



# **UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MEXICO**

POSGRADO EN ANTROPOLOGÍA

FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS

ESCUELA NACIONAL DE ESTUDIOS SUPERIORES, UNIDAD MORELIA

INSTITUTO DE INVESTIGACIONES ANTROPOLÓGICAS

INSTITUTO DE INVESTIGACIONES SOCIALES

CENTRO DE INVESTIGACIONES MULTIDISCIPLINARIAS SOBRE CHIAPAS Y LA  
FRONTERA SUR

## **MUJERES TRANSEÚNTES Y VIOLENCIAS EN LOS ESPACIOS PÚBLICOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO**

TESIS QUE PARA OPTAR POR EL GRADO DE: MAESTRÍA EN ANTROPOLOGIA

PRESENTA:

ANAMARÍA MARTÍNEZ ORDÓÑEZ

TUTORA: CRISTINA OEHMICHEN

INSTITUTO DE INVESTIGACIONES ANTROPOLÓGICAS

CIUDAD DE MÉXICO – ENERO 2023



Universidad Nacional  
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

**Biblioteca Central**



**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.

## CONTENIDO

INTRODUCCIÓN	5
Vivencias diferenciadas de la ciudad	7
Justificación	9
Diseño de investigación	11
Objetivo general	11
Objetivos específicos	11
Pregunta general	12
Preguntas específicas	12
Hipótesis general	12
Hipótesis específicas	13
Estrategia metodológica	14
Etnografía	15
Etnografía digital	16
Deriva urbana / observación	16
Etnografía multisituada	16
Entrevistas semiestructuradas	17
Cartografía con Sistemas de Información Geográfica (SIG)	17
CAPÍTULO 1. MARCO TEÓRICO – METODOLÓGICO	19
1.1 Género y movilidad desde una mirada antropológica	19
1.2 Construcción social de los espacios públicos urbanos	23
1.3 Significados, creencias y representaciones sociales	27

1.4 El orden de género en sus dimensiones simbólica y social	29
1.5 Las violencias como productos culturales	33
<b>CAPÍTULO 2. TRANSEÚNTES URBANAS Y EXPERIENCIAS DE IN-MOVILIDAD</b>	<b>38</b>
2.1 Experiencias de in-movilidad	42
“Biológicamente estamos en desventaja”	42
“Nuestra vida está allá abajo”	46
“Solo dios sabe si regresamos o no”	50
“Yo también soy mujer, yo también tengo derecho”	54
“No pasa del coraje”	59
2.2 Cartografía de la movilidad	62
2.3 Cartografía de las violencias	71
2.4 Reflexiones sobre el acoso	83
<b>CAPÍTULO 3. REACCIONES, RESISTENCIAS, OMISIONES</b>	<b>92</b>
3.1 Resistencias cotidianas: estrategias preventivas	93
3.2 Reacciones inmediatas: el grito y el silencio	100
3.3 Alternativas de movilidad: protesta, organización y denuncia	107
Denuncia organizada y alternativas desde las políticas públicas	114
3.4 Burocracia callejera: políticas de victimismo y segregación	120
El Metro como microcosmos urbano	128
Las dos caras de las políticas de género	131
Varias capas de violencia	137
Vigilancia y control: los ojos en la calle	141

RECAPILUTACIÓN Y REFLEXIONES FINALES	146
Movilidad necesaria, inmovilidad preventiva	148
Normalización institucional y cultural de violencias	152
Preguntas inconclusas	156
BIBLIOGRAFÍA	158

## INTRODUCCIÓN

Las violencias son fenómenos sociales complejos que requieren de una contextualización cultural, social y política para comprenderse de manera amplia y completa, sin dejar de lado la existencia de matices y ambigüedades en su interpretación. No obstante lo anterior, las violencias existen y tienen repercusiones directas en los comportamientos colectivos y en la interiorización individual de las vivencias cotidianas. En este sentido, la experiencia de movilidad de las personas es un escenario en el que es posible estudiar las violencias, refiriendo específicamente a aquellas que experimentan las mujeres como transeúntes en sus traslados comunes caminando, en bicicleta y especialmente en transporte público.

La manera en que las mujeres transeúntes perciben, experimentan y enfrentan violencias incide directamente tanto en sus patrones de desplazamiento, como en el desarrollo de estrategias preventivas, reacciones directas y acciones institucionalizadas en diferentes medidas para sobrellevar las violencias y subvertirlas, con el objetivo de generar mayor seguridad, movilidad y autonomía. En este marco se inscriben las políticas públicas orientadas hacia la atención y mitigación de estos fenómenos, con especial énfasis en la violencia sexual contra las mujeres, las cuales a su vez generan cambios en los patrones de viaje, las percepciones de seguridad de las mujeres y las actitudes de hombres transeúntes y personas trabajadoras de los sistemas de transporte público.

Vale mencionar de antemano que con el término “violencias” se hace referencia a una serie de percepciones de incomodidad, disgusto, rechazo, dificultad y agresión directa o indirecta que es considerada como tal por las mujeres transeúntes. Esto a raíz de ahondar en el conocimiento intrínseco que ellas tienen al ser ciudadanas que se mueven por el espacio de manera cotidiana y que emplean ciertos modos de transporte recurrentemente. Entonces, la labor antropológica en este caso consiste en documentar sus experiencias individuales y tejer una narrativa de las violencias para las mujeres transeúntes en los espacios y el transporte público. Esto permite, por una parte, hilar fino en cómo se construyen y transmiten las percepciones e imaginarios de las violencias, y por otra, problematizar de manera más amplia las políticas públicas enfocadas en cuestiones identitarias como el género.

En la Ciudad de México (CDMX) las personas experimentan violencias cotidianamente; según la Encuesta Nacional de Victimización (ENVIPE), el 91.5% de las personas en la CDMX se siente insegura en el transporte público y 84.8% en la calle (2019). Según encuestas de percepción y entrevistas con personas usuarias (ONU Mujeres et al., 2018), se dice que, en la CDMX, el 65% de las mujeres sufren violencia en vehículos de tránsito y espacios públicos relacionados con el transporte, especialmente en el Metro, la calle, el microbús y los paraderos. No obstante, la percepción de inseguridad y el miedo no están capturados directamente en los mecanismos de justicia institucionales, encontrando que el 84.5% de las mujeres víctimas de violencia no denuncian, por desconfianza hacia las autoridades y los procesos, o por desconocimiento de los mismos (ONU Mujeres et al., 2018).

Las percepciones de peligro e inseguridad están generalmente enraizadas en hechos de violencia experimentadas directamente y difundidas mediante narraciones de eventos sucedidos a otras personas. De esta forma, a lo anterior se suman desapariciones y secuestros en el metro reportados de manera creciente a finales de 2019 (Rojas, 2019), que constituyen hechos importantes o hitos que inciden en la percepción de seguridad de las mujeres al demostrar que existe un peligro real tanto en la calle como en el transporte público. En México, es bien sabido que las desapariciones pueden terminar en hechos de violencia de mayor gravedad, como la violación e incluso la muerte, por lo cual es un tema no solo relevante sino también urgente que requiere ser abordado desde múltiples miradas para mitigarse y erradicarse. Vale mencionar que las cifras de feminicidio se han elevado a nivel nacional en 2021, contando con 969 casos reportados (Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana, 2022), lo cual refuerza la necesidad imperante de un abordaje del fenómeno de la violencia desde la academia y diferentes sectores sociales y políticos.

A la par, en la CDMX se han implementado políticas como la segregación de espacios –o separación de vagones en el metro–, que llevan en vigor más de quince años, de la mano con una serie de legislación y acciones complementarias desde las esferas públicas y privadas en favor del reconocimiento de la violencia de género y los derechos de las mujeres. Las políticas afirmativas de este tipo por definición tienen la función de ser temporales, en la medida en que se transformen las desigualdades de base que las fundamentan (Colombara, 2011). Sin embargo, en la CDMX se

han mantenido tanto las políticas como la violencia cotidiana, ante lo cual es relevante preguntar de manera transversal por qué no han tenido éxito en transformar las condiciones iniciales.

Intentos institucionales como el programa *Viajemos Seguras* (2007), la *Ley de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia para el Distrito Federal* (2008), la adhesión a la *Iniciativa Global Ciudades Seguras*, liderada por ONU Mujeres (2015), el *Programa CDMX Ciudad Segura y Amigable para Mujeres y Niñas* (2017), y actualmente el programa *Mi Calle* y el *Plan Estratégico de Género y Movilidad 2019*, se han elaborado con el objetivo de caracterizar y combatir las violencias contra las mujeres en los espacios públicos y la infraestructura de transporte, como respuesta a un movimiento global de inserción de estos temas en la agenda pública. No obstante, la persistencia de fenómenos de violencia muestra la complejidad y amplitud del tema, ante lo cual los mecanismos institucionales requieren seguir ahondando en las necesidades diferenciales de las personas en la ciudad y su respectiva experiencia de movilidad. De la mano con esto, los procesos de evaluación y monitoreo de dichos mecanismos constituyen una oportunidad para avanzar en el entendimiento y la transformación de las violencias en los espacios públicos urbanos.

Por supuesto que las transformaciones culturales y sociales son de largo aliento y dependen de múltiples factores que exceden el alcance de esta investigación –como los roles de género, las raíces socioculturales de los mismos y las influencias de los movimientos feministas que buscan su transformación, y la estructura social en su conjunto, entre otras. En este sentido, contextualizar la investigación en el transporte público y la experiencia de transitar la ciudad permite enfocar la mirada hacia una práctica social en concreto para comprender cómo el fenómeno de las violencias se manifiesta en escenarios específicos de la vida cotidiana de las personas, desde la óptica de las mujeres en este caso. Se trata de una investigación inicial pero no suficiente para comprender, en primera instancia, cómo se moldean los comportamientos en términos de in-movilidad, y en última, cómo se construyen los imaginarios de violencias específicamente en relación con el género y cuál es su instrumentalización para la obtención de beneficios específicos de carácter identitario.

### **Vivencias diferenciadas de la ciudad**

La ciudad se vive según la experiencia propia, incluyendo las actividades y necesidades que llevan a las personas a moverse para satisfacer ciertos objetivos. Más allá del habitar, es posible

remitirse al transitar como una actividad central en las ciudades que, a la par de cumplir con ciertas necesidades, permite desarrollar vínculos con el territorio y tejer relaciones con las personas. Lo anterior deriva en la consideración de las personas como transeúntes (en movimiento), además de habitantes (en un lugar específico), para resaltar la experiencia cotidiana de la movilidad como elemento esencial de la vida urbana, pese a ser cotidiano, común y recurrente. Esta experiencia de movilidad se complejiza en territorios extensos y diversos como la CDMX, donde las distancias, los largos tiempos de traslado y la baja calidad del transporte público, se suman a la percepción de inseguridad y miedo a las violencias. En este sentido, las violencias en su acepción más amplia, entendida como agresión, conflicto o molestia, es considerada uno de los factores de inseguridad, que a su vez tiene repercusiones en la experiencia de movilidad de hombres y mujeres al condicionar la forma en que se dan las interacciones y las posibilidades (o imposibilidades) de movimiento en el espacio.

Al tratarse de una práctica social expresa en el territorio, el transitar la ciudad es fiel reflejo de las estructuras sociales subyacentes, entre las cuales el género, considerado en su dimensión interseccional, incide directamente. En efecto, en la experiencia de movilidad es posible identificar patrones diferenciados entre mujeres y hombres. Según la Encuesta Origen Destino de la Zona Metropolitana del Valle de México (Instituto Nacional de Estadística y Geografía - INEGI, 2017), los motivos de viaje de las mujeres corresponden en un 19.3% a actividades de cuidado, mientras que el 28.9% de los viajes de los hombres son para ir al trabajo. Así mismo varían los modos de transporte: los principales utilizados por las mujeres son el transporte público no masivo y caminar en la calle (respectivamente 34.3 y 32.5% de los viajes de mujeres), mientras los hombres utilizan también el transporte público no masivo, pero su segunda opción es el automóvil (respectivamente 37.9% y 25.7% de los viajes de hombres).

Lo anterior da cuenta de diferentes experiencias de movilidad, fruto de comportamientos variados que están moldeados por factores como las violencias, que no sólo consisten en agresiones físicas, sino que también abarcan un entramado de percepciones y creencias. Las percepciones de peligro son fruto de las mismas dinámicas cotidianas de tránsito por la ciudad, y tienen afectaciones difícilmente cuantificables, definibles y abordables, especialmente desde los aparatos estatales e institucionales en general. De esta manera, las violencias y el miedo socialmente contruidos

determinan, en muchas ocasiones, la toma de decisiones personal y colectiva sobre las posibilidades de acceso a oportunidades educativas, laborales, entre otras (Soto, 2012).

Así, la inseguridad interviene como un costo en la decisión del desarrollo profesional y personal de las mujeres (Umaña-Barrios y San Gil, 2017), pero también de los hombres, a su vez dando cuenta de las diferencias de género subyacentes al movimiento mismo de las personas en el territorio. La creación de espacios de miedo y fronteras internas es el resultado de una serie de procesos sociales que remite a cuestionarse sobre el fundamento mismo de las ciudades como lugares de convergencia y diversidad, y las posibilidades equitativas (y sus respectivas limitaciones) de movimiento por el espacio. De esta manera, surgen prácticas cotidianas para resistir o evitar estas violencias, tales como estrategias preventivas, reacciones inmediatas y cambios en los patrones de movilidad de las personas transeúntes, especialmente de las mujeres, que enfrentan diferentes tipos de violencias en comparación con los hombres.

### **Justificación**

Aunque las mujeres no son el único grupo que vive violencias en los espacios públicos, estudiar la problemática desde esta perspectiva permite aportar a la comprensión del fenómeno de las violencias en los espacios públicos urbanos en general, a modo de evidenciar cómo se da una experiencia diferencial de la ciudad según el género (Falú, 2009). De igual manera, es una oportunidad de incorporar otras múltiples variables sociales que intersecan el género y reflejan la diversidad que confluye en los espacios urbanos, que a su vez genera prácticas territoriales de movilidad e inmovilidad. En este sentido, aunado al esfuerzo por territorializar los estudios de género, se reportan experiencias que transversalizan categorías como la etnia, la clase social, la edad, entre otras.

De la mano con esto, se observan las experiencias urbanas desde la dimensión del movimiento o del tránsito, trascendiendo las aproximaciones tradicionales que se centran en el habitar (Grimaldo, 2018). La repercusión de esto se refleja también en el abordaje de los estudios de violencia desde la perspectiva de las mujeres, los cuales han mantenido una tendencia hacia la violencia doméstica o en las desigualdades de género que estructuralmente permean a las sociedades. En este sentido, estudiar las violencias en movimiento genera nuevos retos y oportunidades para comprender las interacciones sociales y culturales en los espacios urbanos. Pese

a la amplitud y ambigüedad no sólo del término “género” (Serret, 2011), sino también de la categoría “mujeres” (Butler, 1997), se consideran las experiencias de las mujeres como un punto de partida para explorar cuestiones más amplias sobre las prácticas de movilidad en general, especialmente de las posibilidades de movimiento y las barreras existentes para el mismo.

Considerando las violencias en los espacios públicos urbanos como una realidad inminente con repercusiones tangibles en la vida de las personas, la antropología social como disciplina aporta de manera sustancial al entendimiento y manejo de esta problemática que, hasta el momento, ha sido abordada principalmente desde la planeación urbana y las políticas públicas, sin considerar a cabalidad las experiencias y necesidades propias de las personas. En este sentido, la CDMX constituye un escenario interesante dada la confluencia de movimientos sociales feministas, experimentos de política pública pioneros en la región, y un sustrato multicultural que refleja la interseccionalidad del género, además de una vida altamente dinámica en los espacios públicos urbanos.

Recientemente, ha existido un creciente interés en analizar cómo dicha violencia de género es experimentada por las mujeres en los espacios públicos, ligando el tema a la equidad en el acceso a los derechos civiles. Desde la academia y los organismos internacionales se han promovido estudios de diagnóstico e incluso la adopción de mecanismos legales y políticas públicas a nivel nacional y local para visibilizar y mitigar las violencias de género. A pesar de estos esfuerzos, se requiere seguir ahondando en el tema, para trascender el enfoque en las violencias sexual y física, y en las afectaciones hacia las mujeres específicamente, a modo de nutrir el debate desde América Latina y comprender los efectos sociales de los mencionados esfuerzos.

Dicho abordaje público de las problemáticas de género y movilidad a través de acciones concretas que inciden en la experiencia cotidiana de las mujeres y las personas transeúntes en general ha sido más o menos exitoso según se observen los datos existentes de denuncias y percepción de seguridad tanto en los espacios públicos como en el transporte público. Lo anterior, porque persisten problemáticas visibles y tangibles de violencia que en última instancia pueden terminar en feminicidios. A esto se añaden incomodidades y discriminaciones de tipo estructural hacia personas adultas mayores, personas en condición de discapacidad, niñas, niños, entre otras personas con capacidades motoras reducidas. Incluso, se consideran las desigualdades en la

distribución urbana de servicios (empleo, educación, recreación, salud, entre otros) (Brito et al., 2020), ante lo cual la precarización del transporte público constituye una barrera para el acceso.

En este sentido, persisten violencias en múltiples manifestaciones que requieren no solo una mirada profunda al fenómeno mismo de las violencias, sino también una revisión de cómo se han implementado los instrumentos legales correspondientes a su mitigación. En este panorama emergen dos elementos interesantes para la problematización de las violencias hacia las mujeres transeúntes; por una parte, las percepciones e imaginarios de las personas funcionarias encargadas de cumplir con ciertos protocolos y ejecutar las leyes –garantizar el acceso a la justicia ante la ocurrencia de hechos violentos, a la par del derecho a la movilidad, entre otros–, y por otra, las posibilidades de instrumentalizar ciertos beneficios o privilegios que brindan estos instrumentos de discriminación positiva para favorecer a las mujeres mismas en otros escenarios. Denuncias de acoso falsas y ventas ambulantes en el metro son algunos de los casos que permiten desarrollar preguntas sobre las diferentes caras de las violencias y de su abordaje desde las políticas públicas. Considerando lo anterior, se plantean los elementos centrales del presente trabajo.

## **Diseño de investigación**

### ***Objetivo general***

Identificar y analizar las percepciones, imaginarios y representaciones de las violencias (incomodidades y conflictos) de las mujeres transeúntes en la experiencia de in-movilidad en el transporte y los espacios públicos urbanos de la CDMX y las derivadas percepciones de las personas burócratas que implementan las políticas públicas orientadas a su prevención, atención y mitigación.

### ***Objetivos específicos***

- Describir y analizar las prácticas, representaciones e imaginarios sobre las violencias para las mujeres transeúntes en el transporte y los espacios públicos urbanos de la CDMX.
- Describir y analizar las prácticas sociales y culturales de prevención, reacción y resistencia ante las violencias de las mujeres transeúntes en la experiencia de movilidad en el transporte y los espacios públicos urbanos en la CDMX.

- Analizar los efectos de las políticas públicas ante las violencias contra las mujeres transeúntes en la experiencia de movilidad en el transporte y los espacios públicos urbanos de la CDMX.
- Describir y analizar las percepciones y reacciones de las personas burócratas (que implementan las políticas públicas orientadas a mitigar y atender las violencias contra las mujeres en el metro de la CDMX) ante las situaciones de violencias y el funcionamiento de las políticas públicas.

### ***Pregunta general***

¿Cómo las mujeres transeúntes perciben, imaginan, reaccionan y resisten ante las violencias en la experiencia de movilidad en el transporte y los espacios públicos urbanos de la CDMX, y cómo perciben el fenómeno las personas burócratas que implementan las políticas públicas orientadas hacia su prevención, atención y mitigación?

### ***Preguntas específicas***

- ¿Qué y cómo son percibidas, vividas e imaginadas las violencias por las mujeres transeúntes en la experiencia de movilidad en el transporte y los espacios públicos urbanos de la CDMX?
- ¿Mediante qué prácticas las mujeres previenen, reaccionan y resisten ante las violencias en su experiencia de movilidad en el transporte y los espacios públicos urbanos de la CDMX?
- ¿Cuáles son los efectos de las políticas públicas orientadas a mitigar, prevenir y atender las violencias contra las mujeres transeúntes en su experiencia de movilidad en los espacios públicos urbanos de la CDMX?
- ¿Cómo las personas burócratas que implementan las políticas públicas orientadas a mitigar, prevenir y atender las violencias contra las mujeres transeúntes en el metro de la CDMX perciben y reaccionan ante las violencias y dichas políticas?

### ***Hipótesis general***

Las mujeres transeúntes perciben de manera diferenciada las violencias según la edad, clase, ubicación, condición de discapacidad y etnia de pertenencia, y reaccionan ante ella mediante prácticas cotidianas normalizadas de resistencia, prevención, acciones de denuncia, resistencia y/o

silencio, lo cual repercute en las prácticas de movilidad, el uso de los espacios públicos urbanos de la CDMX y refleja el orden de género, mientras que las políticas públicas tienden a reproducir el ambiente generalizado de victimismo que genera beneficios específicos para las mujeres transeúntes en detrimento de otros grupos sociales.

### ***Hipótesis específicas***

- Las violencias se perciben de diferentes maneras desde una perspectiva interseccional de las mujeres transeúntes, y su significado se construye a partir de imaginarios y representaciones colectivas de miedo y peligro mediante la estigmatización de personas, lugares y situaciones.
- Las violencias se asocian a prácticas como miradas lascivas, palabras ofensivas, tocamientos, empujones, asaltos e imaginarios de miedo y peligro en puntos específicos y aglomeraciones (McDowell, 2000), entre otras, generando fronteras que condicionan el acceso a oportunidades/servicios urbanos (centros de salud, educativos, culturales, deportivos, bienes/servicios de alimentación, entre otros) para las mujeres transeúntes en la experiencia de movilidad en los espacios públicos urbanos de la CDMX.
- Las mujeres transeúntes enfrentan las violencias mediante prácticas normalizadas de resistencia y prevención que tienden al ocultamiento de sus cuerpos y a restringir las posibilidades de movilidad en los espacios públicos urbanos, derivando también en alternativas de movilidad organizadas voluntariamente.
- Las políticas públicas (división de vagones, botones de pánico, autobuses rosas) buscan contribuir a mitigar las violencias contra las mujeres transeúntes en la experiencia de movilidad en los espacios públicos urbanos de la CDMX, pero la exacerbaban, producen otras violencias y reafirman el orden de género.
- Las personas burócratas que implementan las políticas públicas enfrentan múltiples capas de violencia y presencian la instrumentalización de los beneficios otorgados por las políticas afirmativas, generando estrategias adicionales de atención y prevención en casos de violencias legítimas o falsas.

## **Estrategia metodológica**

El presente trabajo se desarrolló durante la pandemia por COVID-19, lo cual generó retos importantes en términos metodológicos, dadas las restricciones al movimiento y el miedo generalizado al contagio. De la mano con esto, se dieron cambios drásticos en los patrones de movilidad de las personas, reduciéndose en un 70% la demanda de transporte público durante los primeros meses de la pandemia en las zonas metropolitanas del país (marzo-junio de 2020), sin recuperarse el número de personas usuarias a septiembre 2021, cuando la caída en la demanda oscilaba en el 40% (Hernández et al., 2022). Esto derivó de una serie de medidas de gobierno para reducir la oferta de transporte público, considerando estos espacios peligrosos por el alto potencial de contagio. Principalmente el lema “quédate en casa” incitó a evitar los espacios públicos, especialmente los espacios de transporte público, mediante la reducción de los desplazamientos. El trabajo remoto comenzó a instalarse, aunque una proporción de personas se mantuvieron sin el privilegio del confinamiento, y mientras se redujeron las violencias en los espacios públicos, se dio un aumento de la violencia doméstica y el feminicidio (Inmujeres, 2021).

Desde esta óptica, es posible estudiar la movilidad de mujeres en la CDMX enmarcada en tiempos de pandemia, considerándola desde la antropología del desastre (Faas et al., 2020) como un fenómeno social y multidimensional que se desarrolla a partir de interacciones entre las personas e instituciones frente a un evento inesperado, permitiendo identificar la distribución desigual de los impactos, la exposición diferenciada frente al contagio y las capas de subalternidad que atraviesan las experiencias de las personas y su capacidad de sobrellevar la enfermedad y el confinamiento. En palabras de Judith Butler, “El virus no discrimina” (2020, p. 60). Pero es posible afirmar que las personas y las estructuras socioculturales, económicas y políticas sí lo hacen. Esto trajo consigo cambios en los hogares, las responsabilidades y cargas emocionales, visibles por ejemplo en el caso de estudiantes que experimentaron frustración, angustia e incertidumbre por las desigualdades de acceso a herramientas tecnológicas, conectividad a internet y espacios de concentración (López Sánchez y Robles Mendoza, 2021).

Esta situación impidió el trabajo etnográfico planteado inicialmente como la metodología central, y llevó a la continua reformulación de estrategias conforme era posible salir a la calle y usar la infraestructura de transporte público sin mayor riesgo de contagio. Dadas las restricciones al movimiento y la posible reticencia de las personas al encuentro físico, se plantearon

metodologías virtuales que podrían ejecutarse a distancia, incluyendo una posible variante de desarrollo en campo. Finalmente, la estrategia metodológica se consolidó a partir de la revisión de los abordajes de investigaciones y estudios en temas de movilidad urbana, transporte público y género en los espacios públicos, dialogando con las técnicas antropológicas tradicionales, que fueron evolucionando conforme era posible hacer trabajo de campo, a modo de generar conocimientos situados (Haraway, 1995), es decir, saberes contextualizados.

Retomando las aproximaciones metodológicas propias de las corrientes feministas (Sharp, 2009), aunadas a la incorporación de las violencias en el transporte público como parte de la agenda internacional (UN Women, 2019), es posible identificar tres métodos clave: la realización de entrevistas a las personas usuarias de los servicios de transporte público, las visitas a campo para el conocimiento de primera mano de las condiciones de los lugares, y los datos estadísticos (o geoestadísticos) derivados de encuestas. A partir de esto, se han estructurado metodologías para auditar los espacios públicos urbanos con perspectiva de género con indicadores concretos en temas de accesibilidad, seguridad, comodidad, caminabilidad, entre otros (International Labour Organization - ILO, 2007; Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano -SEDATU, 2021; Pérez et al., 2022).

De lo anterior surge el interés por ahondar en los detalles de la experiencia de las personas transeúntes, especialmente de las mujeres usuarias del transporte público, desde una mirada antropológica, con el fin de entender el fenómeno de las violencias en su complejidad y singularidad. Ante la creciente necesidad de generar evidencia sobre las violencias vivida por mujeres en contextos urbanos para abordarla desde las políticas públicas (Reyes, 2018; Rozas y Salazar, 2015), es necesario no solo describir los hechos, sino también cuestionarlos, a modo de ampliar el debate sobre lo que son las violencias, sus mecanismos de producción, reproducción y mitigación, y las percepciones, creencias e imaginarios subyacentes.

La estrategia metodológica se compone de tres abordajes:

### ***Etnografía***

La observación etnográfica es el pilar central del proyecto, considerando tres modalidades de adopción según el devenir de la investigación.

### ***Etnografía digital***

En las redes sociales es posible encontrar grupos o líneas de discusión enfocadas en temas de violencia en los espacios públicos, grupos de mujeres y de personas usuarias del transporte público. Mediante la etnografía digital fue posible rastrear los imaginarios, creencias y percepciones de las personas transeúntes, de la mano con identificar posibles personas colaboradoras para ulteriores análisis. Se profundizó en la plataforma *Facebook*, buscando testimonios, comentarios y referencia a hechos de violencia en los espacios públicos urbanos de la CDMX, a partir de la búsqueda en grupos. También se consultó la sección de quejas y comentarios en *Twitter* relacionados con los sistemas de transporte público de la ciudad y etiquetas concretas a la Secretaría de Movilidad de la CDMX (SEMOVI), el Sistema de Transporte Colectivo Metro, la Secretaría de Seguridad Ciudadana y la Secretaría de las Mujeres de la CDMX, además de colectivos de personas usuarias de transporte público, peatonas y ciclistas.

### ***Deriva urbana / observación***

Caminar la ciudad de manera intuitiva y sin una destinación específica es lo que se conoce como deriva urbana (Durán, 2011). Esta estrategia constituyó una primera aproximación a los espacios públicos urbanos, como estaciones de transporte público, andenes, vagones, puntos de acceso y colonias, para identificar cómo es la experiencia de movilidad de las personas, posibles hechos de violencia, reacciones e imaginarios. A la vez, de esta manera se generaron acercamientos con personas usuarias y funcionarias de los sistemas. De estos ejercicios de observación se derivó el trabajo etnográfico en campo, acotando las áreas de estudio y estableciendo vínculos más estables con el territorio.

### ***Etnografía multisituada***

A partir de la información recolectada con otros métodos, se realizó el acompañamiento a las personas entrevistadas en sus recorridos cotidianos, a modo de realizar una etnografía multisituada (Marcus, 2001). Considerando los puntos de origen y destino, los modos de transporte y especialmente las sensaciones y emociones de las personas a lo largo de los trayectos, esta técnica permitió profundizar en las experiencias de las mujeres colaboradoras. Al ser el movimiento un elemento característico del tema de estudio, adoptarlo a nivel metodológico fue necesario para la construcción de datos etnográficos veraces y contextualizados.

### ***Entrevistas semiestructuradas***

A partir de los primeros contactos establecidos con personas usuarias del transporte público mediante el método “bola de nieve”, se realizaron entrevistas semiestructuradas para conocer con mayor detalle no solo las experiencias vividas, sino también los imaginarios de las violencias y los contextos de cada persona. Se consideraron personas usuarias del Metro de la CDMX, independientemente del uso de otros modos de transporte, buscando incluir mujeres de diferentes edades, ocupaciones y ubicadas en diferentes partes de la ciudad. Se realizaron entrevistas también con personas funcionarias de los sistemas de transporte, especialmente personal de seguridad, policía, personal del Metro, entre otros “burócratas callejeros”<sup>1</sup> que están en contacto directo con las personas transeúntes cotidianamente. El aporte de estas últimas consistió en su visión de los hechos de violencia y especialmente la implementación de las políticas públicas de seguridad y mitigación de las violencias. Las entrevistas se realizaron en modalidad virtual o presencial, según la disponibilidad de las personas y las condiciones por COVID-19. Las mujeres transeúntes entrevistadas se presentan en el *Capítulo 2. Transeúntes urbanas y experiencias de in-movilidad*, mientras que las personas funcionarias entrevistadas en el apartado *3.4 Burocracia callejera: políticas de victimismo y segregación*.

### ***Cartografía con Sistemas de Información Geográfica (SIG)***

Las representaciones cartográficas permiten observar las dinámicas sociales y presentar múltiples elementos simultáneamente. Los sistemas de información geográfica se han utilizado ya para identificar las zonas más seguras y menos seguras de la CDMX, a partir de indicadores estadísticos (ONU Mujeres et al., 2017). Retomar encuestas y estadísticas relacionadas con las violencias en los espacios públicos en diálogo directo con las metodologías previas permitió representar las experiencias e imaginarios de las violencias en lugares específicos de la CDMX. Se consideraron bases de datos como la Encuesta Origen Destino 2017 (INEGI, 2017), víctimas en carpetas de investigación de la Procuraduría General de Justicia 2020-2021 (Agencia Digital de

---

<sup>1</sup> El término “burócrata callejero” o a nivel de calle hace referencia a las personas que hacen parte de las instituciones públicas al ser funcionarios que están en contacto directo con las personas y ser el canal de comunicación del estado para la atención de las y los ciudadanos. La importancia de involucrar a estas personas en los estudios sociales radica en que su nivel de capacitación e información es generalmente poco tenido en cuenta en el diseño e implementación de políticas públicas, pero son esenciales para asegurar que las acciones sean exitosas en el involucramiento y atención de la sociedad civil (Lipsky, 1980).

Innovación Pública - ADIP, 2019), y llamadas realizadas a Línea Mujeres (ADIP, 2021b), entre otras. El resultado de este análisis geoestadístico fue una representación cartográfica de la movilidad y las violencias.

El documento está estructurado en tres capítulos. El primero contiene el abordaje teórico y conceptual de la movilidad urbana desde la disciplina antropológica, e incluye una discusión sobre el género como categoría analítica, la concesión simbólica de la cultura y el carácter contextualizado de las violencias. En el segundo se abordan las violencias desde una aproximación fenomenológica, reportando lo que las mujeres colaboradoras consideran violento en su experiencia de movilidad cotidiana, evidenciándose un debate sobre las definiciones del acoso sexual. El tercer capítulo ahonda en los mecanismos de defensa, reacción inmediata y resistencia organizada ante las violencias, entre las cuales se encuentran las políticas públicas recientes, a modo de observar su funcionamiento desde la perspectiva de las personas implementadoras o burocracia callejera. Se concluye con los principales elementos de la investigación y preguntas para futuros trabajos.

## CAPÍTULO 1. MARCO TEÓRICO – METODOLÓGICO

Este primer capítulo contiene las bases teóricas de la investigación, que constituyen las herramientas de análisis para el estudio de las mujeres transeúntes y las violencias cotidianas que enfrentan en la experiencia de movilidad. El primer apartado aborda la temática de la movilidad urbana como práctica social que requiere ser abordada por las ciencias sociales ante la necesidad de complementar los estudios urbanísticos e ingenieriles. En el segundo, se contextualiza el tránsito por la ciudad en el marco de la geografía crítica que reconoce la construcción social de los espacios públicos y el derecho de las personas a la ciudad. La apropiación y el uso de los espacios se ve atravesada por creencias, significados y representaciones desde una concepción simbólica de la cultura, que se discuten en el tercer apartado. Seguidamente, en el cuarto apartado se considera al orden de género como categoría analítica que interseca los usos y representaciones de los espacios, y en el quinto se elabora el concepto de violencias como mecanismo cultural para la construcción de fronteras internas.

### 1.1 Género y movilidad desde una mirada antropológica

El motivo central del este apartado es entender la movilidad urbana como un sistema de organización socio-espacial que depende de múltiples factores, tales como el desarrollo de la infraestructura, los servicios públicos, el sistema económico político, las políticas públicas del estado<sup>2</sup>, el capital financiero, industrial y comercial, los intereses y necesidades individuales, el valor de la tierra y el sistema de transporte y tránsito (Alcántara, 2010). En este sentido, trasciende el transporte público como tema central de la movilidad y se amplía el panorama no solo a considerar otros modos de transporte – caminar, andar en bicicleta, el automóvil privado, etc. – sino también la configuración de las dinámicas de movilidad, como la disponibilidad de modos de

---

<sup>2</sup> Se entiende a las políticas públicas como acciones y omisiones del estado ante situaciones definidas como problemáticas (Velásquez, 2009), se sitúa al estado y sus respectivas entidades como brazos de actuación de un sistema determinado, que incluye desde el marco legal y normativo, hasta las acciones cotidianas de las personas funcionarias como representantes directas del estado. Se hace mención específica a las políticas afirmativas, que son de carácter transitorio y buscan generar procesos de discriminación positiva para resarcir condiciones históricas de desigualdad (Colombara, 2011). Las políticas públicas que abordan las cuestiones de violencias en espacios y transporte públicos desde la mirada de las personas implementadoras se discuten en el apartado 3.4 *Burocracia callejera: políticas de victimismo y segregación*, aunque se discuten a lo largo de todo el documento desde la perspectiva de las mujeres transeúntes.

transporte público, la forma urbana, la cercanía de equipamientos y la desigualdad social, entre otros.

Entonces, puede decirse que la movilidad urbana trata de la manera en la que las personas transitan por la ciudad para satisfacer sus necesidades mediante el acceso a los servicios o equipamientos disponibles. Esta definición permite complejizar un fenómeno para analizarlo desde la perspectiva del sujeto que lo usa en su vida cotidiana: el/la transeúnte, concebido como sujeto antropológico cuyas experiencias y vivencias a su vez moldean la ciudad.

Una de las metodologías centrales para el estudio de la movilidad urbana son las encuestas origen y destino, que buscan identificar los patrones de viaje de las personas en la ciudad, ahondando en los hábitos, tiempos de traslado, modos de transporte, costos de viaje, horarios, entre otros. Estas encuestas, aplicadas con cierta temporalidad dada la complejidad en la recaudación de los datos – en el caso de la CDMX cada 10 años –, pretenden ser un elemento de planificación urbana para determinar el desarrollo de los servicios de transporte, su distribución geográfica y, en general, la colocación, mantenimiento y transformación de la infraestructura vial. Sin embargo, dicha metodología resulta insuficiente para medir y conocer otro tipo de dinámicas propias de la movilidad urbana que inciden directamente en las posibilidades que tienen las personas de acceder a los servicios que ofrece la ciudad (Hernández y Witter, 2011). Entonces, se requieren estudios complementarios para comprender cómo es realmente el acceso a los servicios de transporte público, cuál es su relación con las estructuras sociales subyacentes, y cuáles son las necesidades específicas de las personas para transitar por la ciudad.

La movilidad urbana requiere ser humanizada para dimensionar cuáles son las posibilidades y barreras de que las personas transiten por la ciudad, al comprender que, en muchos casos, los modos de transporte, horarios y condiciones de la experiencia de transitar la ciudad dependen de cuestiones culturales, sociales y económicas subyacentes. Así, en aras de construir miradas más holísticas, han emergido conceptos como la “movilidad de cuidados”, a modo de visibilizar cómo se dan patrones de viaje diferenciados según el género (Sánchez de Madariaga, 2015). Retomando los datos de las encuestas origen destino, se evidencia que tanto los motivos de viaje como los horarios y los modos de viaje varían, siendo generalmente pendulares los viajes de

los hombres, es decir ida y regreso con un destino específico, mientras que los de las mujeres tienen múltiples destinos y son más fragmentados (Moscoso et al., 2020).

Lo anterior se debe a que en muchas sociedades las mujeres se desempeñan como agentes de cuidado, y sus necesidades de movilidad son particulares con respecto a otros sujetos, siendo sus viajes multimodales, en compañía de otras personas, cargando elementos generalmente, y dando preferencia a percepciones de seguridad, más que eficiencia al momento de tomar decisiones sobre los modos de transporte, horarios y condiciones de viaje. Vale mencionar que no todas las mujeres son agentes de cuidado y se desempeñan también como trabajadoras, estudiantes, entre otras, y que también los hombres son agentes de cuidado, ante lo cual es necesario matizar la manera en que los roles de género se despliegan en los patrones de movilidad. Estos son algunos elementos relacionados con la condición de género que ayudan a vislumbrar de manera inicial cómo el estudio de la movilidad urbana presenta una serie de complejidades, especialmente en relación con las personas y sus prácticas cotidianas en la ciudad.

Una primera aproximación al estudio de las mujeres en sus prácticas de movilidad cotidiana necesariamente debería trascender las estadísticas para considerar su rol social, que es uno de los factores que condicionan las razones por las cuales se mueven en la ciudad. Madres, solteras, adultas mayores, amas de casa, trabajadoras del hogar, cuidadoras, entre muchas otras opciones, tienen necesidades de viaje, experimentan situaciones particulares y comparten elementos comunes dada su condición de género. Por ejemplo, llevar acompañantes, cargar bolsas y transportarse en horas valle acorde con horarios escolares, son algunas de las particularidades que las personas cuidadoras comparten en su experiencia de movilidad, para lo cual podrían generarse condiciones de infraestructura y operación de los servicios de transporte público particulares que faciliten y mejoren su experiencia de viaje.

De la condición de género derivan las atribuciones de lo público y lo privado, respectivamente, según se trate de hombres o mujeres. Dichas distinciones dicotómicas acentúan otras distinciones que se fundamentan en la división sexual del trabajo. Sin embargo, podría decirse que, pese a las desigualdades salariales, de condiciones y acceso a cargos específicos, la inserción de las mujeres en la vida pública a través de actividades laborales y educativas es una realidad que conlleva un abordaje diferencial de las lógicas urbanas. Entonces, estudiar a las mujeres como

transeúntes en la ciudad permite desplegar una dimensión más amplia y a la vez compleja de los roles de género, ya que permite concretizar los cambios sociales y culturales relacionados con el género en experiencias concretas y compartidas como la movilidad.

Ahora bien, volcar la mirada hacia la manera en que los y las sujetos urbanos transitan la ciudad trae consigo cambios en cómo abordar los estudios urbanos en general. Inicialmente, se requiere dejar de lado el habitar como actividad principal de las personas en las urbes, para centrarse en el carácter móvil, transitorio y dinámico de las personas, que a su vez se relaciona directamente con la producción y reproducción de la sociedad y la cultura (Grimaldo, 2018). En la experiencia cotidiana del transporte público, por ejemplo, se reproducen estereotipos y roles sociales entre los y las pasajeros, en constante interacción entre sí, con las otras personas que habitan en el contexto de la ciudad y sus puntos de referencia.

A partir de esto, es posible entender a la transeúnte como sujeto que transita por la ciudad y refleja en su experiencia las lógicas sociales y culturales subyacentes – como el orden de género –, que se plasman en los espacios públicos como las calles, las banquetas, autobuses, paraderos, estaciones, parques, ente otros. De igual manera, entendiendo a la transeúnte como un sujeto activo que se apropia y usa los espacios públicos, se observan fenómenos que producen y reproducen las lógicas sociales y culturales subyacentes, a su vez reproduciendo representaciones de la ciudad (Grimaldo, 2018). Se reconoce el rol activo de quien transita, de quien camina y fluye por la ciudad, independientemente del objetivo por el cual se mueve, aunque este resulta también influyente al momento de ahondar en las prácticas de movilidad.

Las prácticas de movilidad en el espacio urbano constituyen prácticas de apropiación mediante las cuales se crea el espacio y se entretajan relaciones entre posiciones diferenciadas (De Certeau, 2000). A cada paso se afirma y reproduce la calle, considerando las interacciones con el espacio circundante y las personas presentes que presencian, viven y enuncian el espacio. La ciudad se recorre, se representa y se significa, siendo los y las sujetos que transitan creadores y productos de los espacios públicos urbanos. En este sentido, el estudio de la movilidad desde las ciencias sociales, especialmente desde la antropología, permite complejizar y contextualizar la movilidad urbana en el entramado sociocultural para considerarla una práctica cotidiana que refleja la estructura social y reproduce las dinámicas culturales.

