado el 8 de septiembre de 2019
- DF, INMUJERES. (s.f.). *Programa Interinstitucional "Viajemos Seguras en el Sistema de Transporte Público de la Ciudad de México"*. Informe de Acciones 2012, Ciudad de México. Recuperado el 23 de mayo de 2017
- DOF. (2013). Recuperado el 1 de octubre de 2019, de http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5326473&fecha=16/12/2013
- (s.f.). Enciclopedia de los Municipios y Delegaciones de México. Delegación del Distrito Federal Iztapalapa. Recuperado el 1 de noviembre de 2017, de <http://siglo.inafed.gob.mx/enciclopedia/EMM09DF/delegaciones/09007a.html>
- Escotto, D. (28 de agosto de 2013). La Ciudad de México y su espacio público hoy. (U. Facultad de Arquitectura, Recopilador) Ciudad Universitaria, Ciudad de México, México. Recuperado el 25 de octubre de 2018, de <https://www.youtube.com/watch?v=ZyFvDtFMhQs>
- Espacios Públicos Montevideo. (15 de septiembre de 2014). Espacios públicos y cultura ciudadana. Montevideo, Uruguay. Recuperado el 2 de febrero de 2019, de

https://www.youtube.com/watch?v=4VPwppYCvkY&t=192s&index=3&list=PL0c33HL9-_N9nkRvgSxeRueSSZGQZOTvg

FAO. (2003). *Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación*. Recuperado el 2 de agosto de 2019, de <http://www.fao.org/3/y4307s/y4307s05.htm#bm05.1>

Figuroa Martínez, C. W. (enero-abril de 2015). Movilidad femenina en Santiago de Chile: reproducción de inequidades en la metrópoli, el barrio y el espacio público. *Urbe. Revista Brasileira de Gestao Urbana (Brazilian Journal of Urban Management)*, 48-61. Recuperado el 28 de marzo de 2017

Gaceta de Iztapalapa. (s.f). Obtenido de <http://gacetadeiztapalapa.com.mx/iztapalapa-es-la-delegacion-mas-peligrosa-ssp-df/>

Gaceta Oficial del Distrito Federal. (2013). Recuperado el 1 de octubre de 2019, de <http://www.iedf.org.mx/transparencia/art.14/14.f.01/marco.legal/PGDDF.pdf>

García, A. (Dirección). (2014). *Estructura urbana* [Película].

Gómez Dávila, J. A. (7 de marzo de 2016). *ResearchGate*. Recuperado el 30 de agosto de 2019, de https://www.researchgate.net/publication/317586781_El_imaginario_urbano_del_miedo_en_Latinoamerica_Evidencias_de_estudios_en_Salvador_de_Bahia_Brasil_y_Monterrey_Mexico

González Piña, M. d. (2015). Género, Clase y Violencia estructural. Una mirada al polígono de pobreza de Los Castillos en la Ciudad de León, Guanajuato. *Entre textos*, 4. Recuperado el 7 de septiembre de 2019, de <http://entretextos.leon.uia.mx/num/20/PDF/ENT20-3.pdf>

Graizbord, B. (2008). *Geografía del transporte en el área metropolitana de la Ciudad de México*. México, D.F. : El Colegio de México.

Grupo de Estudios y Alternativas gea 21. (enero de 2011). *DOCPLAYER*. Recuperado el 17 de febrero de 2017, de <http://docplayer.es/14506704-Patrones-movilidad-transporte-publico-andalucia.html>