Para la muestra de ello emergen varios estudios realizados tanto en la CDMX como en ciudades de América Latina y del mundo que emplean metodologías etnográficas para ampliar el entendimiento de la movilidad urbana como un fenómeno social que trasciende la aproximación meramente ingenieril enfocada en los servicios existentes (Falú, 2009, 2017; Soto, 2012, 2017; Soto y Castro, 2018; Soto, 2019). Entre los principales hallazgos se encuentra que, así como las emociones son productos sociales y culturales, también lo son las experiencias derivadas de la movilidad cotidiana, que a su vez repercuten en las posibilidades que sienten las personas tener para desplazarse, apropiarse y usar el territorio y sus recursos. Como se mencionó, el enfoque en el tránsito, más allá de la estaticidad, viene de un mismo cambio metodológico que adoptan disciplinas como la antropología en la concepción del movimiento como aspecto inherente a la experiencia humana (Marcus, 2001).

Así mismo, vale mencionar que la movilidad urbana hacer parte de una serie de procesos sociales y urbanos de mayor envergadura que pueden observarse en los modelos de ciudad neoliberal

## **1.2 Construcción social de los espacios públicos urbanos**

Los espacios urbanos están entrettejidos con las dinámicas urbanas, siendo las personas productoras y reproductoras del espacio a partir de su continua representación y apropiación, y así mismo las características físicas del espacio condicionan las interacciones sociales. Las mujeres transeúntes – al recorrer calles, usar el transporte público o andar por la ciudad – son activas participantes del funcionamiento de la ciudad, identificándose con determinados lugares, percibiendo emociones según la presencia de otras personas, objetos o actividades, y a su vez desenvolviéndose en su caminar. Transitar se convierte una forma de experimentar, de crear y de recibir; en otras palabras, de interactuar con lo circundante. De esta manera, el espacio urbano es una construcción social que refleja y reproduce la estructura social.

Desde esta perspectiva, el espacio pasa de tener un rol pasivo, siendo afectado directamente por las acciones humanas, y adquiere un sentido activo en cuanto forma parte de una realidad estructurada y estructurante de las relaciones sociales (Hiernaux y Lindon, 1993). Entonces, las interacciones sociales se territorializan, es decir, son condicionadas por el espacio y a su vez inciden directamente en la configuración del mismo. Lo anterior permite entrever el surgimiento

de una concepción holística del espacio, donde junto con el tiempo se convierte en dimensión de un mismo fenómeno (Urquijo Torres y Barrera Bassols, 2009). El espacio y el tiempo constituyen dos dimensiones imbricadas en directo relacionamiento con las dinámicas sociales y culturales, de forma tal que se configuran mutuamente, más allá de una mirada dicotómica de contenedor y contenido.

En esta misma línea, pueden distinguirse los sistemas de objetos y sistemas de acciones, en palabras de Milton Santos, para dar cuenta de dos categorías de elementos en el espacio (Santos, 1996). Por una parte, se encuentra la categoría de elementos que consisten en la infraestructura y objetos físicos que están presentes en el espacio y le dan cierta personalidad a cada lugar, denominada sistemas de objetos. Por ejemplo, se distinguen elementos clave del espacio que permiten identificar, distinguir y caracterizar los lugares. También, se reconocen los equipamientos como puntos clave dada la función que cumplen, incluyendo lugares de abastecimiento, de alimentación, instituciones educativas, centros de salud, para la recreación, escenarios deportivos, culturales, entre otros, sin omitir las residencias al momento de comprender la ciudad. La segunda categoría de elementos son los sistemas de acciones, que consisten en todas las interacciones y relaciones sociales que se dan en el espacio, en diálogo constante con los sistemas de objetos.

Con base en lo anterior, se entiende el espacio como una relación dinámica y recíproca entre sistemas de objetos y sistemas de acciones, partiendo de la base de que se determinan de manera recíproca y simultánea. Es decir que, mientras la infraestructura condiciona las relaciones y prácticas sociales que se desarrollan en el espacio, a su vez las prácticas sociales configuran la infraestructura existente. La definición del espacio como concepto amplio que engloba lo material y lo social es el punto de partida para ahondar en diferentes configuraciones de lo que se entiende por espacio, siendo necesario complementar estos planteamientos para distinguir entre espacio, territorio y lugar. Para esto, la propuesta conceptual de Henri Lefebvre (1974), leída y reinterpretada por Rita Segato (2006), permite amplificar la concepción del espacio y dialogar con las diferentes maneras de producción y reproducción espacial, con base en su función, rol y cercanía con respecto a las interacciones humanas (Lefebvre, 1974; Segato, 2006).

En primera instancia, los autores se refieren al *espacio* como principio ordenador de la realidad, es decir elemento simbólico que posibilita la existencia. El *territorio*, en cambio, al ser

un espacio representado y apropiado, se caracteriza por su acepción política ya que es definido cartográficamente mediante la creación de límites, usos y reglamentaciones, siendo indisoluble del sujeto de apropiación. En el territorio se constituye la identidad colectiva de origen cultural que caracteriza al espacio mediante símbolos, siendo uno de los ejemplos clásicos el estado-nación. Por último, el *lugar* es la dimensión en la que espacio y territorio se concretizan mediante prácticas cotidianas de uso y apropiación. En otras palabras, los mismos conceptos se pueden expresar mediante el espacio percibido – lugar –, espacio vivido – territorio – y espacio concebido – espacio.

La distinción entre espacio, territorio y lugar lleva a entender a las y los sujetos de producción y reproducción espacial como seres activos en la configuración del mismo, entendiendo al lugar como la dimensión de apropiación espacial por excelencia, y el territorio como un siguiente paso de abstracción del lugar para su definición cartográfica y racionalización, dando cabida al espacio como la definición conceptual amplia de la concepción material de existencia de sociedades. La coexistencia y simultaneidad de las tres dimensiones es la clave para la comprensión y complejización de los fenómenos sociales y culturales, considerando que la reproducción y producción de lugares va de la mano de la definición de territorios comunes, ajenos, limítrofes, seguros, peligrosos, entre otros. En otras palabras, de las prácticas cotidianas al nivel de los lugares se generan territorios y cargas simbólicas correspondientes que generan imaginarios, los cuales a su vez condicionan la posibilidad de apropiación, uso, reproducción y tránsito por territorios y lugares.

Otra manera de referirse a los espacios es denominándolos como “lugares antropológicos”, es decir, lugares de identidad, relacionales e históricos, atravesados por procesos temporales, productores de identidad colectiva y resultados de las interacciones sociales (Augé, 1992). Esta definición amplía la concepción de lugar expresada por Lefebvre y aporta un componente velado: el tiempo. Las transformaciones del espacio a través de interacciones cotidianas tienen también un impacto significativo en los imaginarios y creencias que se generan alrededor de los lugares. Por ejemplo, considérese la forma en que determinados barrios, esquinas o calles adquieren una connotación de peligro a partir de hechos violentos, o dada la presencia de prácticas recurrentes que otorgan un sentido de continuidad a la representación del lugar como espacio de miedo. Adicionalmente los lugares están ligados a procesos históricos, identitarios y culturales de diferentes connotaciones, que van ligados a los usos representativos e icónicos (recreación,

abastecimiento, tránsito, residencia, intercambio, etc.), y que también se cristalizan mediante símbolos que se mantienen y transforman a través del tiempo.

A partir de la definición del lugar es posible referirse a también al “no lugar”, es decir espacios donde la transitoriedad y fugacidad de las interacciones impiden que se dé una apropiación por parte de los sujetos (Augé, 1992). Con este término se puede mencionar espacios construidos con fines de transporte, comercio y ocio, en donde las personas carecen de un vínculo con el espacio más allá de la realización de una actividad finita y transitoria. Además, dada la despersonalización propia de estos no lugares, las personas se caracterizan por una relación contractual o funcional con el espacio, siendo la totalidad de la experiencia en el espacio anónima y solitaria.

Paradójicamente, en la experiencia de transitar podría considerarse que los espacios transitados son no lugares en su mayoría (es decir lugares en los que no puede generarse un tipo de apropiación significativa), aunque desde una perspectiva teórica, los espacios públicos encarnan a la sociedad misma (Borja y Muxí, 2003). Al constituir puntos de encuentro y desencuentro, escenarios de diversidad y especialmente centros de intercambio, los espacios públicos retoman su importancia no solo en cuanto aglutinantes de todas las actividades coexistentes en la ciudad, sino también a nivel narrativo, al ser parte integrante de los discursos urbanizadores. De la misma manera, los espacios públicos se afirman dentro de los planteamientos democráticos, en los que todas las personas tienen derechos por igual. Así, se puede hablar del derecho a la ciudad como fundamento para la convivencia y equidad urbanas, refiriéndose a la capacidad y posibilidad de las y los ciudadanos para representar, construir y decidir sobre la ciudad; en otras palabras, se trata del derecho a producir el espacio reconociendo a todos y todas como parte integrante del mismo (Lefebvre 1967; Harvey 2012).

Sin embargo, estas consideraciones sobre el espacio público omiten un componente central propio de las relaciones sociales, que repercute directamente en la configuración espacial: el poder. Las lógicas de dominación se plasman de manera visible y clara en los espacios a partir de la creación de fronteras (Gutiérrez, 2013), es decir límites imaginarios que condicionan el tránsito por el espacio por parte de las personas. También, el poder permea el espacio al determinar qué sujetos deciden sobre la configuración espacial y cómo se derivan capacidades diferenciadas para usar, representar y apropiarse de determinados lugares. Según factores como la pertenencia étnica, la

clase social, el género e incluso el color de piel, es posible o no acceder a determinados lugares, independientemente si se trata de espacios públicos o privados, siendo muestra de cómo las fronteras internas se yerguen como elementos invisibles, simbólicos y artificiales. En este sentido, el espacio público es escenario de conflicto y lucha entre intereses, visiones del mundo y necesidades diferentes que confluyen en un mismo lugar (Cadena Pedraza, 2021; Ramírez Kuri, 2015).

A partir de esto, es posible definir al espacio como un elemento no neutral, que se articula coherentemente con las relaciones sociales, especialmente en cuanto a las lógicas de dominación derivadas de una cultura particular. En este sentido, la ciudad puede entenderse como un espacio “genderizado”, en el que el orden de género y sus derivadas lógicas de dominación configuran el espacio y condicionan las capacidades y posibilidades de las personas (Zúñiga y Amao, 2017). Con el término “genderizado” utilizado por las autoras, se hace referencia no solo a la posibilidad de acceso a partir del género, sino también la participación por género en la configuración espacial, considerando la planeación urbana como actividad derivada de lo público como encarnación de lo masculino.

Considerando al territorio como un producto social en constante reproducción, es posible afirmar que las prácticas sociales y culturales permean la construcción y representación espacial. En este sentido, es posible analizar fenómenos sociales y culturales bajo una óptica territorial, con el objetivo de comprender las manifestaciones espaciales de las configuraciones sociales y culturales subyacentes. A partir de esta perspectiva, emerge el orden de género como elemento central para la presente investigación en cuanto a que condiciona la relación que se genera entre las personas y el territorio. La configuración de los espacios públicos urbanos, de la mano con la experiencia que se tiene de los mismos, depende del género de las y los sujetos, y a su vez de las construcciones individuales y colectivas alrededor de lo masculino y lo femenino.

### **1.3 Significados, creencias y representaciones sociales**

El abordaje de experiencias y vivencias lleva necesariamente a comprender las interacciones sociales en su marco más amplio a nivel cultural, es decir que invita a ahondar no solo en prácticas concretas, sino también en los significados subyacentes a estas prácticas y cómo estos – a través de las creencias –, moldean los comportamientos y condicionan las reacciones de

hombres y mujeres. Transitando por la ciudad es posible ver cómo las de decisiones sobre cómo moverse – en qué modo, a dónde, en qué horarios, con quién ir, cómo ir, entre otros –, son tomadas a partir de las posibilidades, las usanzas colectivas y las percepciones personales, alimentadas por el contexto cultural en el que se encuentran las personas.

En este sentido, vale mencionar que la cultura es entendida como un elemento simbólico que atraviesa a las personas y sus interacciones, de forma tal que guía las prácticas y comportamientos a partir de otorgarles un significado. Existe una tensión – o relación – entre las prácticas objetivadas y los significados subjetivados, considerando que la interpretación de los hechos depende de condiciones propias a un contexto cultural y social, y, por tanto, que los significados van de la mano de la valoración de los hechos, entendido como proceso de posicionamiento relacional entre significados.

Esto es conceptualizado por Giménez (2007) a partir de la distinción entre las formas interiorizadas y objetivadas de cultura, es decir las diferentes maneras en que la cultura se entreteje con las prácticas colectivas e individuales, destacándose las disposiciones y hábitos que se generan en los individuos a modo de identificarse y reproducir una cultura determinada. Entonces, el comportamiento a bordo del transporte público, por ejemplo, no depende solamente de los servicios de movilidad existentes ni de las consideraciones culturales contextuales, sino especialmente también de la interiorización de estos elementos en las prácticas cotidianas de las mujeres, quienes, al momento de moverse, tienden a anclar sus decisiones presentes en experiencias pasadas vividas o sabidas.

En este sentido, la realidad es necesariamente objetivada y, por tanto, interiorizada, generando representaciones sociales que son fruto de la apropiación y procesamiento de las vivencias, que a su vez se nutre de informaciones, creencias y opiniones, y condiciona los comportamientos. Giménez (2007) identifica cuatro funciones de las representaciones sociales: cognitivamente inciden en la percepción, permiten la identificación, orientan la toma de decisiones y las expectativas, y, además, tienen un carácter justificatorio. Así, la manera en que se aprehende la realidad condiciona a su vez el relacionamiento que se tiene con ella, intermediado también por las representaciones colectivas y las creencias que dan sentido, estructuran y contextualizan la cultura.

En este sentido, la experiencia de movilidad en el espacio va más allá del acto mismo de transitar por la ciudad, anclándose en una serie de dispositivos sociales interiorizados que hacen de los viajes en transporte público verdaderos viajes interiores y colectivos. Las representaciones sociales se pueden cristalizar en creencias que condicionan las acciones, constituyendo realidades concretas al moldear los comportamientos mediante la obediencia que generan como normas externas (Zizek, 2003a). De esta forma, las creencias, al igual que las prácticas, son reales y tienen incidencia directa en las personas, lo cual se evidencia en las percepciones inducidas en determinados lugares, sensaciones de peligro ante ciertas prácticas, preferencia por algunos servicios de transporte u horarios, o mecanismos preventivos para evitar agresiones durante los viajes cotidianos.

Lo anterior emerge a partir de características propias y colectivas que constituyen elementos identitarios y ratifican la pertenencia social a cierto(s) grupo(s). La afirmación de la diferencia, mediante la identificación con atributos culturales, está a su vez atravesada por creencias y prácticas concretas. Estas características configuran lo que Goffman denomina la fachada (1997), situando las interacciones en un escenario teatral para resaltar cómo cada persona, encarnando actores y actrices, desempeña un papel (o varios) acorde a los escenarios que frecuenta y los atributos que le identifican. Así, saberse mujer y ser reconocida como tal es parte del rol particular que se actúa en el transporte y los espacios públicos como transeúnte, y derivadamente determina percepciones, experiencias y comportamientos relacionados.

#### **1.4 El orden de género en sus dimensiones simbólica y social**

El orden de género puede entenderse como un sistema cultural, social y simbólico que se articula a partir de la dualidad femenino/masculino, pero adquiere múltiples formas más allá de la dualidad inicial y se interseca con otros elementos identitarios culturales, sociales y simbólicos. En este sentido, condiciona los comportamientos individuales y colectivos al estar en constante actuación y constituye un elemento de identidad individual y social, fundamentando relaciones de dominación estructuradas. Se trata de un principio organizador de la realidad que se manifiesta en el espacio y en los cuerpos de las personas, incidiendo directamente en las experiencias de movilidad en la ciudad.

El concepto de género surge a partir de una diferenciación entre el sexo biológico binario y su connotación social en un entorno cultural específico, considerando la importancia de la cultura para la determinación de los comportamientos propios de cada sexo. La cultura es determinante para el acondicionamiento de las conductas personales y colectivas con base en el sexo biológico, que a su vez repercuten en el desarrollo físico de los cuerpos de hombres y mujeres (Conway et al., 2003). Reconociendo de antemano la necesidad de dar bases culturales a los estudios no solo sociales, sino también urbanos, se ratifica la distinción inicial entre género y sexo biológico a modo de ampliar el entendimiento de fenómenos como las violencias en los espacios públicos urbanos, que son vividos de manera diferencial según los cuerpos, sus roles sociales diferenciados, y sus respectivas manifestaciones e interpretaciones culturales.

El orden de género hace referencia a un sistema social, cultural y simbólico, es decir de una serie de elementos interrelacionados que interactúan y tienen un significado alrededor de la oposición ente lo masculino y lo femenino (Bourdieu, 2000). Derivado de esta oposición binaria, cuestionable a partir de la consideración de diversas manifestaciones del género, se articulan y significan las prácticas sociales y culturales, de forma que lo propio de lo masculino y de lo femenino ocupan posiciones específicas en el espacio social. A partir de esta aproximación, se encuentra que la base conceptual del género es una distinción simbólica que se enraíza en la dualidad u oposición complementaria.

Derivada de la clasificación simbólica se encuentra la dimensión social, denominada por Serret (2011) *género como imaginario social*, al referirse a los comportamientos diferenciados de hombres y mujeres, visibles por ejemplo en la división sexual del trabajo y los roles de género en las labores cotidianas. A su vez, esta distinción resulta imaginaria en cuanto a la multiplicidad de manifestaciones que están ancladas a la pareja simbólica masculino/femenino. De esta manera, el orden de género constituye un sistema que organiza y significa lo social y cultural a partir de una distinción de tipo simbólico. De igual forma, en la ciudad se organizan y distribuyen los espacios con base en símbolos para generar un comportamiento social. Por ejemplo, el programa *Viajemos Seguras*, instaurado en la CDMX desde 2007 consiste en la separación de vagones por género en el Metro, haciendo uso de símbolos para guiar a las personas al uso establecido de este modo de transporte.

Ahora bien, la posición de una persona o grupo en el campo social no depende solamente del género, sino que se interrelaciona con otros elementos como la clase, la etnia y la edad (Crenshaw, 1991). En este sentido, es necesario considerar múltiples características identitarias presentes al momento de estudiar y comprender la realidad personal y social de las gentes, siendo indisociables las condiciones concomitantes que influyen en la posición de las personas en los campos. En la calle no es igual la experiencia de una mujer mestiza que de una mujer indígena, tampoco de una mujer joven o adulta, mucho menos de una niña. Todas estas variables se entretajan para hacer de las experiencias, especialmente en los espacios públicos urbanos, vivencias únicas que remiten a las propias características identitarias y sociales para ser más o menos susceptibles de ciertos tipos de violencias.

Puede observarse esto último con mayor claridad al considerar al género como un elemento que está en constante actuación, teniendo un carácter performativo y teatral en cuanto a su representación cotidiana (Butler, 1997). Esta concepción del género permite situar de mejor manera el orden de género en el espacio, específicamente considerando al género como un fenómeno territorial o una frontera, pues se desenvuelve y a su vez condiciona las interacciones entre las personas en los lugares. Al representarse y actuarse constantemente, el género es no solo una categoría relacional, sino también escénica, en cuanto a que requiere de un espacio para manifestarse. Entonces, las interacciones son clave al momento de entender cómo las mujeres se consideran mujeres, y por este mismo hecho pueden o no realizar determinadas actividades o expresar su género de formas específicas.

Así mismo, el género, al ser actuado o representado, constituye un elemento de identificación social. Es decir que las personas identifican a otras a partir de su comportamiento y apariencia física en el campo de diferencias de género. De igual manera, las personas se identifican a sí mismas con un género en particular, constituyendo lo que Serret (2011) denomina *imaginario subjetivo*. Éste consiste en cómo se posiciona una persona a sí misma con respecto a los imaginarios sociales de género, siendo el resultado del entrecruzamiento de varias dimensiones de la subjetividad, que a su vez da cuenta de la reflexividad individual en un marco simbólico, social y cultural.

De esta manera, el género constituye un sistema complejo que se fundamenta en lo simbólico y constituye un fundamento organizador de la realidad social, generando lógicas de poder y relaciones de dominación (Bourdieu, 2000). Para explicar esto de mejor manera, vale recurrir al concepto de campos de interacción, que Bourdieu acuña para explicar el espacio social en el que cada sujeto ocupa una posición con base en unos recursos, denominados capitales. En este sentido, el capital – que puede ser económico, cultural o simbólico – determina no solo la posición de los sujetos, sino también sus interacciones y posibilidades.

De esta forma, la distinción entre los géneros constituye un elemento clasificatorio en el marco de los campos sociales, permeando múltiples dimensiones y, como se ha mencionado, entrecruzándose con otras variables o capitales. El resultado de esto es la constitución de un sistema de clasificación y de una jerarquía de poder que a su vez se plasma en los habitus bajo formas de hexis corporal diferenciadas (Bourdieu, 2000). Entonces, las mujeres como transeúntes urbanas son productoras y producto de esta serie de categorías y características que las sitúa de determinada forma en el espacio social y en los espacios públicos.

La jerarquía corresponde a la dominación masculina, que se produce y reproduce al ser una condición estructurante de las interacciones sociales y a su vez permea tanto los sistemas de objetos como los sistemas de acciones. Mientras las mujeres – ejerciendo unos determinados roles sociales dado su sexo biológico, como la maternidad y las actividades de cuidado en general – se mueven en la ciudad en determinadas formas, los hombres lo hacen de forma diferente, siendo uno de sus principales motivos de viaje el trabajo. Entonces, no solo se constituyen las opciones de movilidad, o modos alternativos de transporte, sino también los espacios circundantes y relacionados para conectar uno u otro servicio, de manera coherente con los usos que se hace de los espacios en la ciudad.

No obstante, la validez universal de la dominación masculina es discutible, considerando otras interpretaciones del poder no como un elemento poseído, sino como un elemento relacional que se ejerce en diferentes espacios. Retomando los planteamientos de Foucault (2009), es posible considerar la existencia de espacios o escenarios diferenciados en los cuales lo masculino o lo femenino determinan las reglas de funcionamiento y, por tanto, ejercen poder. En este sentido, se hace necesario contextualizar los análisis de género y estudiar con detalle las lógicas de dominación

para evitar generalizaciones sobre la dominación masculina y la subordinación femenina, destacando la existencia de zonas grises en la sociabilidad (De Barbieri, 1992). Esto abre la puerta a una serie de cuestionamientos sobre la dominación por género en los no lugares, donde aparentemente no existe personalidad alguna, sino que se mantiene un anonimato que, pese a su transitoriedad, difícilmente escapa al género.

### **1.5 Las violencias como productos culturales**

Ahora bien, es válido preguntar cómo este ordenador de significado binario genera un orden social o una jerarquía de dominación entre personas, de forma tal que condiciona no solo los comportamientos socialmente aceptados, sino también la actuación de la propia identidad, atravesando los símbolos y nociones subyacentes. La reproducción de esos símbolos que fundamentan toda división requiere de dispositivos sociales y culturales para ponerse en marcha y moldear los comportamientos individuales y colectivos.

Las experiencias de mujeres y hombres en la ciudad dan cuenta de diferentes usos del espacio y de elecciones con respecto a los modos de transporte, horarios, condiciones, formas de vestir, elementos que llevar, entre muchos otros, que dependen de emociones y sensaciones moldeadas a partir de las vivencias personales y las creencias colectivas. Las violencias, el miedo, el peligro y la vulnerabilidad son algunas formas de nombrar las percepciones negativas de las personas en los espacios públicos urbanos, que a su vez repercuten en los respectivos patrones de viaje por la ciudad; con el objetivo de evitar las violencias, se evitan también lugares determinados, modos de transporte, horarios o personas por su apariencia. En este sentido, se utiliza la palabra “violencias” para hacer referencia a las múltiples manifestaciones de conflicto, agresión, incomodidad y malestar que generan una sensación negativa y una reacción en el comportamiento de las personas.

Ahora bien, para dilucidar mejor qué se entiende por violencias es importante diferenciar este concepto de otros que están relacionados, como es caso de la agresividad y la fuerza. Mientras la agresividad se entiende como un comportamiento presente en todas las especies animales con una función adaptativa, la violencia es una manifestación cultural, aunque la complejidad en la distinción de ambos conceptos emerge al momento de considerar el entorno biológico y social de las especies, incluyendo a la cultura como elemento estructurante de la realidad social (Baños,

2005). Entonces, la agresividad puede ser el uso de la fuerza de manera defensiva, mientras que desde una posición atacante debería hablarse de violencia.

Esta primera definición permite situar a las violencias en el marco de la cultura, dejando de lado las formas de supervivencia de la especie humana. Sin embargo, se derivan cuestionamientos en cuanto a que existen otras formas de violencia que necesariamente no emplean ninguna clase de fuerza, sino que se fundamentan en lo simbólico para evidenciar desigualdades de poder o de capital. En este sentido, el concepto de violencia simbólica aporta luz al constituir un mecanismo mediante el cual se reproducen las relaciones de dominación a través de las instituciones y los agentes. Por ejemplo, en los espacios públicos no existen solamente eventos de violencia física como agresiones directas o robos, sino que también se dan una serie de microviolencias o interacciones que traen consigo una carga simbólica en sí misma violenta, como es el caso de las miradas, las palabras o las predisposiciones para ejercer daño.

Al respecto, Bourdieu (2000) afirma que la fuerza simbólica se ejerce sobre los cuerpos – sin coacción física – apoyándose en disposiciones registradas (condiciones de realización) en el trabajo previo para una transformación duradera, a partir de la identificación con un mundo físico simbólicamente estructurado. Entonces, emerge la desigualdad de capitales económico, social y/o cultural – entendidos como recursos que posicionan a las personas en los campos sociales – como un presupuesto de la existencia de la violencia simbólica, que se efectúa de manera imperceptible y casi invisible, dada la normalización de las jerarquías sociales en las relaciones cotidianas. La aceptación de ciertas prácticas no las absuelve de ser violentas.

Considerando la connotación simbólica de las interacciones en los campos sociales, las violencias se entienden como el ejercicio de la fuerza de manera consciente o inconsciente, voluntaria o involuntariamente, que depende no solo de acciones concretas sobre las personas (o cuerpos), sino que se relaciona directamente con una serie de condiciones que posibilitan y proyectan las relaciones establecidas. Entonces, vale distinguir la fuerza física de la fuerza simbólica, siendo esta última igualmente coercitiva, pero enraizada en elementos de tipo simbólico. Las violencias emergen en contextos atravesados por relaciones de poder, siendo una de sus dimensiones lo simbólico.

Para esclarecer y fortalecer esta diferenciación es necesario concebir a la cultura desde una perspectiva simbólica, es decir buscando los significados subyacentes a las manifestaciones culturales como creencias, costumbres, normas y comportamientos (Geertz, 2003), que a su vez están moldeados por los medios de comunicación de masas en el tiempo presente (Thompson, 1998). De esta manera, las violencias, independientemente de si terminan en una agresión física o no – lo que remitiría al estudio de prácticas y costumbres –, tienen un fundamento simbólico estructural que se enraíza en la cultura de una determinada sociedad. Esto lleva a considerar las violencias no como un acto intencionado para la generación de daño (Riches 1986, citado en Garriga y Noel 2010), o como barrera para la satisfacción de necesidades (López, 2015), sino como un mecanismo para el mantenimiento de un orden social (Balibar, 2005; Weber, 2014). Las violencias son aquello que permite el correcto funcionamiento de una sociedad al alinear los comportamientos, pensamientos, prácticas y creencias alrededor de unos principios simbólicos que son reconocidos como válidos, correctos y deseables.

Al ser culturalmente construida las violencias, resulta también una categoría con una carga moral que dificulta su uso como categoría analítica, más allá de constituir un elemento descriptivo. Bajo esta óptica es que puede contextualizarse las violencias y sus respectivos estudios en el marco de sociedades que crecientemente etiquetan ciertos comportamientos como tal, comportamientos que antes eran aceptados y poco cuestionados. Por ejemplo, manifestaciones de violencia no física – como violencia psicológica o simbólica – generalmente requieren de una persona tercera (ni el perpetrador ni la víctima) para identificar y determinar a las violencias misma. La validez de estos planteamientos se enmarca en procesos de cambio en las fronteras entre lo aceptable y no aceptable, en procesos civilizatorios específicos. Del mismo modo, es posible recurrir a la ilegitimidad o transgresión como criterios para determinar las violencias, favoreciendo criterios hegemónicos o normas para establecer los límites entre lo legítimo y lo ilegítimo (Garriga y Noel, 2010).

Así fuese posible llegar a una definición objetiva de las violencias, resta siempre cierta dosis de ambigüedad en el concepto, además de que se incurrirá en dilemas morales necesariamente, ya que la persona investigadora debe tener claras sus propias consideraciones éticas para impedir que influyan la interpretación de los hechos y sujetos estudiados. Las violencias son definidas de manera diferencial según las experiencias propias, a su vez correspondientes con una serie de variables socioculturales que se entretajan en el entramado de

poder. Así mismo, las violencias constituyen una espiral de significación que se potencia e incrementa a partir de acciones minúsculas que pueden terminar en grandes daños o incluso la pérdida de la vida (Kelly, 1987), ante lo cual las consideraciones morales decaen, pero cuya ambigüedad se despliega al considerar prácticas normalizadas.

De esta forma, necesariamente al involucrar concepciones propias de la persona investigadora al abordar fenómenos complejos como las violencias se hace necesario – o se apostará en la presente investigación – a la construcción de conocimientos situados, es decir de investigaciones que sean honestas sobre los preceptos y contextos para evitar incurrir en universalidades falsas o generalizaciones (Haraway, 1995). Así, las epistemologías feministas brindan una pista sobre cómo abordar de manera cuidadosa temas sensibles, más aun refiriéndose a develar violencias normalizadas de tipo simbólico, que se interpretan y describen desde perspectivas concretas. En este sentido, las percepciones de violencia requieren ser contextualizadas y explícitamente reconocidas como resultado de experiencias vividas por mujeres concretas que, con sus creencias, deseos y posibilidades, juzgan un acto violento como tal.

Al igual que otros conocimientos situados surgidos en el seno de lo contradictorio o lo marginal, podría afirmarse que lo que refiere a las violencias surge a partir de la otredad (Rosemberg, 2013). Dado esto, las violencias pueden considerarse como la manera de relacionarse con el otro a modo de generar una distinción y una relación de poder entre el nosotros y los otros, a modo de delimitar los alcances, límites y posibilidades propias y ajenas. Es violento cuando una mujer es impedida de frecuentar lugares predominantemente masculinos, basándose en una distinción de género que indica la posibilidad de transitar o no, y viceversa. La ciudad es, entonces, un tejido de lugares en los que hombres y mujeres ejercen poder según corresponda con el entramado simbólico – cultural – subyacente. Entonces, los espacios públicos que predominantemente se relacionan con lo masculino, posicionan a las mujeres como alteridad.

De la mano con lo anterior, podría analizarse las violencias bajo la óptica de las oposiciones binarias previamente mencionadas, considerando que lo femenino es contrario a lo violento, y por tanto legitimando las violencias por parte de hombres, pero denigrando las violencias ejercidas por mujeres, siendo este un acto deshumanizado y antinatural (Héritier, 2007). Entonces, siendo la violencia masculina un deber ser del quehacer político, entendiendo a las mujeres y sus cuerpos

como territorios, se generaliza y extiende las violencias como parte del adoctrinamiento propio del mantenimiento de los comportamientos y prácticas social y culturalmente aceptadas. Esta dualidad se exagera en los espacios públicos urbanos a nivel simbólico, siendo escenarios de aprendizaje colectivo y manifestación de la sociedad por excelencia.

Ahora bien, el sentido de la alteridad, imbricado con las relaciones de poder internas y externas puede adquirir sentidos diversos según su función. Las violencias tienen también incluso una utilidad pedagógica en cuanto instrumento de los grupos dominantes para transmitir mensajes a los grupos subordinados sobre cuáles son los parámetros de comportamiento esperados (Segato, 2014; Taussig, 2002). Bajo esta perspectiva, se hace referencia a la pedagogía de la crueldad como manera de generar un aprendizaje colectivo a partir de manifestaciones de crueldad y violencia que pretenden generar miedo y coerción. Por ejemplo, en contextos de guerra – o momentos de paraestatalidad y anomia generalizada – se encuentra que el cuerpo de la mujer funge como botín de guerra y escenario para plasmar advertencias válidas para toda la comunidad (Segato, 2014). Así mismo, se resalta que las violencias no son un fin en sí mismo, sino que son funcionales a las relaciones de dominación existentes.

De esta forma, las violencias como vehículo de reproducción del orden social, especialmente del orden de género, se manifiestan en los espacios públicos urbanos en cuanto lugares de expresión de la sociedad en general. La cultura, entendida como base simbólica de las interacciones sociales, legitima y fundamenta ciertos tipos de violencia que perpetúan los comportamientos diferenciados de hombres y mujeres, a modo de ejercer una función pedagógica generalizada. Retomando el ejemplo de la segregación de vagones en el Metro, se moldean los comportamientos de manera sutil y simbólica determinando qué espacios son más apropiados para hombres o mujeres, acentuando a su vez diferencias de género irreconciliablemente binarias.

## **CAPÍTULO 2. TRANSEÚNTES URBANAS Y EXPERIENCIAS DE IN-MOVILIDAD**

Para ahondar en la pregunta de cómo las mujeres transeúntes perciben y reaccionan ante las violencias en la experiencia de movilidad en el transporte y los espacios públicos urbanos de la CDMX, se realizaron actividades con 15 mujeres como entrevistas virtuales y presenciales, en ocasiones acompañadas de observaciones durante recorridos de transporte habituales para ellas, según lo permitieron las condiciones de confinamiento por la pandemia. Las mujeres fueron seleccionadas de manera aleatoria bajo el único criterio de ser usuarias recurrentes del Metro de la CDMX, siendo contactadas por su participación en redes sociales como *Facebook*, en algunos casos su pertenencia a grupos de activismo relacionados con cuestiones de transporte público y movilidad, y su cercanía con personas conocidas del entorno de la investigación, siendo el método “bola de nieve” la manera de encontrarlas e invitarlas a participar.

Se logró contar con un grupo de personas de diferentes edades, que habitan partes diversas de la ciudad y así mismo enfrentan retos en su movilidad cotidiana que permiten dar un vistazo a las múltiples vivencias que abarca la CDMX con sus desigualdades internas. A la vez, abordar las experiencias de esta diversidad de mujeres aportó a construir un panorama generalizado de lo que se percibe como violencia en los sistemas de transporte público de la ciudad y la calle como lugares de tránsito. A continuación, se plantea una tabla resumen de las mujeres participantes y algunas características que permiten identificarlas (Tabla 1), seguido de dos mapas que ubican la CDMX (Mapa 1) y los hogares de las mujeres (Mapa 2).

Tabla 1. Mujeres colaboradoras

<b>Pseudónimo</b>	<b>Edad</b>	<b>Alcaldía o municipio donde habita</b>	<b>Estación de Metro más cercana<sup>3</sup></b>	<b>Ocupación</b>
Andrea	13	Milpa Alta	Tláhuac	Estudiante secundaria
Linda	22	Benito Juárez	Eugenia	Estudiante universitaria
Valentina	22	Ecatepec	Indios Verdes	Estudiante universitaria
Yasmín	22	Ecatepec	Indios Verdes	Estudiante universitaria
Camila	26	Tlalnepantla	Cuatro Caminos	Estudiante universitaria y vendedora en negocio de ropa
Itzel	26	Ecatepec	Ecatepec	Administradora y vendedora en negocio propio
Fernanda	35	Miguel Hidalgo	San Joaquín	Encuestadora, geógrafa y vendedora en bazares
Lucía	38	Coyoacán	General Anaya	Maestra universitaria, artista plástica y activista feminista
Guadalupe	39	Nezahualcóyotl	Canal de San Juan	Activista por derechos de las personas con discapacidad
Mónica	44	Benito Juárez	Parque de los Venados	Activista por derechos de las personas con discapacidad
Marcela	48	Tláhuac	Tlaltenco	Maestra, panadera, vendedora en bazares y activista comunitaria
Ximena	49	Ecatepec	Ecatepec	Enfermera y trabajadora del hogar
Victoria	49	Milpa Alta	Taxqueña	Maestra universitaria y activista comunitaria
Patricia	57	Nezahualcóyotl	Olímpica	Catadora, masajista y activista por derechos de las personas con discapacidad
Teresa	59	Tláhuac	Tláhuac	Trabajadora del hogar y personal de limpieza

Fuente: Elaboración propia.

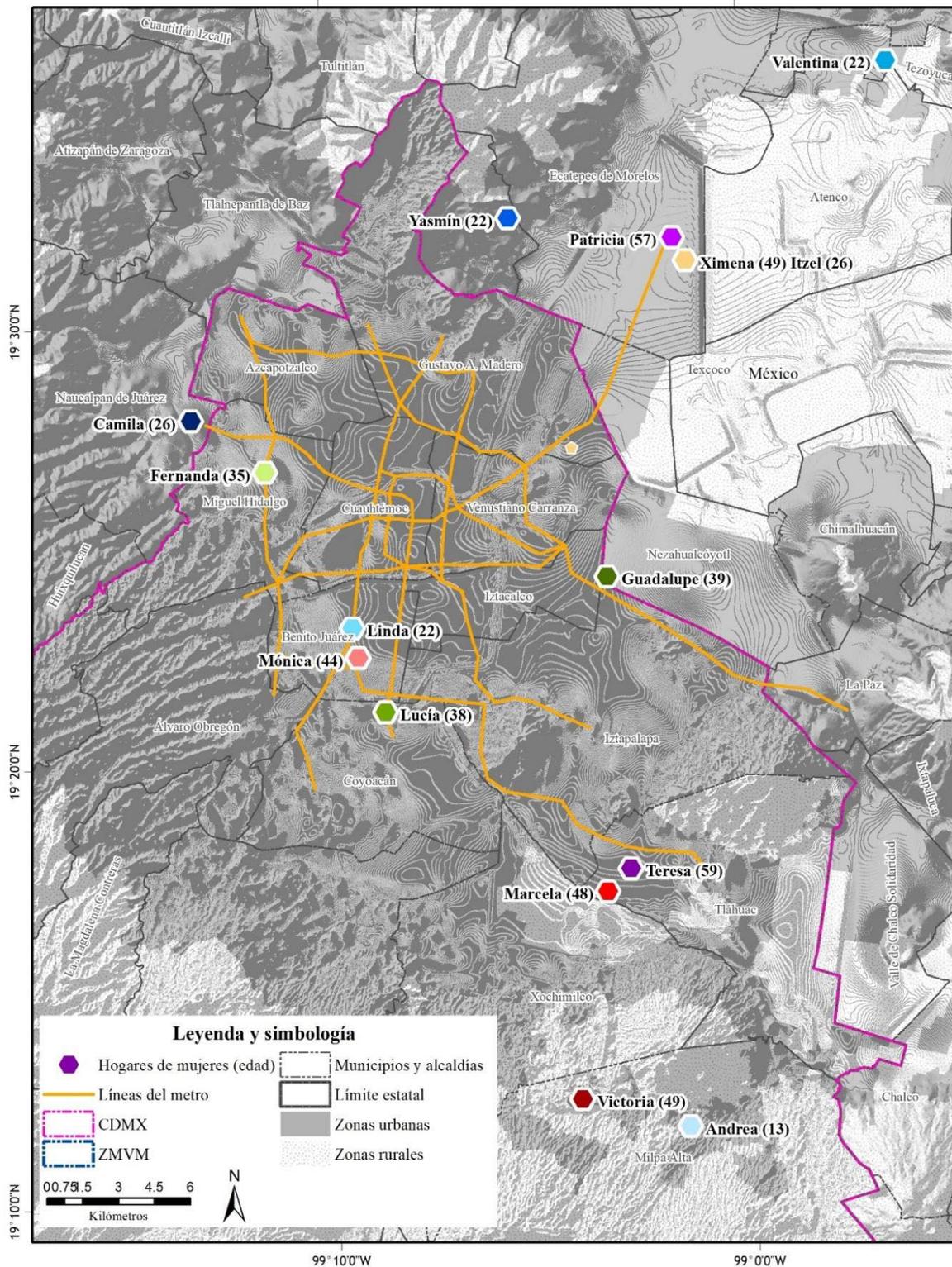
<sup>3</sup> La estación más cercana es definida a partir de las experiencias narradas por las mujeres colaboradoras, considerando la estación de mayor frecuentación y facilidad de acceso en sus trayectos desde y hacia sus lugares de residencia.

Mapa 1. Localización de la CDMX y la Zona Metropolitana del Valle de México



Fuente: Elaboración propia con base en INEGI, 2018.

Mapa 2. Localización de mujeres colaboradoras en la CDMX



Fuente: Elaboración propia con base en INEGI, 2018.

Estas mujeres son estudiantes, maestras, trabajadoras del hogar, enfermeras, activistas, artistas, entre otras ocupaciones, habitan diferentes lugares de la ciudad y pertenecen a diferentes clases sociales. Aquello que las acomuna es que son usuarias de transporte público en la CDMX, al tener sus actividades principales en la ciudad, pese a que algunas viven en la Zona Metropolitana del Valle de México. Al considerar la diversidad de contextos de estas mujeres, es posible dar una mirada a algunas de sus vidas para ilustrar de mejor manera quiénes son, por qué se mueven en la ciudad, qué les impide o condiciona hacerlo, e incluso cómo perciben y reaccionan ante las violencias.

## **2.1 Experiencias de in-movilidad**

A continuación, se presenta una profundización en cinco casos de estudio, desarrollados a partir de las historias relatadas y experiencias compartidas de las mujeres colaboradoras. Con esto, se busca describir y contextualizar la movilidad urbana en la CDMX, desde la perspectiva de las mujeres usuarias de los servicios de transporte público, dialogando con sus roles sociales, familiares y culturales, a la par de sus deseos, aspiraciones, emociones y reflexiones. Los títulos de cada apartado son citas textuales de sus palabras, que permiten capturar de manera breve ideas sobre la in-movilidad de las mujeres en la ciudad.

### ***“Biológicamente estamos en desventaja”***

Ximena tiene 49 años y es enfermera, también ejerce ocasionalmente como trabajadora del hogar. Creció toda su vida en Nezahualcóyotl con su madre y compró su casa en Ecatepec cuando apenas este territorio estaba empezando a ser urbanizado alrededor de los años 2000. Recuerda ella cómo los terrenos baldíos de la zona se fueron poblando poco a poco, con nuevos servicios de transporte público como combis y taxis que le permitían ir allí cada vez con mayor facilidad. Su casa hace parte de una urbanización llamada Villas de Aragón en Ecatepec donde predominan las casas en condominios cerrados o agrupaciones de casas con entrada a un corredor común. Se dice entre las personas vecinas de la zona que el terreno se está hundiendo, especialmente donde hay construcciones pesadas, como la casa de en frente que tiene puertas y rejas de metal.

Puertas y rejas son visualmente una característica del barrio, pues con estas se cubren incluso los coches estacionados en la calle para evitar que los roben. En Ecatepec, Estado de México, el 84% de las personas habitantes mayores de 18 años afirman sentirse inseguras (INEGI,

2022). Sin embargo, Ximena define a su barrio como un lugar vulnerable porque habitan personas mayores y mujeres madres solteras, más que por la criminalidad.

Ella se mueve por toda la ciudad, ya que su trabajo lo requiere, visita pacientes en diferentes partes y se moviliza en combi hasta el Metro y de ahí hacia toda la ciudad, aunque dice utilizar todos los modos de transporte posibles y variar sus horarios de traslado. Solo en los días domingo hace acuerdos previos con algún taxista para que la recoja en casa y la lleve al Metro, pero dice que nadie quiere entrar a su cuadra, sino que la esperan en la calle Moctezuma, una calle principal a un par de calles de su hogar. Las rutas más peligrosas son entre los diferentes barrios, operadas por combis con letreros en la parte delantera que indican los principales lugares de paso, mientras que es más seguro tomar las rutas que van desde/hacia el Metro y el Mexibús. Cada vez que Ximena visita a su madre en Nezahualcóyotl recuerda cómo allí es más seguro andar.

En Ecatepec, sentirse segura, cómoda y dispuesta en un lugar es una sensación que se construye mediante la prevención, el cuidado y el miedo, según las reflexiones de las mujeres colaboradoras. Ximena enseña a su hija e hijo desde pequeños que no deben salir solos a la calle, hablar con alguien que no sea su madre, contestar el teléfono, abrir la puerta de casa, ni estar afuera después de las seis de la tarde. Toda acción relacionada con el mundo exterior del hogar debe ser consultada, aprobada y supervisada por la seguridad de la persona y de la familia. “No es vivir con miedo, es aprender a cuidarse”, dice ella explicando medidas como la “contraseña de seguridad”, que consiste en una clave secreta (por ejemplo, el nombre de sus gatos) para verificar que cuando llaman al teléfono están hablando entre ellas y ellos, y no se trata de una extorsión o trasplante de identidad.

Sus hijos, Itzel y Juan, tienen respectivamente 26 y 19 años. Ambos terminaron la preparatoria en una escuela local ubicada a una cuadra de su casa. A pesar de la cercanía, nunca se movieron solos siendo estudiantes y esperaban a su madre diariamente para llevarlos y recogerlos del lugar. La escuela, un predio amplio con una edificación de los 2000s, da a una calle que conduce a la avenida central (avenida Hank González), arteria de todo el sector por donde pasan coches, camiones, el Metro y combis que conectan los barrios colindantes con Nezahualcóyotl.

La escuela, al igual que los tianguis de los martes y los sábados, marca el ritmo de vida de residentes y transeúntes. Los momentos de mayor movimiento son en las entradas y salidas del

grupo de estudiantes y maestros, quienes no tardan mucho tiempo en encontrar algún transporte público para salir de allí, especialmente en las noches, cuando van todas y todos juntos hacia la avenida central para tomar la combi que lleva al Metro. Suelen venir madres y padres de familia a recogerles, sin permitir que los y las estudiantes esperen en la calle, sino dentro de la escuela.

Cuenta Ximena que solía venir un padre a esperar a sus pequeños en un “bocho” blanco y se estacionaba justo en frente. Mientras se acercaba a la puerta de la escuela por sus hijos, le robaron su coche y no le dio tiempo siquiera de protestar. Cuenta también ella que un par de estudiantes mujeres caminaban hacia la avenida central desprevenidas después de clases. Un coche pasó y se bajó un perro amenazante que las amedrentó, junto a dos hombres al menos (el conductor y el acompañante), quienes intentaron subirlas al coche y llevárselas. Ellas gritaron, se resistieron y finalmente no permitieron que sucediese por alguna casualidad afortunada.

Sin embargo, estas jóvenes por largo tiempo no dijeron a nadie lo sucedido, y después salió a la luz por alguna persona vecina que lo comentó en la escuela. Esto encendió las alertas entre las familias, quienes siguieron adoptando sus medidas de seguridad para evitar robos y secuestros. “Grita que hay un incendio, resístete, no importa que te golpeen, pero que no te lleven”, recomienda Ximena a su hija y su amiga de la preparatoria, Valentina (22 años). No se dice explícitamente lo que sucedería si se llevasen a alguna joven. Tal vez es mejor no saber, sino evitarlo a toda costa. Aunque es conocido que en Ecatepec las jóvenes especialmente son vulnerables a ser raptadas, entre las y los vecinos de Ximena y las personas de la escuela se comenta poco que hayan vivido directamente este tipo de actos o que incluso los hayan presenciado.

Valentina vive en otro barrio de Ecatepec y para ir a la escuela tenía que tomar tres transportes (camión, Mexibús y combi). En su camino de regreso a casa, cuenta que una vez estuvo a punto de ser llevada:

Iba caminando al Metro Ecatepec, eran como 20 minutos de la preparatoria a paso regular, y como no le hablaba a nadie, iba sola. Casi toda la prepa me la aventaba en pants, no me gustaba la falda, prefiero andar más cómoda. Del otro lado de la avenida está la UNEVE [Universidad Estatal del Valle de Ecatepec] y el Tecnológico de Ecatepec, y hay hoteles grandes que abarcan un buen de calles. Iba en una esquina y de repente iba una camioneta grande negra que hizo como que frenó, lo vi muy súbito y como que sí escuché que iban a abrir la puerta y luego la cerraron, y se

metieron para otra calle. Qué iba a pasar ahí, no sé, me iban a llevar o fue de pura coincidencia que yo estaba ahí. En la prepa yo no me consideraba muy femenina, a lo mejor no me vieron así tan femenina para llevarme, y hay ciertos patrones de qué chicas se llevan o cómo lucen las chicas que secuestran. Me quedó esa espinita. Fue eso lo que me salvó o fue no más pura coincidencia. (Valentina, estudiante, 22 años)

Ximena dice que como mujeres “biológicamente estamos en desventaja”. La corpulencia y fuerza de un hombre es capaz de sobrepasar las capacidades físicas de las mujeres, y este es considerado el principal argumento para tener cuidados especiales con mujeres y jóvenes. Cuando van en Metro juntos los hijos y la madre, por ejemplo, prefieren que Itzel vaya sola en el vagón de mujeres, mientras que la madre va con Juan en los vagones mixtos. Tienen una forma de disponerse en el espacio que busca mitigar peligros: darle la espalda a la puerta, llevar bolsas y mochilas adelante, estar siempre alerta y no llevar audífonos puestos. Estas precauciones valen para cualquier vagón, modo de transporte, zona de la ciudad y horario.

En este sentido, cada salida representa un peligro que debe calcularse y prepararse con cierta antelación, del mismo modo que dicen suceden los asaltos y secuestros “estudiados”, en palabras de Ximena. El sábado, día de tianguis, es rápido el caminar de madre e hijo que van por plátanos, pan y vegetales con un paraguas largo y negro para evitar el sol, la lluvia y mitigar el peligro. “Rápido, no te tardes”, es la indicación para toda salida, que debe estar destinada específicamente a algo necesario sin chance para vagar. Estar en movimiento, dar apariencia de seguridad y no pararse a esperar, son otras recomendaciones clave para evitar las violencias y la pérdida. Cuando Itzel trabajaba en Plaza Center, un lugar comercial a 15 minutos de camino a pie desde la casa, iban la madre y/o el padre por ella. No había posibilidad de errar, ni tiempo que perder.

Itzel terminó la prepa y quiere estudiar psicología en la UNAM. Mientras tanto, habiendo dejado su trabajo en una tienda de videojuegos en aquella plaza comercial, tiene ahora un negocio de impresiones y copias en su casa, con el cual provee un servicio necesario para las gentes del barrio (madres con hijos en la escuela virtual durante la pandemia, adultos mayores que necesitan hacer trámites, entre otros). La casa está dentro de un espacio en el que convergen otras tres, dando hacia un corredor abierto con algunas plantas y conejos de la familia vecina, y enrejado en ambos extremos por seguridad. Para entregar copia alguna, Itzel debe estar en compañía de alguien más. Para entrar alguien a la casa debe estar siempre su mamá.

Cuando Itzel y Valentina van al centro de la ciudad a surtirse de materiales para el negocio, planean con meses de anticipación el viaje, se ponen de acuerdo en fecha y lugar para ir por papel, plumones y otros elementos más. Es de los primeros y pocos viajes que hace en compañía de alguien fuera del núcleo familiar. Pese a las inquietudes de su madre y su delgadez, Valentina cuenta que Itzel es fuerte, atenta y que la cuida cada que van juntas por la ciudad. Durante la pandemia viajan poco, pues no hay mayor necesidad ni oportunidad de salir más allá del barrio. Cuentan todas que antes iban a museos y al cine al centro de la ciudad, pero ninguna actividad más cerca del hogar, ya que carece de oferta cultural, parques, árboles, cines y demás.

Aunque queda cerca la casa del Metro, que conecta el lugar con el resto de la ciudad, parece mucho más distante por la predisposición a la inmovilidad y la soledad generalizada en las calles. Los coches se estacionan enjaulados, las calles se cierran con obstáculos improvisados, las tiendas atienden a sus clientes a través de barrotes de metal, y libremente están solo los hombres que trabajan en lavar y reparar coches. A la intemperie una mujer que vende jugos en la calle, justo al lado de una tienda que es su protección. Las calles parecen desiertas y la poca gente que está mira con desconfianza a cualquier transeúnte. La pandemia ha hecho que las distancias se sientan más grandes y que el costo percibido de salir sea más alto. Ximena, Itzel y Valentina prefieren encontrarse en la sala de su casa a platicar.

### ***“Nuestra vida está allá abajo”***

En otros espacios de la CDMX, donde las distancias son mayores, se puede sentir la misma lejanía de lo que ofrece la ciudad. Las personas habitantes de zonas rurales de Tlalpan, Xochimilco y Milpa Alta también deben viajar horas para ir a un hospital, museo, teatro, cine o centro cultural. Incluso para ir a la escuela deben contemplar largos tiempos de traslado, lo que implica dormir menos tiempo, sacrificar actividades nocturnas y planear los movimientos un poco más. En zonas de vocación agrícola, donde lo urbano se entreteje con lo rural, las condiciones de movilidad son distintas. “El derecho a la ciudad no puede ser sin el derecho al territorio”, dice Victoria para ejemplificar la mirada miope de quienes estudian y legislan sobre la ciudad sin entender las dinámicas del lugar.

Victoria tiene 48 años y vive en San Bartolomé Xicomulco, un poblado de casi 5,000 habitantes de la delegación de Milpa Alta (INEGI, 2020) “con servicios de transporte precarios”

que lo conectan con los pueblos aledaños, en sus palabras. Para esperar la combi, la gente se reúne en una calle que colinda con la iglesia, alrededor de una pequeña plaza donde un par de puestos de comidas empacadas y artesanías de cerámica se venden. La combi blanca sale cada que se llena, o pasa un autobús de RTP (Red de Transporte de Pasajeros) de manera irregular, o un auto particular ofreciendo servicio de taxi colectivo para salir del pueblo hacia Santa Cecilia o San Pedro Atocpan, no más. Según algunas personas vecinas, los autos colectivos generan más confianza, ya que son las mismas personas vecinas conocidas que prestan los servicios, a diferencia de los camiones que son operados por personas ajenas a la comunidad. Para llegar directamente allí existe solo la ruta 76, operada por camiones desde los años 90 con la caída de la ruta 100, que se toma a un par de calles de la estación de Tren Ligero de Xochimilco. ¿Dónde sale la ruta 76? Solo la señora que vende mangos en la esquina contraria sabe, además de las personas usuarias recurrentes.

Desde Xochimilco, el camión sale lleno y se sigue llenando en el camino, comunicando el centro con los pueblos productores de la zona. Casi todas las personas llevan cosas, cargan productos, bolsas, mochilas, y costales grandes de productos agrícolas para la venta. Muchas de ellas van durmiendo en el camino, pues están acostumbradas a largo tiempo de recorrido para salir y llegar, a través de un paisaje camaleónico que mezcla la improvisación urbana de zonas de autoconstrucción, con los bosques verdes y el volcán Teuhtli como gran referente de ubicación y división político-territorial entre las alcaldías de Xochimilco y Milpa Alta.

Algo similar sucede con la ruta 81, la única que conecta Villa Milpa Alta con el Centro de Transferencia Modal (CETRAM) de Taxqueña, confluencia de Metro, camiones intermunicipales, combis, trolebuses y demás. El camión es más grande de tamaño con respecto a la ruta 76 por la afluencia de gente a lo largo de esta ruta, que atraviesa el centro de Xochimilco, San Gregorio y San Pedro Atocpan, y tarda poco menos de dos horas sin tráfico en el recorrido total. Sin embargo, las condiciones son similares, ya que las personas suelen ir apretujadas, sentadas o de pie, cargadas de costales voluminosos, durmiendo u observando cómo se da la transición del paisaje de lo rural a lo urbano.

Las y los viajeros tienen un rol pasivo al interior del camión, van en silencio, algo sumisos, escuchando las cumbias del chofer que de tanto en tanto grita para comunicarse con quienes andan afuera. “Deja ese puto celular”, le dice un chofer a otro chofer cuando se cruza en el camino. Sus

pláticas, gestos y palabras dan cuenta del poder que siente a bordo del camión, conduciendo a la mayor velocidad posible según lo permita el terreno y el tráfico. En un momento, el chofer se detiene a platicar con los trabajadores de un taller y a gritos anuncia que volverá. Las personas a bordo ya saben que así es, callan. Ante cualquier queja o petición de las personas usuarias, por ejemplo, con respecto a los tiempos de espera para que salga el camión, que suelen ser tardados e inciertos a la espera de que se llene de personas pasajeras, la respuesta suele ser “si quiere, bájese”.

Callan también las niñas de cinco años o menos que vienen juntas con algún familiar. Saben que deben agarrarse bien del asiento para no caer ante frenadas abruptas, y fácilmente parece que logran tenerse en pie apoyadas la una de la otra. No esperan que les cedan algún asiento, y las mujeres tampoco, sin importar su edad. Ir sentada y poder tomar una siesta superficial parece un privilegio que se le concede aleatoriamente a quien tiene la suerte de encontrar un lugar disponible. En algunas partes se suben personas a vender alimentos, bebidas, incluso payasos a contar chistes y pedir cooperación de las y los viajeros. Saben todos que será un viaje largo.

La mayoría de las personas suben y bajan entre los pueblos, y son pocas las que llegan hasta Taxqueña. Victoria dice que así son las aspiraciones de las personas también. Se nace y crece en esta periferia rural para dedicarse al campo, al cultivo y ocasionalmente a visitar algunas partes de la ciudad, pero generalmente llevando un estilo de vida local. Las implicaciones de salir son complejas, y más aún de ir y venir lejos por necesidad. Hospitales especializados, escuelas de nivel superior y centros culturales están todos fuera del alcance de un día normal. En caso de querer o requerirlo, se debe pagar el precio de viajar. Este precio es en tiempo más que en dinero, pues cada trayecto cuesta máximo cinco pesos. Hay quienes tienen automóviles propios para escapar a la dependencia de un transporte público azaroso e irregular.

Para quienes trabajan en la ciudad, dependiendo de la ocupación, por supuesto, la pandemia y la opción del trabajo en casa han sido una “bendición”. Victoria, por ejemplo, tenía que tomar varios camiones, o a veces ir en coche hasta donde el transporte público es más variado, para poder llegar a su trabajo. “Por suerte, no soy una trabajadora que cheque tarjeta, porque eso sería fatal”, dice al hacer referencia a su traslado diario que dura de dos a tres horas por trayecto, sin contar infortunios como el cierre de vías por manifestaciones, accidentes, entre otros. Ella es maestra en una universidad pública de la ciudad y estudiante de doctorado, y según lo reconoce, es un caso

poco común en su localidad por las oportunidades de estudio que ha tenido. Vive con sus padres, ya mayores, y su hijo, que trabaja con el gobierno de la ciudad en temas culturales, quien también gozó en su momento de reducir su movilidad durante la pandemia.

Victoria cuenta que para trasladarse diariamente tenía que tomar de tres a cuatro servicios de transporte por recorrido y que, en la mayoría de los casos, dados sus lugares de destino, no le servían las rutas del Metro. El Metro conecta principalmente zonas céntricas y ella, declarada amante de la ciudad, lo utilizaba para pasear. “Nuestra vida está allá abajo”, dice para referirse a la ciudad, de la cual no se siente directamente parte, pero reconoce el vínculo obligado para las personas de las periferias rurales que deben ir a las zonas céntricas por motivos de estudio, trabajo, salud, entretenimiento, entre otras. “Uno va donde hay trabajo”, menciona justamente para ejemplificar cómo los modos de transporte dependen del origen y destino de los viajes, y que a su vez los destinos están determinados por condiciones sociales, económicas y urbanas que inciden en la distribución territorial de oportunidades.

Lo mismo sucede en cuestiones educativas. Andrea es una joven de 13 años, hija de una amiga de Victoria que vive en Villa Milpa Alta, y estudiaba la primaria en la Colonia del Valle. Diariamente la llevaban sus padres en automóvil hasta Tláhuac y de ahí en adelante en Metro, haciendo recorridos de dos horas y media para ir y regresar. Ella y su hermana menor son hijas de una familia activista en las cuestiones políticas y comunitarias, y productora de nopal. Al pasar a la secundaria, sus padres prefieren ahora ir solamente hasta Xochimilco, por lo cual las han inscrito en una escuela más cercana, lo que igualmente representa al menos una hora de viaje en automóvil particular. “Son unas niñas pequeñoburguesas”, afirma Victoria, al saber las implicaciones de moverse hacia las zonas céntricas de la ciudad.

La voluntad de reducir las distancias se debe no solo a la complejidad de los viajes y los costos de traslado, sino también al desgaste físico y emocional que representan viajes largos sin condiciones de comodidad que hagan del transporte público una experiencia placentera. “En el transporte público me he profesionalizado en dormir y leo, todos esos trayectos me los paso leyendo si tengo la suerte de ir sentada, porque si me lo aviento parada ya llego a mi oficina sin querer trabajar”, cuenta Victoria sobre su traslado diario. Los tiempos de transporte son tiempos que pueden considerarse muertos, ya que difícilmente se pueden realizar otras actividades y agregan

peso a las actividades diarias, al reducir los periodos de sueño, descanso y ocio. En este sentido, la posibilidad de realizar labores de manera virtual durante la pandemia ha traído beneficios para las y los habitantes de estas periferias lejanas de la ciudad.

Sin embargo, en estas zonas rurales que pertenecen administrativamente a la ciudad han sido más directos los efectos y las sensaciones por la mortalidad durante la pandemia. Cuando alguien muere en el pueblo, redoblan las campanas de la iglesia y se preguntan quién habrá sido. Las y los muertos no son desconocidos, por el contrario, son cercanos, se saben, se sienten. A pesar de que los velorios públicos con caminatas concurridas, música y flores se prohibieron en su momento, las campanas ayudaron a recordar, verificar y anunciar que la pandemia era real. Es estar más lejos del centro de la ciudad, pero a la vez más cerca de las y los vecinos del lugar. En cambio, menciona Victoria que en la ciudad no sabes ni siquiera quién es tu vecino.

Este sentido de comunidad, el conocerse y reconocerse parte de una colectividad, se refleja en el trazado de rutas, la construcción de lugares comunes, y el convivio en celebraciones tradicionales. Victoria y su amiga lideran un movimiento para traer las habilidades de las y los vecinos para beneficio de su localidad. Generan diálogos para que se conozca quiénes son y qué hacen las personas de la comunidad. Por ejemplo, recientemente descubrieron algunas personas agrónomas que van a trabajar hasta Toluca, y les han invitado a apoyar los procesos de sus pueblos de manera más activa. Ellas luchan para que el modelo urbano que se impone desde el centro de la ciudad no acabe con la tradición nopalera del lugar.

### ***“Solo dios sabe si regresamos o no”***

En la movilidad de hombres y mujeres de la CDMX es recurrente la idea de que los destinos de viaje determinan los modos de transporte utilizados, y que a su vez la disponibilidad de oportunidades laborales establece los destinos. Durante la vida se aprende a conocer la ciudad a medida que emergen opciones de trabajo en colonias diferentes, y se hace necesario explorar nuevos servicios de transporte público. Esto sucede especialmente para las personas de menores ingresos que deben recurrir al transporte público como modo principal, sin contar con la opción de tener un automóvil particular, quienes se exponen a todas las circunstancias que trae consigo el transitar la ciudad según la oferta de servicios existentes.

Este es el caso de Teresa, una mujer de 59 años que se ha dedicado toda su vida a hacer la limpieza en casas, oficinas y diferentes lugares de la ciudad, y desde su hogar en Tláhuac ha aprendido a moverse en todos los modos de transporte público existentes en la ciudad. Ella ha experimentado calma de poder ir sentada, estrés por la prisa de llegar, miedo por la posibilidad de ser acosada, temor de sufrir accidentes de tránsito, y coraje por vivir agresiones, entre muchas otras emociones que la han llevado a resistir y “ser fuerte”, como ella misma dice, para transportarse hacia su trabajo y regresar a casa. Estas mismas experiencias narra a su hija, su hijo y sus dos nietos pequeños, para evitar que vivan alguna situación similar y sepan cómo reaccionar.

Para Teresa, “todo depende de cómo vayas, de cómo hayas salido de tu casa, el genio que traes. Porque sale todo uno neurótico de su casa o sale uno tranquilo”. De la actitud depende la experiencia de viaje, aunque es inevitable enfrentar aglomeraciones en el transporte público, refiriéndose a los traslados antes de la pandemia. Aunque Teresa no ha dejado de asistir en persona al trabajo, y ha tenido que transportarse aún en los periodos de mayor confinamiento, observa que el cambio más significativo durante la pandemia ha sido la reducción de congestión en el transporte público, lo cual le ha generado tranquilidad y comodidad, ya que tiene más posibilidades de ir sentada.

Según ella, la aglomeración es una de las condiciones centrales que determina la posibilidad de agresión en el Metro, el camión y la combi, que son tres de los principales modos que utiliza a diario. Al haber tanta gente en un espacio reducido, es imposible no sufrir empujones, golpes e incluso tocamientos involuntarios por parte de otras personas pasajeras, y al utilizar el Metro, por ejemplo, las personas deben estar dispuestas a experimentar este tipo de cosas, especialmente las mujeres, que según Teresa tienen reacciones más agresivas. Cuenta ella cómo respondió a una mujer mayor que se quejaba de los empujones en el Metro:

Así como está de grande tiene que aprender a andar en el Metro, en el camión o donde usted quiera. Porque si no tiene usted el dinero para andar el taxi, así como es usted tan delicada, porque a todas les gritamos: si son tan delicadas busquen un taxi, y ahí nadie las dice nada y las llevan a su casa. Pero como no tienen dinero y son pobres igual que nosotras que tenemos que usar el Metro, entonces que no sean delicadas. (Teresa, trabajadora del hogar, 59 años)

La experiencia de viaje es agresiva en sí misma y al tomar transporte público se debe estar dispuesta a asumir los riesgos que representa. Según Teresa, suelen ser más agresivas las mujeres que los hombres, especialmente en el vagón de mujeres, donde las personas mayores sienten que tienen prioridad de ir sentadas. Bastonazos, codazos y empujones son algunas de las reacciones habituales para abrirse paso entre la gente, y los insultos son el recurso inmediato para alegar que se tiene prioridad. En su percepción, esta agresividad cambia según se es hombre o mujer:

He tenido malas experiencias porque hay mucha gente, nos empujamos, no hay respeto, creo que las mujeres son más agresivas que los hombres. Porque el hombre por lo menos te tiende la mano, se hace a un lado para no tocarte, o se hace a un lado para que pases. Y nosotras las mujeres somos agresivas porque metemos el codo, las empujamos, nos molesta hasta que nos rocen, entonces es agresividad, y no nos importa si son mayores, vayan con niños o no vayan con niños. (Teresa, trabajadora del hogar, 59 años)

Al respecto, cuenta que en una ocasión sintió que un hombre la tocaba, y ella rápidamente acudió a un policía en busca de ayuda, a la vez con una reacción agresiva contra el hombre, quien aclaró que no tenía intención de hacerlo, sino que por los mismos empujones había sucedido de manera involuntaria. Teresa entendió y siguió su camino, al reconocer la predisposición que existe entre las mujeres a sentirse agredidas por los hombres, independientemente de la situación específica y la intención de la acción.

No obstante, existen casos en los que los tocamientos se dan de manera intencional, especialmente a mujeres jóvenes. Cuenta Teresa que le dieron una nalgada bajando del camión en su colonia:

En aquel tiempo que estaba más joven, como 25 años, entonces iba yo con mis niños, no podías hacer nada, yo tenía miedo de contestarle a la gente, te regresaban y te hacían algo y yo llevaba a mis niños. En ese momento tenía yo a mi hija de 5 años y el otro de 2 años, a una la llevaba de la manita y al otro abrazado. Pues ya te dieron la nalgada, pues ya ni modo, no puedes hacer nada. Sí les mentas la madre y les dices un montón de cosas, pero hasta ahí. No te les pones al brinco. Pero ahorita que me lo hagan sí me les regreso. (Teresa, trabajadora del hogar, 59 años)

De igual manera, Teresa ha visto cómo a las mujeres jóvenes que llevan faldas sufren tocamientos y manoseos, y aunque griten tanto ellas como las personas alrededor para denunciar

el hecho, se termina por justificar la acción diciendo “eso les pasa por andar con las faldas tan cortas”. Dice ella que “a veces una como mujer da pauta a eso. Cómo te vistes, porque a veces usas la ropa muy apretada, bien pegadita, y eso provoca que el hombre te falte al respeto. Otra que llevas las faldas bien cortitas y te meten la mano”. Dice también que en muchos casos a las mujeres incluso les gusta, pues no ve de su parte ninguna resistencia cuando un hombre se acerca y roza su pene contra ellas: “hay muchachas que sí les gusta, porque se dejan”.

Cuenta Teresa que esto sucede sobre todo a mujeres entre 20 y 30 años, que por sus cuerpos son más atractivas y por ende más proclives a tocamientos, además de tener reacciones pasivas de poca respuesta, grito o denuncia, especialmente si las condiciones en las que están les impiden correr, defenderse o enfrentar a las personas agresoras sin poner a terceras personas en peligro. Los manoseos son parte cotidiana de la experiencia de Teresa y de muchas mujeres en el transporte público, aunque con la edad cambia el tipo de violencias que puedan vivir. Por ejemplo, ella menciona que a su edad ya no sufre tocamientos, sino que la gente que la rodea la considera expuesta mayormente a robos.

Sin embargo, esta última reflexión queda desmentida cuando Teresa narra un suceso reciente llegando al trabajo. Esa vez iba temprano en un camión desde el Metro Miguel Ángel de Quevedo, y hubo un hombre que intentaba seducirla:

Como que vengo agarrada y de repente viene el señor y se agarra de mi mano, y digo a lo mejor como que hay mucha gente y no hay lugar, entonces veo de reajo. ¿Será que no hay lugar? Ese viejo como que algo quiere, entonces quito mi mano y me hago a un lado o me paso para atrás, y ahí va el viejo atrás de mí. Vuelvo a agarrarme del tubo e igual ahí va con la manota, empieza a hacer con los dedos así, como que te quiere, como que reacciona, sabes qué, quiero contigo. Ya mejor me cambio de lugar o le digo ya no me esté molestando. Me he bajado y ha venido el señor atrás de mí. Eso cuando vengo bien tempranísimo, como a las 4 de la mañana, aquí vengo llegando como 5 y media. Me vienen siguiendo los señores, mamasita, ya señor no me moleste. Le digo, mire ahí adelante está mi papá, y si me ve, yo no sé. Y es policía porque es vigilante de ahí de la casa. Así nada más les invento, porque como sí están los vigilantes afuera, entonces cualquier cosa yo pego la carrera. Me ha tocado dos veces en la mañana, que me persiguen. Son hombres así como de mi edad, son hombres que solo quieren pasar el rato, no creas que te quieren por tu linda carita. Pero yo no, yo no soy diversión de nadie. (Teresa, trabajadora del hogar, 59 años)

Los robos, en cambio, están para todo tipo de persona que desafortunadamente se encuentre en el camión o la combi cuando se suben “los rateros” a asaltar. Teresa tiene varias historias de robos en los que ha perdido dinero y su teléfono, algunas en manos de personas armadas y otras sigilosamente mientras duerme en el camión. Generalmente han sido en la madrugada antes de que salga el sol de camino a su trabajo, caminando por la calle o en el camión. Cuenta ella que al comienzo se asustaba cuando le pedían dinero y la amenazaban, pero que después encontró tácticas para evitar los robos, como llevar siempre el dinero justo del pasaje, o hacerse la dormida, cubrirse de ropas y cobijas, o incluso enfrentar al ladrón argumentando que no hay nada que puedan robarle, salvo su comida para el día.

Para Teresa, el modo de transporte más seguro es el mototaxi, que le genera seguridad ya que conoce a las personas que prestan el servicio, al ser habitantes de su barrio y conocidos por otras personas de la zona. El mototaxi conecta su viaje del Metro Tláhuac a su casa, donde no existe otro servicio de transporte público de bajo costo para llegar. El Metro ha dejado de ser confiable para Teresa después del accidente de la línea 12 en agosto de 2021, en el que 26 personas murieron por la caída de un puente sobre el cual transitaba el Metro, dada la mala calidad de la infraestructura y falta de mantenimiento (Animal Político, 2021; BBC, 2021). Las reparaciones de la línea llevan más de seis meses y no se sabe cuánto más durará. Mientras tanto, Teresa y las personas de Tláhuac que vienen desde/hacia zonas céntricas de la ciudad deben tomar camiones que siguen las rutas que recorría el Metro, lo cual implica mayores tiempos de traslado y desgaste adicional.

### ***“Yo también soy mujer, yo también tengo derecho”***

La agresividad de las mujeres en el Metro, a pesar de la división de vagones por género, es mencionada por otras personas que tienen experiencias de viaje complejas por necesidades específicas de accesibilidad a la infraestructura de transporte. Este es el caso de Guadalupe, una mujer de 39 años, usuaria de silla de ruedas por una lesión en la médula espinal, cuyo modo principal es el transporte público, y, por tanto, conoce de primera mano las condiciones de cada servicio en términos de facilidad de ingreso, comodidad de los espacios, adecuación de la infraestructura de paradas, estaciones y vagones, e incluso el nivel de sensibilidad de otras personas pasajeras ante su condición de discapacidad.

A los 18 años sufrió un accidente automovilístico que le impidió volver a caminar, y desde entonces ha aprendido a moverse por la ciudad de manera autónoma en silla de ruedas. Procura ir acompañada de alguien, dada la insuficiencia de espacios accesibles, a la par de falta de capacitación de personas funcionarias públicas en cómo apoyar a las personas en condición de discapacidad. Ha vivido siempre en Nezahualcóyotl, primero con sus padres, y actualmente con su pareja, quien la acompaña y apoya al momento de movilizarse, enfrentando también los retos que trae consigo ser un hombre cuidador en la ciudad. Les gusta recorrer juntos nuevas rutas, estaciones y modos de transporte público para evaluar las condiciones de accesibilidad de los espacios.

A partir de este conocimiento experiencial, Guadalupe clasifica los modos de transporte según su accesibilidad, lo cual les sirve a ella y otras personas en su misma condición al momento de planear sus viajes por la ciudad. Los camiones y las combis son modos de transporte público que rotundamente no utiliza, considerando que se requiere un mínimo de capacidad motora para poder subir. A esto se suma la voluntad de las personas conductoras en detenerse o brindar algún tipo de apoyo, que según Guadalupe sucede ocasionalmente, ya que piensan: "como no te tengo paciencia, ni siquiera te hago la parada". Otros servicios de camión como el RTP y el trolebús, que en ocasiones cuentan con rampas especiales, representan un intento de las personas planeadoras de la movilidad por suplir las necesidades de las personas con discapacidad, pero resultan ser insuficientes, ya que estos camiones especializados pasan cada tres o cuatro horas, y en la mayoría de los casos no funcionan las rampas, según Guadalupe.

Para ella, el Metro es medianamente accesible, y algunas líneas tienen mejores condiciones de infraestructura especializada como elevadores, guías podotáctiles, escrituras en braille, entre otras, aunque depende principalmente del estado de mantenimiento de estos elementos para asegurar la efectiva accesibilidad. Guadalupe menciona que los elevadores generalmente no sirven o tienen las puertas obstruidas por falta de mantenimiento recurrente, por lo cual en muchos casos ella ha tenido que ser cargada por otras personas transeúntes para poder ingresar al sistema. Las mejores condiciones de infraestructura accesible estaban en la línea 12, la más reciente de la ciudad inaugurada en 2012, pero los espacios de silla de ruedas estaban ubicados solamente en los primeros vagones exclusivos para mujeres, lo cual dificultaba el acceso para hombres en condición de discapacidad.

A propósito de esto, Guadalupe habla de un compañero suyo con discapacidad visual, quien, tras intentar viajar en los primeros vagones del Metro, fue golpeado y casi aventado a las vías por estar en el vagón de mujeres. “Si no se te ve la discapacidad, no te creen. Nos falta mucha conciencia, preocuparte por el otro y saber que también hay mucha gente que inventa cosas y no lo hacen de la manera correcta, pero hay otros métodos que te pueden ayudar a ver si es una persona con discapacidad o no”. Lo mismo ha sucedido a hombres que viajan con infantes, adultos mayores y niños que son vistos como adultos, quienes reciben abiertamente rechazo por parte de otras mujeres usuarias al momento de usar los vagones delanteros. “El rol de los cuidados no solamente lo hacen las mujeres”, enfatiza Guadalupe.

El Metrobús es el sistema que tiene más elementos disponibles para facilitar la accesibilidad, como anuncios auditivos, rampas a la entrada e incluso espacios especializados en los vagones para las sillas de ruedas. Sin embargo, el éxito de estas medidas depende del funcionamiento del sistema (personal disponible, capacitación de las y los choferes, entre otros). Por ejemplo, es necesario que esté una persona policía a la entrada para poder ingresar, de lo contrario debe pedir ayuda para que la carguen sobre los torniquetes y cruzar. Así mismo, es necesario que las personas conductoras al momento de hacer paradas acerquen más el autobús a las estaciones para reducir la brecha y evitar caídas, a la par de sensibilizarse de su rol activo en asegurar la seguridad de las personas con discapacidad.

La calle como lugar de tránsito primario es de accesibilidad variable, y por tanto es percibida de manera generalizada como un espacio de incertidumbre, pues, así como hay zonas con banquetas amplias, rampas y suelo liso para transitar, hay otras que se caracterizan por obstáculos que impiden la caminabilidad. Para Guadalupe, hay lugares “donde mejor decides bajarte a donde están los carros. Si son calles pequeñas no hay tanto problema, pero en avenidas o calles más transitadas te tienes que echar un volado y ver si lo puedes hacer”. Así mismo, que haya carros estacionados en rampas, escombros en las banquetas o largos tramos en reparación, hacen que transitar en la calle sea una experiencia compleja y azarosa. Por esto, según ella, no todas las personas con discapacidad salen a la calle.

A pesar de todas las dificultades o retos que las personas con discapacidad puedan enfrentar en diferente medida según el servicio de transporte, Guadalupe narra que ha sentido mayor peligro

en el transporte público (Metro y Metrobús especialmente) cuando no puede subir al vagón que le corresponde o no dejan subir a su esposo con ella. La separación de vagones por sexo ocurre en todos los modos de transporte de la CDMX, salvo camiones y combis, y recientemente la política dictada por el Instituto Nacional de las Mujeres (Inmujeres) solo es permitido el paso para las mujeres en estas áreas. Cuenta Guadalupe que:

Por razones obvias para nosotros, era que yo podría utilizar ese espacio, no ir hasta atrás porque no está adecuado para la silla y también porque es más fácil que el conductor te vea. Esa vez no nos dejaron subir, nos dijo tanto el policía como una persona de la estación que no. Hubo todo un rollo porque decían que aquí solo van las señoritas, pero yo también soy mujer, yo también tengo derecho, solo que yo necesito apoyo. (Guadalupe, activista, 39 años)

Pese a denunciar el evento en el COPRED (Consejo para Prevenir y Eliminar la Discriminación en la Ciudad de México), la respuesta institucional fue que Inmujeres tomaba las decisiones con respecto al uso de los vagones segregados, e incluso se planteó la posibilidad de realizar reuniones con personas funcionarias de Metrobús. La llegada de la pandemia impidió el avance de estas conversaciones y a diciembre de 2021 la segregación de vagones se mantenía en vigencia, con prohibición de acceso a hombres a los espacios exclusivos independientemente de su condición.

Esta falta de accesibilidad hace que en repetidas ocasiones las personas con discapacidad como Guadalupe tengan que recurrir a modos de transporte público que se prestan de manera privada, como los taxis, Uber, Didi, entre otros servicios de automóvil particular. Pese a que permiten una experiencia de viaje de mayor comodidad, hay otra serie de peligros que las personas transeúntes deben enfrentar. Inicialmente, la falta de disposición de las personas conductoras para transportar personas en condición de discapacidad hace que se prolonguen los tiempos de espera hasta encontrar algún servicio que acepte llevarlas. Dice Guadalupe que "creen que te tienen que ayudar, aunque hasta te conviene, porque ponen el parquímetro desde la parada". Sin embargo, esta dificultad prevalece incluso en servicios por aplicación, que pese a tener la opción de solicitar asistencia especial, se reúsan a llevarla por supuesta falta de espacio en la cajuela para transportar la silla de ruedas. Igualmente, en caso de ser una persona con discapacidad visual, como su amiga Patricia, no es posible llevar perros guía en estos automóviles.

Aunado a esto, las personas con discapacidad se exponen a otros peligros como violencia sexual a bordo de vehículos particulares. Guadalupe lo vivió:

En un taxi que agarré de la calle en la silla de ruedas, el tipo me empezaba a tocar. La verdad sí fue bastante complicado, porque sientes una impotencia horrible. Normalmente cuando suben tu silla la suben en la parte de atrás, en la cajuela. Yo traía el teléfono en las manos y empecé a mandar mensajes, y me empezaba a tocar y me lo quería arrebatarse. Bajó los seguros y ni modo que abra la puerta y que me aviente, pero hubo un momento en que sí lo consideré. Le hablé a mi pareja, no me contestaba, le hablé a mi mamá, tampoco me contestaba, le hablé a una amiga y ella me contestó y le empecé a decir, y el tipo me empezó a gritar. Más adelante se bajó, bajó mi silla y así literalmente casi me aventó. Venía pasando mucha gente y cuando pasaron unas personas les pedí ayuda. Mi amiga me dijo: no te voy a colgar hasta que sepa que estás bien. Y así les ha pasado a otras compañeras en taxis. Imagínate personas con discapacidad visual no saber quién viene atrás de ti, y las persiguen y las jalan. Ese tipo de cosas te genera tanta impotencia: hay quienes pueden gritar o salir corriendo, pero si no puedes gritar y ya te agarraron, tampoco puedes salir corriendo o si no ves es porque ya están sobre ti. Es complejo. (Guadalupe, activista, 39 años)

Esto refleja la falta de visibilización, atención y sensibilidad hacia las personas con discapacidad, a la par de una vulnerabilidad manifiesta que generalmente es pasada por alto al proveer condiciones aptas para su movilidad digna y segura. Menciona Guadalupe que estas acciones:

Deberían de venir desde el gobierno, desde las escuelas, empezar a hacer estas campañas de difusión, no solamente para el tema del transporte, sino más amplio, para ver cómo son las personas con discapacidad. Hay instituciones que lo hacen ver más hacia el lado asistencial de lástima, pero no todas las personas requieren tanto apoyo y es importante saber cómo se pueden atender. Tienen miedo de cómo le voy a decir o qué le puedo preguntar. De entrada, necesitamos cosas distintas, adecuaciones, y hay que preguntarlo, hacerlo explícito. (Guadalupe, activista, 39 años)

Para Guadalupe, la pandemia ha traído consigo cambios importantes, de la mano con el confinamiento generalizado que se experimentó en la ciudad. Sin embargo, señala ella misma cómo las personas con discapacidad se encuentran en una situación de mayor vulnerabilidad, por lo cual es aún más importante que puedan cuidarse del contagio y cualquier otra enfermedad. Al tener las defensas generalmente más bajas que las personas sin discapacidad, aunado al contacto permanente

con el suelo, basura, heces o cualquier otra cosa que pueda haber en la calle, en el caso de las personas usuarias de silla de ruedas, es evidente que se requiere un cuidado especial. De hecho, después de una lucha activista de este grupo, se logró que en México las personas con discapacidad fueran consideradas prioritarias al momento de la vacunación contra la Covid-19.

### ***“No pasa del coraje”***

Los casos de tocamientos y abuso sexual pueden ser traumáticos, más si se viven en la niñez o en condiciones de indefensión. Al igual que Guadalupe, Fernanda también lo vivió, y después de tener una relación cercana con el sistema de transporte público como usuaria y vendedora en el Metro, ahora prefiere utilizar la bicicleta para movilizarse a todas partes de la ciudad. Fernanda tiene 35 años y ha vivido por más de 20 años cerca del Metro San Joaquín. Estudió geografía en la UNAM, acudiendo a la escuela siempre en Metro, y desde entonces se ha desempeñado en múltiples trabajos que la han llevado a conocer diferentes partes de la ciudad.