- Guillermo Aguilar, A. A. (2004). *Procesos metropolitanos y grandes ciudades. Dinámicas recientes en México y otros países*. Ciudad de México: H. CÁMARA DE DIPUTADOS, LIX LEGISLATURA. Recuperado el 29 de julio de 2019
- Herce Vallejo, M. (2009). *Sobre la movilidad en la ciudad: propuestas para recuperar un derecho ciudadano*. Barcelona: Reverté.
- Hernández García, J. (Agosto de 2013). *Construcción social de espacio público en barrios populares de Bogotá*. Recuperado el 12 de noviembre de 2018, de <http://www.revistainvi.uchile.cl/index.php/INVI/article/viewFile/668/1089>
- Hernández González, J. S. (2019). *Análisis al Programa "Viajemos Seguras" del metro de la Ciudad de México, una crítica desde la geografía del género (2007-2016)*. Ciudad de México. Recuperado el 14 de septiembre de 2019
- Hernández V., R. (s.f.). *arcgis*. Obtenido de <https://www.arcgis.com/apps/MapJournal/index.html?appid=ebcc98ca1ae6428b8ff04159605855b5>
- Hernández V., R. (s.f.). *arcgis*. Recuperado el 15 de noviembre de 2018, de <https://www.arcgis.com/apps/MapJournal/index.html?appid=ebcc98ca1ae6428b8ff04159605855b5>
- Ibarra García, M. V.-H. (2016). La geografía feminista, de género y de la sexualidad en México, un saber en crecimiento. En *Geografías feministas de diversas latitudes: Orígenes, desarrollo y temáticas contemporáneas* (págs. 202-222). México: Instituto de Geografía.
- Ilárraz Rodríguez, I. (2006). *Movilidad sostenible y equidad*. Donostia, San Sebastián.
- INECC. (2019). *Gobierno de México*. Recuperado el 28 de mayo de 2019, de https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/454349/Plataforma-Conocimiento-Ciudades-Sustentables_PCCS_Ficha_informativa.pdf
- INECC. (s.f.). *Gobierno de México*. Recuperado el 28 de mayo de 2019, de https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/454349/Plataforma-Conocimiento-Ciudades-Sustentables_PCCS_Ficha_informativa.pdf

- INEGI. (2010-2018). *INEGI*. Recuperado el Octubre de 2019, de https://www.inegi.org.mx/app/tabulados/pxweb/inicio.html?rxid=75ada3fe-1e52-41b3-bf27-4cda26e957a7&db=Mortalidad&px=Mortalidad_08
- INEGI. (2015). *Encuesta Intercensal 2015*. Recuperado el 1 de noviembre de 2017, de <http://cuentame.inegi.org.mx/monografias/informacion/df/poblacion/>
- INEGI. (2015). *INEGI*. Recuperado el 2019, de <http://cuentame.inegi.org.mx/monografias/informacion/df/poblacion/>
- INEGI. (2018). *INEGI*. Recuperado el 2019, de <https://www.inegi.org.mx/temas/vehiculos/default.html#Tabulados>
- INMUJERES. (2004). *Centro de Documentación. Instituto Nacional de las Mujeres*. Obtenido de http://cedoc.inmujeres.gob.mx/documentos_download/100893.pdf
- INMUJERES. (2017). *Ciudad Segura y Amigable para Mujeres y Niñas*. Recuperado el 1 de noviembre de 2017, de http://inmujeres.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Publicaciones/01_Ficha_CiudadSegura_2017.pdf
- INMUJERES. (19 de octubre de 2018). *Instituto Nacional de las Mujeres*. Recuperado el 29 de marzo de 2019, de <https://www.gob.mx/inmujeres/acciones-y-programas/alerta-de-violencia-de-genero-contras-las-mujeres-80739>
- INMUJERES, El Colegio de México, ONU Mujeres. (2017). Recuperado el 23 de febrero de 2019, de https://www.semujeres.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Foro%20Global%20Ciudades%20Seguras/Diagnostico_Ciudades_y_Espacios_Publicos.pdf
- Instituto Mexiquense de la Vivienda Social. (s.f.). *IMEVIS*. Recuperado el 4 de agosto de 2019, de <http://imevis.edomex.gob.mx/antecedentes>
- Isa Corporativo. (2012). *Sistema de Transporte Colectivo Metro CDMX*. CDMX.
- ITDP. (septiembre de 2013). *ITDP*. Recuperado el 15 de enero de 2020, de <http://mexico.itdp.org/documentos/desarrollo-orientado-al-transporte-dot/>
- Izcalli 123. (2017). Recuperado el 2019, de <http://www.izcalli123.com.mx/una-forma-diferente-de-disfrutar-el-monumento-a-la-revolucion/>