La experiencia de movilidad es diferente según el lugar. Cuenta Fernanda que, trabajando como encuestadora en el Estado de México, se percató de un ambiente más retador para su movilidad, teniendo que coordinarse con sus compañeras de trabajo para ir y regresar juntas, además de evitar horarios nocturnos. “El Estado de México sí te deja claro que es otro territorio, hay que estar súper alerta, mirar para todos lados, sí se siente un temor, más que yo ni siquiera sabía para donde iba”. La cercanía y directa conexión con la CDMX hace del Estado de México un espacio conjunto en el marco de la Zona Metropolitana del Valle de México, aunque se evidencia una clara distinción tanto en los servicios de transporte público disponibles, como en la experiencia de viaje de las personas.

Fernanda dice nunca haber vivido esta situación de latente peligro en la CDMX, pese a andar en camiones, combis y Metro en diferentes horarios. Ella cuenta que no ha desarrollado una sensación de miedo en el transporte público, debido a que no se han concretado los asaltos en su contra a bordo del transporte público o caminando por la calle, y que, por el contrario, ha aprendido a fortalecerse y evitar los robos. Narra una experiencia que tuvo a bordo de una combi cuando iba regresando a casa con su novio a las diez de la noche, en la que unos “chavos” de 15 años sin armas amenazaron a todas las personas pasajeras y empezaron a pedir todo lo que traían. Fernanda venía de un bazar donde vendía mezcal, playeras y otras cosas que dice inventarse para vender, y traía

consigo también su cámara y las ganancias del día. Al ver a los ladrones jóvenes e inexpertos, además de estar a un par de calles de su casa, decidió resistirse y resguardar sus cosas. Al bajarse, intentó seguir la combi, pues se dio cuenta de la complicidad entre los muchachos y el conductor. Sin encontrarla más tarde, al día siguiente denunció el robo basándose en la facilidad de identificación de la combi con luces de colores, aunque no supo nada más del seguimiento dado por las autoridades policiales.

Así, Fernanda dice ser combativa cuando está en situaciones de riesgo y no permite que la roben o maltraten. Sin embargo, esto ha sido un comportamiento que ha desarrollado a lo largo de su experiencia en la calle y el transporte público, a través de eventos que la han marcado significativamente. Además de robos, los tocamientos o manoseos son acciones que marcan la experiencia de movilidad y la relación de las personas con los lugares. Cuenta Fernanda que:

La primera vez que me acosaron tenía como 7-8 años, más que un acoso, más bien la primera vez que me tocaron, que un guey me levantó el vestido, porque tenía el vestido de la escuela. Venía con mi mamá. Me puse a llorar. Me acuerdo muy bien de ese día. Íbamos en el Metro y me puse a llorar y ella se dio cuenta de que estaba llorando de la nada, pero yo no le podía decir lo que había pasado, pues es que era muy pequeña. Y ella como que entendió todo, vio a la persona atrás de mí. No sé cómo le hizo, pero entendió qué estaba pasando. Entonces le dio una madrina en el Metro, traía sus llaves, su monedero, y con lo que tenía le pegó a este guey y ya. Nos salimos, teníamos que bajar en la estación en la Merced, íbamos al mercado, entonces me dijo “ya no llores”. Siempre he pensado que esa fue una lección, no sé... pero la recuerdo súper claro. Después la vi a ella llorar del coraje, pero ante mí no, se mantuvo fuerte. (Fernanda, geógrafa, 35 años)

Después de este evento no cambió el uso que ella y su madre hacían del Metro, ni esto le impidió más adelante trabajar como vendedora en el Metro. Fernanda estuvo durante su adolescencia más de dos años vendiendo periódicos de izquierda en el Metro, recorriendo todas las líneas y en todos los horarios. Para ella era una manifestación de rebeldía y activismo, además de una fuente de ingresos importante por la cantidad de gente que diariamente transita, que asciende a dos millones de personas al día en 2021 (Expansión Política, 2021). Fernanda aprendió a moverse en el Metro, a organizarse con sus compañeras vendedoras en parejas para cuidarse y vender:

Pasaba 6-8 horas en el Metro y me hice otra relación con el Metro, te haces amiga de la gente que trabaja en el Metro y ocupas el espacio de otra manera. Y aprendí también a moverme de

una manera... pues, así como se mueven los vendedores en el Metro, ya ves que traen como antiderrapante en los zapatos, o dominar el ritmo de las puertas. Todas esas cosas se adquieren por la práctica, como en la película Tiempos Modernos, te relacionas tanto con la máquina que adquieres los tiempos de esa máquina. Entonces fue para mí haber cambiado... Igual como chava de 16-17 años y cambió para siempre la forma de ver el Metro. (Fernanda, geógrafa, 35 años)

Cuenta ella que la familiaridad que generó con el Metro la hizo optar por otros modos de transporte durante su adultez. Ahora Fernanda prefiere evitar el transporte público y se mueve en bicicleta, ya que lo considera no solo un medio más seguro, sino también una actividad física que le permite tener una relación diferente con su cuerpo. “Si tengo que sacar la compu a fuerzas es en bicicleta. No me subo ni al Metro, ni al camión, ni al taxi, ni nada con mi compu, solamente la traigo en mi bicicleta y me siento más segura”.

Esto no implica que no haya tenido intentos de asalto en la bicicleta, sino que da cuenta de una decisión concienzuda de movilidad, sabiendo el riesgo. Le han robado seis bicicletas hasta ahora al dejarlas estacionadas y encadenadas en algún lugar público, pero directamente no ha vivido ningún asalto. Incluso, Fernanda cuenta que moverse en bicicleta le da más seguridad ya que reconoce cuáles son los peligros y dónde se encuentran, a diferencia del transporte público donde el peligro es azaroso y puede encontrarse en todo lugar:

También siento que andar en la bici en la noche, contrario a lo que pueden decir, es más seguro en relación con los autos, porque la gente va más relajada. Sí, el riesgo son todos los borrachos que están de pronto chupando y manejando a determinadas horas, pero sí es muy específico, por ejemplo, en quincena, fines de semana, que la calle está llena de gueyes en carro pendejeando. Pero entre semana un día, por ejemplo, un domingo a la una de la mañana no está ni Cristo en la calle, entonces tienes la calle para ti sola, a veces no me encuentro ni a una persona en el camino entonces es muy cómodo, muy práctico, la verdad me siento mucho más segura. (Fernanda, geógrafa, 35 años)

Durante la pandemia, Fernanda ha reducido sus desplazamientos, aunque su trayecto más común es a casa de su novio que vive en Santa María la Ribera. Seguir frecuentando este tramo le ha permitido darse cuenta de cambios en su comportamiento y corporalidad al utilizar con frecuencia la bicicleta. Dice haber adquirido un carácter masculino en su vestimenta, forma de caminar, entre otras, que ve claramente cuando las trabajadoras sexuales la invitan a un servicio,

la insultan los automovilistas en masculino (“pendejo”), e incluso cuando la confunden con un hombre. “El cuerpo va adquiriendo esa forma de estar en el espacio para sobrevivir”.

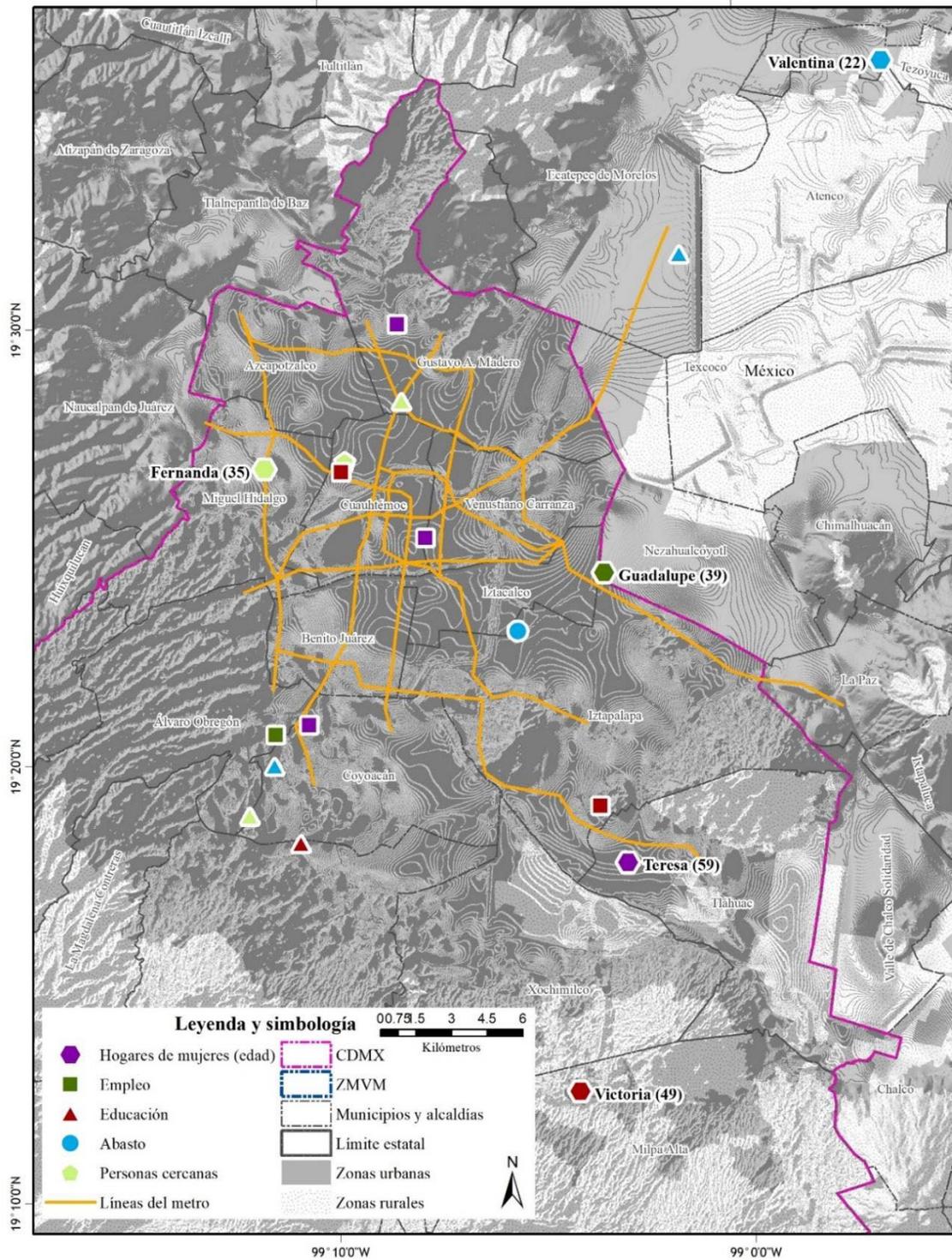
Pese a su aparente masculinidad, Fernanda ha experimentado tocamientos a bordo de la bicicleta. Le han dado nalgadas en varias oportunidades, pero al entender que los agresores son “gueyes que salen a echar desmadre”, le resta importancia a la acción y sigue adelante. “No es algo que me traume, que me haga decir: ya no voy a sacar mi bicicleta. La verdad es que no pasa del coraje, y sí se queda una frustración y es muy doloroso, pero de ahí a que me destruya la vida y cambie todos mis hábitos, no”. Fernanda ha aprendido a sobrellevar estas situaciones y continuar moviéndose por la ciudad.

## **2.2 Cartografía de la movilidad**

Moverse por la ciudad es inevitable, siempre y cuando exista la necesidad de hacerlo. Las mujeres lo hacen por múltiples motivos y propósitos (empleo, cuidados, consumo, educación, salud, entretenimiento, entre otros), y recurren a diferentes modos, horarios, formas de vestir y modalidades de traslado acorde con la performatividad de sus cuerpos en el espacio, que determinan experiencias de movilidad únicas para cada una, aunque también compartidas considerando sensaciones comunes. De esta manera, las mujeres colaboradoras se trasladan de diferentes maneras por la ciudad, lo cual da cuenta de una interacción constante con la ciudad en la que habitan y refleja el sentido de apropiación de los espacios públicos mediante prácticas de tránsito cotidiano (De Certeau, 2000).

El siguiente mapa muestra los traslados de cinco de las mujeres colaboradoras, a partir de las menciones que han hecho a sus trayectos cotidianos, lo cual permite plasmar cartográficamente los recorridos que realizan en transporte público y a pie en época previa a la pandemia, mediante la identificación de los principales destinos visitados (Mapa 3). La realización de trabajo remoto o en casa para algunas de ellas ha llevado a una reducción de desplazamientos en la ciudad. Ellas se mueven según sus ocupaciones y cambian su frecuentación de lugares a medida que se transforman sus actividades cotidianas, determinadas por el lugar de empleo, la necesidad de adquirir ciertos elementos, las personas a su cuidado, o incluso el acceso a servicios específicos.

Mapa 3. Destinos y hogares de cinco de las mujeres colaboradoras



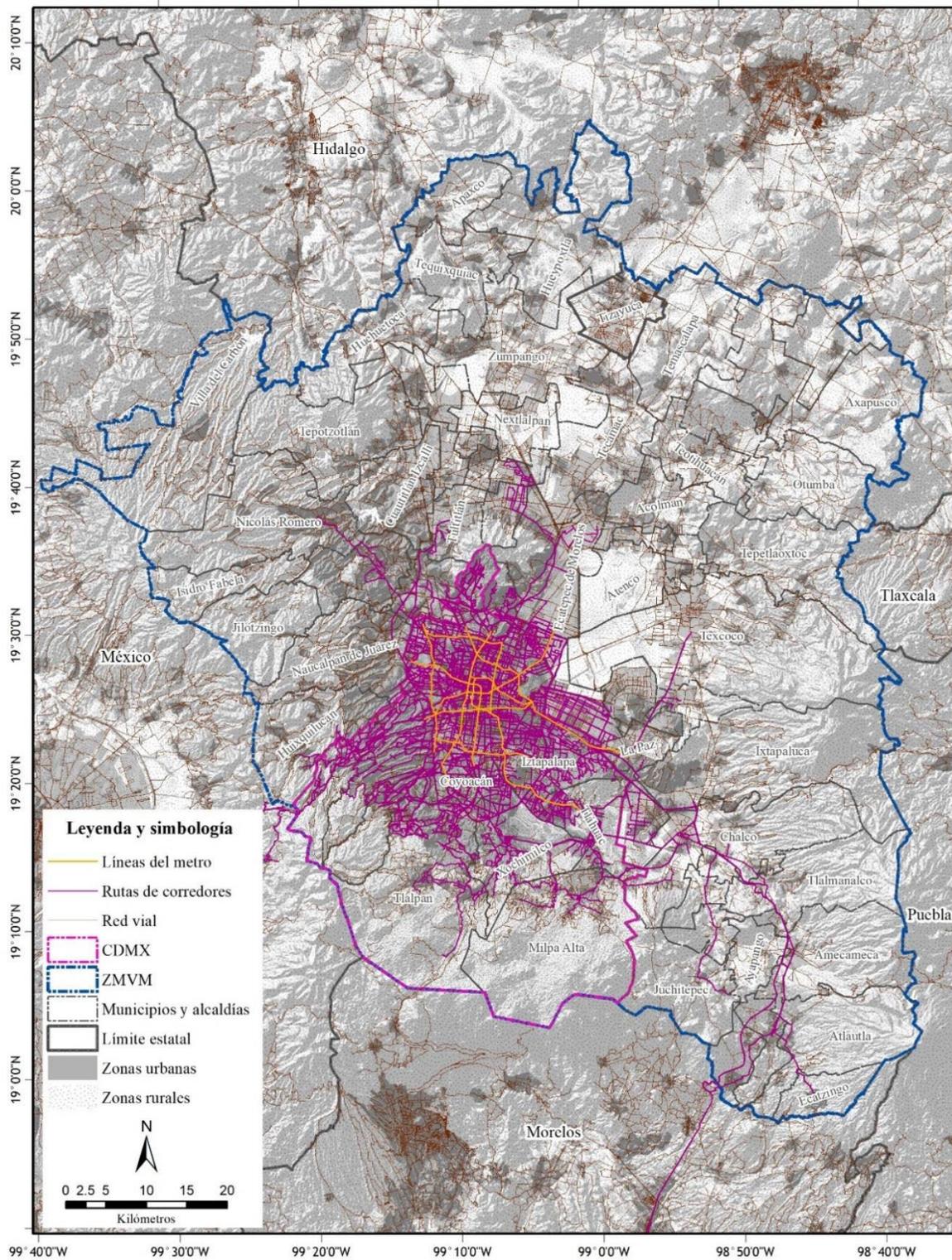
Fuente: Elaboración propia con base en INEGI, 2018.

Existe una tendencia general con respecto a la selección de modos de transporte con base en la disponibilidad de servicios, a partir de los lugares de origen y destino de las personas. Mientras que los recorridos largos requieren de un medio de transporte motorizado para acortar los tiempos de desplazamiento, los traslados de menos de 15 minutos suelen realizarse a pie o en bicicleta (Pérez et al., 2022). Este es el caso de Marcela, quien usa la bicicleta de manera recurrente acorde con sus traslados cotidianos de corta longitud:

En Tláhuac, desde que yo recuerdo tendría diez, once años yo tengo bicicleta entonces siempre hemos usado la bicicleta como medio de transporte. No tengo auto y tampoco estoy interesada en adquirirlo y digamos sí estamos muy lejos y ha sido siempre un problema el transporte público. Cuando yo iba a la universidad pues hacía hasta hora y media para llegar y pues siempre representó distancias muy largas, tiempo que tenemos para trasportarnos, bueno también lo aprovechaba para leer cuando viajaba. Ya como saliendo de la carrera y estando en el ámbito laboral, por ejemplo, yo daba clases en las secundarias cercanas de mi entorno entonces yo me iba en bicicleta y no había ningún problema, e incluso cuando yo empecé en la función pública, el primer año yo me iba en bicicleta ya después no me fue posible y ya utilizaba el transporte público normal, Metro y a veces algún taxi. Pero lo que cambia más, digamos ya ahorita mi único transporte es la bicicleta porque a raíz de que se cae la línea doce, bueno el accidente en la línea doce, y ahora ya no tenemos forma de movernos hacia el centro entonces es muy complicado, y como sigo trabajando en el entorno cercano o sigo de manera virtual. (Marcela, maestra, 48 años)

Para los trayectos largos, los servicios de transporte público masivo disponibles en la ciudad permiten conectar a las personas a través de mayores distancias. En este sentido, los modos de transporte seleccionados por las personas transeúntes en la ciudad están dados por la disponibilidad de servicios, la longitud de los viajes, y la asequibilidad de los servicios, entre otros aspectos como las condiciones de seguridad y comodidad. Los siguientes mapas muestran las redes de transporte público y de la Zona Metropolitana del Valle de México, incluyendo servicios de transporte público concesionado (camiones, peseros y combis) denominados Corredores (Mapa 4), y del Metro, Metrobús, Mexibús, y las líneas de transporte eléctrico Trolebús, Cablebús y Tren Ligero, que constituyen los principales servicios de transporte público de la CDMX (Mapa 5).

Mapa 4. Rutas de transporte público concesionado en la Zona Metropolitana del Valle de México



Fuente: Elaboración propia con datos de INEGI (2018) y ADIP (2021).



En la mayoría de los casos, la existencia de ciertos servicios y las facilidades de desplazamiento están dadas por las rutas disponibles, y queda poco margen para la decisión de tomar uno u otro servicio. La posibilidad de decidir depende de las condiciones de comodidad, accesibilidad, seguridad, e incluso de la rapidez de los servicios. En este sentido, las perspectivas de espacio y territorio se entrecruzan, pues convergen, por una parte, la manera abstracta y controlada del espacio mediante las prácticas de planeación urbana, y por otra las decisiones a nivel de territorio, donde son primordiales las consideraciones subjetivas de apropiación y representación espacial (Lefebvre, 1974; Segato, 2006).

De manera generalizada, el Metro es considerado el modo más eficiente ya que es rápido y directo, mientras que los peseros y combis se perciben como vehículos lentos, pues comparten las vías con los autos particulares y vehículos de carga, de manera que las personas se exponen al tráfico y la incertidumbre derivada de posibles accidentes. El margen de decisión existe, aunque las personas recurren a los servicios disponibles, lo cual da cuenta de la necesidad del transporte público para moverse. A propósito de esto, dice Victoria (maestra, 49 años): "no hay una ruta que diga wow, me sentí segura, voy tranquila, la ruta está limpia", y sin embargo debe tomar el transporte público diariamente.

Ahora bien, la cobertura del sistema de transporte público no alcanza todos los lugares de origen y destino de los viajes de las personas. A raíz de esto, emergen servicios de transporte complementarios que fungen como alimentadores y conectan el transporte público masivo y semi masivo con los hogares de las personas. Un ejemplo de esto es el mototaxi, que emerge como una modalidad de trabajo y desplazamiento recurrente en zonas periféricas como Tláhuac y Ecatepec. Según cuentan Teresa (trabajadora del hogar, 59 años) y Valentina (estudiante, 22 años), los mototaxi son seguros ya que son operados por personas conocidas de la comunidad, y en cada familia del barrio existe el mototaxista de confianza que puede llevar o recoger a las personas a ciertas horas determinadas, e incluso prestar el servicio independientemente de si la persona tiene dinero en el momento para pagarlo o no, generando una relación de fianza que refleja la durabilidad en el tiempo de las relaciones entre la persona conductora y la persona pasajera.

Esta percepción de seguridad y relación de confianza con las personas conductoras cambia en otro tipo de servicios de transporte público particular como el taxi y servicios por aplicación

como el Uber, Didi, entre otros<sup>4</sup>. Al respecto, Marcela (maestra, 48 años) afirma: “Me siento más insegura en un Uber que yéndome en Metro o en un camión, en combi no tanto. Me da cosa que se te acaben los datos y que decida irse por otro lado y que tú no sepas”. Esta misma sensación es compartida por otras mujeres como Valentina (estudiante, 22 años), Fernanda (geógrafa, 35 años), Guadalupe (activista, 39 años) y Patricia (catadora, 57 años), quienes evitan estos sistemas y recurren a ellos solo en casos excepcionales, como por ejemplo cuando no pasan los servicios de transporte público masivo.

Este es el caso de Teresa (trabajadora del hogar, 59 años), quien trabaja hasta las 11 o 12 de la noche en diciembre y es común que no pueda alcanzar el Metro, cuyos últimos servicios operan a esa hora. Cuenta ella que en caso de ser muy tarde, le piden sus empleadores un Uber o Didi, para evitar los peligros de la noche y repiten “luego te van a robar” para alertarla. Sin embargo, ella con mucha tranquilidad afirma que nada le sucede por su apariencia descuidada y sus casi 60 años. Cuando alcanza el Metro, toma su mototaxista de confianza que la lleva hasta su casa sin mayor complicación con la tarifa habitual. Dice: “Me siento muy segura ahí en mi colonia, porque conozco. Todos los días tomas las motos, tomas el camión, conoces a los choferes, te saludan, entonces como que te familiarizas con los de tu colonia.”

A diferencia de Teresa, Marcela (maestra, 48 años) sí considera que los horarios son un tema esencial en la selección de modos de transporte e incluso en la posibilidad de desplazarse o no por la ciudad. Ella se mueve principalmente en bicicleta y toma atajos, salvo en las noches: “como son zonas de asentamiento irregular, no hay suficiente alumbrado público pues sí es peligroso tanto que yo me caiga en un hoyo como que alguien me salga de por ahí y pues nadie me va a salir a ayudar.” Así mismo, cuando toma el camión prefiere transitar de día: “todo lo que quieras antes de las tres de la tarde, porque después a parte del clima y la lluvia ahorita, ya muy noche se complica todas las vías y no, no me gustaría” (Marcela, maestra, 48 años).

Aunque algunos servicios de transporte público se mantengan en la noche, existe una sensación de desconfianza hacia los espacios cuando no hay suficiente iluminación, menor

---

<sup>4</sup> Los servicios mencionados no incluyen otros tipos de transporte bajo demanda que presentan diferentes percepciones de seguridad y confianza por parte de las mujeres usuarias. Estos se discuten en el apartado 3.3 *Alternativas de movilidad: protesta, organización y denuncia*.

afluencia de gente e incluso diferencias en las modalidades de servicio. Por ejemplo, Linda (estudiante, 22 años) cuenta que es más difícil encontrar personal de policía en el Metro durante la noche, pese a ser el sistema que mayor número de personas funcionarias tiene de base. Al igual que otras personas estudiantes, cuando tenía clase hasta las 10 de la noche, enfrentaba peligros en su traslado y una sensación permanente de inseguridad. Al respecto, Yasmín (estudiante, 22 años) cuenta lo siguiente: "me daba cosa regresarme porque era bastante tarde y tenía que ir corriendo a todos lados, corre, corre para llegar a mi casa, lo que me apuraba era llegar a mi casa".

Así mismo, cuando se realizan actividades de ocio, entretenimiento y de carácter voluntario, las mujeres consideran el horario como un elemento clave para decidir si se asiste o no. Para ilustrar esto, Yasmín afirma que para ir a fiestas en la noche: "depende del lugar donde sea, porque si está muy lejos o me regreso temprano o me quedo en la casa donde es la fiesta, y a mí no me gusta quedarme, entonces tengo que regresarme temprano, entonces mejor no voy". En este sentido, la noche se aúna al peligro por la falta de visibilidad, pero también por la posible ocurrencia de hechos de violencia, o incluso por la disponibilidad o no de servicios de transporte público para regresar a casa.

Hay otras visiones que, en cambio, afirman que los incidentes de robo, violencia, acoso, entre otros, no dependen del momento del día, sino del lugar. Valentina (estudiante, 22 años) narra que en el Estado de México no importa la hora, sino que en cualquier momento del día "va a pasar lo que tenga que pasar". De la mano con esto, es necesario estar preparada y atenta siempre, recurriendo a elementos cómodos para poder transitar por el espacio y moverse con libertad. Dice Linda (estudiante, 22 años): "yo era de faldita y zapatillitas, pero cuando entré a la universidad mi mamá y mi madrastra me empezaron a decir: tienes que dejar las zapatillas y usar tenis. Yo, ¿por qué? Mi mamá dice porque tienes que correr". Para evitar acoso<sup>5</sup> y facilitar la movilidad, su entorno le ha recomendado ir cómoda y poco vistosa: "me iba súper enchamarrada, lo menos llamativa posible".

---

<sup>5</sup> Estos planteamientos se retoman a mayor profundidad en el apartado 2.4 *Reflexiones sobre el acoso*.

Esta misma experiencia es compartida por Valentina, quien sufrió tocamientos en el transporte público por llevar falda y cambia sus actividades del viaje, como dormir o leer, para estar alerta y evitar cualquier contacto. Afirma que:

No puedo andar como yo quiero, porque como yo quiero ya me están metiendo mano. Me la he pasado evitando muchas cosas, siento que me he limitado en muchas cosas. La vestimenta, porque pasada la prepa no me gustaba arreglarme. Con mis amigas comencé a maquillarme o me subía la falda. A lo último todas estábamos agotadas de querer acabar la prepa y ya quería mantener eso de maquillarme para la universidad, pero no pude mantenerlo por levantarme temprano y tal, o porque se escuchaba mucho eso del acoso en el transporte público, entonces trato de evitarlo, ponerme ropa más holgada para no llamar la atención de los hombres, quiero pasar desapercibida. Es lo que más he cambiado a la fecha. No me siento cómoda de llevar vestido. Hasta la fecha sí compro vestidos, pero ya no me quiero ocultar, quiero vestir como yo quiera. (Valentina, estudiante, 22 años)

Los patrones de viaje, que comprenden tanto las elecciones de modo de transporte, horarios de viaje, lugares de frecuentación y vestimenta, están marcados de manera transversal por ciertas estrategias o mecanismos que generan seguridad en las mujeres. Según percepciones, experiencias vividas y narradas por otras personas, se planean los viajes para evitar violencia, considerando los servicios de transporte público existentes y sus horarios de funcionamiento, y en ocasiones se termina por omitir el acceso a ciertos lugares o actividades, dada la falta de condiciones idóneas para moverse por la ciudad. De igual manera, existen zonas de la ciudad donde no se presenta mayor frecuentación, reflejando espacios “vacíos”, fronteras internas (Gutiérrez, 2013) y desigualdades espaciales que reflejan otras inequidades urbanas de acceso a equipamientos urbanos y oportunidades de empleo (Brito et al., 2020).

La posibilidad de libre tránsito que trae consigo el derecho a la ciudad (Harvey, 2012; Lefebvre, 1967) se pone en tela de juicio al considerar que en efecto existen restricciones al movimiento, o condicionantes específicos delimitados inicialmente a partir de la existencia de modos de transporte para acceder a ciertos lugares. En este sentido, los espacios de movilidad y transporte público como escenarios democráticos (Borja y Muxí, 2003) están atravesados por una serie de complejidades que denota la complejidad subyacente a la experiencia urbana y los ideales mismos de inclusión de la diversidad. El género como elemento performativo (Butler, 1997) es

evidentemente central al momento de identificar fronteras y oportunidades de paso por la ciudad. Así mismo, el modelo urbano mismo determina la inclusión y segregación de ciertos grupos sociales que pueden acceder en diferente medida a los servicios que ofrece la ciudad (Zubicaray et al., 2021; Brito et al. 2020).

### **2.3 Cartografía de las violencias**

Considerar una zona peligrosa, un lugar inseguro o una experiencia violenta es una manera cultural de clasificar las vivencias y catalogarlas en el ámbito de lo indeseable (Boscoboinik, 2016). La educación, entorno de socialización primario, costumbres familiares, culturales y sociales, aunadas a una serie de factores que permean la experiencia propia y condicionan la manera de reflexionar sobre lo que se vive, determinan lo que se considera violento o no. El género como elemento de identidad al cual se atribuyen una serie de roles, lugares y posiciones en el campo social (Bourdieu, 2000), es esencial para comprender los tipos específicos de malestares y violencias que se experimentan en los espacios públicos. En este sentido, es clave la contextualización de los hechos para su entendimiento y juzgamiento, más aun al considerar a las violencias como elaboraciones culturales (Baños, 2005).

En esta sección se narra lo que las mismas mujeres colaboradoras perciben como una experiencia violenta, desagradable o conflictiva en su movilidad cotidiana, y se busca reportar las percepciones y sensaciones. Se incluye una amplia consideración de hechos de agresión y otros tipos de violencia estructural, y seguidamente se ahonda en el acoso como categoría ambigua que requiere mayor análisis. A partir de la percepción de seguridad de las mujeres colaboradoras se construye una visión de las violencias amplia y diversa, que abarca diferentes situaciones que generan peligro (como asaltos, empujones, tocamientos, accidentes, entre otras), a modo de presentar la complejidad subyacente a la experiencia de movilidad. Estas sensaciones percibidas por las mujeres terminan por revelar una serie de mecanismos de pedagogía social (Segato, 2014) que, al incidir en los desplazamientos cotidianos, moldean los comportamientos de las mujeres y reflejan el orden social y las lógicas de poder subyacentes.

Considerando la extensión de la Zona Metropolitana del Valle de México, que abarca 7,866 kilómetros cuadrados (Consejo Nacional de Población - CONAPO, 2018), y las experiencias de las mujeres participantes, es posible realizar una primera distinción entre la CDMX y los

municipios aledaños que componen este complejo urbano. Existe una sensación generalizada de mayor formalización del transporte público y seguridad en los espacios públicos en la CDMX que en el resto de los municipios, especialmente en el Estado de México, que colinda al norte con la ciudad.

Cuenta Fernanda (geógrafa, 35 años) que, durante su trabajo en encuestas domiciliarias con mujeres en el Estado de México, tuvo que ir acompañada siempre de sus compañeras y cuidar de manera particular su integridad física: “No sabes para dónde vas ni qué te puede pasar. El Estado de México es hostil para trasladarse.” Esto lleva a reflexionar sobre la manera en que los lugares, más allá de los modos de transporte, condicionan las experiencias de movilidad (ver apartado 2.1 *“No pasa del coraje”*).

De la misma manera, Camila cuenta cómo el hecho de crecer en una zona reconocida como peligrosa de la ciudad, hace que su relacionamiento con el espacio sea diferente:

Nací en La Merced en el centro histórico, es uno de los barrios más peligrosos de la CDMX. Ahí me tocó de niña escuchar cómo asaltaban gente, llegué a escuchar balazos, y estoy tan familiarizada con ese entorno que no me siento tan insegura, inclusive me han pasado más cosas ahorita donde vivo que allá. Pero no sé porque estuve allí desde niña y al ir, ahí viven mis abuelos, no me siento con miedo y me gusta mucho ir para allá, pero de noche esa parte de Pino Suárez hasta La Merced sí te da cosa, mejor acelero el paso para llegar rápido, no tanto por algo que me haya pasado, sino por los conocimientos que se tienen, por las noticias o los vecinos que te cuentan, entonces sí se tiene más cuidado, definitivamente. Crecí viendo eso, cuando era niña no tenía celular ni nada y me gustaba ver la calle, estoy familiarizada con la dinámica el lugar, el movimiento que es diferente a otros sitios, sabes que hay chicos que van en moto y asaltan a las personas, no sé qué influya, tal vez mi niñez u otras cosas. (Camila, estudiante, 26 años)

La manera en que las personas viven condiciona lo que perciben como violento, aunado a otros elementos sobre los cuales reflexiona Marcela (48 años), al mencionar que: “Seguridad es el medio de transporte que te queda cerca y accesible, por ejemplo, la bici. Si el Metro me quedara cerca, pues el Metro.” Esta afirmación trae a colación la necesidad de servicios en las zonas periféricas de la ciudad, reflejando la cobertura parcial del transporte público en zonas centrales de la ciudad, y la informalidad de los servicios complementarios que conectan otras zonas de la ciudad. Acorde con los testimonios de Victoria (maestra, 49 años) en Milpa Alta, Teresa

(trabajadora del hogar, 59 años) en Tláhuac y Ximena (enfermera, 49 años) en Ecatepec, la accesibilidad entendida como la posibilidad de conectarse a los servicios urbanos es un elemento esencial que forma parte de la conceptualización de un transporte público seguro, cercano y con el cual existe cierta familiaridad.

Esta percepción cambiante de seguridad e inseguridad ha venido transformándose durante la pandemia, al considerar la menor afluencia de las personas en las calles y el transporte público. Mientras que, por una parte, se observan los beneficios de menos aglomeración en los camiones, el Metro y los demás servicios de transporte público, por otra se destaca la soledad de los espacios como un factor que lleva a reducir los desplazamientos y evitar especialmente los recorridos nocturnos. A su vez, la falta de costumbre por los desplazamientos hace que exista un mayor costo percibido de las personas para moverse y se prefiera quedar en casa, al sobredimensionar las distancias y las complicaciones del transporte. Cuenta Teresa que:

Yo siento que ahorita de la pandemia a lo de antes estamos mucho mejor, porque la gente ya no sale toda a trabajar, ya trabajan por línea entonces es menos gente. Ya no hay esa aglomeración de gente que ibas hecha un taco, no ya no. Ya viene más desahogado el Metro, el camión, el tren ligero, todo. Hasta te puedes venir pintando, haciendo tus cositas, viendo el celular, jugando y todo. Yo me siento más tranquila porque no hay tanta gente. (Teresa, trabajadora del hogar, 59 años)

Sin embargo, existe una visión opuesta que afirma un aumento en los prejuicios entre las personas, especialmente alrededor del contagio o la idea de la salubridad y limpieza tanto de los espacios como de las y los transeúntes. El estornudo es un símbolo de peligro y el uso obligatorio del cubrebocas, aunado a una política de reducción de las interacciones, lleva a que la desconfianza entre las personas haya aumentado. Esto permite desvelar otro tipo de violencia basada en los prejuicios, que es preexistente a la pandemia. Sin embargo, se ha aseverado en este periodo a raíz del estigma del transporte público como lugar propenso a los contagios, de lo cual han derivado múltiples investigaciones para desmentirlo y generar medidas específicas para la ventilación y salubridad de los espacios (Ardila-Gómez, 2020; Instituto de Ingeniería de la UNAM, 2020; Pardo et al., 2021; Tirachini & Cats, 2020). Al respecto, Fernanda opina lo siguiente:

Creo que la pandemia lo que hizo fue que acentuó todos los prejuicios de la gente. Si ya la gente de por sí está bien jodida tiene que tomar el transporte diario, y aun así se da el lujo de sentir

asco por los demás. Son cosas que se me hacen bien incomprensibles, que son cosas que la gente refiere cuando viaja en Metro, o como la combi. Dicen como “el Metro viene bien lleno y huele mal”, y pienso que sí es gente que está bien prejuiciada y desconectada de la realidad. Entonces pienso que la pandemia lo que hizo fue afirmar estos prejuicios, y la gente que ya de por sí detestaba a la gente, como la aglomeración, pues la pandemia le vino perfecto para establecer esta distancia más fuerte. Sí pienso que el cubrebocas y esta cuestión individualizó más esta mínima interacción que podía haber en el transporte, y se hizo más individual la experiencia en el transporte y en la calle. Hubo una campaña, cierra la boca, el año pasado como a mediados de la pandemia se aventaron una de estas campañas, no sé quién asesora estas campañas, pero decía “por tu seguridad no hables, mantén la boca cerrada”, pero ya en una onda muy disciplinaria, muy ojete. De por sí la gente ya está quebrado este vínculo con los demás, imagínate si está ya esta indicación de que te individualices más. Eso sí sucedió y la pandemia lo formalizó, lo aseguró, lo institucionalizó y ahora todos pueden ser unos culeros y así hay que ser, debes de evitar la interacción con todos, y eso me parece que está grave. (Fernanda, geógrafa, 35 años)

Detrás de este aumento de la desconfianza y el peligro, existe una percepción de inseguridad de base que se nutre de los imaginarios de miedo alrededor de cierto tipo de personas y lugares, constituyendo un estigma que determina la relación con el espacio y las personas que interactúan en este (Goffman, 1997). Mientras que las zonas oscuras, solitarias, sucias y malolientes son consideradas potencialmente violentas, los espacios abiertos, iluminados y limpios dan una sensación contraria. Así mismo, las personas de clases bajas, habitantes de calle e incluso personas que consumen drogas en espacios públicos llevan consigo el estigma de ser peligrosas y, por tanto, son evitadas. Romper o transgredir estos prejuicios es una labor compleja que difícilmente se experimenta en una ciudad con tantas personas, y más aún a raíz de la pandemia, que ha reducido tanto la confianza como el contacto.

Sin embargo, hay excepciones a los prejuicios y estigmas sociales. Patricia es invidente desde los 43 años, y desde entonces ha aprendido a moverse por la ciudad, al tener que confiar en las personas que le brindan apoyo para poder ubicarse. Cuenta ella que:

Al principio me daba pánico que la gente se me acercara por desconocimiento, tenía muchos prejuicios. Ves a la gente y la calificas. Hoy en día, gracias a la discapacidad, he quitado esos temas, esa falta de sensibilidad con la gente. Aquí sobre la calle, a la mitad de la calle hay unos chavos, porque escucho su voz muy joven, y a lo mejor están con la cerveza o con su mota, pero ellos son

los que me ayudan y hoy en día ya no me dan miedo, no me causa esa sensación de temor o inseguridad. Con la vista juzgas a la gente, hoy que no la tengo, no me interesa. Perdí el temor, creo que adquirí más confianza hoy que no veo, que antes. (Patricia, catadora, 57 años)

El caso de Patricia constituye una excepción con respecto a lo que otras mujeres colaboradoras experimentan, ya que la vivencia de situaciones y emociones negativas, bien sea en carne propia o por palabras de otras personas, genera y reproduce imaginarios de miedo y peligro (Boscoboinik, 2016). Así sucedió a Valentina en relación con las personas que llevan mochilas a bordo de la combi o el camión. Antes de vivir un asalto pensaba que las personas con mochila eran más proclives a robar, ya que guardaban las cosas y salían con sus mochilas cargadas. Sin embargo, después del incidente ocurrido en la autopista México-Pachuca de camino hacia la universidad alrededor de las dos de la tarde, su idea del peligro cambió:

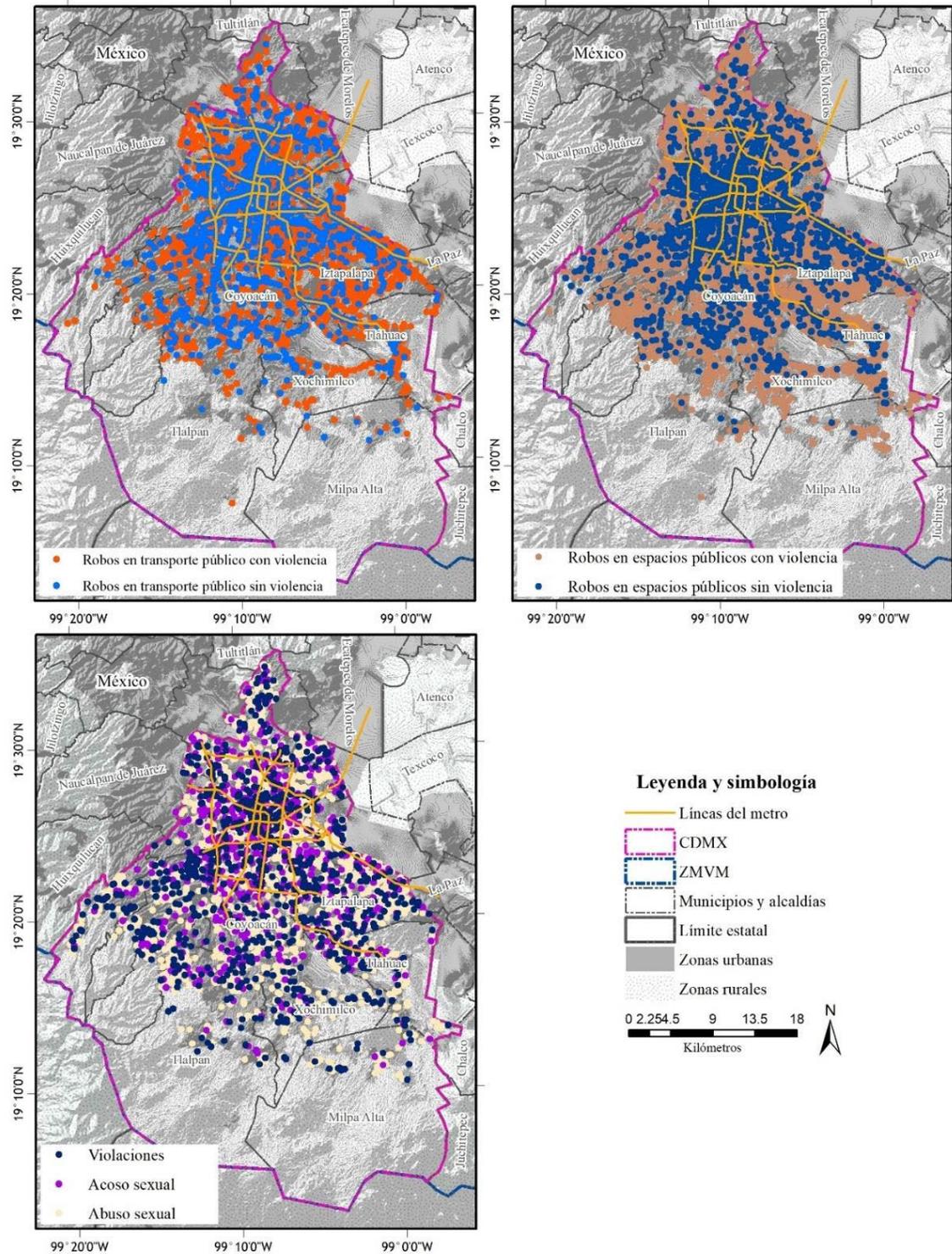
Estaba leyendo una lectura para la clase y tenía los audífonos. Luego me empecé a marear, ya ni estoy entendiendo, mejor escucho música, cierro los ojos y pongo el teléfono arriba de mi mochila. En eso que dijeron quién baja en tal lugar, en ese paradero. Ya cuando veo empiezan a hablarme, no escuché ni qué dijeron, pero se subieron y sentí que me jalnearon el teléfono. Ahí fue cuando dije, ahora qué está pasando. Yo me quedé más con la sospecha de quiénes eran, porque el de la combi hasta que cuando los vio, cuando ven gente conocida asienten la cabeza, como un saludo, la gente conocida de los paraderos, como viene, viene. Yo vi como que los saludó, como que sí se conocían. Me acuerdo de que ese chavo iba con otro, agarraron los teléfonos y se los metieron en la bolsa. Parecían de esos que jalan gente, que están gritando que cuántos lugares son. A una señora le jaló su bolsa y ella fue de no me lo quites, porque ahí llevo mis cosas. La señora se estaba aferrando más a su mochila porque llevaba sus manuales, me acuerdo, y el chavo se le quedó viendo, porque iba a quitarle al otro chavo la mochila, le dijo espérate, déjame vaciarla, y el otro se desesperó y vio a la señora que estaba nerviosa, qué está escondiendo. Ella intentó quitarle la mirada, pero le agarró la bolsa y la señora decía, es que está mi paga de la semana, y el otro se dio cuenta de que está escondiendo algo, entonces agarró la mochila y aventó todo. Ya cuando se bajaron muy frescos, y las demás cosas que habían agarrado, como que las aventaron y otra vez se quedaron sin nada. Y otra vez la misma dinámica. El de la combi agarró y se fue bien rápido y todos nos quedamos, como que sí los conoce y el de la combi no respondía. entonces para taparse dijo vamos a alcanzar las patrullas que estaban sobre la carretera. Ya las trató de alcanzar y medio hablaron, pero no se iba a poder hacer mucho. No más iban a analizar lo que estaba pasando en ese paradero. Igual la gente sospechó de él porque a él no le quitaron nada, fue contra nosotros, como que se

conocían. Eso fueron como diez minutos y ya llegamos a Indios Verdes. Nos quedamos con esa duda. (Valentina, estudiante, 22 años)

Los asaltos en transporte público son un riesgo que caracteriza la experiencia de transitar la ciudad, lo cual trae consigo el despliegue de múltiples manifestaciones de violencia. Según los registros de delitos reportados oficialmente en la Fiscalía General de Justicia de la CDMX, es posible identificar diferentes tipologías de crimen que atañen a la presente investigación – que hacen parte de la categorización de los delitos en los sistemas oficiales de reporte y transparencia; los robos en transporte público con y sin violencia, los robos en espacios públicos con y sin violencia, y aquellos relacionados con la violencia sexual (acoso, abuso y violación). El Mapa 6 muestra la distribución espacial del lugar de ocurrencia de los delitos reportados, y permite observar la concentración de estos eventos en las zonas centrales de la ciudad, lo cual coincide con los servicios de transporte público existentes. Mientras que los robos tanto en el espacio público como en el transporte público con violencia superan considerablemente aquellos ocurridos sin violencia, las violaciones son mayormente reportadas que los casos de abuso y acoso sexuales. Se consideran los datos de reportes de 2019, ya que a partir de 2020 con la pandemia se generaron brechas en la recolección de los datos por los bajos índices de denuncias, a la par de los cambios en los patrones de desplazamiento.

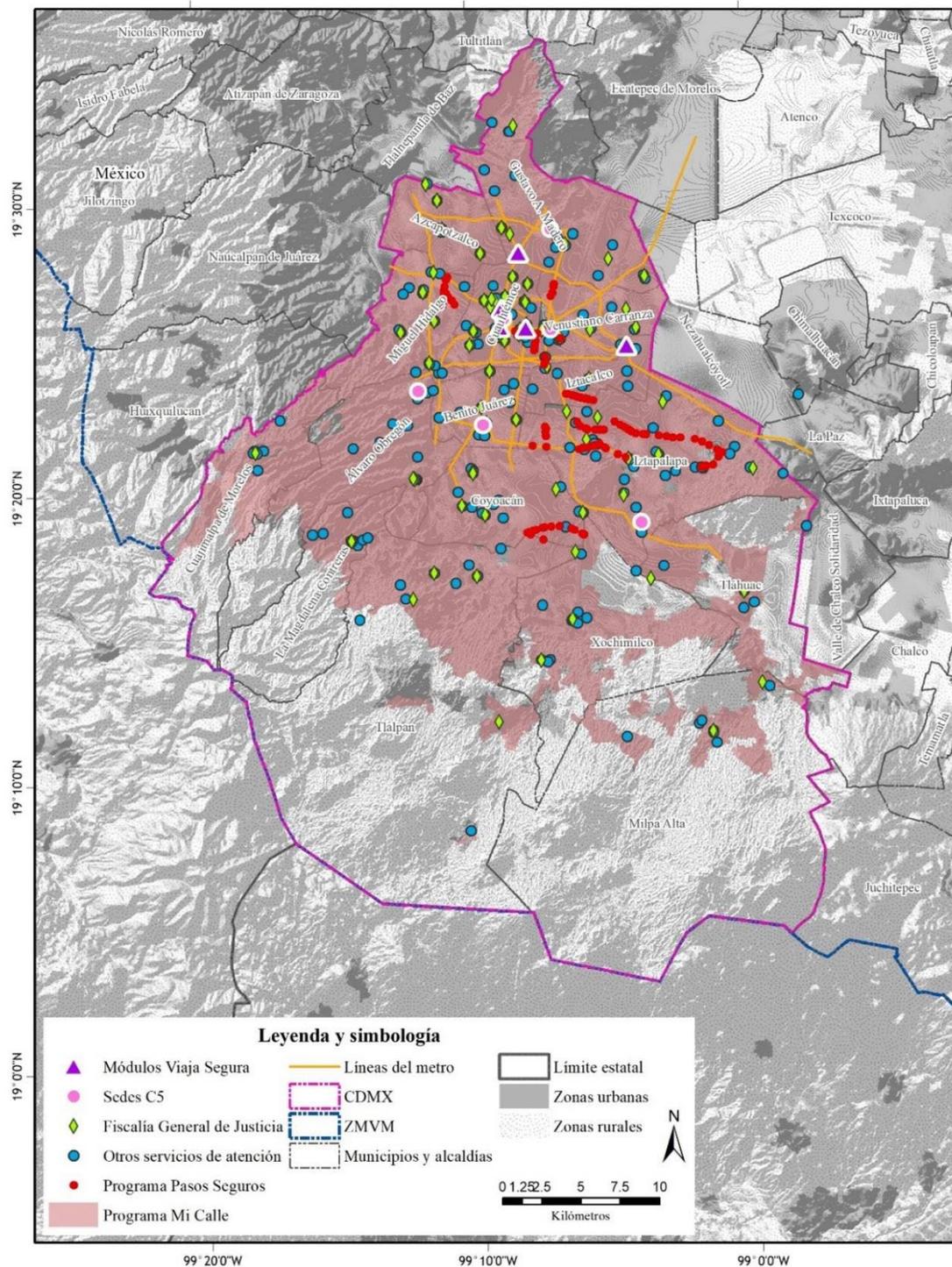
Esto se complementa con las instituciones disponibles para reportar dichos hechos de violencia y recibir atención directa en términos de justicia, al considerar como puntos de referencia los equipamientos de justicia y atención existentes, que se distribuyen espacialmente en la ciudad como se muestra en el Mapa 7. Mientras que las sedes de la Fiscalía General de Justicia se identifican específicamente, se incluyen en la categoría de “otros servicios de atención” a diversos centros de justicia como módulos de abogadas de las mujeres en los Ministerios Públicos, LUNAS (unidades de atención de la Secretaría de las Mujeres), sedes de la Secretaría de Salud, del Sistema para el Desarrollo Integral de la Familia (DIF) y de la Secretaría del Trabajo y Fomento al Empleo (Agencia Digital de Innovación Pública, 2021c). Pese a que los servicios genéricos de atención se encuentran en diversas zonas de la CDMX, los servicios especializados – como los módulos del programa *Viaja Segura* – presentan una cobertura parcializada, y más aún programas específicos para el mejoramiento urbano como Pasos Seguros.

Mapa 6. Denuncias de delitos en la calle y el transporte público



Fuente: Elaboración propia con datos de INEGI (2018) y ADIP (2021).

Mapa 7. Instituciones de acceso a la justicia en la CDMX



Fuente: Elaboración propia con datos de INEGI (2018) y ADIP (2021).

Además de los asaltos, la percepción de inseguridad está construida también a partir de la posibilidad de sufrir accidentes de tránsito. En este sentido, la seguridad vial es un componente que emerge en los testimonios de las mujeres colaboradoras como un elemento transversal que está siempre latente. En la CDMX, en 2019 se presentaron 3,094 víctimas de accidentes de tránsito, de las cuales el 42.7% eran personas conductoras, 33.5% personas peatonas, 19.7% pasajeras, 3.8% ciclistas y el restante 0.3% otras víctimas (INEGI, 2019). Esta vulnerabilidad es percibida mayormente para las personas que transitan en bicicleta. Narra Marcela sus caídas y temores:

Me caí porque un camión no se paró cuando tenía que parar, es decir, nosotros tenemos el “siga”, pero ellos se quieren adelantar para cruzar, entonces me caí porque no se detuvo y yo me tuve que parar en seco y me fui a dar ahí un golpe. Luego en una bajada este, había un tope que no se veía pues no metí el freno y salí volando. También hay una sensación que me queda de los autos que están estacionados, ese es un trauma que tengo yo, de que los autos que están estacionados te abran la puerta porque no miran el espejo. Fue hace dos años o algo así la muerte de la ciclista por Reforma, esta chica que estaba embarazada, fue por esa razón, que le abrieron la puerta, ella tuvo que moverse y pasó un camión de esos pesados y pues la destrozó. Entonces ese es mi gran miedo, que sí me ha pasado, de repente te avientan la puerta, la abren de la nada, y aunque yo voy a un Metro de distancia, un Metro y cacho, el que está a mi izquierda, no me respeta y me va casi rozando entonces sí tengo mucho miedo, es muy peligrosa la avenida. Debo decir que sí hay tramos muy muy, de mucho riesgo y pues por eso a veces prefiero los atajos. (Marcela, maestra, 48 años)

El peligro se experimenta de manera directa, pero también a través de otras personas que lo viven y lo comunican. Al respecto, Victoria (maestra, 49 años) habla de todas las veces que su hijo fue asaltado en el camión de Santa Cecilia a San Bartolomé Xicomulco: “no es que tú tengas miedo de subirte al transporte, es que en el transporte vienen tus hijos, es una sensación de inseguridad mucho más complicada”. Igualmente, Valentina (estudiante, 22 años) siente ese temor, sabiendo que su hermana menor debe empezar a tomar combi para llegar a la secundaria cuando termine la pandemia, aunque evita contarle lo que ha vivido: “trato de no meterle los mismos miedos que yo tengo, quiero que por su lado viva, que ella no se limite, que no se cohíba, que sea segura de sí misma”.

Así mismo, más allá de la comunicación o socialización de experiencias de robo y peligro, existen los medios de comunicación que inciden en la manera en que se apropian las experiencias

y se genera un ambiente generalizado de temor. Cuenta Linda (estudiante, 22 años) que su padre teme por su seguridad cuando regresa en la noche sola en Metro, tras haber escuchado escándalos de secuestros en el Metro. Así mismo, Camila habla de los medios de comunicación:

Eso te llena la cabeza, aunque no lo hayas visto. Ese es el problema y es el miedo, uno como mujer siente en miedo de caminar en la noche o en cualquier hora del día. Escuchas que alguien estuvo en casa de sus amigos, tomó un Uber y ya no regresó, eso es una de las cosas que se te queda, aunque no le haya pasado a alguien cercano. Todo lo que escuchas en redes, son consejos para que estés alerta, pues obviamente se te quedan, tengo que mandar ubicación, decir dónde estoy o avisar. Que yo conozca, afortunadamente no, pero todo ha sido por redes o medios de comunicación, pero sí afecta tu día a día porque estás al pendiente o te sientes en peligro. (Camila, estudiante, 26 años)

En este sentido, hay violencias mediatizadas que son visibilizadas y difundidas, pero también hay otras que sigilosamente existen y permanecen de manera transversal a las experiencias de transporte y movilidad de las personas. Los medios de comunicación cumplen un rol en cómo se genera y reproduce el imaginario de peligro alrededor de ciertas experiencias y lugares (Thompson, 1998). Mónica (activista, 44 años), madre de un joven de 18 años con parálisis cerebral, hace referencia a un “sistema de movilidad patriarcal, para hombres jóvenes blancos que no tienen ninguna discapacidad, hasta casi guapo de ojo azul, hacia lo que está orientado el sistema. Es importante plantear la diversidad, y lo implica cuando no se toma en cuenta”. Este planteamiento da cuenta de espacios urbanos desiguales que discrepan de los ideales democráticos de la ciudad (Borja y Muxí, 2003).

Las violencias de carácter estructural hacia las personas con discapacidad se manifiestan, por una parte, en la falta de infraestructura incluyente que permita contar con elementos de apoyo para las personas con discapacidad, como guías podotáctiles, señales auditivas, elevadores, rampas, entre otras. Por otra, de la mano con mobiliario accesible, es necesario que las personas transeúntes se sensibilicen sobre las diferentes necesidades de las personas, para asegurar tanto la disponibilidad de los espacios como las oportunidades de apoyo correcto a quienes lo requieren (ver apartado 2.1 “*Yo también soy mujer, yo también tengo derecho*”).

Mónica (activista, 44 años), Guadalupe (activista, 39 años) y Patricia (catadora, 57 años) coinciden en que el comercio informal<sup>6</sup> suele obstaculizar los pasos peatonales, las rampas y otro tipo de infraestructuras para personas con discapacidad, mientras las personas consumidoras ocupan los espacios de tránsito de las banquetas, estaciones de Metro y Metrobús. En este sentido, dice Mónica, "no solamente es la barrera física, sino también actitudinal". Y complementa Patricia diciendo "para que nosotros las personas con discapacidad podamos desplazarnos necesitamos liberar estos espacios".

Aunado a lo anterior, la infraestructura para la accesibilidad puede resultar insuficiente cuando no está en funcionamiento o cuenta con mantenimiento precario. Tal es el caso de los elevadores en el Metro, que son difíciles de acceder al requerirse necesariamente policías o personal del Metro que permita el acceso, o que incluso son utilizados principalmente por vendedores ambulantes o personas habitantes de calle que se apropian de los mismos, según cuenta Mónica. Otros ejemplos son las señales auditivas en el Metrobús, que no se escuchan de manera clara para que las personas no videntes puedan ubicarse, o las señales luminosas que alertan a las personas conductoras cuando hay alguna persona con discapacidad, para que acerquen el autobús a la estación, reduciendo el espacio vacío y a su vez la posibilidad de accidentes. Esto constituye una forma de violencia estructural invisible.

Se observa cómo se traslapan los intereses y prioridades en el uso de los espacios públicos, donde converge la multiplicidad de posibilidades de desplazamiento y necesidades espaciales en la confluencia entre sistemas de objetos y acciones, en palabras de Santos (1996). Cuando se dota de carácter específico a ciertos lugares, se genera una representación de los mismos y un comportamiento correspondiente, lo cual pone en discusión la connotación de no lugar que tienen los espacios de movilidad y tránsito (Augé, 1992). Aunque son espacios donde no existe apropiación y las personas transeúntes son anónimas, se hace necesario afirmar que son personas con un género específico, lo cual determina su capacidad de movimiento, permanencia y limitaciones de tiempo, performatividad, entre otras. Las violencias hacen parte de los mecanismos

---

<sup>6</sup> Una discusión más amplia sobre el comercio informal al interior de las estaciones del Metro durante el periodo posterior a la apertura de actividades tras la pandemia se presenta en el apartado 3.4 *Las dos caras de las políticas de género*.

mediante los cuales se moldea la experiencia espacial de los cuerpos sexualizados y así mismo los territorios no son neutrales al género (Zúñiga y Amao, 2017).

## **2.4 Reflexiones sobre el acoso**

La experiencia de las personas en el transporte público se caracteriza por una percepción de vulnerabilidad constante a las violencias, que se exagera por los medios de comunicación y las noticias directas de cómo las personas transeúntes están en peligro solo por el hecho de estar en la calle, el Metro, la combi, entre otros lugares de movilidad y transporte público. Los relatos de las mujeres colaboradoras llevan a considerar de manera específica el tema del acoso como un elemento discursivo que se identifica de forma transversal mediante sensaciones y emociones concretas, aunque existe cierta ambigüedad en la manera de referirse al término y ligarlo a una experiencia o práctica particular.

A partir de esto, se hace necesario abordar el tema del acoso como un fenómeno que emerge dentro de la percepción de violencia e inseguridad, especialmente de las mujeres. El acoso y su identificación en las experiencias cotidianas hace parte de un movimiento conocido como *#Me Too*, o en el que se han venido denunciando, con y sin evidencia y de diversas maneras, probables hechos de violencia sexual y otras manifestaciones de violencia basada en género, en donde los hombres son principalmente victimarios y las mujeres víctimas en última instancia de un sistema opresor y patriarcal (Lamas, 2018). Pese a las diferencias en el abordaje y la denuncia de estos hechos según características culturales y políticas de los distintos países, es posible observar un discurso transversal que busca, en primer lugar, sacar a la luz hechos de violencia o acoso, y en última instancia, desnaturalizar comportamientos violentos y reacciones silenciosas.

No obstante, este movimiento global que se manifiesta de diferentes formas según los contextos ha evolucionado más rápido que la capacidad institucional de los gobiernos nacionales y organismos internacionales para generar definiciones de acoso y violencia sexual, a la par de legislar al respecto y distinguir matices en este fenómeno tan complejo. En México, la institucionalización de los temas de violencia de género ocurrió a partir de la promulgación de la *Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia* en 2007, seguida de la *Ley de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia para el Distrito Federal* en 2008. Estas fungen de guía para orientar políticas y programas, generando mecanismos teóricos y empíricos,

como la definición jurídica de “violencia contra las mujeres”<sup>7</sup>, “violencia sexual”<sup>8</sup>, y “violencia comunitaria”<sup>9</sup>.

Todas estas definiciones tienen fundamento en legislación internacional, que en la época de los setenta abrió campo a la conceptualización de elementos clave como las violencias de género y el acoso sexual<sup>10</sup>. Su creciente difusión y el compromiso político de los gobiernos nacionales se impulsó a partir de la *Convención sobre la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra la Mujer (CEDAW)* (1979), la *Convención Interamericana para Prevenir, Sancionar y Erradicar las violencias contra la Mujer (Belem Do Pará)* (1994), y la *Cuarta Conferencia Mundial sobre la Mujer en Beijing* (1995).

Independientemente de estas definiciones, la palabra “acoso” es de uso cotidiano en la CDMX y en muchos otros lugares en los que se han venido generando campañas para sensibilizar a las personas sobre las violencias invisibles o microviolencias, con el fin de erradicar este tipo de comportamientos. Mediante el uso generalizado del término, se ha hecho parte del lenguaje común para identificar y clasificar comentarios ofensivos, miradas lascivas, tocamientos, persecución, intentos de secuestro, entre muchas otras acciones que se experimentan de diferentes maneras según el género, la edad, las condiciones de socialización ante entornos violentos, entre otras variables interseccionales como la etnia y la clase social.

---

<sup>7</sup> La “violencia contra las mujeres” es definida como “cualquier acción u omisión, basada en su género, que les cause daño o sufrimiento psicológico, físico, patrimonial, económico, sexual o la muerte tanto en el ámbito privado como en el público” (Diario Oficial de la Federación, 2007, p. 2).

<sup>8</sup> La “violencia sexual” consiste en “toda acción u omisión que amenaza, pone en riesgo o lesiona la libertad, seguridad, integridad y desarrollo psicosexual de la mujer, como miradas o palabras lascivas, hostigamiento, prácticas sexuales no voluntarias, acoso, violación, explotación sexual comercial, trata de personas para la explotación sexual o el uso denigrante de la imagen de la mujer” (Gaceta Oficial del Distrito Federal, 2008, p. 4).

<sup>9</sup> El término “violencia en la comunidad” es definido por la ley como “aquella cometida de forma individual o colectiva, que atenta contra la seguridad e integridad. Puede ocurrir en el barrio, en los espacios públicos o de uso común, de libre tránsito o en inmuebles públicos; ésta propicia la discriminación, marginación o exclusión social. Las personas agresoras suelen ser vecinos, los transeúntes, entre otros” (Gaceta Oficial del Distrito Federal, 2008, p. 5).

<sup>10</sup> El término “acoso sexual” consiste en las interacciones naturalizadas que se basan en un orden cultural de género, e incluyen prácticas o conductas como miradas insistentes, comentarios, tocamientos y conductas sexuales no consentidas en general, siendo una de las manifestaciones de las violencias de género (Soto y Castro, 2018).

Otro elemento clave en el uso y la apropiación del término es la cuestión generacional, considerando que hoy día se reconoce de manera explícita la existencia de este fenómeno. Las mujeres han venido tomando conciencia de estar expuestas a violencia culturalmente reconocida como tal, más allá de ser meras acciones normalizadas. Especialmente las mujeres jóvenes utilizan de manera amplia la palabra “acoso” para referirse a diversas experiencias desagradables vinculadas a emociones negativas, mientras que las mujeres de mayor edad lo utilizan para identificar acciones puntuales como tocamientos. Pese a esta distinción, existe cierta coincidencia en considerar el transporte público y la calle como espacios proclives al acoso, donde las aglomeraciones cotidianas son caldo de cultivo para roces, tocamientos, miradas y expresiones de deseo.

Victoria, por ejemplo, comenta que:

El acoso es hasta innombrable, eso lo vives y lo padeces todo el tiempo. Me ha tocado desde el que te toca, el que te enseña, todo. En los micros es muy común que te toque, que te empuje, que te agarre o que te diga cualquier cosa, lo vives de manera cotidiana. Yo no he visto violencia, pero el acoso sí. (Victoria, maestra, 49 años)

Esta afirmación permite observar dos cosas. La primera, que el acoso se compone de múltiples comportamientos normalizados, y la segunda, que en ocasiones el acoso no es considerado violencia, o que se distingue de otro tipo de comportamientos que atentan contra la seguridad, como los robos y accidentes viales. Aunque esta última reflexión pueda resultar controversial y no compartida por muchas otras personas, vale la pena desmenuzar un poco más las experiencias para generar reflexiones más profundas que permitan considerar el acoso como un acto violento o hacerlo parte de otra serie de categorías analíticas que informen decisiones en términos legales y judiciales.

Los comentarios ofensivos son un tipo de acoso cotidiano y recurrente que viven las mujeres en la ciudad. Cuenta Lucía (maestra, 38 años) que una vez que iba con su amiga por la colonia Escandón al pasar por una tienda le dijeron “qué bonitas vaginitas”, y su amiga con firmeza y enojo respondió “qué traes cabrón”, y el hombre en vez de enfrentarla se escondió. Otras frases recurrentes hacen alusión a la capacidad sexual de las mujeres, su belleza, o “el clásico que te chiflan”, como dice Camila (estudiante, 26 años). Cuenta ella también que esto sucede en todas

partes, “cuando vas por una avenida, cuando cruzas algún puente, cuando vas para el trabajo, incluso en los puestos de comida. El acoso se vive, inclusive en el Metro y en el vagón mixto”.

Un siguiente escalón de violencia son los tocamientos, en los que hay un acercamiento directo y un contacto corporal que involucra generalmente los genitales. En ocasiones, esto es considerado involuntario especialmente en horas pico, cuando las aglomeraciones aumentan la posibilidad de roces dado el menor espacio disponible (McDowell, 2000). Aunado a lo anterior, la rapidez de los encuentros y la cantidad de personas hacen que sea difícil distinguir entre tocamientos voluntarios e involuntarios, lo cual genera malentendidos o falta de evidencia para denunciar este tipo de actos. Teresa enfatiza en los trasbordos como los lugares donde hay mayor cantidad de personas en movimiento en diferentes direcciones; mientras unas personas salen, otras entran y hay mayor probabilidad de tocamientos. Ella reflexiona sobre esto, al comentar cómo los hombres sin intención pueden tocar a las mujeres por la condición generalizada de aglomeración:

No te puedes poner mal porque vienes muy apretada. Por eso hay vagones de mujeres, porque si somos delicadas más bien nos vamos en el de mujeres. Porque para qué nos vamos en el de los hombres si nos van a empujar por un enfrenón, se te va a ir encima el muchacho, o luego de que van pasando los empujan y la gente se molesta, pero no es culpa de ellos, es por lo mismo de que vamos tantísima gente sí nos llegan a encimar los muchachos, pero no es con el afán de molestarte, de que te quiera insinuar algo, de que sea un acoso. No lo creo por lo mismo de que venimos muy apretados. Yo lo he visto que no es culpa de ellos. (Teresa, trabajadora del hogar, 59 años)

Sin embargo, esto no sucede solamente en el vagón mixto, sino que también puede ocurrir en el vagón de mujeres. Linda iba a las 3:30 de la tarde camino a la escuela en el vagón de mujeres “apretado e incómodo”, y cuenta una experiencia de acoso sin identificar claramente la acción que recibió:

Nada más sentí la invasión, por así decirlo, y me traté de remover, pero la gente me removía a otro lugar. No vi ni quién fue ni nada, nada más sentí la acción y me sentí mal, me sentí incómoda. La gente se empezó a bajar y yo empecé a moverme en el mismo vagón a una de las esquinitas y pues me quedé ahí. Sí me afectó a nivel emocional, porque no pude quedarme en mis clases, y más porque en la última clase tenía que salir tarde y tuve que hablar con el profesor para irme antes, y me ofreció que algún compañero me acompañara. Se portó muy comprensivo. [...] Tenía la

intención de agarrarme el hombro, pero me vio muy paniqueada y retuvo la mano, y me dijo que, si necesitaba algo o pedir un taxi, él me apoyaba, que por la tarea no me preocupara. Era la primera vez que me pasaba algo así, entonces fue como impacto doble. (Linda, estudiante, 22 años)

De este testimonio se destaca la emoción de Linda, que fue intensa, impactante e incluso más relevante que el mismo suceso. También, la reacción de las personas a su alrededor tras saber lo que había vivido, que permiten observar las reacciones de empatía y solidaridad de compañeras y compañeros, pero en especial el distanciamiento físico por parte del maestro. Además de la compañía y la contención como maneras de apoyar a una persona que ha sido violentada, existe una receptividad de base que hace posible la comunicación de estos hechos, que en épocas precedentes eran silenciados.

Aunque existe una predisposición de las personas a tocamientos, dadas las condiciones de ocupación de vagones y autobuses, hay otra serie de factores que agravan o aumentan la posibilidad de sufrir acoso. Una de estas es la vestimenta, especialmente refiriéndose al uso de faldas cortas, escotes, vestidos y otro tipo de prendas que pueden generar atracción, según lo describen las mujeres colaboradoras. Por esto mismo es que se dan cambios en la performatividad (Butler, 1997), o forma en que se actúan y desenvuelven los cuerpos con sus roles “genderizados” en el espacio, que se reflejan en cambios de vestimenta para evitar ciertos comportamientos como miradas, tocamientos o palabras no deseadas.

En palabras de Teresa:

A veces una como mujer da pauta a eso. Cómo te vistes, porque a veces usas la ropa muy apretada, bien pegadita, y eso provoca que el hombre te falte al respeto. Otra que llevas las faldas bien cortitas y te meten la mano. A mí no me lo hicieron, pero sí lo vi. Sí, reaccionó, pero al igual el muchacho no se subió, pero haz de cuenta que va subiendo la muchacha y cuando va dando el paso para subirse al camión, está parado el muchacho y cuando ella sube le mete la mano así y la muchacha grita. Pero se arranca el chofer, ni siquiera espera. Y gritan las mujeres y los que están abajo “eso les pasa por andar con las faldas tan cortas”. Dice que somos unas locas, que somos provocativas... Entonces sí son cositas que luego te pones a pensar en la calle y dices sí es cierto. (Teresa, trabajadora del hogar, 59 años)

Esto lleva a la masculinización del propio cuerpo mediante ropas menos ajustadas, ocultamiento de los senos y las nalgas, y todo tipo de maneras físicas de evitar demostrar que se es

mujer, con el objetivo último de repeler a las personas, especialmente hombres, y evitar que se genere cualquier tipo de deseo. Dicha visión es compartida por todas las mujeres colaboradoras salvo una, Lucía (maestra, 38 años), quien no dejó de usar pantalones ajustados y faldas cortas pese a los comentarios obscenos por la calle, al argumentar que los comportamientos que deberían cambiar son los de las personas que emiten este tipo de comentarios, y no su forma de vestir y expresarse. Hay otras mujeres como la hija de Teresa que comparten esta visión, y enfrentan las consecuencias de vestir libremente teniendo que estar a la defensiva y prontas a enfrentar cualquier tipo de palabra o tocamiento. Esto refleja un cambio generacional en la actitud de las mujeres, que tribulan entre cambiar sus prácticas para evitar acoso, o no cambiarlas y estar dispuestas a enfrentarlo.

Lo anterior permite observar una ruptura en la expresión del deseo, la sensualidad y la atracción sexual, pues, por una parte, se denuncia de manera vehemente cualquier tipo de manifestación de deseo no correspondido al considerarse agresión. Tal es el caso de varias mujeres que han denunciado a los hombres que les dicen “guapas” por la calle, argumentando en favor de recibir una agresión y ser acosadas sexualmente. Este tipo de reacciones es fomentado desde las instituciones públicas, que invitan a la “Cero tolerancia” hacia actos de acoso y hostigamiento sexual, en el marco de un nuevo protocolo emitido en 2020 (Inmujeres, 2020).

Por otra parte, la manifestación del deseo consensuado y los encuentros de carácter sexual también tienen cabida en los espacios públicos urbanos y el transporte público. Este es el caso de las manifestaciones de afecto entre parejas o encuentros casuales entre personas desconocidas. Por ejemplo, en los últimos vagones del Metro los que hombres gay saben que pueden encontrar placer sexual correspondido y existen una serie de señales que indican las dinámicas y procedimientos del deseo. Esto mismo sucede también con relaciones heterosexuales, en las que algunas mujeres parecen disfrutar encuentros sexuales furtivos según Teresa:

He visto así... cómo se dice cuando te gusta que te estén manoseando y todo eso. Pues como que aceptas, como que te gusta. Sí he visto que el señor se va moviendo y la muchacha ahí y no se mueve, como que le gusta que le estén haciendo. Haz de cuenta que aceptas que te vaya molestando el señor. He visto que hasta se vienen los hombres, hasta mojado trae el pantalón. Hay muchachas que sí les gusta, porque se dejan. Porque igual y se pueden cambiar de lugar o jalar la palanca y

avisar que el muchacho la va molestando, y tienes la prueba, porque se vienen ahí los muchachos.  
(Teresa, trabajadora del hogar, 59 años)

El placer emerge como tema clave para cuestionar los límites del acoso y afirmar las posibilidades de deseo en sociedades cada vez más individualistas, en las que los encuentros son casuales y son menores las posibilidades de relaciones profundas o sólidas (Bauman, 2000, 2009). El disfrute consensuado requiere espacios para nacer y manifestarse, independientemente de su permanencia o fugacidad. Entonces emerge el consenso como elemento esencial para distinguir actos de deseo y actos de acoso, aunque la línea que los separa es delgada y cambiante, ya que se alimenta de concepciones culturales sobre la moral, los roles de género, las relaciones legitimadas socialmente y las definiciones de violencia. Las diferencias generacionales y la receptividad general del ambiente explican denuncias tardías por violaciones sexuales o acoso, que encuentran cabida en momentos de mayor escucha y apoyo por parte de los entornos inmediatos de personas que se reconocen como víctimas.

Esto permite entrever una problemática derivada de una cultura de la victimización en la que pueden emerger denuncias no justificadas, que se legitiman mediante una opinión pública favorable y políticas públicas que dan prelación a los grupos que se dicen violentados, pero a la vez carcomen el derecho a la defensa propia y la presunción de inocencia (Pitch, 2014). Los movimientos en favor de denunciar el acoso transmiten una imagen de mujeres vulnerables que son automáticamente víctimas en un entorno hostil propiciado por hombres, lo cual se basa y tiende a reproducir prejuicios de género. En este sentido, las identidades tienen un carácter instrumental, especialmente cuando se catalogan como víctimas (Giglioli, 2017).

Sin embargo, vale reconocer que sigue permaneciendo una zona gris entre el deseo y el acoso, entre el querer voluntario y la sorpresa indeseada, que se manifiesta en la sensación de las mujeres que han identificado sus experiencias como acoso. Las emociones de impotencia, desagrado, asco y miedo emergen de manera relacionada como reacciones inconscientes que es difícil explicar mediante una narración continua o evidencia clara. Por ejemplo, dice Camila (estudiante, 26 años): “no sé si está en la mente o de repente sí te das cuenta, es incómodo, se siente horrible”. También lo ratifica Linda (estudiante, 22 años) al narrar un suceso desagradable: “tuve una situación que no sé si fue paranoia mía que tuve en el momento, o si fue algo real”.

Linda iba regresando a casa en Metro después de una clase que terminaba a las 10 de la noche, estaba oscuro y venía en el vagón de mujeres, que según ella a esa hora no se respeta. Cuenta que iba leyendo y de repente se subieron varias personas en una estación concurrida en el sur de la ciudad. Un “sujeto”, como ella misma le llama, se queda mirándola. En sus palabras: “es esa sensación de que sientes que te están viendo”. Se puso alerta, dejó de leer, le avisó a su padre, que estaba esperándola en la estación de destino y se preparó para bajarse del vagón, pero el “sujeto” la siguió descendiendo del Metro y subiendo las escaleras hacia la salida. Según ella, “la única salida factible fue echarse a correr”, y finalmente llegó donde su padre, que la estaba esperando dentro del Metro a fuera de los torniquetes, a diferencia de otros días en los que la esperaba afuera. El “sujeto” tomó la dirección contraria y no supo más del incidente.

Dice Linda que no denunció porque carecía de pruebas y temía incriminar a la persona equivocada. Confió solo en su madrastra para contarle la situación y ella le regaló un gas pimienta para defenderse de ahí en adelante en casos similares. Su padre supo después, cuando por casualidad veía las noticias de los secuestros en el Metro, y le recomendó estar alerta y no confiar en nadie. Comenta Linda con cierta ironía que su padre pensaba que el único peligro que ella enfrentaba era de la facultad al Metro, pero el suceso ocurrió justo dentro del Metro.

De hecho, los secuestros en el Metro son un fenómeno que en 2019 fue notorio dadas múltiples historias de mujeres que desaparecieron o estuvieron a punto de ser víctimas, al presentarse un aumento en las denuncias (Rojas, 2019). Esto puede considerarse como la manifestación última de las violencias de género e incluso como un escalamiento creciente del acoso, empezando por miradas, palabras, tocamientos, violaciones y muerte, o incluso en trata de personas.

Al respecto, cuenta Valentina (estudiante, 22 años) la historia de una niña de 9-10 años habitante de su barrio, que hace 7 años la mandaron por tortillas y nunca regresó a su casa. En la tienda dicen que venía hablando con un muchacho, pero no lo tomaron por sospechoso, y parece que se llevó a la niña. De la pequeña se dice que llegó hasta Puebla o algún estado cercano y agarraron a la persona que se la llevó, y por ella pagaron como 11 mil pesos para trata. Hasta la fecha todavía por el barrio de Valentina siguen los posters de la niña como se vería con 16 años, con pelo largo y maquillada, pero nunca se volvió a saber de ella.

Todos los fenómenos descritos hacen parte de un continuum de violencia que atraviesa la experiencia de vida de las mujeres, pese a ser cambiante y multidimensional (Kelly, 1987). Las mujeres son generalmente víctimas de este tipo de violencias al considerar, por una parte, la posibilidad de hacer denuncias y de etiquetar cierto tipo de comportamientos con el nombre de “acoso”, y, por otra parte, los estereotipos heteropatriarcales de la mujer y los atributos femeninos como objeto de deseo. En todo caso, en palabras de las mujeres colaboradoras, el acoso produce molestia, o según Guadalupe (activista, 39 años) “es súper complejo y genera mucha inseguridad”. Esto revela la sensibilidad en el abordaje del problema y genera dicotomías como las mencionadas entre deseo y acoso, denuncia o victimización (Lamas, 2018), acoso y violencia, halago u ofensa, entre otras que permiten situar el acoso como un fenómeno de identificación reciente, pero orígenes profundos en sociedades y culturas machistas con lógicas de cortejo y seducción particulares.

La manera de identificar manifestaciones de violencia simbólica en palabras de Bourdieu (Bourdieu, 1988) y de objetivar sensaciones y percepciones subjetivas, resulta una ardua labor que escapa a las definiciones legales y el sucesivo proceder de las medidas institucionales de atención y sanción. El acoso entendido como violencia trae nuevamente la atención al carácter cultural y contextualizado de las violencias (Baños, 2005), lo cual incorpora el tiempo como factor de cambio inherente a los fenómenos sociales mismos y sus respectivas valoraciones culturales. La manera de nombrar las prácticas de violencia y malestar definidas como acoso hacen parte de esta transformación cultural, social y política, que presenta inevitablemente zonas grises y una serie de consecuencias secundarias no previstas hasta el momento, que repercuten en las formas de socialización entre los géneros y las posibilidades de interacción legítimas.

### **CAPÍTULO 3. REACCIONES, RESISTENCIAS, OMISIONES**

La experiencia de movilidad de las mujeres en el transporte público está atravesada por múltiples formas de agresión directa, de incomodidades y de violencias que repercuten en cómo se mueven, lo cual genera cambios en las rutas, horarios e incluso en la manera en que viven su performatividad en el espacio. Esto permite reflexionar en dos aspectos: el primero, al dar cuenta de los efectos de las violencias en el comportamiento de las personas, que se constituyen como seres activos que reaccionan, responden y enfrentan las violencias para lograr moverse (dejando de lado casos en los que simplemente se reduce la movilidad en los espacios públicos); y el segundo, al observar cómo los imaginarios de violencia y de miedo se reproducen, mitigan y transforman a partir de prácticas colectivas de movilidad y un fuerte impulso institucional desde el ámbito internacional y los gobiernos locales.

Al considerar ambos puntos, se plantea una profundización en las prácticas de resistencia cotidiana de las mujeres, que abarcan las estrategias preventivas para evitar las violencias y las maneras defensivas de reaccionar. Al centrar la atención en la agencia de las mujeres, es posible dar cuenta de toda una serie de mecanismos y dispositivos de actuación que generan resistencias ante condiciones estructurales y recurrentes de agresión y conflicto, las cuales es posible denominar armas de los débiles (Scott, 1985), con referencia a mecanismos de defensa desde la subalternidad, o manifestaciones de acción política no violenta (Sharp, 1973; Powers y Vogele, 1997), con intencionalidad política de resistencia. Independientemente del grado de articulación de las personas alrededor de ideales comunes y prácticas correspondientes, existen maneras de desenvolverse en los espacios públicos que se han interiorizado en la cultura y en los hábitos de las mujeres transeúntes.

De manera paralela, en las últimas décadas en la CDMX existen políticas públicas que buscan mitigar específicamente las violencias contra las mujeres y el acoso sexual en el transporte y los espacios públicos urbanos, que marcan una diferencia en la manera de concebir las violencias y actuar frente a ella. Vale aclarar que se considera como marco temporal el periodo de tiempo 2000-2021, por lo cual se excluyen iniciativas y políticas implementadas en periodos previos, como iniciativas de segregación espacial emergentes en los años 70 en la CDMX. Aunado a los cambios de comportamiento y percepción de las personas transeúntes derivados de las políticas vigentes, la

acción estatal es en sí misma violenta, considerando el uso legítimo de la fuerza y la coerción necesaria para el mantenimiento o transformación controlada de un orden social determinado (Balibar, 2005; Weber, 2014). De esta manera, se incluyen también reflexiones sobre cómo las mujeres conviven con políticas afirmativas como la segregación de espacios por sexo, y con el sistema de justicia en caso de vivir o presenciar actos de violencia, además de ahondar en los efectos de dichas políticas para prevenir, mitigar o exacerbar las violencias. También se incluyen reflexiones de las personas funcionarias del sistema Metro, encargadas de la implementación directa de dichas políticas.