- Láscari, Z. (19 de enero de 2019). Usuarios identifican con mapa las estaciones del Metro en las que han ocurrido ataques a mujeres. *Sin embargo*. Recuperado el 20 de septiembre de 2019, de <https://www.sinembargo.mx/29-01-2019/3529142>
- Legorreta, J. (1991). Expansión urbana, mercado del suelo y estructura de poder en la Ciudad de México. *Revistas UNAM*, 36(145), 45-76.
- Maldonado Jiménez, C. C. (s.f.). Recuperado el 11 de diciembre de 2018, de http://www.academia.edu/5957864/El_valor_simb%C3%B3lico_y_significativo_de_los_espacios_urbanos
- Martínez, P. (Abril de 2011). *Animal Político*. Recuperado el 2019, de <https://www.animalpolitico.com/2011/04/un-chapuzon-en-el-monumento-a-la-revolucion/>
- Mazari Hiriart, M. (1999). *Espacios abiertos en la Ciudad de México*. Recuperado el 6 de agosto de 2019, de https://www.puec.unam.mx/pdf/libros_digitales/Publicaciones/espacios_abiertos.pdf
- Mazza, A. (Enero / Febrero de 2009). Ciudad y espacio público. Las formas de la inseguridad urbana. (I. J. Herrera, Ed.) *Cuadernos de investigación urbanística*(62). Recuperado el 11 de diciembre de 2018, de <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/3877409.pdf>
- Méndez Velandia, C. A. (2013). La contaminación visual de espacios públicos de Venezuela. *Revista Gestión y Ambiente*, 16(1), 45-60. Recuperado el 12 de septiembre de 2017
- Méndez Velandia, C. A. (mayo de 2013). *Sistema de Información Científica Redalyc*. Recuperado el 29 de mayo de 2019, de Red de Revistas Científicas de America Latina y el Caribe, España y Portugal: <http://www.redalyc.org/pdf/1694/169427489007.pdf>
- Mendoza Garrido, J. M. (s.f.). Recuperado el 17 de diciembre de 2018, de <https://juanmigeo.files.wordpress.com/2008/02/planos-urbanos.pdf>
- (s.f.). *Metrobús* . Recuperado el 3 de Mayo de 2017, de <http://www.metrobus.df.gob.mx/beneficios.html>
- Metrobús CDMX. (2019). *Datos abiertos Ciudad de México*. Recuperado el 2019, de <https://datos.cdmx.gob.mx/explore/dataset/encuesta-de-genero-metrobus/table/>

- Metrópolis. (2016). *Metrópolis*. Recuperado el 2019, de https://www.metropolis.org/sites/default/files/acta_workshop_movilidad_y_sostenibilidad_es_red_mujeres_metropolis.pdf
- México desconocido*. (2017). Obtenido de <https://www.mexicodesconocido.com.mx/mapa-de-la-ciudad-de-mexico.html>
- Miguel A. Vigliocco, R. H. (1991). Estructura Urbana y Uso del Suelo. Civilidad.
- Montaño Salazar, R. (s.f.). Recuperado el 19 de noviembre de 2018, de <http://www-cpsv.upc.es/documents/EstructuraUrbanadelaCiudaddeMexico.pdf>
- Montaño Salazar, R. (s.f.). *DOCPLAYER*. Recuperado el 19 de noviembre de 2018, de <https://docplayer.es/67808183-Estructura-urbana-de-la-ciudad-de-mexico-presenta-rodolfo-montano-salazar.html>
- Montoya Estévez, B. (2017). Evaluación de la estructura urbana en la Ciudad de México con fines de organización de juegos olímpicos de verano. *Tesis de licenciatura*. Ciudad de México, Ciudad Universitaria.
- Morales Gómez, M. (2009). *Bibliotecas UDLAP, Universidad de las Américas Puebla*. Recuperado el 2 de agosto de 2019, de http://catarina.udlap.mx/u_dl_a/tales/documentos/lac/morales_g_m/capitulo6.pdf
- Movimiento Ciudadano. (2017). *Movimiento Ciudadano*. Recuperado el 16 de julio de 2019, de <https://movimientociudadano.mx/sites/default/archivos/investigaciones/i2017/los-movimientos-feministas.pdf>
- Municipios*. (2019). Recuperado el 4 de febrero de 2019, de <http://www.municipios.mx/distrito-federal/>
- Muñúzuri Hernández, S. R. (2015). Recuperado el 27 de noviembre de 2018, de http://ceja.org.mx/IMG/Movilidad_Urbana_en_la_Ciudad_de_Mexico.pdf
- Navarro B., B. (Noviembre de 1986). *Repositorio Universitario. Instituto de Investigaciones Económicas*. Recuperado el 13 de agosto de 2019, de http://ru.iiec.unam.mx/1659/1/num27-articulo3_Navarro.pdf

- OMS. (2019). *Organización Mundial de la Salud*. Recuperado el 27 de junio de 2019, de <https://www.who.int/topics/violence/es/>
- ONU MUJERES. (Octubre de 2010). *Centro Virtual de Conocimientos para eliminar la violencia contra las mujeres y las niñas*. Obtenido de <http://www.endvawnow.org/es/articulos/295-definicion-de-la-violencia-contras-las-mujeres-y-ninas-.html>
- ONU Mujeres. (2017). *Ciudades Seguras y Espacios Públicos Seguros. Informe de resultados globales*. Obtenido de <https://www.unwomen.org/-/media/headquarters/attachments/sections/library/publications/2017/safe-cities-and-safe-public-spaces-global-results-report-es.pdf?la=es&vs=47>
- PAOT. (2003). Recuperado el 18 de diciembre de 2018, de http://centro.paot.org.mx/documentos/paot/informes/informe2003_borrarme/temas/suelo.pdf
- PAOT. (2018). Recuperado el Octubre de 2019, de http://www.paot.org.mx/centro/leyes/df/pdf/2018/LEY_MOVILIDAD_DISTRITO_FEDERAL_02_04_2018.pdf
- PAOT. (2018). *Procuraduría Ambiental y del Ordenamiento Territorial de la CDMX*. Recuperado el 3 de abril de 2019, de http://www.paot.org.mx/centro/leyes/df/pdf/2018/LEY_MOVILIDAD_DISTRITO_FEDERAL_02_04_2018.pdf
- Parametría. (2013). *Parametría. Investigación Estratégica Análisis de Opinión y Mercado*. Recuperado el 10 de febrero de 2019, de <http://www.parametria.com.mx/DetalleEstudio.php?E=4539>
- Pérez Torres, D. E. (2 de diciembre de 2017). *El Universal*. Recuperado el 18 de agosto de 2019, de <https://www.eluniversal.com.mx/cartera/negocios/gentrificacion-las-colonias-de-cdmx-que-se-aburguesan>
- PGJ CDMX. (2019). *Datos Abiertos Ciudad de México*. Recuperado el Octubre de 2019, de <https://datos.cdmx.gob.mx/explore/dataset/denuncias-victimas-pgj/table/?disjunctive=ao>
- PGJ CDMX. (s.f). *Procuraduría General de Justicia de la Ciudad de México*. Obtenido de <https://www.pgj.cdmx.gob.mx/procuraduria/estadisticas-delictiva>