### **3.1 Resistencias cotidianas: estrategias preventivas**

La percepción de inseguridad y peligro de las personas, en este caso de las mujeres en el transporte y los espacios públicos, se acompaña de una serie de prácticas preventivas que tienden a reforzar la sensación de inseguridad, a la par de proveer en cierta medida una posibilidad de mitigar la ocurrencia de hechos de violencia, conflicto y molestia. Estas prácticas se reproducen mediante narraciones de hechos de miedo, recomendaciones a personas cercanas y conocidas, e incluso a través de los medios de comunicación, al existir de manera transversal una necesidad de tener cuidado permanente, estar alerta y prestar atención a todo lo que sucede, cómo sucede y cuáles pueden ser potenciales agresiones.

Una primera medida utilizada ampliamente por las mujeres colaboradoras es el ocultamiento del propio cuerpo y de objetos de valor que se llevan consigo. Es posible agrupar ambas ideas bajo una misma categoría de ocultamiento de aquello que se considera valioso, entendiendo lo femenino (cuerpo, genitales, atributos sexuales, sensualidad) como un atributo de valor en sí mismo, comparable con objetos como dinero, teléfonos celulares, computadoras, joyas, u otro tipo de elementos con un valor simbólico que debe ser resguardado. Esto hace parte de la cotidianidad de las mujeres, y transformar la propia manera de verse o comportarse en el espacio resulta un acto inconsciente y voluntario para evitar ser observada, notada e incluso deseada.

Así, una primera estrategia es llevar varias capas de ropa, evitar escotes y esconder la piel de la vista para dar una apariencia recatada, de descuido, comodidad, o incluso de desinterés hacia las demás personas transeúntes. En este sentido, el ocultamiento de sí misma y el propio cuerpo tiene un doble propósito: por una parte, evitar acoso sexual y atracción por parte de personas

principalmente del género masculino, y por otra, esconderse de otros peligros como robos y golpes, estratégicamente al considerar la distribución de las personas en las puertas, ventanas, asientos y cercanía con la persona conductora. A propósito de esto, Teresa cuenta que:

Se subían los rateros y yo me hacía la dormida. Y como siempre iba yo llena de cobijas, porque en la mañana hace un chingo de frío, con bufanda, gorro, chamarra y todo, y te ves así, como bien pandrosita. Yo bien encogida ahí como atrás del chofer, siempre me gustaba ir atrás del chofer como que me sentía más segura, aunque como que es más peligroso con el chofer porque atacan primero al chofer y luego a los que están atrás de él y así van asaltando a la gente, lo más seguro es en medio del micro o del camión. Porque asaltan a los primeros de adelante y empiezan con su gritadera y todo, y asustan al ratero y se va, pero ya asaltaron a los de adelante, y los del medio todavía no. Y los de atrás ya están prevenidos para esperarlo y le dan su chinga. (Teresa, trabajadora del hogar, 59 años)

Esta reflexión da cuenta de una conciencia del propio cuerpo y del espacio de tipo escenográfica, de modo que se identifican lugares de mayor peligro tanto en el propio cuerpo como en el camión, el Metro, la combi, entre otros. Esto llama la atención especialmente sobre la concepción del cuerpo como territorio de posibles violencias (Segato, 2014), que asemeja al espacio construido circundante y las potencialidades de cada lugar para la defensa o el ataque. En este sentido, el espacio no es homogéneo, al igual que el cuerpo de las mujeres, pues existen zonas de mayor valoración, que representan diferentes sensaciones, posibilidades y peligros, y en última instancia encarnan territorios “genderizados” (Zúñiga y Amao, 2017).

Al respecto de esto, vale cuestionar en qué medida la concepción del transporte público como no lugar (Augé, 1992, 2007), permitiría considerar este tipo de valoraciones diferenciadas de los espacios. Es decir, si es posible conocer un no lugar y analizarlo suficientemente como para identificar unas zonas más seguras que otras que permitan generar una ubicación estratégica de los cuerpos en el espacio. Las altas interacciones, experiencias variadas y sobre todo el largo tiempo transcurrido en vagones y camiones hace que se abra la posibilidad de generar apropiación de los espacios en el transporte público, desmintiendo la idea de ser no lugares, o dotando de complejidad el análisis territorializado de las violencias en movimiento.

Para mostrar la relación estrecha entre la performatividad entendida como los atributos del propio cuerpo y los objetos que se llevan consigo, Linda (estudiante, 22 años) cuenta las recomendaciones familiares al entrar a la universidad, y menciona el cambio de faldas a pantalones, y de zapatillas a tenis. Ella concluye que nunca ha llevado la computadora mientras se transporta en el Metro, pero que sí trae consigo objetos de valor como su teléfono celular y algo de dinero, aunque los dispone de manera estratégica en su mochila según el valor y la utilidad que representan. Linda viaja en Metro con la mochila hacia adelante y guarda en una bolsa con candado los objetos a resguardar, mientras que mantiene en otra bolsa sin candado cosas que según ella no son tan importantes, como papel de baño y toallas sanitarias.

La distribución de los objetos en el propio cuerpo para esconderlos y resguardarlos es una práctica compartida no solo por mujeres, sino también por varios hombres, que de igual forma guardan su celular, dinero, llaves, entre otros, en diferentes lugares de su cuerpo y de su vestimenta. Para complementar esto, Valentina (estudiante, 22 años) cuenta algunas recomendaciones derivadas de haber perdido dos teléfonos en asaltos en las combis camino al Metro, y afirma que: “de mi primer asalto aprendí a tener dinero a parte, como para el boleto al menos diez pesos, porque la primera vez me quitaron mi dinero y mi teléfono. Desde que me asaltaron ya nunca vuelvo a sacar el teléfono” (ver apartado 2.3 *Cartografía de las violencias* para la narración de los sucesos de robo en transporte público).

Aunado al ocultamiento de los objetos de valor, Valentina menciona que ha aprendido a no aferrarse a las cosas ni tratar de esconderlas precipitadamente, derivado del temor de que la reacción de las personas ladronas pueda ser contraproducente. Esto lleva a que sus recomendaciones sean “entrega lo que tienes”, o incluso a llevar dos teléfonos, igual que su amiga Itzel (trabajadora independiente, 26 años), que trae siempre uno viejo que sirve para llamadas en el transporte público o la calle, y otro más nuevo para uso cotidiano en espacios “seguros”. En caso de ser asaltadas, ambas saben que deben entregar el teléfono viejo y conservan el nuevo. Una variante de esta estrategia es esconder el teléfono dentro del autobús o lanzarlo lejos a la calle (aventarlo y perderlo) para que las personas ladronas no lo encuentren.

Hay otro tipo de objetos que sí es recomendable llevar a la mano, como por ejemplo armas cotidianas u objetos cortopunzantes que pueden representar una amenaza para las personas que

quieran hacer daño. Navajas, punzones, gas pimienta, pistolas de toques eléctricos, alarmas portátiles, entre otros, son armas comunes que se consiguen en el mercado con formas llamativas y camufladas de maquillaje y otros objetos característicamente femeninos (Figura 1). Además, son de tamaño pequeño, lo cual hace que sean fáciles de llevar y esconder en las bolsas de la ropa, para ser utilizados en cualquier momento. Una alternativa a estas armas encubiertas son objetos cotidianos que a la vez constituyen armas potenciales, como un lápiz afilado, una pluma sin punta, un cigarro encendido o hasta un paraguas.

*Figura 1. Armas portátiles para mujeres*



Fuente: Llaverito de Defensa Personal para Mujeres, 2021.

Linda (estudiante, 22 años), por ejemplo, después de sufrir acoso, lleva consigo un gas pimienta en forma de labial a todas partes. Su madrastra se lo dio y la alienta a usarlo, diciendo: “preferimos pedir disculpas si llega a ser una equivocación, decir ah perdón es que se nos paniqueó, a que la situación sea lamentable”. En cambio, Yasmín (estudiante, 22 años), que no lleva ninguna arma consigo, dice sentir que no tiene con qué defenderse en caso de que le pueda suceder algo en la calle o el camión. El uso de armas pequeñas y portátiles es justificado e impulsado por las familias que buscan defender a sus hijas, madres, parejas, especialmente cuando se transportan solas.

La existencia y popularidad de estos objetos pequeños permite reflexionar que la necesidad de sentir seguridad es de doble vía, pues es solicitada por parte de la persona que se siente vulnerable, pero también desde quien la considera vulnerable y quiere protegerla. Las armas son elementos que generan una sensación de seguridad en las mujeres en la medida en que agregan un atributo faltante a sus personas, derivado de la sensación previamente descrita de vulnerabilidad permanente y los imaginarios alrededor de la debilidad femenina (Fausto-Sterling, 2006). Así mismo, la adaptación de objetos asociados a lo femenino, como el maquillaje, da cuenta de una estrategia de resignificación simbólica que busca revertir los imaginarios y producir nuevas sensaciones de seguridad.

La necesidad de cuidado y sensación de protección se fortalece cuando las personas no van solas, especialmente cuando las mujeres se mueven en compañía de otras mujeres o de un hombre adulto que pueda defenderlas. Esta visión es compartida por algunas de las mujeres colaboradoras y sus respectivas familias, que se aseguran de que haya trayectos de soledad cortos, al evitar a su vez horarios nocturnos o lugares reconocidos como peligrosos. Así es como a Yasmín, Linda, Valentina y Camila (estudiantes, 22-26 años) las esperan sus padres y madres a la llegada del Metro o camión para acompañarlas de la estación o parada a sus hogares. La compañía puede ser también de personas extrañas, y lo importante es no demostrar la soledad. Yasmín lo interioriza al explicar que en la noche: "buscaba cúmulo de gente para acercarme, siempre busco no quedarme sola cuando estoy esperando a alguien".

Este comportamiento se reproduce con hermanas, hijas e hijos menores, u otras personas consideradas vulnerables como adultos mayores o personas con discapacidad, que generalmente

no van solas por la calle o en el transporte público, y sus círculos sociales más cercanos procuran brindar acompañamiento y protección. Se trata de una práctica compartida por Guadalupe (activista, 39 años), quien va acompañada por su pareja, y por Valentina (estudiante, 22 años) y Fernanda (geógrafa, 35 años), quienes enseñan a sus hermanas menores que no deben ir solas. Así mismo, Linda (estudiante, 22 años) cuenta que prefiere ir en el vagón mixto del Metro acompañada de un hombre, que sola en el vagón de mujeres, reafirmando la necesidad de compañía independientemente del lugar o aparente seguridad. A su vez esto permite observar cómo se acentúan creencias de fuerza/vulnerabilidad acorde con los imaginarios de género, siendo el hombre agente de protección y la mujer sujeto de peligro (Héritier, 2007). La distribución de roles entre hombres y mujeres (protección vs. vulnerabilidad) se enmarca en lugares de poder masculino (Foucault, 1988), lo cual refleja cómo los espacios públicos urbanos son de carácter masculino y las mujeres se encuentran en posiciones de desigualdad de poder, pese a la necesidad de transitarlos.

A propósito de esto, Linda cuenta que una compañera suya, después de que le pasara algo “muy feo” en el transporte público, cambió totalmente la forma de transportarse hacia/desde la escuela; de ir y regresar al Estado de México en tren ligero, micro y Metro, pasó a irse diariamente con su padre en coche. Ella iba a su clase y se quedaba todo el día entre el coche, que permanecía estacionado en la universidad, mientras su padre se movía en transporte público de ahí al trabajo. Linda concluye diciendo: “ella ya no se siente segura yendo en Metro sola”, a modo de justificar la acción de su padre en transformar sus prácticas de movilidad para asegurar la seguridad de la hija. Las mujeres jóvenes están en condición de doble vulnerabilidad, considerando su inferioridad de poder en los espacios masculinos por ser mujeres y por su corta edad, de la mano con el carácter interseccional del género y así mismo de las violencias diferenciadas que se experimentan (Crenshaw, 1991).

Esto se evidencia también en la experiencia cotidiana de Itzel (trabajadora independiente, 26 años) en Ecatepec, quien no sale sola de su casa, ni recibe visitas en casa cuando no está su madre. Para mantener esta situación, ella y su familia prefieren cambiar las prácticas de movilidad e incluso las actividades cotidianas para reducir las necesidades de transportarse, en la medida de lo posible. Itzel lleva un negocio de papelería en su casa y atiende a las personas clientas a través de una reja. Entre ella y su madre no se ha discutido todavía cómo serían sus traslados si entrase a

estudiar una licenciatura, que es su actual anhelo. La necesidad de la compañía puede resultar en inmovilidad cuando los desplazamientos son voluntarios y hay opciones reducidas de transporte.

Sin embargo, existen también resistencias por parte de las mujeres hacia el hecho de tener que estar acompañadas o vigiladas todo el tiempo. Yasmín (estudiante, 22 años) lucha con esto al preguntarse: "por qué tengo que irme acompañada, por qué no puedo moverme yo sola", y cuestiona también la necesidad que tiene su familia de saber todo el tiempo dónde está y con quién. A la compañía física de alguna otra persona se añaden prácticas de control y vigilancia para monitorear en tiempo real la ubicación de las personas, y así poder acudir en caso de emergencia. Aquello que se puede vigilar es considerado seguro, corregible y punible, y esta percepción de seguridad hace parte de la sociedad caracterizada por la vigilancia constante como medida de control social (Foucault, 2005).

Las herramientas tecnológicas permiten "compartir la ubicación en tiempo real" como una manera de monitorear los movimientos de las personas en el espacio, y salir al encuentro de ellas en el momento y lugar oportunos. Por ejemplo, para coordinar que Linda (estudiante, 22 años) vaya a un concierto o fiesta nocturna, ella debe compartir la ubicación con su padre o su tío, para después ir a recogerla al lugar del evento. O cuando Camila (estudiante, 26 años) regresa de la escuela, su madre le dice "avísame cuando salgas para ir por ti, [y entiende ella que] esa es una gran señal de que se preocupa". Esta práctica es compartida por casi todas las mujeres colaboradoras y la conectividad resulta un elemento de seguridad, bien sea mediante la posesión de un teléfono celular o la permanente conexión a internet.

Dicha sensación de vigilancia constante se reafirma mediante la necesidad de estar siempre alerta y atenta a todo lo que sucede. En palabras de Camila, "es complicado en las mañanas y en las noches, no puedes bajar la guardia". Algunas de las recomendaciones de Fernanda a sus hermanas brindan mayor detalle de lo que se entiende por "estar alerta":

Yo nunca uso los audífonos, nunca voy viendo el celular, o sí lo veo, pero cuando estoy en una posición de seguridad, cuando estoy recargada en la puerta del Metro, o si me siento incómoda me voy a otro lugar. Pues cuidar tus cosas... Si haces un trayecto cotidiano observar todo lo que ves cada día, tratar de hacer vínculos con quienes están ahí cada día, el que vende el periódico, o el de la base de las micros, tratar de hacer una familiaridad si es tu recorrido. Eso de decir tener más

seguridad sé que es algo que no se puede, si decido ya ser más segura no voy a ser más segura. Eso se adquiere con el tiempo. Una vez que tu cuerpo ya adquiere esa seguridad en el espacio, ya es muy difícil que alguien traspase ese entorno que tú creas alrededor de tu cuerpo. (Fernanda, geógrafa, 35 años)

La sensación de seguridad en el espacio, según Fernanda, es un comportamiento que se adquiere con el tiempo, se construye mediante la frecuentación y la observación, y se incorpora a la propia performatividad a medida que se logra mantener una imagen de sí misma confiada y segura. Caminar por la calle se convierte en un acto performativo por excelencia (Butler, 2007), en el que se construye una fachada de fortaleza y seguridad para repeler agresiones (Goffman, 1997). Esta idea de caminar con seguridad o no cohibirse entre la gente es compartida también por la madre de Valentina (estudiante, 22 años), quien le dice "tú cuando andes en la calle trata de proyectar seguridad", y a partir de esto, ella afirma "no tengo miedo de estar ahí, es más la actitud". En este sentido, la manera de ser en el espacio es clave para proyectar una imagen propia, que hace a las personas sentirse menos vulnerables ante potenciales actos violentos.

Las mujeres construyen una imagen performativa de sí mismas en el espacio público a través del ocultamiento de lo que es valioso y la adopción de atributos de seguridad, como armas o actitudes de seguridad. Con esto se busca prevenir las violencias mediante el reconocimiento de sí mismas como cuerpos no vulnerables en territorios potencialmente hostiles y masculinos, a la par de contar con elementos complementarios de protección mediante prácticas de control y vigilancia presencial y virtual. La seguridad emerge como un agregado a las mujeres, que en sí mismas, tienden a reforzar la supuesta debilidad femenina ante agresiones y retaliaciones por parte de las personas victimarias y del mismo sistema de justicia.

### **3.2 Reacciones inmediatas: el grito y el silencio**

Para tener un panorama completo de las experiencias de movilidad y las violencias o incomodidades transversales, es necesario observar qué sucede cuando se dan hechos de agresión directa, más allá del escenario hipotético en el que se sitúan las estrategias preventivas. Es posible identificar dos tipos de reacciones principalmente: por una parte, el silencio y la huida como una manera de evitar la confrontación con las personas agresoras, y por otra, el grito como manifestación directa de disgusto ante el hecho, seguido del enfrentamiento, en algunos casos. Esta

división permite observar tanto las reacciones inconscientes como los comportamientos aprendidos para reaccionar frente a las violencias, las cuales hacen eco de las estrategias de prevención al utilizar las armas que las mujeres llevan consigo: su voz y su cuerpo como instrumentos primarios, y posteriormente las armas portátiles de diversos tipos.

En primera instancia, es interesante considerar la inacción o el silencio como reacciones con las cuales casi todas las mujeres colaboradoras se han sentido identificadas. En palabras de Fernanda (geógrafa, 35 años), “como que la gente se queda en shock”, o se congela sin saber cómo responder ante las violencias, impedidas de cualquier manifestación de inconformidad. Según Lucía (maestra, 38 años), este es un síntoma de subordinación de las mujeres en su “condición de clase oprimida”, que no tienen poder de respuesta en casos de violencia, y por tanto callan y esconden su dolor, malestar o molestia. El carácter sorpresivo de los actos de violencia se suma a la predisposición al silencio por temor al enfrentamiento físico o posible retaliación de la persona agresora. "Si les respondes pues te pegan", menciona Valentina (estudiante, 22 años). El caso de Teresa (trabajadora del hogar, 59 años) citado previamente (ver apartado 2.1 “*Solo dios sabe si regresamos o no*”), en el que recibe una nalgada subiendo al camión, permite observar la complejidad subyacente a la reacción confrontativa, y ejemplifica cómo las mujeres optan por el silencio para cuidarse a sí mismas y las personas bajo su cuidado.

Por una parte, se identifica la vulnerabilidad auto percibida, sobre todo cuando se va en compañía de niñas, niños e incluso adultos mayores, teniendo de base la sensación compartida de que las mujeres son más débiles que los hombres, por lo cual recurrir a la fuerza sería una derrota inminente para las mujeres. En este caso, el silencio no es necesariamente la aceptación de los hechos, sino que puede ser una estrategia de comunicación protagónica que indique la presencia de violencia (Cortés y Rodríguez, 2018), un recurso para permanecer en espacios hostiles, o hasta una forma de resistencia pasiva ante unas lógicas de dominación establecidas (Bourdieu, 2000). Por otra, existe un elemento generacional interesante, ya que Teresa aprendió con los años a enfrentar a las personas violentas y confrontar de manera directa, al igual que Victoria (maestra, 49 años), Fernanda (geógrafa, 35 años) y Lucía (maestra, 38 años), quienes perdieron el miedo con la edad, también debido a un cambio cultural en la visibilización de las violencias, los conflictos y los malestares normalizados.

Según las experiencias relatadas por las mujeres colaboradoras, el silencio resulta ser una reacción que no genera satisfacción final ni sensación de justicia, sino que refleja una cierta impotencia ante la incapacidad de acción y denuncia directas. “Pasó tan rápido que no pude reaccionar de la manera en que me hubiera gustado”, dice Linda (estudiante, 22 años) reflexionando sobre la vez que fue perseguida por un hombre en el Metro. En su narración del hecho se da cuenta también de la huida como reacción complementaria para salir de la situación violenta sin confrontar, lo cual permite proteger la propia integridad: “tú agarras y te echas a correr, las cosas no están como para estar asegurándote si es algo real o son sospechas, tú tienes que correr y ponerte en un lugar donde te sientas segura”. En este sentido, la responsabilidad por la seguridad de las mujeres está en sus manos, al ser ellas mismas las primeras encargadas de ponerse a salvo, seguido de las personas miembro de las redes de socialización más cercanas, como familia y amistades, y en última instancia el gobierno como conjunto abstracto de entidades encargadas de la salvaguarda de las mujeres, o incluso la sociedad con su cultura y costumbres.

Otro hecho de silencio lo cuenta Lucía, quien iba en el Metro y se congeló ante una violencia física recibida, reflexionando al respecto:

Ese día traía una falda corta, me metí al vagón iba lleno, y sentí cómo me metieron la mano para agarrarme la nalga por debajo de la falda. Yo estaba literal ensardinada con toda la gente, me causó una parálisis eso, no pude decir nada, me quedé muda. Yo, [Lucía], la combativa no pude decir absolutamente nada, me quedé trabada, se abrió la puerta y salí con el montón de gente. Y al salir, mi mente empezó a trabajar en chinga un montón de frases que pude haber dicho, pero en el momento no dije nada. (Lucía, maestra, 38 años)

Después de este hecho, ella empezó a usar el vagón de mujeres cuando se transportaba en el Metro, pero su silencio se evaporó en cuanto una amiga suya decidió confrontar a un hombre que les decía obscenidades por la calle. Dice Lucía: "me di cuenta de que cuando confrontaba se quedaban callados, agachaban la mirada o se escondían, y empecé a conquistar mi posibilidad de respuesta, de reacción frente a ese acoso". Esto permite observar la posibilidad de acción que se desdobra ante las personas y les da la capacidad de decir no ante las violencias, de denunciar, confrontar y reaccionar de manera combativa y directa. La palabra, el grito y la manifestación verbal del disgusto constituyen maneras de asumir el propio cuidado y comunicar la desaprobación.

Camila (estudiante, 26 años) también se considera a sí misma una mujer confrontativa y cuenta que su reacción recurrente es voltear la mirada, decir groserías e incluso hacer señas con las manos. Reflexiona que "debe ser peligroso porque no sabes quién es o te pueden hacer algo, pero si me llega a pasar de nuevo lo sigo haciendo, definitivamente. También mi mamá es así, y por eso me acostumbré a decir las cosas". La confrontación es una reacción que no solamente corresponde a un acto reflejo inconsciente derivado de una emoción negativa, sino que es un comportamiento aprendido que se transmite mediante el ejemplo. En este sentido, es posible considerar el grito como un arma de resistencia colectiva que se ha venido difundiendo de manera más o menos institucionalizada para visibilizar y reprobar las violencias, agresiones e incomodidades en forma de asaltos, acoso, falta de acceso, entre otras.

El silencio y el grito pueden alternarse según las circunstancias de violencia, las personas involucradas, los horarios, entre otros factores que inciden en la percepción de peligro y abren la puerta a la acción, incluso más allá de la palabra. En un asalto en una combi, Fernanda no permitió que robaran sus cosas y se dispuso a la confrontación con las personas asaltantes:

Empezaron a pedir todo lo que traíamos, pero vi que en principio todos eran muy jóvenes como adolescentes, y el que estaba en la entrada vi que no traía nada en la mano, sólo estaba haciendo la finta de que traía un arma. Entonces cuando vi eso me dio cierta seguridad, y yo agarré mi mochila y sí me la jalonearon, pero nunca la solté. Pero como estaba tan cerca de llegar a mi casa pues eso me dio algo de seguridad. Cuando vi que no traía un arma no lo dudé y no solté mis cosas. No va a pasar de que me dé un golpe, no lo pensé tan racionalmente en ese momento, pero resguardé mis cosas y no caí en ese miedo. Y sí robaron a toda la combi, incluyendo a mi novio, mi novio también dio su celular. (Fernanda, geógrafa, 35 años)

Igualmente, Victoria (maestra, 49 años) menciona que siempre ha respondido y confrontado, pero que especialmente cuando era más joven lo hacía con mucha agresividad. Cuenta que una vez un hombre casi eyacula en su mano, entonces ella lo golpeó e insultó, pero nadie en el camión hizo nada. En los últimos años, ella nota un cambio en las personas, y afirma sentir mayor solidaridad cuando este tipo de hechos suceden en el transporte público. Por ejemplo, narra que un día venía un hombre persiguiendo y rozando a una mujer joven en el camión, otra mujer se dio cuenta y lo jaló lejos, interponiendo su cuerpo como escudo para evitar el acoso. Esto demuestra una creciente concientización de las violencias subyacente a los comportamientos que antes eran

normalizados, que se ha generado no solo a partir comportamientos reactivos a posteriori, sino también de prevención colectiva.

Ahora bien, las reacciones pueden ser también violentas e ir más allá de palabras ofensivas. Existe cierta legitimidad social en los casos en que las mujeres justificadamente reaccionan, se defienden, gritan, e incluso golpean de vuelta a las personas agresoras. En este sentido, se entiende a la violencia como una manera defensiva de supervivencia que remite a la violencia como instrumento de lucha en un campo determinado (Bourdieu, 1988). Por ejemplo, Fernanda, cuando fue tocada por un hombre en el Metro siendo niña, cuenta que su madre golpeó al agresor como pudo en el momento (ver apartado 2.1 *“No pasa del coraje”*). La violencia física es una reacción recurrente que se justifica bajo el argumento de la defensa propia. Narra Teresa que su hija también actúa de esta manera, aunque teme el día en que el agresor responda a sus reacciones:

Ella sí ha tenido muchos problemas en el Metro, porque no le gusta irse con las mujeres y le gusta irse con los hombres. Hay hombres que sí le dan el lugar, y hay otros que no. Hay unos que sí les gusta, como está bien proporcionada por delante y atrás, como que pone la mano enfrente para que vaya rozando su pecho con su mano. Ella les muerde la mano y les dice: estúpido, no ves lo que estás haciendo. (Teresa, trabajadora del hogar, 59 años)

Este tipo de reacciones suceden no solamente entre las personas pasajeras del transporte público, sino también en los espacios públicos y a bordo de la bicicleta, donde el peligro de robo se acompaña de un riesgo de accidentalidad y una falta de condiciones adecuadas de accesibilidad para carros, carriolas y personas con discapacidad en general. La calle también es escenario de confrontación y en sí mismo, pues en el espacio público convergen múltiples intereses y visiones que pueden resultar en conflicto (Cadena Pedraza, 2021). En lugares en disputa, el grito y las violencias física son armas de lucha por la prevalencia en los territorios, por asegurar la propia integridad, y, en última instancia, la posibilidad de tránsito en los espacios ante la dificultad de generar una completa apropiación territorial.

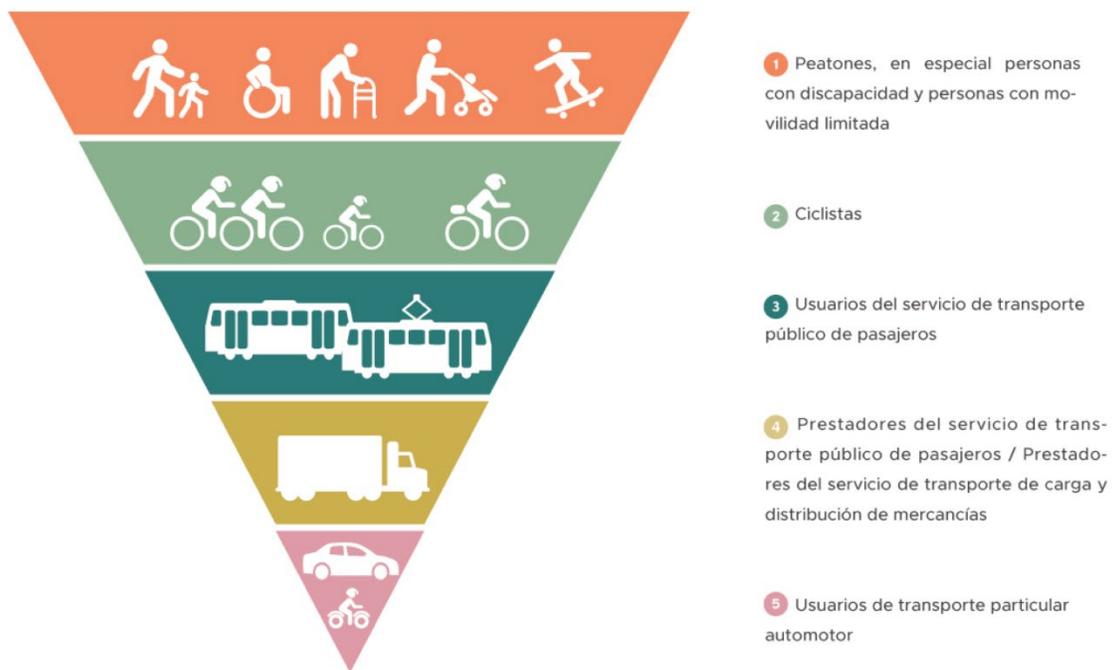
Fernanda cuenta una vez que le intentaron robar su bicicleta, pero gracias a sus gritos logró disuadir a los asaltantes:

La alameda fue históricamente el lugar donde todo el mundo iba a comerse su lunch o iba con su chava o con su chavo, y a partir de ahí se volvió muy prohibitiva. Entonces yo traía la bicicleta

a un lado mío un día de muertos y también percibí cuando unos chavos me iban siguiendo ya casi llegando al Metro Hidalgo, y me quisieron quitar la bicicleta, y esa vez tampoco me dejé robar. También medí mi fuerza, vi que eran muy jóvenes, que había mucha gente, además la bicicleta no la había terminado de pagar, entonces dije no. Y no la solté, y como hice mucho escándalo, ya me dejaron. Esa fue la única vez que me intentaron quitar la bicicleta. Porque de que me la han robado, estando estacionada la bicicleta, o amarrada, sí me ha pasado, me han robado 6 bicicletas. (Fernanda, geógrafa, 35 años)

Así como las violencias es una manera pedagógica de demostrar el poder en ciertos cuerpos y territorios (Taussig, 2002), la confrontación surge efecto como herramienta pedagógica de contraviolencia no solo para ladrones, sino también para otras personas usuarias de los espacios públicos y vialidades. Esto se evidencia en la pugna por tener prelación en el tránsito por determinados espacios, poniendo en disputa, por ejemplo, personas conductoras de coche y de bicicleta, o ventas ambulantes y personas peatonas que hacen uso de banquetas y rampas. La convivencia en medio de la diversidad de personas y modos de transporte es un reto que requiere primordialmente conciencia de quiénes son las otras personas, cuáles son sus capacidades y posibilidades. A propósito de esto, el gobierno local de la CDMX creó la jerarquía o pirámide de movilidad (Figura 2), una manera de clasificar a las personas transeúntes según el modo de transporte que utilizan, para priorizar a unas sobre otras a partir de sus condiciones de vulnerabilidad frente a accidentes viales. Mientras que las personas peatonas son prioritarias, dado que no cuentan con otro vehículo que sus propios cuerpos, ni posibilidad de defensa o resguardo ante un accidente vial, los autos particulares y vehículos de carga se posicionan al final.

Figura 2. Pirámide de movilidad



Fuente: Secretaría de Movilidad - SEMOVI, 2017.

Ahora bien, en la medida que se ejecuta la Ley de Movilidad de la CDMX promulgada en 2020, y se generan los mecanismos para ejecutar la recientemente aprobada Ley de Movilidad y Seguridad Vial a nivel federal en 2022, son las mismas personas transeúntes encargadas de aplicar estas consideraciones, y enseñar a otras cómo se puede compartir la vía según el grado de prioridad y vulnerabilidad. Por ejemplo, Marcela (maestra, 48 años), que viaja cotidianamente en bicicleta, cuenta: “lo que normalmente me sucede es que yo me voy peleando con la gente porque si se mete a la ciclovía, pues le empiezo a gritar que se quiten, que nos dejen pasar. No hay cámaras de vigilancia para que los multen”. De esta manera, pese a la existencia de espacios exclusivos para cada modo de transporte (banquetas, ciclovías, carriles confinados para transporte público), es un reto generar la cultura vial correspondiente para el uso adecuado de la infraestructura. Igualmente, Mónica narra que cuando va con su hijo en silla de ruedas por la acera:

Lo que hago es directamente golpear en el cofre del carro para decir: oiga, me deja pasar. Para que todo el mundo voltee y se avergüence de la persona. O si el carro está vacío, ya sale el dueño de la tienda o del puesto de comida, y a veces soy muy efusiva al pedir esa atención, pero al menos así te va a recordar esa persona que no se vale estacionar en ese espacio. O si voy por una

banqueta y está lleno de gente comiendo o algo, pues tengo que gritar duro: por favor me dejen pasar, y toda la gente primero brinca, porque no se esperan el grito y ya después se hacen a un lado. (Mónica, activista, 44 años)

En este sentido, el grito genera una manifestación directa y clara que pretende abrir un diálogo por la prevalencia en el espacio público, que va más allá del uso de ciertos modos de transporte público, y remite a la necesidad de tomar conciencia sobre la diversidad. Esto trae a colación la concepción conflictiva del espacio público como lugar de encuentro y desencuentro (Ramírez Kuri, 2015), en el que se requieren mecanismos para mediar entre los diferentes intereses, a la par de medidas pedagógicas que promuevan la convivencia o pacificación vial (Pérez et al., 2022). La romantización de los espacios públicos urbanos como encarnación democrática (Borja y Muxí, 2003) es desmentida por la complejidad de la realidad social, en la que convergen personas e intereses discordantes, en lo que el conflicto es inevitable. Como antítesis de la reacción confrontativa mediante palabras o agresiones verbales o físicas, el silencio constituye una reacción en sí misma que permite entrever la inconformidad, el miedo, y los imaginarios subyacentes sobre la im-posibilidad de obtener justicia.

### **3.3 Alternativas de movilidad: protesta, organización y denuncia**

La vulnerabilidad constante ante las violencias vividas por las mujeres en la CDMX ha inspirado diferentes tipos de iniciativas de resistencia, toma de conciencia o denuncia a través de medios artísticos y alternativas a los servicios de transporte público existentes. Algunas de estas tienen solo el objetivo de recoger información de maneras participativas y creativas, otras buscan demostrar ineficiencias de las políticas gubernamentales, y otras más brindan servicios de transporte seguros para poblaciones específicas. Todas las acciones mencionadas pueden denominarse acciones colectivas no violentas desde los grupos subalternos en busca de asegurar los propios derechos (Sharp, 1973), o manifestaciones civiles con una intención política de transformación de las condiciones actuales (Balibar, 2005).

En México el feminicidio es un fenómeno alarmante que ha llevado a su tipificación<sup>11</sup>, que se encuentra en progresiva adaptación en los códigos penales de las entidades federativas del país, y vale mencionarlo tangencialmente como manifestación de violencia extrema, aunque no constituya un elemento central dentro de las violencias abordadas en esta investigación. Pese a que la mayoría de los feminicidios son ejecutados por familiares o personas cercanas a las víctimas, existen casos en los que las mujeres son raptadas cuando van por la calle, o secuestradas a bordo del transporte público. El ejemplo mediatizado más reciente es el de Debanhi Escobar, una joven de Monterrey que asistió a una fiesta en la noche, tomó un taxi supuestamente conocido para regresar a casa, desapareció por trece días y finalmente fue encontrado su cuerpo sin vida (González, 2022). Aunque se desconoce la verdad detrás del caso, este permite ilustrar la vulnerabilidad de los traslados como espacios y momentos de incertidumbre y azar.

Entonces, las violencias basadas en género, independientemente de si terminan en feminicidios o no, son una problemática que no solamente involucra a las mujeres en los hogares, sino que termina por desbordarse en los espacios públicos. A la par de un movimiento feminista sólido, combativo y resistente, estos hechos han llevado a que la CDMX, al igual que otras ciudades mexicanas y del mundo, sean escenarios de protesta, de manifestación pública y de marcha para denunciar hechos atroces ocurridos contra mujeres. En estas, la ira como motor de lucha (Lamas, 2021), es una emoción que se expresa con vehemencia e incluso violencia física contra la institucionalidad, encarnada en personas funcionarias de la policía, monumentos e hitos históricos, espacios públicos y estaciones de transporte público. Las manifestaciones constituyen una protesta ante la violencia estructural, enmascarada e impune, que puede catalogarse como violencia extrema que amenaza la existencia de las mujeres como grupo (Balibar, 2005).

---

<sup>11</sup> El feminicidio se define jurídicamente como “un delito [...] de quien prive de la vida a una mujer por razones de género. Se considera que existen razones de género cuando concurra alguna de las siguientes circunstancias: I. La víctima presente signos de violencia sexual de cualquier tipo; II. A la víctima se le hayan infligido lesiones o mutilaciones infamantes o degradantes, previas o posteriores a la privación de la vida o actos de necrofilia; III. Existan antecedentes o datos de cualquier tipo de violencia en el ámbito familiar, laboral o escolar, del sujeto activo en contra de la víctima; IV. Haya existido entre el activo y la víctima una relación sentimental, afectiva o de confianza; V. Existan datos que establezcan que hubo amenazas relacionadas con el hecho delictuoso, acoso o lesiones del sujeto activo en contra de la víctima; VI. La víctima haya sido incomunicada, cualquiera que sea el tiempo previo a la privación de la vida; VII. El cuerpo de la víctima sea expuesto o exhibido en un lugar público (Diario Oficial de la Federación, 2020). En México, 1.4 mujeres de cada 100,000 son asesinadas anualmente, según cifras de 2020 (CEPAL, 2020).

Las formas de manifestación, denuncia pública, protesta legítima y concientización dan cuenta de una serie de resistencias y reacciones que presentan diferentes grados de formalización e institucionalización, pero que a su vez son fruto de unos sentires y pensares colectivos de las mujeres y personas frente a las violencias. Son fiel testimonio de una problemática profunda, al fungir como síntoma de un malestar social que se materializa en acciones colectivas violentas o no. La articulación de estas demandas en acciones concretas o peticiones específicas es la semilla de movimientos sociales organizados (Powers y Voegelé, 1997).

Según recomienda Lucía, activa participante en protestas y marchas feministas, la mejor manera de trascender las violencias en los espacios públicos es:

Estar ahí, usar ese espacio, tener experiencias. En la medida en que vamos teniendo esas experiencias en los espacios públicos, todas estas identidades que hemos sido oprimidas históricamente tenemos que usar estos espacios, estar ahí, para resignificarlos. Fortalecer el sentido del lugar, a partir de las experiencias sociales, e ir generando un afecto hacia estos espacios para irnos situando más cerca psicológica y corporalmente. En la medida en que vamos sintiendo estos espacios como una extensión de nosotras y de lo que somos y de nuestro futuro, vamos teniendo más agencia ahí, más poder, nos vamos sintiendo con más posibilidad de hacer, de no hacer, de opinar, de reaccionar frente a las violencias, de cuidar a otras personas, de sabernos cuidadas por otras personas. (Lucía, maestra, 38 años)

Este acto de apropiación del espacio público se convierte en una manera política de visibilizar problemáticas comunes a las personas y de generar una conciencia sobre los hechos que ocurren y las omisiones por parte del gobierno, más allá de los procesos de apropiación espacial cotidianos (De Certeau, 2000; Lefebvre, 1974). La protesta emerge como un camino alternativo para visibilizar la insuficiencia estatal, la complicidad social y las raíces profundas de un machismo arraigado en todos los ámbitos de la cultura, que promueve un proceso de transformación social. Lucía, en su rol de artista y activista, cuenta varias de las iniciativas en las que ha participado en relación con las violencias contra las mujeres, los feminicidios en México, y en últimas, la ineficiencia de las políticas públicas orientadas hacia la seguridad.

Por ejemplo, como resultado de un encuentro de mujeres feministas autónomas, se pusieron de acuerdo ella y sus compañeras para presionar los botones de pánico del programa *Mi Calle*<sup>12</sup> a las 10 de la noche un día, gritando “la policía no me cuida, me cuidan mis amigas”, que es uno de los lemas del movimiento feminista latinoamericano. Los botones están ubicados en lugares estratégicos de la ciudad donde se dice hay peligro de violencia en los espacios públicos, y están situados en postes de luz con el objetivo de brindar seguridad a las personas, a la par de dirigir directamente a la línea de atención policial. Según cuenta Lucía, el día que las mujeres feministas lo presionaron, recibieron respuesta solo en unos casos, mediante lo cual demostraron que la mayoría de estos no están en correcto funcionamiento. Aunque sí funcionasen los botones, dice Lucía: “pero si detrás hay un poli violador, pues bonito sistema, y si detrás no hay comunicación, pues no sirve de nada”.

Otra de las iniciativas en las que Lucía participa son los “certificados de supervivencia”, que consisten en jornadas en una plaza pública o mercado, en las que ella y una compañera suya invitan a las mujeres y niñas transeúntes a reflexionar y plasmar por qué “damos fe de que estamos vivas en un país feminicida”. Los certificados son papeles en blanco que pueden ser llenados por la persona misma o con apoyo de las mujeres organizadoras, y constan de tres partes: “una es la exigencia que hacemos al estado y a la sociedad civil, otra es el deseo para las mujeres que estamos vivas y las del futuro, y otra es los compromisos que podemos adquirir para caminar hacia ese deseo”.