- Ramírez Kuri, P. (2016). Recuperado el 30 de noviembre de 2018, de ru.iis.sociales.unam.mx/bitstream/IIS/5190/1/reinven_esp_pub.pdf
- Ramos Valdez, Z. E. (30 de enero de 2018). *CDHVitoria*. Obtenido de <http://derechoshumanos.org.mx/apalertadegenero>
- Revista paz y conflictos. (2012). Universidad de Granada. *Revista paz y conflictos*(5), 184-196. Recuperado el 17 de junio de 2019, de https://www.ugr.es/~revpaz/documentacion/rpc_n5_2012_doc1.pdf
- Rodríguez, Gabriela. (23 de noviembre de 2018). De mujeres y movilidad en la CDMX. *La Jornada*. Obtenido de <https://www.jornada.com.mx/2018/11/23/opinion/021a1pol>
- Rozas Balbontín, P. S. (2015). *Violencia de género en el transporte público*. Recuperado el 18 de Abril de 2017, de https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/38862/1/S1500626_es.pdf
- RTP CDMX. (s.f). Obtenido de <https://www.rtp.cdmx.gob.mx/red-de-rutas>
- Salazar, C. E. (2010). La ciudad central de la Ciudad de México: ¿espacio de oportunidad laboral para la metrópoli? *Estudios Demográficos y Urbanos*. Recuperado el 22 de noviembre de 2018, de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=31221526003>
- Sánchez Vergara, J. I. (enero-junio de 2007). *Quórum Académico*. Recuperado el 31 de enero de 2019, de <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=199016808003>
- Schteingart, M. (2015). *Desarrollo urbano-ambiental, políticas sociales y vivienda. Treinta y cinco años de investigación*. México: El Colegio de México. Recuperado el 1 de agosto de 2019
- Schteingart, M. P. (2015). *Dos grandes metrópolis latinoamericanas: Ciudad de México y Buenos Aires: una perspectiva comparativa*. México: El Colegio de México.
- SCT Metro. (s.f.). *Sistema de Transporte Colectivo de la Ciudad de México, Metro*. Recuperado el 19 de noviembre de 2018, de <http://data.metro.cdmx.gob.mx/organismo/construccion1.html>
- Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda. (2015). Recuperado el 13 de febrero de 2019, de http://www.data.seduvi.cdmx.gob.mx/portal/docs/programas/PDDU_Gacetitas/2015/PPDU-IZTAPALAPA.pdf

- Secretaría de Movilidad. (2019). *Secretaría de Movilidad*. Recuperado el 28 de agosto de 2019, de <https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/uploaded-files/plan-estrategico-de-movilidad-2019.pdf>
- SEDUVI. (Octubre de 2008). *Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda*. Recuperado el Octubre de 2019, de http://www.data.seduvi.cdmx.gob.mx/portal/docs/programas/PDDU_Gacetitas/2015/PPDU-IZTAPALAPA.pdf
- SEGOB, INMUJERES, ONU MUJERES. (2017). Recuperado el 7 de septiembre de 2019, de https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/293666/violenciaFeminicidaMx_07dic_web.pdf
- SEMOVI. (2001-2006). *Secretaría de Movilidad*. (P. I. Vialidad, Productor) Recuperado el 10 de febrero de 2019, de <http://data.semovi.cdmx.gob.mx/wb/stv/estadisticas.html>
- SEMOVI. (5 de diciembre de 2018). *Secretaría de Movilidad*. Obtenido de <https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/uploaded-files/plan-estrategico-de-movilidad-2019.pdf>
- Soto Villagrán, P. (2017). *Revista Transporte y Territorio*. Recuperado el 25 de enero de 2018, de <http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/rtt/article/view/3606>
- STC Metro. (2018). *Metro CDMX*. Recuperado el 11 de agosto de 2019, de https://metro.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Metro%20Acerca%20de%20Mas%20informacion/planmaestro18_30.pdf
- Unikel, L. (s.f.). Recuperado el 29 de julio de 2019, de <http://revistas.bancomext.gob.mx/rce/magazines/751/7/RCE7.pdf>
- Vacca, L. C. (2012). Dialnet. Universidad de la Rioja. *Páginas de Filosofía*, 60. Recuperado el 18 de agosto de 2019, de <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/5037660.pdf>
- Velásquez M., C. (2015). *Espacio público y movilidad urbana. Sistemas Integrados de Transporte Masivo*. Obtenido de <http://hdl.handle.net/10803/319707>
- Vigliocco, M. A. (1991). *Estructura Urbana y Uso del Suelo*. Ciudades Bonaerenses: Civildad.

Villasís-Keever, R. V. (mayo-agosto de 2015). *INEGI*. Obtenido de https://www.inegi.org.mx/rde/rde_15/doctos/rde_15_art2.pdf