Ella y su compañera han realizado estas jornadas en varios lugares de la Zona Metropolitana del Valle de México, entre ellas el centro histórico de la CDMX, en Villa Milpa Alta, Zapotitlán (Tláhuac) y Nezahualcóyotl, obteniendo resultados diferentes según el lugar y las reacciones de las personas transeúntes. Cuenta Lucía que, mientras que en Tláhuac sintieron fuerte resistencia, incluso misoginia o antifeminismo entre las personas transeúntes, en Milpa Alta la jornada coincidió con una manifestación por el feminicidio de una joven y en Nezahualcóyotl contaron también con el apoyo de las personas transeúntes locales. El centro histórico de la CDMX fue el

---

<sup>12</sup> El programa *Mi Calle* hace parte de la política *Mi Ciudad Segura* del gobierno de la CDMX lanzada en 2019, y consiste en la instalación de “tótems” o postes de luz en 333 colonias consideradas prioritarias, en los que se instalan cámaras de vigilancia, alertas sonoras y botones de pánico (ADIP, 2021a). Una mayor discusión sobre la política, el uso y mantenimiento de los botones de pánico se presenta en el apartado 3.4 *Vigilancia y control: los ojos en la calle*.

lugar en que más pluralidad, progresismo y apertura encontraron, ya que la gente mostró particular respecto ante el ejercicio e incluso evitó borrar el gis en el suelo que marcaba el lugar de la actividad.

Lucía reflexiona que “la conciencia de una forma de opresión nos encabrona, y actuamos a partir de esa rabia y así se dan los cambios sociales”, para explicar cómo las reacciones de las mujeres en la actividad representan su diversidad, y sobre todo su conciencia de una serie de exigencias transversales y comunes. La posibilidad de “andar tranquila y libre” es un eje central y articulador de múltiples demandas sociales que van desde la posibilidad de sentirse segura en el hogar, hasta la capacidad de movilizarse autónomamente, haciendo que las mujeres puedan contar con igualdad de oportunidades y valoración de sus labores de cuidado. En este sentido, los sentires de las mujeres sobre su movilidad son claros y compartidos, a la par de otros grupos sociales que han sido largamente vulnerados, especialmente en los espacios públicos.

Aunado a lo anterior, para resistir y evitar las violencias en el transporte público, se recurre también a alternativas de movilidad, que buscan brindar servicios seguros. Estos caben dentro de los nuevos servicios de movilidad bajo demanda (*demand responsive transit* DRT), que están en proceso de análisis y tipificación a nivel global, pero cada día constituyen una realidad con mayor presencia. Los servicios DRT se caracterizan por contar con unas modalidades generales fijas (puntos estratégicos de origen o destino, horarios específicos, vehículos personalizados) y tienen la flexibilidad suficiente para amoldarse a las necesidades de movilidad de un grupo de personas o institución que enfrentan retos comunes en su transporte cotidiano (Pérez et al., 2021). En México, aunque existen pocos casos, hay dos que llaman la atención para el presente estudio.

El primero es uno que trae a colación Victoria (49 años), como maestra de una universidad pública de la ciudad, y consiste en los servicios particulares de autobús que prestan algunas universidades para el transporte de su personal (especialmente estudiantes y docentes) desde y hacia la institución, al conectar con puntos clave de la ciudad (estaciones de Metro, lugares icónicos de fácil acceso, entre otros). Según cuenta Victoria, el trayecto de llegada a la universidad donde trabaja es altamente peligroso y los servicios de transporte público son precarios, y por este motivo se han habilitado autobuses especiales para brindar un servicio de transporte seguro para el acceso de las personas. En sus palabras:

Van sucias las unidades, los microbuseros se van drogando en el transporte, llevan su churro de mota y al comienzo llamas la patrulla, y llega la patrulla qué onda carnal, y se va, entonces tú nunca vuelves a llamar una patrulla. Y ahí mismo están los chicos drogándose, se lo pasan al del micro... ese es el transporte que utilizamos maestros y estudiantes para entrar. Se hicieron rondas de trabajo con la Secretaría de Seguridad Pública de Iztapalapa y estuvieron las patrullas 2 o 3 días y no volvieron a aparecer. Y si sigues las páginas ves que hay muchas fotos, incluso los chavitos de la universidad denunciaban, mandaban mensajitos por *Facebook*. Pues qué haces, te pasas de ladito, te sientas y ojalá que no pase nada, porque no puedes hacer otra cosa. Después de la muerte del estudiante, la universidad compró camiones para sacar a los estudiantes de la universidad hasta la conexión con el Metro. Pero la universidad no tiene los recursos para comprar todo el transporte que se requiere. Lo que hicieron fue que el transporte salía en determinados horarios, las horas en que más estudiantes salen. Pero si de repente no llegó el maestro o algo, no vas a esperar que salga el camión, entonces te mueves en ese transporte, tienes que salir. Lo otro es que te arriesgues a salir caminando y estamos hablando de una colonia con altos índices de delincuencia, etc. No tienes muchas opciones. (Victoria, maestra, 49 años)

El segundo es una modalidad de transporte que surgió desde la pandemia considerando, por un lado, la inseguridad del transporte público para las mujeres en ciertas zonas de la ciudad, y por otro, la falta de empleo derivada del confinamiento<sup>13</sup>. De esta manera, se constituyó un colectivo de mujeres denominado el “Aventón Feminista”, en el que 15 mujeres prestan un servicio de transporte bajo demanda similar al de un taxi o servicio por aplicación, con la principal característica de que solo pueden estar a bordo mujeres y es necesario reservar el servicio al menos con 24 horas de antelación (Figura 3). Las mujeres conductoras especifican zonas por las que transitan acorde con su lugar de residencia y difunden su servicio a través de redes sociales como Facebook, al poner a disposición de las personas sus números de contacto y su ubicación en el mapa de la Zona Metropolitana del Valle de México. Algunos de los servicios que brindan son: transporte de un destino a otro con esperas, viajes en compañía de mascotas (*pet-friendly*), mudanzas ligeras, viajes nocturnos, foráneos y al aeropuerto, e incluso traslado de objetos.

---

<sup>13</sup> La pandemia ha tenido fuertes repercusiones en el empleo y las condiciones de pobreza a nivel global. En América Latina, se calcula que hubo un aumento de 22 millones de personas en condición de pobreza y 8 millones en pobreza extrema, entre 2019 y 2020, con tasas de desocupación de 10,7% al cierre de 2020, generando mayores condiciones de inseguridad laboral e informalidad para mujeres, personas jóvenes y migrantes (CEPAL, 2021).

Figura 3. Aventón Feminista como modalidad de transporte bajo demanda



Fuente: Voces Feministas, 2022.

La normalización de las violencias en el transporte público y la experiencia de movilidad de las personas y las mujeres especialmente hace necesario que surjan alternativas de movilidad, más allá de las reacciones inmediatas de protesta. Estas modalidades de transporte bajo demanda no cubren todas las necesidades de transporte de las personas y, al estar orientadas hacia grupos específicos, excluyen de manera arbitraria otras potenciales personas usuarias. Sin embargo, constituyen propuestas de solución desde la sociedad civil y las instituciones particulares para enfrentar el reto de un transporte público ineficiente e inseguro. Esto demuestra la incapacidad estatal para absorber todas las demandas de la población, aunque existan canales especializados para recibir las peticiones, procesar los casos ante las instituciones de justicia e incluso responder mediante políticas públicas correspondientes, más aun considerando que la movilidad constituye un derecho en la CDMX (Congreso de la CDMX, 2020) y hace parte integrante del derecho a la ciudad (Harvey, 2012; Lefebvre, 1967).

### ***Denuncia organizada y alternativas desde las políticas públicas<sup>14</sup>***

A la par del desarrollo de alternativas de movilidad organizadas, existen una serie de mecanismos tanto para denunciar como para evitar las violencias en la experiencia de movilidad de las mujeres. Sin embargo, adoptar los mecanismos institucionales para denunciar y recibir atención en caso de vivir algún tipo de violencia es una estrategia menos recurrente entre las mujeres, al considerar no solo las percepciones y acciones de las mujeres colaboradoras, sino también las estadísticas, donde se destaca que el 84.5% de las mujeres que sufren cualquier tipo de violencia en el transporte público no denuncian (ONU Mujeres et al., 2018). Entre los temas mencionados en estudios similares, se resalta la falta de confianza en las instituciones, la inadecuación de los mecanismos de acceso a la justicia, y una carencia importante de sensibilidad de las personas funcionarias con respecto a las violencias de género (ONU Mujeres et al., 2017, 2018; Soto, 2012; Soto et al., 2017). Aunado a esto, existen otros elementos que disuaden a las personas de denunciar, como la necesidad de evidencias para comprobar los hechos, posibles intereses detrás de las denuncias, retaliación por parte de las personas presuntamente victimarias, y la ineficiencia de los procedimientos burocráticos.

Primeramente, para poder denunciar es necesario tener cierto tipo de evidencia sobre lo sucedido, que permita dar cuenta de una agresión, violencia o delito, además de información que identifique a las personas involucradas. Al considerar la fugacidad de los encuentros en el transporte público, en la mayoría de las ocasiones es difícil identificar a las personas a bordo de los vehículos, incluso proveer evidencia que permita vincular ciertas personas a determinados comportamientos. Tal es el caso de Guadalupe (activista, 39 años), que no denuncia el acoso sexual que vivió a bordo de un taxi por no saber las placas del vehículo, a diferencia de Fernanda (geógrafa, 35 años), que denunció la combi en la que la asaltaron, considerando que era “muy identificable” por llevar unas luces led en la parte posterior (ver apartado *2.1 Experiencias de inmovilidad*).

---

<sup>14</sup> Los procedimientos burocráticos y legales de denuncia ante situaciones de violencia en transporte público se describen con mayor detalle en el apartado *3.4 Burocracia callejera: políticas de victimismo y segregación*, desde la perspectiva de las personas implementadoras de las políticas correspondientes.

Otro de los argumentos para no denunciar es el miedo a la revictimización, por parte tanto de las mismas personas agresoras, como de las personas funcionarias del sistema penitenciario y de justicia. Especialmente esto da cuenta de una serie de violencias estructurales que se materializan en los procesos burocráticos de atención a las violencias, considerando la cantidad de trámites, la longitud de los procesos e incluso la disposición y capacitación de las personas funcionarias. La existencia legal de cierto tipo de agresiones y crímenes no implica necesariamente que el sistema estatal y sus personas funcionarias lo ejecuten de la manera correcta. En palabras de Linda:

Es como algo de azar toparte con una autoridad que te asesore de manera adecuada y te dé la atención que necesitas en ese momento, como el tiempo y el espacio de decir me pasó esto y quiero reaccionar de tal manera. A veces son comentarios como inténtalo, pero no procede nada y ya me hiciste perder el tiempo, entonces terminas más desmotivada y terminas tomando otras alternativas de transporte y de seguridad y protección, más que una denuncia como tal. (Linda, estudiante, 22 años)

Esta situación se asevera en caso de personas con discapacidad, que en ocasiones no pueden identificar de manera precisa a las personas agresoras, o incluso comunicar los hechos. Guadalupe, refiriéndose a las experiencias de personas con las que trabaja, relata la falta de capacidades especializadas para atender las necesidades de las personas con discapacidad visual, auditiva y de habla en los procedimientos institucionales para presentar una denuncia, recibir acompañamiento durante audiencia y juicios, y hacer parte de procesos de justicia integrales:

Cuando vas a denunciar es todo un rollo porque nadie te cree, te preguntan cuál era la apariencia de la persona, y si no ves, cómo le vas a poder decir quién era. De tantos miles de personas que puede haber, para las compañeras con discapacidad auditiva también es complicado, porque no en todos los lugares hay intérpretes de lengua de señas. Muchas cosas de este estilo no se denuncian porque sabes que, si vas, no vas a encontrar, no va a haber quién te tome tu declaración porque no te van a entender, porque no vas a poder expresar. Y aunque hubiese un intérprete de lenguaje de señas, hay intérpretes jurídicos muy particulares, no hay muchos intérpretes en temas jurídicos. Es todo un proceso que se tiene que cambiar. (Guadalupe, activista, 39 años)

La posibilidad de denuncia está sistemáticamente restringida, lo cual incide tanto en la posibilidad de recibir la atención adecuada, como en la manera de capturar información confiable

sobre las violencias en el transporte y los espacios públicos, a modo de generar medidas de atención y mitigación. En este sentido, ante la falta de un sistema público de escucha diferenciada hacia las necesidades de las personas, emerge la protesta como manera de expresión directa y eficiente, atravesada por la rabia dadas las violencias estructurales que permean los procesos oficiales de acceso a la justicia. Pese a los canales de comunicación atrofiados entre el gobierno y las personas, en los servicios de transporte público existentes se introducen acciones para hacer frente a las violencias y proveer “alternativas” para las mujeres.

Los vagones y espacios exclusivos para mujeres son uno de los mecanismos más visibles para disminuir la posibilidad de incidencia de actos de violencia o acoso a bordo del Metro, el Metrobús, el tren ligero, entre otros. El 65.7% de las mujeres cree que la separación de vagones contribuye a la equidad de género, según categorizaciones a posteriori de la recolección de datos primarios en la investigación de Soto, aunque se ha demostrado que emergen otras formas de violencia dada la saturación espacial, según una evaluación del programa *Viajemos Seguras* (Soto et al., 2017). Las violencias se reproducen en espacios de mujeres a la par de los lugares de afluencia mixta, aunque existen diferentes maneras de manifestación de estas violencias o agresiones. En palabras de Patricia (catadora, 57 años): "hay hombres que sí se pasan de listos con las mujeres, que sí acosan, pero hay otra parte de las mujeres que son exageradas y no quieren ni siquiera que las rocen".

La aglomeración es definida como una de las principales causas de violencia en ambos casos (McDowell, 2000), siendo la lucha por el territorio una constante mencionada por las mujeres colaboradoras, en la que los asientos o lugares cercanos a las puertas son espacios de privilegio por facilidades de acceso o comodidad (ver apartado *2.4 Reflexiones sobre el acoso*). De esto derivan percepciones y opiniones diferentes con respecto a la eficiencia y seguridad de los vagones exclusivos en comparación con los espacios mixtos, pese a las violencias subyacentes que se experimentan cotidianamente en la experiencia de movilidad. Algunas mujeres como Yasmín afirman sentirse más seguras en el vagón de mujeres a pesar de no ir totalmente cómodas:

Me siento un poco más tranquila, puedo respirar sin tener que estarme cuidando a los lados o puedo irme no sentada y no hay ningún problema. Por ejemplo, cuando iba a la facultad no había bronca, pero cuando voy con un amigo o algo así y nos vamos en los mixtos es como uhhh, mejor

nos esperamos a que nos sentemos, me incomoda de cierta manera ir parada, me incomoda que invadan mi espacio personal. (Yasmín, estudiante, 22 años)

Sin embargo, también hay mujeres como Lucía (maestra, 38 años) que consideran la separación de espacios una “medida simplista, en la que se naturaliza que los hombres son bestias brutas y no hay manera de resolverlo sino separando”. Esto hace que los vagones de mujeres sean medidas coyunturales en las que se requieren acciones adicionales para transitar hacia usos compartidos de los espacios públicos y de transporte (Figura 4). Continúa Lucía con la reflexión, diciendo que es un “espacio separatista donde las mujeres pueden sentir esa curita necesaria frente a un problema que es monstruoso, y que garantiza seguridad de algunas mujeres o el acceso a ciertos espacios”. Esto refleja la contradicción inherente a las políticas afirmativas que acentúan las diferencias buscando corregir los efectos de las desigualdades.

*Figura 4. Vagón de mujeres en el Metro.*



Fuente: Elaboración propia, 2021.

Para abonar a esta discusión, vale considerar a las personas con discapacidad como la cumbre paradójica de estas políticas de reivindicación de lugares y aseguramiento de derechos parciales. Guadalupe (activista, 39 años), Patricia (catadora, 57 años) y Mónica (activista, 44 años) coinciden en haber vivido y presenciado violencia en forma de agresiones físicas y verbales directas en los vagones de mujeres, hacia ellas mismas como personas con discapacidad o sus acompañantes. Los espacios exclusivos para mujeres excluyen a los hombres, independientemente de su edad, condición motora y cognitiva, o su rol como cuidadores de infantes o personas adultas mayores. En este sentido, las políticas por el reconocimiento generan fricción social cuando se

traslapan entre sí, y entran en conflicto unas sobre otras por la legitimidad de sus demandas y prevalencia de sus necesidades.

Las personas en condición de discapacidad viven diariamente violencias invisibles expresas en faltas de acceso en la inadecuación de la infraestructura para sus necesidades particulares, y el activismo ha demostrado ser una manera de reclamar los derechos tanto de estas personas como de las personas que las cuidan. Guadalupe y Mónica son dos mujeres que, mediante sensibilización, apoyo legal a las familias e incluso a través de grupos de diálogo y acompañamiento, han logrado levantar la voz sobre las necesidades cotidianas de las personas con discapacidad en los espacios públicos.

Su labor abarca la demanda de contar con infraestructura adecuada, como rampas, elevadores, cambiadores, señalética incluyente, guías podotáctiles y espacios de alimentación (en vez de lactarios). Además, trascienden el campo de la movilidad, al considerar otro tipo de violencias como la desigualdad de oportunidades laborales, las disfuncionalidades de los hogares de personas con discapacidad (según Mónica generalmente con jefaturas femeninas y padres deudores alimenticios), e incluso las posibilidades de acceso prioritario a las vacunas en el marco de la pandemia de Covid-19. El activismo de las personas en condición de discapacidad constituye un ejemplo concreto de cómo es posible articular las demandas comunes de grupos minoritarios, para desembocar en acciones con el fin de mitigar o transformar las condiciones originales de violencia.

Algunas menciones específicas son de Patricia (catadora, 57 años), cuando en el vagón de mujeres un compañero suyo con discapacidad visual fue sacado a gritos por otras mujeres pasajeras, o de Guadalupe (activista, 39 años), que no pudo acceder al vagón con su esposo que venía empujando su silla de ruedas. Aun pudiendo ellas mismas acceder a los vagones de mujeres, afirman sufrir violencias como golpes por parte de otras mujeres, irrespeto de los espacios exclusivos, empujones y reclamos por dificultades en su movilidad. Con la bandera de prevención del acoso se exacerban e invisibilizan otro tipo de violencias entre las mujeres transeúntes.

Esto lleva a reflexionar sobre el traslape de derechos de diferentes grupos que coexisten en un mismo espacio y tienen necesidades particulares, a la par de considerar cómo las leyes, normativas o prácticas sociales tienden a favorecer unos grupos sobre otros, o incluso a considerar

unas demandas más legítimas y cierto tipo de violencias más visibles y relevantes. Mónica plantea una serie de ideas sobre cómo las personas con discapacidad resultan ser doblemente vulnerables, siendo victimizadas incluso por parte de otras personas que se dicen violentadas:

Las personas con discapacidad se van viendo desplazadas de todos sus derechos, de sus vías de accesibilidad debido a la cantidad de desigualdades que hay en el país y debido a la falta de conciencia social y a la inacción de las autoridades, porque en vez de que digan, cómo vamos a poner por encima los derechos de las mujeres que los de las personas con discapacidad, sino se tendría que mediar, decir que sí es un vagón para mujeres pero el espacio se respeta y tiene que pasar la persona ciega, aunque sea hombre. Muchas veces se ve las violencias cuando una persona directamente va y te violenta, como es en el caso de las mujeres. Pero qué pasa con esta violencia indirecta que viven a diario en todos los espacios públicos y de transporte las personas con discapacidad y quienes les cuidamos y les apoyamos en sus traslados. (Mónica, activista, 44 años)

Lo anterior abre una discusión amplia sobre diferentes violencias que se sobreponen y se territorializan en los espacios públicos y de transporte, considerando por una parte violencias estructurales hacia las minorías, y por otras violencias en el acto mismo del reconocimiento de dichas minorías (Balibar, 2005). Esta reflexión lleva, en última instancia, a considerar la interseccionalidad como perspectiva necesaria para abordar las problemáticas sociales, culturales y políticas, a la par de cuestionar la miopía estructural de las políticas públicas emitidas desde el aparato estatal, que es a su vez violento por excelencia (Weber, 2014). Las alternativas de movilidad, bien sea surgidas desde iniciativas de la sociedad civil organizada, o instituidas como políticas públicas, brindan soluciones parciales que excluyen a otras personas vulneradas en los servicios de transporte público y la calle en general.

### **3.4 Burocracia callejera: políticas de victimismo y segregación**

Ahora bien, para situar las transformaciones culturales, generacionales, sociales y políticas que rodean las percepciones y reacciones ante las distintas formas de violencia que viven las mujeres transeúntes, se realiza una revisión de las políticas públicas que emergen en la CDMX a partir de los 2000, de la mano con un abordaje etnográfico del funcionamiento de las políticas vigentes en el sistema Metro. Además de la revisión de literatura de dichas políticas, conocer la cotidianidad del Metro y las experiencias y opiniones de personas funcionarias o “burócratas

callejeros”<sup>15</sup> permite capturar una imagen más amplia de la producción y reproducción de las violencias en el transporte público (ver definición en página 17). No se trata de una descripción exhaustiva de las políticas públicas existentes con relación a la mitigación de las violencias de género, los robos o faltas de accesibilidad en el transporte público, sino que permite observar un ejemplo de cómo el Metro operacionaliza algunos de los lineamientos vigentes en la normatividad local.

La información presentada y discutida a continuación es fruto de la investigación de campo en las estaciones de Metro Pantitlán, Balderas, La Raza, Pino Suárez, Candelaria y Centro Médico, entre otras transitadas mediante deriva urbana (Durán, 2011). En estas, se realizaron entrevistas semi estructuradas con personas funcionarias o burócratas callejeros que se muestran en la Tabla 2, y se omite información más específica para evitar su identificación. Se tuvieron conversaciones con otras personas funcionarias y transeúntes durante el trabajo etnográfico, mediante lo cual fue posible validar y complementar la información presentada. Al final del capítulo se hace mención a otras actividades desarrolladas desde la Secretaría de las Mujeres de manera virtual para indagar sobre las condiciones de seguridad y movilidad en alcaldías específicas de la CDMX.

*Tabla 2. Personas funcionarias colaboradoras (burocracia callejera)*

<b>Pseudónimo</b>	<b>Edad</b>	<b>Función</b>
Pedro	29 años	Taquillero
Andrés	34 años	Policía
Claudia	19 años	Policía
Manuel	37 años	Jefe de estación
Cecilia	20 años	Policía

---

<sup>15</sup> Con esta expresión se hace referencia a todo el personal del Metro que, al ser parte del sistema mismo, representa la institución estatal en la relación con las personas usuarias del sistema. Se incluye a las taquilleras, personal de limpieza, policías, jefes de estación, entre otras personas funcionarias cuyo rol se desarrolla a lo largo del capítulo, independientemente de la modalidad de contratación que tenga con el Sistema de Transporte Colectivo Metro.

Antonio	52 años	Supervisor
Rosa	45 años	Supervisora

Fuente: elaboración propia.

Al comienzo de los 2000, en América Latina comenzó la visibilización de fenómenos recurrentes de violencia sexual en espacios públicos y el transporte público en general, al posicionar el tema como una necesidad de atención pública especialmente en ciudades consideradas peligrosas para las mujeres como la CDMX (Falú, 2017). El sujeto femenino se incorporó progresivamente en el discurso de los derechos humanos a partir de la corporalidad de las mujeres como escenario de derechos, frente a situaciones de salud y violencia inicialmente, de forma tal que los derechos de las mujeres llegaron a escenarios públicos, junto con el creciente interés de actores internacionales por promover el reconocimiento y la garantía de los derechos de las mujeres (Tamayo, 2009).

A raíz de esto, la primera acción afirmativa desarrollada para mitigar el acoso sexual en el transporte público fue la separación de vagones<sup>16</sup>, acorde con lo que se denomina “discriminación positiva”, es decir el reconocimiento de condiciones diferenciadas de uso del espacio y su observancia a través de medidas que buscan resarcir discriminación o faltas de acceso, mediante políticas institucionalizadas, especializadas e integrales (Colombara, 2011). En este caso, la diferencia de sexo ha sido el eje clave para distinguir espacios para mujeres y hombres en el Metro (Figura 5), donde se determinó que los primeros vagones serían para mujeres, y personas en condición vulnerable inicialmente (personas adultas mayores, personas con discapacidad, acompañantes de niñas y niños, entre otros), mientras que los demás serían para hombres o de uso mixto.

---

<sup>16</sup> De manera pionera en la región y en el mundo, en la CDMX se implementó la separación de vagones por sexo en el Metro a partir de 1970 (Metro CDMX, 2011).

Figura 5. Carteles en el suelo de los andenes del Metro



Fuente: Elaboración propia, 2021.

De esta manera, se comenzó un proceso de segregación espacial tanto en vagones como en zonas específicas de las estaciones en horas pico, que ha traído consigo representaciones particulares sobre la percepción de seguridad y peligro en cada uno de estos lugares. La “dosificación” de espacios, como se conoce entre las personas funcionarias del Metro, es una de las políticas que se ha retomado de manera paulatina desde 2007, con espacios exclusivos para mujeres a partir de las seis de la tarde, y de funcionamiento mixto el resto del día, que poco a poco se fueron convirtiendo en zonas exclusivas para mujeres y personas menores de 12 años de manera permanente. Vale mencionar que actualmente, pese a la existencia de una normatividad relacionada, anuncios y separadores correspondientes, existen líneas del Metro o tramos donde esta división de vagones o espacios por sexo no es respetada por las y los pasajeros, según lo afirman las mujeres colaboradoras.

Parte de este proceso de incorporación de los temas de género en la agenda pública ha sido el resultado de la consolidación del programa *Viajemos Seguras* (*Viaja Segura* en la actualidad) con los vagones segregados como programa central, que tiene por objetivo coordinar las acciones institucionales entre las entidades de transporte, seguridad pública, justicia y género en la CDMX, para favorecer la seguridad y no violencia en los desplazamientos de las mujeres y niñas por la ciudad. Esta política, pese a que ha tenido cambios a lo largo del tiempo, al incluir múltiples estrategias y virajes según las tendencias de los gobiernos de turno, comprende principalmente los siguientes elementos: módulos de atención y denuncia para mujeres, separación de vagones por

sexo, autobuses exclusivos para mujeres<sup>17</sup> (ATENEA), capacitación a personas funcionarias de los sistemas de transporte, y campañas de sensibilización para las personas usuarias (Inmujeres DF, 2012). A 2015, el programa había atendido 2,359 casos de violencia sexual y 7,989 de otros tipos de violencia, y se habían capacitado 9,077 personas funcionarias de los sistemas de transporte público de la ciudad, según cifras oficiales del gobierno local (Inmujeres DF, 2016).

De especial interés son los módulos, ya que se supone deben prestar un servicio de atención directa y personalizada para mujeres que sufran algún evento de violencia de género o violencia sexual en el Metro, al brindar acompañamiento psicológico y asesoría jurídica, además de dar seguimiento a los casos puntuales y propender por la difusión de información sobre cómo acceder a la justicia. En teoría, los módulos representan el acceso a la justicia para personas que sufran violencia, al contar con un trato especializado y capacitado para abordar problemáticas de género sin incurrir en revictimizaciones. Según los reportes de actividades de la Secretaría de las Mujeres, los módulos están en funcionamiento en las estaciones de Balderas, Pino Suárez, Guerrero, Hidalgo, Pantitlán y Tasqueña desde las primeras etapas del programa *Viajemos Seguras* en 2008, y presentan cifras de atención a tres mil personas en 2012 aproximadamente (Inmujeres DF, 2012).

Sin embargo, desde comienzos de la pandemia (abril 2020) hasta diciembre de 2021, dichos módulos eran elefantes blancos situados de manera desarticulada y con poca información para las mujeres usuarias. Se dice que los módulos están en las estaciones de Pantitlán, Hidalgo, Balderas (Figura 6), Pino Suárez y La Raza, y cubren respectivamente el centro de la ciudad y un par de puntos en el sur y nororiente, al prestar atención al menos en horario laboral (9 a.m. – 5 p.m.) de lunes a viernes (Secretaría de las Mujeres de la Ciudad de México, 2021). Pocas personas funcionarias del sistema pueden dar cuenta de la existencia de estos módulos, y muchas menos saben que llevan más de un año sin funcionamiento, o que algunos de estos no han sido siquiera habilitados.

---

<sup>17</sup> El transporte público exclusivo para mujeres es polémico; por una parte, es percibido generalmente como un mecanismo que permite mejorar la seguridad y reducir las violencias de género, y por otra, existen aversiones claras por parte de los hombres dado el desplazamiento de su predominancia en el sector, lo cual refleja una posible profundización de las divisiones de género (Dunckel-Graglia, 2013). El análisis de servicios de transporte público colectivo o individual exclusivo para mujeres excede el objetivo de esta investigación, pero vale tenerlo presente al momento de considerar las políticas para la reducción de las violencias de género en el transporte público. Actualmente, los servicios ATENEA (autobús rosa para mujeres) son de uso mixto, y los taxis rosas no están en funcionamiento.

Figura 6. Módulo Viaja Segura en la estación de Metro Balderas



Fuente: Elaboración propia, 2021.

Los módulos son cubos blancos o salas específicas ubicadas dentro de las estaciones de Metro al lado de los torniquetes en el caso de Balderas y Pantitlán, y al interior de las estaciones en La Raza y Pino Suárez. Cuentan con ventanales amplios a espejo, que impiden ver hacia el interior, y se identifican por un escrito grande en letras mayúscula sobre un fondo blanco que anuncian el nombre del programa *Viaja Segura*. No existe señalización alguna para ubicar dónde se encuentran al interior de las estaciones, entonces depende de la extensión y tamaño de la estación la complejidad para encontrarlos. Generalmente, personas comerciantes y policías no saben de la existencia de los mismos, mientras que algunas personas funcionarias del Metro (supervisores de chalecos naranjas), son quienes suelen dar indicaciones un poco más certeras de cómo llegar a estos módulos. En otros casos, personas policías que llevan más de cinco años laborando en el Metro conocen de estos, aunque no a profundidad cuáles son sus procedimientos y servicios.

Figura 7. Espacio para el módulo *Viaja Segura* en la estación de Metro La Raza



Fuente: Elaboración propia, 2021.

A raíz de la pandemia se cerraron no solo estos módulos, sino también otros servicios al interior de las estaciones de Metro, como por ejemplo módulos de atención general a las personas usuarias y baños en algunos casos. Vale explicitar que el Metro nunca ha sido cerrado durante la pandemia y ha mantenido operaciones continuamente, y desde junio de 2021 se ha retomado el funcionamiento de módulos de información del Metro y baños, según personas funcionarias del sistema, pero de los módulos de *Viaja Segura* no se tiene noticia. Según cuentan Pedro (taquillero, 29 años), y Andrés (policía, 34 años), se rumoró que a partir de la declaración de la CDMX en semáforo verde por la pandemia se abrirían los módulos, e incluso en la estación de La Raza acudió personal de la Secretaría de las Mujeres a ver el espacio que se acondicionaría para el módulo (Figura 7). A diciembre de 2021 los módulos seguían cerrados.

Pese a esto, las personas funcionarias de La Raza, Balderas y Pantitlán afirman que han seguido ocurriendo robos y lo que denominan “delitos sexuales” para referirse al acoso, mientras que el personal disponible ha tenido que hacer frente a estas problemáticas. Según ellas y ellos, el manejo de estos asuntos de seguridad está bajo el control de policías y supervisores del Metro, y

se involucra el jefe de estación solo en casos excepcionales. Cuando se trata de robos, policías hombres, generalmente, proceden a apresar a las personas involucradas y presuntas culpables para dirigirlos al Ministerio Público más cercano o a la fiscalía especial para robos en el Metro ubicada cerca del Metro Pino Suárez.

En caso de delitos sexuales, son policías mujeres quienes dirigen a “las chicas” hacia la alcaldía correspondiente, donde se supone que existen personas capacitadas para atender problemas de violencia sexual y de género, según describe Claudia (policía, 19 años). Los delitos sexuales cuentan con un lugar especial para su tratamiento, que es el “bunker” de la fiscalía ubicado cerca de la estación Balderas, que recibe tanto hombres como mujeres, y para la atención de derechos de las personas de la comunidad LGBTIQ+ existe una fiscalía especial cerca del Metro Guerrero. A pesar de que haya protocolos específicos para el manejo de situaciones de violencia en el Metro, disponibles en la página web del sistema, “es tanta la información, que aprendes con la experiencia y no llevas a cabo los protocolos al 100”, según menciona Andrés (policía, 34 años), que lleva ocho años trabajando en el Metro.

Los protocolos de actuación del personal de policía parten de ser la autoridad legítima derivada del uso de la fuerza del estado (Weber, 2014), y por tanto las personas funcionarias se encuentran en el deber y obligación de actuar ante cualquier situación que lo requiera para atender las necesidades de las personas ciudadanas. Esto deriva en una serie de sanciones posibles ante la inacción o faltas por el seguimiento inapropiado de los protocolos, aunque en muchas ocasiones queda a discrecionalidad de la persona policía según el caso concreto cómo aplicar los procedimientos correctos desde el punto de vista de la normativa institucional. De todos los protocolos de la Secretaría de Seguridad Ciudadana disponibles en línea y mencionados por algunas personas funcionarias en el sistema Metro, son de especial interés aquellos relacionados con la “Circulación Peatonal, Vehicular y Seguridad Vial en la Ciudad de México” (Secretaría de Seguridad Ciudadana de la CDMX, 2021), que expresan cómo el movimiento de las personas es prioritario ante cualquier accidente o hecho inesperado<sup>18</sup>.

---

<sup>18</sup> Otros protocolos establecidos y disponibles en línea que resultarían interesantes para contextualizar las acciones policiales en temas de género y transporte público son “Atención de Personas con Conductas Suicidas en la Vía Pública e Instalaciones del STC”, “Derechos Humanos de las Personas LGBTIQ+” y “Atención Multidisciplinaria a Niñas, Niños, Adolescentes y Jóvenes en Manifestaciones, Concentraciones, Etc.”.

A pesar de que no existan protocolos a nivel local con respecto a la actuación policial en situaciones de violencia de género, se encuentra uno que incide a nivel federal desde 2010 (Secretaría de Seguridad Pública, 2010). Este, parte de la consideración de las violencias de género como un delito diferenciado que requiere una atención especializada para generar confianza y seguridad en las personas víctimas, y prevé la realización de un taller de sensibilización para las personas funcionarias. La violencia de género resulta un “problema de salud y seguridad pública” que debe ser atendido e integrarse de manera directa en los planes de desarrollo a nivel estatal y municipal. A través de este marco general se espera que la policía, en acompañamiento de “la víctima” y “el agresor”, pueda “detectar, identificar, intervenir, atender, proteger y prevenir las violencias contra las mujeres”, a modo de superar prejuicios como “que las violencias de género tienen varias manifestaciones, no sólo la violencia familiar” (Secretaría de Seguridad Pública, 2010).

En este sentido, los protocolos parecen ser secundarios al momento de manejar situaciones de robo, acoso y otros tipos de violencias, y el criterio de las personas funcionarias es esencial para determinar cómo se atiende, mitiga, o en general se reacciona frente a estos casos. Comprender quiénes interactúan como representantes de la institucionalidad prestadora de servicios de transporte público (personal del Metro, de policía, entre otras personas conductoras, de limpieza y demás), permite vislumbrar cuáles son las herramientas con las que cuenta el Metro, junto con las condiciones laborales y personales de quienes laboran allí, para implementar políticas públicas en contacto directo con las personas transeúntes.

### ***El Metro como microcosmos urbano***

El Metro de la CDMX, oficialmente Sistema de Transporte Colectivo Metro, está conformado por doce líneas (en operación solo once desde la caída de la línea 12 en 2021), que recorren 226,448 kilómetros y mueven a 837,473,413 personas al año con cifras de operación de 2021 (STC Metro, 2022). Vale considerar que durante la pandemia se ha dado una reducción de personas pasajeras de servicios de transporte público de hasta un 70% en ciudades mexicanas (Hernández et al., 2022). El sistema Metro está constituido como una empresa paraestatal que cuenta con una estructura organizacional propia, pese a recibir todos sus recursos del gobierno federal y local, aunados al cobro por tarifa, que constituye la principal fuente de ingresos para la operación y mantenimiento del servicio.

Las y los funcionarios que convergen en el mundo del Metro son: la policía bancaria industrial (conocida como PBI) de boina azul opera principalmente en las líneas del Metro, la policía auxiliar de boina roja en algunas líneas periféricas o aquellas que pasan por el Estado de México, y la policía preventiva de boina azul cielo ocasionalmente transita por el Metro. Como personal del Metro se encuentran los jefes de estación (al menos uno por estación, ubicado siempre en su oficina con un ventanal translúcido hacia adentro), en algunos casos personal de los módulos de información, personas supervisoras de chaleco naranja, personas conductoras o maquinistas, taquilleras y personal de otro tipo de módulos de operación.

De manera itinerante vienen y van las personas de “servicios externos”, quienes supervisan dos veces al día que se encuentren todas las demás personas funcionarias para reportarlas a la demás burocracia del Metro. Además, está el personal de limpieza, que está compuesto de manera variada por personas adultas mayores, jóvenes sin estudios o incluso personas analfabetas, contando con las peores condiciones laborales de todo el grupo al ser contratados de manera externa al Metro, tener que comprar sus propios uniformes, no recibir ningún tipo de garantías, y enfrentar duras penalizaciones en caso de faltas.

La información con la que cuentan las diferentes personas funcionarias varía según su institución de pertenencia y su cargo. Así mismo cambia lo que se cree que los otros cargos saben y la capacitación que reciben, aunque existe colaboración entre quienes conviven diariamente en un mismo lugar, más allá de transitarlo fugazmente. “Pasan muchas cosas, pero no te das cuenta porque vas de paso [...], esto es otra ciudad”, comenta Pedro (taquillero, 29 años) después de cuatro años de experiencia en diferentes cargos dentro del mismo sistema. El Metro es un microcosmos que permite enfocar una parte pequeña del funcionamiento del transporte público como espacio y servicio público en el que convergen múltiples personas, instituciones y fenómenos sociales, como reflejo de la estructura social y las dinámicas culturales de la CDMX.

Según el mismo Pedro, el Metro no presta ningún tipo de capacitación en temas de género o violencia en general para sus funcionarios a nivel de calle, ya que “al Metro solo le importa la lana”. La capacitación a las mujeres policías corresponde a cada alcaldía, siendo la entidad territorial la última encargada de asegurar que existan medidas y capacidades para atender hechos de violencia hacia mujeres específicamente. Según Claudia (policía, 19 años), existen talleres de actualización que se dictan periódicamente de manera presencial, pero han sido suspendidos

durante la pandemia. Según Andrés (policía, 34 años), sí existen capacitaciones extensas en temas de género, derechos humanos, personas con discapacidad, entre muchos otros temas, y durante la pandemia se han realizado de manera virtual. En todo caso, depende de la institución de pertenencia y el cargo el nivel de capacitación recibida. La discrepancia en las respuestas lleva a considerar la capacitación como un requisito institucional establecido que parece no ser relevante para la operación cotidiana en el Metro según las personas funcionarias colaboradoras.

Ahora bien, con respecto al tipo de capacitación, se tiene poca información de cómo son estos cursos y qué tipo de aprendizajes se imparten. Andrés menciona que son buenos en cuanto proveen herramientas prácticas para manejar problemáticas cotidianas con las personas usuarias, como por ejemplo atender a las mujeres que hayan sido acosadas. Pero afirma también que la información es tanta que genera saturación en los funcionarios, quienes finalmente terminan guiándose más por instinto y sentido común, que por indicaciones o protocolos externos.

Especialmente el personal de la policía dice recibir más tipos de capacitaciones, con base en su rango de autoridad o legítimo reconocimiento de poder estatal por ley, lo cual les da no solo el derecho, sino también el deber de intervenir en todo tipo de situaciones: desde acompañamiento a personas víctimas de violencia, personas que requieran servicios especiales por discapacidad, personas gestantes dando a luz, hasta potenciales suicidios donde deben disuadir a las personas de arrojarse a las vías del Metro. Para el personal de policía es un delito no atender a las personas, al igual que ausentarse, ver su celular, mascar chicle, entre muchas otras cosas que delinean una conducta rígida y difícil de cumplir en su parecer, considerando los largos turnos de 24 horas o más, los salarios bajos y las altas posibilidades de sanción.

En general, esta necesidad de enfrentar todo tipo de situaciones también la viven otras personas funcionarias como las personas jefe de estación y personal de atención de módulos informativos, quienes interactúan con alta frecuencia con las personas transeúntes. Por ejemplo, Pedro (taquillero, 29 años), quien estuvo como personal del módulo de atención durante un año, cuenta que clasificaba las solicitudes de las personas usuarias en: información del Metro, oficinas públicas, otros medios de transporte, avenidas y calles, tarjetas (de movilidad integrada<sup>19</sup>,

---

<sup>19</sup> Los servicios de transporte público de la ciudad están en proceso de integración del recaudo a través del uso de una tarjeta única que permite pagar los servicios de Metro, Metrobús, trolebús, RTP, Ecobici, Tren Ligero, Mexibús, Cablebús y corredores (camiones morados), entre otros en proceso de integración (Movimentistas, 2020).

discapacidad, uso de elevadores<sup>20</sup>) centros de entretenimiento, escuelas y varios. Mientras las personas de atención a módulos llevan un conteo simple de las preguntas que reciben y lo reportan vía WhatsApp a sus supervisores, las personas jefas de estación deben llenar procedimientos burocráticos más complejos para emitir solicitudes de necesidades de servicio, condiciones de infraestructura, denuncia de fenómenos inesperados, entre otros temas por reportar.

Cuenta Manuel (jefe de estación, 37 años), quien antes de ser jefe de estación fue conductor del Metro durante cinco años, que los mecanismos oficiales para presentar demandas son poco eficientes y que, por ejemplo, el reporte de una gotera en una estación ha tardado más de quince días en ser atendido. Por esto, sugiere él mismo utilizar redes sociales como *Twitter* para denunciar cualquier situación, etiquetando a la jefa de gobierno y al gobierno de la CDMX, además del sistema Metro. Las quejas de las personas ciudadanas son atendidas con mayor prontitud por las entidades públicas correspondientes, especialmente a través de estos medios públicos de los cuales se “cuidan mucho” las instituciones.

### ***Las dos caras de las políticas de género***

En la narrativa de Manuel (jefe de estación, 37 años), Pedro (taquillero, 29 años) y Andrés (policía, 34 años), entre otros hombres funcionarios abordados, se entrevén dos elementos interesantes; por una parte, que las problemáticas de género consideradas violentas son solamente en términos sexuales, y por otra, que los delitos sexuales son asunto de mujeres, tanto usuarias como funcionarias y policías. En casos en los que esta visión es diferente, y se amplía la incorporación de otras personas (hombres, comunidad LGBTIQ+, niñas y niños), se mantiene la lógica de que ante cualquier situación que involucre a una mujer, deberá haber una persona funcionaria “femenil”, preferiblemente policía. Según afirma Andrés, en caso de que suceda algún hecho de acoso o violencia hacia alguna mujer, ellas “se enojan, están irritadas, pero no es personal, es por lo que yo represento”. Esta misma visión es compartida por Claudia (policía, 19 años) y su compañera Cecilia (policía, 20 años), quienes relatan las reacciones negativas de mujeres pasajeras cuando se acercan a ellas solicitando apoyo en caso de violencia.

---

<sup>20</sup> Los elevadores se activan mediante una tarjeta que tiene solamente la persona jefa de estación y quienes atienden los módulos de atención. En caso de que una persona con discapacidad requiera el uso de elevadores, debe buscar a la persona funcionaria correspondiente o puede tramitar la tarjeta en las oficinas ubicadas en la estación del Metro Juárez.

Esta percepción de que las mujeres usuarias perciben a la institución como contraria al cuidado de las mujeres, niñas y niños es una constante en la narrativa de las personas funcionarias que conviven en el Metro. De hecho, según Andrés (policía, 34 años), las capacitaciones más recientes tienen un enfoque nuevo, y es el de cómo defenderse de ataques o calumnias de las personas pasajeras. En muchas ocasiones se les indica no acercarse, permitir que se realicen actos de vandalismo, e incluso alejarse para evitar conflictos mayores. Cuentan que, en ocasión de una protesta feminista antes de la pandemia, a una policía mujer se le ordenó arrestar a una mujer feminista que estaba golpeando las máquinas de recarga de una estación de Metro, pero ante las ofensivas de otras compañeras de la protesta, finalmente la policía fue suspendida y dada de baja, a pesar de estar siguiendo órdenes de sus superiores. Esto refleja no solamente el accionar individual de la mujer funcionaria, sino las políticas públicas subyacentes, las directrices establecidas y el posicionamiento político frente al abordaje, enfrentamiento o contención de las manifestaciones.

Este caso permite ver la complejidad en el abordaje de problemáticas en las que se involucran mujeres<sup>21</sup>. La existencia de políticas, normas y sanciones específicas parecen haber radicalizado la sensibilidad de las mujeres, dando cabida a un sinnúmero de acusaciones falsas o infundadas que recaen en el ámbito de las violencias sexual y de género. “Las mujeres ya no quieren equidad, quieren privilegios”, menciona Pedro (taquillero, 29 años) al discutir sobre la utilidad de los espacios segregados. Con estas palabras se capturan algunas de las sensaciones no solo de personas funcionarias, sino también de hombres transeúntes, quienes se han visto afectados negativamente por supuesto acoso, maltrato o violencia hacia mujeres. Las instituciones de justicia, pese a no estar totalmente capacitadas para atender este tipo de casos e incurrir ocasionalmente en la revictimización de las personas, deben seguir procedimientos específicos para dichos temas. Para ilustrar esto, Andrés (policía, 34 años) afirma: “te tratan peor a ti que al acusado”.

A pesar de las resistencias o la instrumentalización de las mismas para lograr beneficios propios, las políticas públicas sensibles al género hacen parte de una corriente relativamente reciente de incorporación de estas temáticas en la agenda política latinoamericana. Los esfuerzos a

---

<sup>21</sup> De igual manera es compleja la definición de acoso y violencia contra las mujeres, que se discuten en el apartado 2.4 *Reflexiones sobre el acoso*, desde la perspectiva de las mujeres transeúntes.

nivel político por garantizar el cumplimiento de los derechos de las mujeres llegaron a México como parte de la agenda internacional, detonando la proliferación de leyes, políticas e iniciativas en América Latina y el mundo, donde se adoptaron los planteamientos y definiciones globales sin mayor análisis o contextualización cultural. De esta forma, al derivarse progresivamente de la promulgación de leyes a nivel nacional, se empezaron a generar iniciativas de la mano con la necesidad de contar con entidades especializadas en la materia. Las reivindicaciones de las mujeres comenzaron a enmarcarse en las políticas identitarias neoliberales por el reconocimiento, acentuando las diferencias entre grupos y reclamando condiciones particulares (Arditi, 2014).

Una anécdota que permite ilustrar el doble filo de las políticas de género y su cara victimizadora es aquella de Manuel (jefe de estación, 37 años), que fue conductor del Metro en el tiempo en que los vagones de mujeres empezaban a ser implementados a partir de las seis de la tarde. El personal de policía estaba encargado de desalojar a los hombres pasajeros de los vagones exclusivos para mujeres durante los horarios establecidos. Como solía suceder, el conductor esperaba que se hiciera el movimiento de personas pasajeras observando desde el espejo de la cabina, pero en esta ocasión tardaba más de cuatro minutos en realizarse en un vagón donde una policía mujer se arremetía contra los pasajeros que no querían moverse. Ante el llamado de atención del conductor, la policía lo golpeó en presencia de otro policía y supervisor de estación, y finalmente ella le imputó cargos, al argumentar que le había tocado un seno. A pesar de que los demás compañeros habían visto la situación, el procedimiento oficial hizo prevalecer la acusación que se generó primero, en este caso la de la mujer policía antes que la notificación del conductor por retrasos en la operación del servicio. Ante esto, pese a la falta de testigos y a las falsas acusaciones, el conductor fue dirigido al “bunker” de la fiscalía, donde tuvo que pasar 24 horas en una celda con otro hombre funcionario que había sido acusado de violencia sexual también injustificadamente.

Los hombres funcionarios han aprendido a evitar conflictos, alejarse de este tipo de situaciones, e incluso a distinguir entre los diferentes delitos o faltas que dictamina la ley. Por ejemplo, mostrar los órganos sexuales no es acoso, sino que es considerado exhibicionismo. Otros delitos de posible referencia son aquellos categorizados como “Delitos contra la Libertad y el Normal Desarrollo Psicosexual”, que incluyen el de provocación, hostigamiento y abuso sexual, además de violación, entre otros en el Código Penal (Diario Oficial de la Federación, 2021). El

conocimiento de la ley de alguna manera les permite salvaguardarse de situaciones de abuso por parte de mujeres que buscan dinero a cambio de levantar una denuncia por más de que sea falsa, según describe Manuel (jefe de estación, 37 años). Se dice que especialmente estos casos suceden entre personas funcionarias del Metro alrededor de noviembre, mes en el que reciben su aguinaldo. Así mismo ocurre con las personas usuarias que argumentan situaciones similares, coludidas entre ellas para levantar denuncias falsas e incluso involucrando personal judicial aliado<sup>22</sup>.

Otro caso en el que la presunta violencia sexual o de género constituye un escudo para permitir aprovecharse de ciertas situaciones, es la reciente proliferación de ventas informales en las estaciones de Metro a partir de la reapertura de actividades después de la pandemia. Por ejemplo, la venta informal en la estación Pantitlán permite dimensionar cómo el espacio público concurrido es apetecido para el comercio en el marco de la recuperación económica que se evidencia con el menguar de la pandemia. Esta estación es un punto nodal para la movilidad de las personas en la ciudad desde su construcción hace aproximadamente 40 años, ya que convergen cuatro rutas de Metro desde el occidente, el norte y hacia el sur, al constituir un Centro de Transferencia Modal (CETRAM), con rutas de camión, combis, entre otros servicios que conectan a nivel local y regional la ciudad. Su ubicación entre las alcaldías Venustiano Carranza e Iztacalco la hacen ser un lugar todavía más interesante, ya que convergen todo tipo de personas que se transportan hacia y desde el oriente de la ciudad, al ubicarse en una zona de alto tránsito con un millón de personas transeúntes diariamente (Colin y Membrilla, 2020). Dado esto, podrá comprenderse que el tamaño de la estación es grande, al ser además altamente complejo el desplazamiento por corredores largos y blancos, desniveles y escaleras, algunos espacios abiertos al aire libre, y múltiples entradas y salidas por las cuatro líneas convergentes.

Las ventas ambulantes son un fenómeno que realmente no es reciente, pero que presenta un tinte diferente en la actualidad. Alrededor de junio de 2021, estaciones como Pantitlán, Centro Médico, Balderas, Pino Suárez, entre otras que cuentan con gran afluencia de personas por los transbordos entre líneas del Metro, estuvieron pobladas por ventas informales de todo tipo de productos: alimentos, productos de aseo, ropa, juguetes, inciensos, electrónicos, cables, entre otros

---

<sup>22</sup> Existen otro tipo de extorsiones en el Metro entre las personas vendedoras ambulantes que dominan ciertas zonas y hacen alianzas convenencieras con personas funcionarias del sistema. Esto no se aborda en la investigación, pero hace parte de una capa de mayor profundidad de lo que son las dinámicas del Metro.

múltiples objetos (Figura 8). En palabras de Antonio (52 años) y Rosa (45 años), supervisores de una estación, los corredores y espacios de tránsito del Metro se convirtieron en “unos verdaderos mercados donde puedes venir a hacer el mandado”, sumando las ventas preexistentes en módulos especiales o puntos de venta oficiales. Quienes están al frente de estas ventas son en su mayoría mujeres de diferentes edades, en algunos casos con niñas y niños de diez años o menos que se entretienen en el puesto o en las proximidades dentro de la estación.

*Figura 8. Ventas informales en la estación del Metro Pantitlán*



Fuente: Elaboración propia, 2021.

“Las feministas”, les dicen Antonio, Rosa e incluso Manuel (jefe de estación, 37 años), quienes afirman que, por el hecho de ser mujeres, no permiten que les sea dicho nada sobre la venta ilegal ambulante que realizan al interior de las instalaciones. Las mujeres vendedoras llevan solo un par de meses en esa dinámica, y dado el poco conocimiento de las estaciones donde se ubican (salidas, entradas, rutas), es bastante probable que no sean originarias de allí, ni usuarias recurrentes de estas estaciones. “Si fueran hombres los levantaríamos, porque es comercio informal”, afirma Antonio (supervisor, 52 años), al dejar clara su oposición no solo hacia la venta informal, sino

también hacia las llamadas “feministas”, que parecen aprovechar la situación para permanecer allí. Mientras tanto, ellas dicen sentirse tranquilas al vender sus productos y transcurrir todo el día en las estaciones, y pese a la incomodidad que puedan vivir, no dicen sentir temor de ser desalojadas.

En todo caso, el Metro llegó a un acuerdo con las que se autodenominan “feministas” para la realización de “jornadas de trueque” en algunas estaciones, lo cual ha consistido en un uso del espacio de las estaciones para el comercio informal desde comienzos del año 2021 (Viale, 2021). Considerando el desempleo a raíz de la crisis derivada de la pandemia, mujeres y agrupaciones civiles han decidido vender productos en redes sociales y en lugares estratégicos como las estaciones del Metro (Crail, 2020). Después de actos violentos por parte de colectivos feministas y personas vendedoras contra personas funcionarias del Metro para afirmar su presencia en algunas estaciones (Infobae, 2021), y tras presentarse también casos de abuso de la fuerza por parte de las autoridades, las vendedoras están en proceso de retiro a partir de la difusión de la campaña “Yo respeto” a finales de 2021 (Arguelles et al., 2021; Metro CDMX, 2021) (Figura 9).

*Figura 9. Prohibición de ventas informales en la estación de Metro Centro Médico*



Fuente: Elaboración propia, 2021.

La instrumentalización de sujetos vulnerables para la defensa propia es recurrente también en otras circunstancias. En el caso de la venta informal, Andrés (policía, 34 años) cuenta que niñas y niños eran también utilizados como escudos para impedir las sanciones correspondientes hacia las personas vendedoras. Ante la amenaza de apresar a las personas adultas y dejar en soledad a “los menores”, inicialmente se impedía a personal de policía y del Metro regular las ventas ambulantes. Esto cambió desde que iniciaron a involucrar a la agencia 59 del menor para hacerse cargo de niñas y niños al dirigirles con otra persona familiar, mientras quien vendía era dirigida hacia el juzgado cívico correspondiente. Otra medida adoptada para mitigar la instrumentalización de menores para inhibir la venta ambulante en el Metro fueron las multas del Ministerio Público.

### *Varias capas de violencia*

Ahora bien, a pesar de la existencia de victimismo contraproducente y casos falsos, también existen hechos reales de violencia hacia mujeres y niñas que quedan en el silencio. Manuel (jefe de estación, 37 años) dice haber encontrado mujeres llorando en los andenes del Metro, u otras que se avientan a los rieles para suicidarse<sup>23</sup> después de una violación. Cuenta que hombres adultos de edades variadas agarran a las mujeres de 15 a 33 años en el Metro, las violan dentro de los vagones en las noches (al haber solo un policía por cada lado de las estaciones no lo notan), o que incluso las violan fuera y las devuelven a la estación donde las encontraron. Según Manuel, estos casos no se conocen mucho ni se permite hablar de ellos para no generar una imagen negativa del sistema. El seguro del Metro, que cubre personas lesionadas por fallas en la infraestructura o que sean afectadas por faltas en la prestación del servicio, no cubre casos de violaciones, violencia sexual, ni robos.

Además, aunque los hechos de violencia sean verdaderos, son pocas las personas que siguen el conducto institucional para levantar una denuncia ante el Ministerio Público. El procedimiento indica que el personal de policía acompañe a la persona pasajera al lugar correspondiente para declarar en contra de la persona agresora, quien debe acompañar también el proceso. Son horas lo que tarda poner un denuncia, precaria la atención de personal poco capacitado en cuestiones de violencia de género y sexual, y dado esto, resultan bajos los incentivos para concluir un juicio y

---

<sup>23</sup> En el Metro se reportaron 46 casos de suicidio en 2019, 41 en 2020 y 33 en 2021, sin distinguir el sexo o género de las personas, ante lo cual se implementó el programa “Salvemos Vidas” operado por el personal del Metro de la CDMX, que anunció contener 83 casos potenciales en 2021 (CDMX en la Red, 2021).

obtener un resultado favorable hacia las mujeres víctimas. Se dice que los jueces con una “mordida” tienen para absolver a las personas victimarias de toda culpa. “Con dinero baila el perro”, menciona Pedro (taquillero, 29 años).

La baja cantidad de denuncias ha sido identificada como una de las problemáticas principales del programa *Viaja Segura* en la CDMX, con 9.3% de las mujeres que ha denunciado, según un estudio realizado con personas usuarias del programa (Soto et al., 2017). Adicionalmente, se destacan la desconfianza en las autoridades como la primera razón para no denunciar, aunada a la falta de conocimiento sobre los procesos judiciales y la creencia de que no sucederá nada con la denuncia misma. Los trámites burocráticos son un elemento que desincentiva la denuncia, pese a que recientemente se han adoptado mecanismos de denuncia digital, pero que igualmente requieren comparecer en persona ante el Ministerio Público, entidad que recibe y procesa las denuncias, o presentar documentos de manera digital<sup>24</sup>.

Las deficiencias de las instituciones de justicia se suman a la falta de credibilidad en los canales y personas funcionarias, falta de tiempo para hacer los trámites, e incluso desconfianza en las acusaciones de otras personas cercanas. Claudia (policía, 19 años) narra que una vez bajó de un vagón una madre con su hija de unos doce años llorando. La niña había sido tocada por un hombre en sus genitales, y la madre enojada y angustiada finalmente prefirió no proceder con la denuncia, por temor a que su esposo la golpeará y no le creyera lo sucedido. De manera similar, Andrés (policía, 34 años) cuenta que una pareja estaba peleando en los baños de alguna estación en la noche y que el hombre llegó a agredir físicamente a la mujer. Ante su intervención como policía del Metro en defensa de la mujer, ella se indignó y finalmente preguntó “amor, ¿estás bien?”.

Con estos hechos se explican los casos de omisión del personal del Metro, quienes prefieren no hacer ni decir nada, porque generalmente ni siquiera cuentan con el apoyo de las personas mismas que sufren los hechos. Las relaciones familiares en las que se naturaliza o se invisibiliza las violencias resultan ser fuertes y determinantes para ocultar fenómenos de violencia en espacios públicos o que involucran a personas desconocidas. El temor a la denuncia por posible retaliación

---

<sup>24</sup> Las denuncias digitales están habilitadas solo para algunos delitos como robo o violencia intrafamiliar y se tramitan a través de la plataforma web, al contar con una clave única digital de la ciudad o del sistema tributario (El Universal, 2021). Estos mecanismos digitales no fueron mencionados por las personas transeúntes ni por las personas funcionarias durante el trabajo etnográfico.

de personas cercanas, las presuntas personas culpables o incluso de las estructuras institucionales mismas generan dificultades para acceder a los mecanismos de justicia gubernamental y tienden a perpetrar el silencio. Así es como Manuel (jefe de estación, 37 años) afirma que “las tres claves del éxito de trabajar en el Metro son: dedicarte a lo tuyo, no meterte con nadie, y ser discreto”, para evitar incurrir en falsas denuncias o acusaciones sin apoyo de parte de las víctimas.

Otros ejemplos que refuerzan esta idea y permiten complejizar la posición de las personas funcionarias son una historia de Manuel sobre un hombre con discapacidad visual que iba siempre en la misma estación a pedir ayuda de las mujeres, las tomaba del hombro y subía al vagón exclusivo. Después de verlo repetidas veces haciendo lo mismo, y de recibir quejas de mujeres pasajeras de tocamientos del hombre, las personas funcionarias dejaron de llevarle a los primeros vagones de la estación. Por el contrario, cuenta un Cecilia (policía, 20 años) que un día en hora pico encontró un hombre con su hija de alrededor de diez años llorando por subirse al vagón de mujeres, quien argumentaba que andaba apretujada y merecía viajar en un mejor lugar. La ambigüedad de las situaciones es un elemento que añade complejidad al actuar de las personas funcionarias, quienes deben desarrollar un criterio autónomo o un sentido especial para detectar situaciones de aprovechamiento, encubrimiento y engaño.

Estas contradicciones y situaciones complejas se acentúan al considerar las condiciones laborales de las personas funcionarias del Metro en general, quienes afirman no contar con el reconocimiento, protección, remuneración o herramientas necesarias para ejercer sus labores de conducción, supervisión, acompañamiento y cuidado de las personas usuarias de los sistemas de transporte. Se observan una serie de violencias superpuestas al considerar la precariedad de las condiciones laborales, ya que comentan tener sillas y uniformes rotos, mantenimiento insuficiente de trenes y estaciones, y unidades viejas en funcionamiento desde el año 1968. Además, corren el riesgo de ser agredidos por personas usuarias iracundas, en caso de ser identificadas como personas funcionarias del Metro o de la policía.

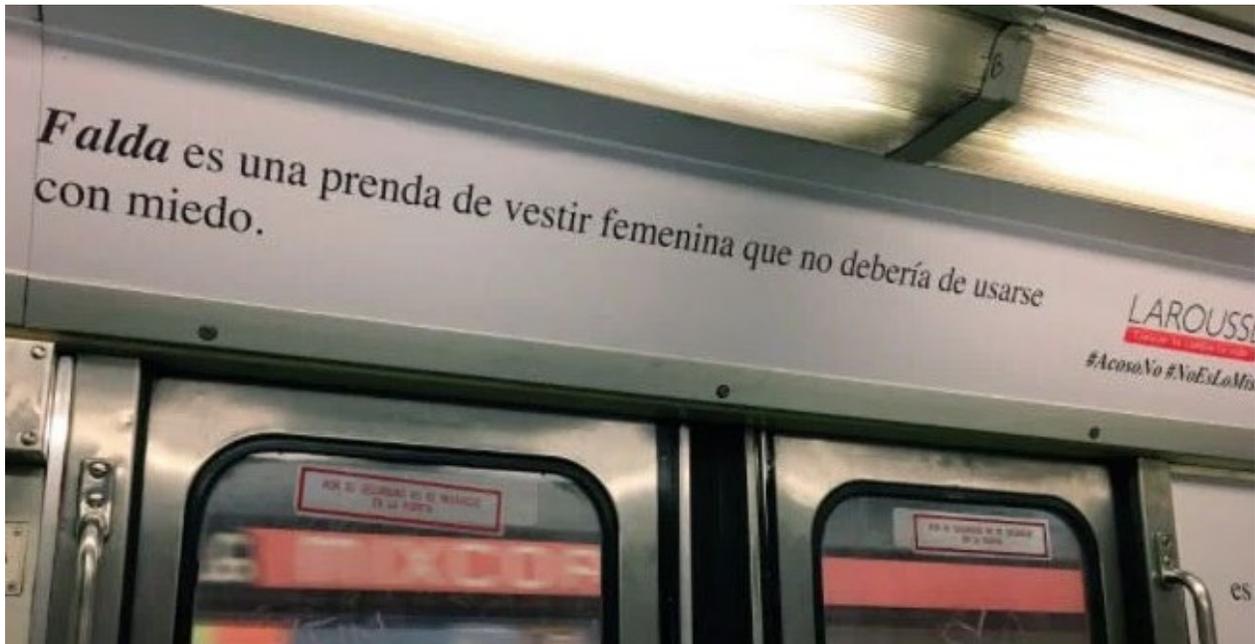
El cierre de la línea 12 del Metro en 2021, por la caída del puente en la línea que conduce a Tláhuac (Animal Político, 2021) es un ejemplo de cómo la infraestructura precaria y las deficiencias presupuestales no tienen impacto solamente en las personas usuarias, sino también en funcionarias y funcionarios que viven de manera directa lo que los servicios de transporte público son en realidad. Ante una posible privatización de algunas líneas, o la inversión de capitales

extranjeros para el mejoramiento de la infraestructura, surge la incertidumbre de cómo serán las condiciones laborales y especialmente la prestación de los servicios para las mujeres, personas con discapacidad, infantes y personas en general. La sindicalización de las personas trabajadoras del Metro es otro tema que podrá considerarse al momento de indagar sobre los futuros cambios del sistema.

### ***Vigilancia y control: los ojos en la calle***

Aunado a la separación de vagones, espacios exclusivos para mujeres y la presencia de policías mujeres, existen otros elementos que hacen parte de la política del Metro: por una parte, una fuerte campaña de comunicación en este y otros modos de transporte en contra del acoso sexual y las violencias de género, y por otra, botones de pánico y cámaras de vigilancia en lugares estratégicos. Los anuncios de violencia sexual y de género están ubicados al menos uno por vagón y varios por estación, con la intención “sensibilizar” sobre la problemática, según algunas personas funcionarias, pero que a la vez encienden las alarmas entre las personas pasajeras de ser potencialmente víctimas de acoso y violencia (Animal Político, 2017). La campaña de comunicación (Figuras 10 y 11), aunque es el resultado de esfuerzos de la administración actual, entrada en vigor en 2018, tiene raíces más profundas en la *Iniciativa Global Ciudades Seguras* impulsada por ONU Mujeres desde 2015, que derivó en el *Programa CDMX Ciudad Segura y Amigable para Mujeres y Niñas*.

Figura 10. Campaña contra el acoso en el Metro



Fuente: Animal Político, 2017.

Figura 11. Carteles de violencia sexual y de género en el Metro



Fuente: Elaboración propia, 2021.

Sin embargo, recientemente han cobrado relevancia las problemáticas de género en la ciudad y especialmente en el transporte público, al generarse iniciativas desde el sector público para mitigar las violencias. De manera pionera en el país se creó el *Plan Estratégico de Género y Movilidad 2019-2024*, que incluye no solo los principales hallazgos de investigaciones en la

materia, sino también plantea acciones concretas, entre las cuales la campaña de comunicación y acciones afirmativas para transversalizar la perspectiva de género en las políticas de movilidad (Secretaría de Movilidad, 2019). De manera paralela se implementa el programa *Mi Ciudad Segura*, que comprende estrategias para el monitoreo, atención y vigilancia en el espacio público de la ciudad, de la cual hacen parte los programas *Mi Calle* y *Pasos Seguros*, que consisten en poner luminarias y cámaras para mejorar la seguridad, y mecanismos digitales de alerta ADIP, (2021b). Cámaras y botones de pánico han sido ubicados también en camiones, peseros y combis, a modo de generar una mayor percepción de seguridad entre las personas pasajeras, aunque entre ellas no se siente notablemente ningún cambio con esta iniciativa.

La brecha que existe entre estos mecanismos, la intencionalidad inicial y su aplicación, puede verse en el caso de la estación de Metro Candelaria, donde hay un botón de pánico ubicado en medio de los andenes en la zona de mujeres. Una mujer de limpieza de la estación lo limpia con mucho cuidado y con resignación dice: “nada de aquí funciona, ni siquiera las cámaras. Si puedes, te defiendes sola”. La percepción de seguridad en el Metro, a pesar de todas las medidas, sigue siendo propia de un sistema poco responsivo y amigable con personas que sufran algún hecho de violencia. Peor aún es la sensación para personas en condición de discapacidad, ya que la infraestructura carece de accesibilidad, y mucho menos las personas funcionarias están capacitadas al respecto.

Lo anterior da cuenta de una serie de dispositivos de control y vigilancia que componen una sociedad disciplinaria, en la que la observación y el monitoreo permanentes reproducen el control de los comportamientos y especialmente de los cuerpos (Foucault, 2005). Esto se evidencia en la creciente necesidad de vigilar los espacios mediante cámaras, presencia de personas observantes y la normativización de los espacios públicos, que determinan conductas para visitantes recurrentes, transeúntes y habitantes locales que le dan una connotación privada al espacio público (Ramírez Kuri, 2021). Las cámaras van acompañadas de normas estrictas de comportamiento y anuncios que tienen por objetivo desincentivar las violencias, que a su vez generan transformaciones profundas en la connotación de los espacios como lugares de tránsito o no lugares (Augé, 2007).

La Secretaría de las Mujeres está al frente de las políticas relacionadas con los vagones de mujeres y la atención a casos de violencia sexual y de género. Otra de las iniciativas recientes que

tienen es la apertura de foros consultivos por delegación con mujeres habitantes para conocer su percepción del entorno, identificar puntos clave de mayor peligrosidad y capacitarlas en cierta medida sobre conceptos claves de movilidad del cuidado. Se llevan a cabo mediante sesiones virtuales de tres horas, y en la sesión conjunta para Iztapalapa, Tlalpan y Venustiano Carranza, las actividades fueron tres: al comienzo, una presentación extensa sobre conceptos y acciones del gobierno en curso; luego una identificación de espacios seguros e inseguros sobre un mapa, y, por último, una encuesta de caracterización de viajes y satisfacción con los servicios de transporte público de la localidad. Cada actividad se llevó a cabo en sesiones separadas, regresando a una plenaria de socialización final.

En el grupo de Tlalpan, además de compartir algunas vivencias de acoso hacia mujeres y bebés<sup>25</sup>, y de denunciar la falta de luminarias en ciertas zonas y la omisión de las autoridades, surgió un debate de tipo conceptual. Las facilitadoras utilizaron el término “rutas de cuidado” al momento de pedir que las participantes identificaran en el mapa lugares seguros e inseguros a lo largo de sus recorridos cotidianos. Esto generó confusión entre las participantes, una confusión genuina que invita a preguntarse cómo los roles sociales y culturales se plasman en el territorio, y de qué manera la teoría debería ser utilizada para facilitar ejercicios participativos con la ciudadanía. “Deberíamos asumir toda la ciudad como rutas de cuidado.” “Rutas de cuidado deberían ser todas las calles.” “La mujer tiene más movilidad que el hombre porque tenemos que hacer más cosas por nuestra cuestión en la sociedad”. Estas frases de algunas de las participantes, todas mujeres adultas de diferentes edades, reflejan cómo los cuidados son transversales a las cuestiones de movilidad (Sánchez de Madariaga, 2015) e incluso existe una autoidentificación con estos roles sociales.

A pesar de la complejidad que se vislumbró durante este debate que tomó buena parte de una de las actividades del grupo, en la sesión final se reiteraron los temas usuales de percepción de inseguridad por robo y se hizo referencia a las luminarias como una de las principales medidas a

---

<sup>25</sup> Una de las mujeres participantes compartió el siguiente testimonio: “a mi bebé la acosaron en el camión, fueron los drogadictos. Le decían ay cosita y se mordían los labios. Nadie decía nada en el camión. Yo pensaba que me tenía que poner a las vivas, voy a tener que actuar, agresivamente tenía que haberlo hecho”. Este testimonio refleja lo que se menciona en los apartados 2.3 *Cartografía de las violencias* y 2.4 *Reflexiones sobre el acoso*, con respecto a las acciones consideradas violentas y la estigmatización de personas y lugares, cuyas acciones pueden corresponder con comportamientos catalogables como acoso.

desarrollar, además de los botones de pánico. Las primeras son una solución cortoplacista, pues “todas las calles en las noches son zonas de peligro porque pasa poca gente”, según una de las participantes dijo. Las segundas son una solución mediocre, ya que se dice que están dañadas por vandalismo, pero vale cuestionar su verdadera utilidad. La idea de que “los ojos en la calle” son un mecanismo para promover la seguridad puede ser largamente debatida, ya que dependiendo del caso, las mujeres pueden sentirse más seguras al estar solas que vigiladas (Cedeño, 2009).

Las políticas y acciones públicas dan cuenta de una visión sectorizada de las problemáticas de movilidad y seguridad para las mujeres, al recurrir a soluciones comunes que parecen dejar de lado las causas estructurales de una percepción de inseguridad creciente, frente a una arraigada desconfianza hacia las instituciones gubernamentales. También, dan cuenta de una aproximación al fenómeno de las violencias desde una perspectiva abstracta de espacio, en vez de considerar las dimensiones de mayor complejidad que se presentan a nivel territorial, usando la terminología de Lefebvre (1974). Las políticas afirmativas devienen mecanismos para hacer uso de la victimización a cambio de privilegios o beneficios específicos que dejan de lado otros grupos minoritarios (Arditi, 2014; Pitch, 2014), y generan contradicciones al momento de su implementación. Las personas burócratas callejeras son agentes clave para entender cómo se da el funcionamiento de las políticas, cuál es la relación que se construye con las personas transeúntes, y permiten ampliar la mirada hacia los vicios ocultos y ulteriores violencias sistémicas que presenta el transporte público de la CDMX.

A diferencia de otras investigaciones antropológicas (Augé, 1992, 2007), el Metro de la CDMX constituye un lugar según quien lo viva, y las personas que lo frecuentan cotidianamente dan cuenta de una apropiación espacial mayor, un conocimiento verídico y experiencial de las situaciones, lugares y personas que diariamente lo transitan. En estos ambientes, las violencias adquieren un carácter de ambigüedad que enfrenta posiciones de poder diferenciadas; por una parte, se encuentra la persona víctima que alza la voz sobre los hechos, y la persona victimaria que de igual manera es transeúnte, y por otra las personas burócratas callejeras que tienen generalmente el deber de actuar como brazo del estado, con la legitimidad correspondiente para dictaminar lo que es violento y lo que no (Garriga y Noel, 2010).

## RECAPILUTACIÓN Y REFLEXIONES FINALES

El presente trabajo tiene como punto de partida dos cuestiones fundamentales: por una parte, la movilidad como experiencia, y por otra, las violencias como un conjunto de sensaciones producidas por prácticas diferenciadas. En la primera, se considera el transitar como actividad esencial de las personas en el territorio, y en este caso, como eje articulador de la experiencia urbana. Esto centra la atención en el movimiento como característica primaria de las personas en la ciudad, en vez de la concepción estática del habitar (Grimaldo, 2018), al referir a la transeúnte como sujeta para dar valor antropológico a la experiencia cotidiana del transporte como una práctica de producción, reproducción y apropiación de los espacios (Augé, 2007; De Certeau, 2000; Lefebvre, 1974). La movilidad urbana refleja la estructura social y los patrones culturales, de lo cual derivan tipificaciones como la movilidad de cuidados (Sánchez de Madariaga, 2015) para identificar características particulares de los viajes de tipo pendular y en horas valle con fines de cuidado, ejercidos principalmente por mujeres.

La segunda aborda el tema de las violencias, que pese a ser ampliamente debatido y debatible, es posible acotar a dos concepciones centrales: por una parte, resaltar el carácter cultural de las violencias, y por otra, especificar los diferentes matices que las constituyen. Enmarcadas en un contexto cultural y social determinado, aquellas experiencias que se identifican como violentas se construyen a través de la otredad (Rosemberg, 2013) y se reproducen mediante experiencias vividas, percepciones colectivas, creencias e imaginarios (Boscoboinik, 2016). En este sentido, considerando la amplitud de prácticas y sensaciones que pueden ser clasificadas como violentas, se hace necesario distinguir entre agresiones, molestias, malestares, conflictos y otras acciones que producen emociones negativas, y generan una reacción y cambio de comportamiento en las personas. Las violencias pueden tener una función pedagógica (Segato, 2014; Taussig, 2002) y contribuyen al mantenimiento o transformación del orden social (Balibar, 2005; Weber, 2014).

Para efectos de esta investigación, movilidad y violencias convergen en experiencias concretas que viven las mujeres transeúntes en el territorio vasto y diverso de la CDMX, lo cual permite observar cómo los espacios no son neutrales al género (Zúñiga y Amao, 2017), sino por el contrario, que se construyen y limitan a partir de prácticas de in-movilidad. Al entender al género como una identidad performativa (Butler, 1997), y a la movilidad como una actuación, inspirada

en la teatralidad de lo social (Goffman, 1997), se sitúa a las mujeres transeúntes como actrices de una cotidianidad necesaria, cuyos comportamientos están enmarcados en escenarios culturales de dominación masculina (Bourdieu, 2000). De esta manera, ahondar en las violencias vividas, percibidas e imaginadas en la experiencia de la movilidad de mujeres transeúntes permite explorar cómo se operativiza el derecho a la ciudad y a los servicios que esta ofrece (Harvey, 2012; Lefebvre, 1967), a la par de observar una serie de cambios culturales de tipo generacional en la manera de sentir las violencias y reaccionar ante ellas desde el ámbito individual, colectivo y desde las políticas públicas.

A partir de lo anterior, la pregunta guía es cómo las mujeres transeúntes perciben, imaginan y reaccionan ante las violencias en la experiencia de movilidad en el transporte y los espacios públicos urbanos de la CDMX. Se realiza una profundización en las prácticas sociales y culturales de movilidad, percepciones y representaciones de violencias, reacciones preventivas y resistencias, y las políticas públicas con sus fundamentos y efectos en la mitigación de las violencias contra las mujeres en el transporte y los espacios públicos de la CDMX. Lo anterior, con el objetivo de identificar y analizar las percepciones, imaginarios y representaciones de las violencias y las derivadas reacciones de las mujeres transeúntes, a la par de describir las prácticas de movilidad, violencias y resistencias. Además, se busca aportar al entendimiento de las problemáticas de violencias de género en los espacios públicos desde una perspectiva antropológica, a modo de ampliar la mirada tradicionalmente urbanística e ingenieril de la movilidad urbana, y de trascender el enfoque en las violencias sexual y doméstica.

Para responder a las preguntas se planteó un abordaje metodológico mixto, derivado de la revisión de metodologías propias de las ciencias sociales y la antropología, a la par de métodos utilizados por entidades a nivel nacional e internacional para auditar los espacios públicos urbanos desde una perspectiva de accesibilidad, seguridad, comodidad y caminabilidad, con especial énfasis en las cuestiones de género (International Labour Organization - ILO, 2007; ONU Mujeres et al., 2017; SEDATU, 2021). En la medida de lo posible, considerando las restricciones de movilidad durante la pandemia por Covid-19, se utilizaron tres técnicas principales; en primer lugar, la etnografía, en su versión digital en redes sociales, a modo de deriva urbana (Durán, 2011), y etnografía multisituada (Marcus, 2001); en segunda instancia, entrevistas semiestructuradas con 15 mujeres transeúntes usuarias del Metro y 7 personas funcionarias del Metro o burócratas

callejeros (Lipsky, 1980); y por último, cartografía mediante sistemas de información geográfica y datos geoestadísticos de servicios de transporte público, instituciones de justicia, denuncias de crimen, entre otros.

Los hallazgos se agrupan en dos: por una parte, las experiencias de movilidad, que abarcan no solo los patrones de viaje sino también las percepciones, representaciones e imaginarios de violencias que moldean o condicionan el transitar, y por otra, las prácticas de prevención, resistencia, reacciones y omisiones de las mujeres transeúntes en el transporte y los espacios públicos para evitar o confrontar las violencias, en relación directa con las políticas públicas existentes y mecanismos oficiales de acceso a la justicia. Dicha distinción se desarrolló acorde con una la secuencia lógica que busca primeramente caracterizar las experiencias de in-movilidad, al reconocer a las violencias, malestares, conflictos y agresiones como elementos estructurantes tanto de las vivencias subjetivas, como de los comportamientos colectivos. Esto a su vez permite observar y analizar cómo las representaciones sociales e imaginarios colectivos se cristalizan en creencias y orientan los comportamientos (Zizek, 2003b), y se plasman en prácticas preventivas, reacciones inconscientes y aprendidas, manifestaciones colectivas de rabia y desaprobación, alternativas organizadas e incluso políticas públicas socialmente legitimadas.

### **Movilidad necesaria, inmovilidad preventiva**

Para comprender la movilidad urbana como una práctica social y cultural es importante partir de su necesidad, es decir que se constituye a partir de la necesidad de las personas, en este caso de las mujeres, de acceder a ciertos servicios como el trabajo, estudio, abastecimiento, salud, entretenimiento, entre otros. En este sentido, la movilidad es inevitable siempre y cuando exista una necesidad, y es la necesidad aquello que determina las condiciones mismas de la movilidad, como los modos de transporte, los horarios de viaje, las distancias por recorrer, la posibilidad de ir acompañada, las cargas o bultos que se transportan, entre otros. Dichas necesidades y la manera de satisfacerlas están atravesadas por elementos interseccionales que se reflejan en los costos de viaje, las condiciones de comodidad y la exposición de la persona transeúnte a múltiples formas de violencias, conflictos, agresiones y dificultades.

Por ejemplo, Teresa (trabajadora del hogar, 59 años), Ximena (enfermera, 49 años) y Victoria (maestra, 49 años) coinciden en haber recorrido toda la ciudad según las oportunidades

laborales a lo largo de sus vidas, teniendo que encontrar servicios de transporte público adecuados a sus horarios y lugares de residencia, sin importar largos tiempos de traslado (2-3 horas por trayecto) que se traducen en menos horas de sueño, falta de acceso a actividades de ocio, y cansancio físico y mental. La concentración de los servicios de transporte público en las zonas centrales, o nodos de equipamientos, hace que existan zonas de la ciudad con menor acceso al transporte público, servicios deficientes en términos de infraestructura y/o con frecuencia de paso reducida. Esto explica el surgimiento de servicios alimentadores formales e informales que conectan las periferias con el transporte público masivo o semi masivo, como los autos particulares de carácter colectivo o los mototaxis, que son considerados seguros al existir una relación de confianza con las personas conductoras, generalmente miembros de la comunidad. Sin embargo, las limitaciones en la cobertura de los servicios de transporte público generan faltas de acceso y marginación de las comunidades en las zonas periurbanas y rurales de la CDMX, lo cual reproduce la gentrificación en las zonas céntricas y accesibles, con un modelo urbano expansivo hacia las ciudades dormitorio circundantes (Zubicaray et al., 2021).

Al considerar que la selección de modos de transporte es reducida y depende de la disponibilidad de los servicios, la percepción de seguridad emerge como un elemento que determina otras decisiones posibles que las mujeres transeúntes toman al momento de movilizarse, como los horarios de viaje, lugares de tránsito y aspectos de su performatividad. Transitar en la noche se asocia con peligro dada la falta de visibilidad, la reducción de servicios de transporte público, la soledad de las calles y la menor frecuentación de los espacios públicos por parte de personas transeúntes y funcionarias de los sistemas, como lo describen Linda, Valentina, Yasmín y Camila (estudiantes, 22-26 años) en su regreso a casa después de salir de clase a las 10 de la noche. Así mismo, se evitan los lugares reconocidos como peligrosos, sucios o solitarios, lo cual depende de la familiaridad con los espacios y la costumbre ante la convivencia en espacios de violencia. También, llevar vestimentas femeninas o reveladoras, y objetos costosos a la vista, se relaciona con una mayor propensión a ser víctima de acoso sexual, tocamientos e incluso robos. En este sentido, los imaginarios de miedo se nutren de la estigmatización espacial, temporal y corporal, lo cual genera cambios en los comportamientos de las mujeres para fomentar la sensación de seguridad y tranquilidad en su desplazamiento cotidiano.

Pese a lo anterior, la experiencia de movilidad en transporte público está generalmente asociada con inseguridad, peligro o incomodidad, dado que es inevitable la ocurrencia de tres situaciones, independientemente del modo de transporte, identificadas a partir de las experiencias de las mujeres colaboradoras: aglomeraciones, robos y accidentes viales. Por una parte, las aglomeraciones son caldo de cultivo de agresiones y tocamientos voluntarios e involuntarios (McDowell, 2000), lo cual hace de la ocupación de lugares privilegiados una lucha territorial y dificulta el movimiento entre personas especialmente en los transbordos. Por otra, los robos ocurren independientemente del momento del día y el modo de transporte, pueden ser de confrontación directa, con violencia física y verbal, o ser silenciosos y furtivos, y en el caso de las combis se pueden caracterizar por la complicidad con las personas conductoras. Por último, los accidentes viales hacen parte de las posibilidades cotidianas y se relacionan no solo con las precauciones de las personas conductoras y transeúntes, sino también con las características de construcción y mantenimiento de la infraestructura, aunque las personas que se mueven en bicicleta expresan estar expuestas mayormente a este riesgo, como Marcela (maestra, 48 años) y Fernanda (geógrafa, 35). Dado esto, hay casos en los que las mujeres prefieren incluso no movilizarse para evitar los peligros, como Itzel (trabajadora independiente, 26 años), quien trabaja desde casa y no sale sin compañía.

Otro elemento que influye en la experiencia de movilidad es la infraestructura, específicamente las condiciones de accesibilidad de los espacios y las facilidades para personas en condición de discapacidad, personas adultas mayores e incluso infantes, lo cual se suma a la necesidad de personas funcionarias capacitadas en cómo atender necesidades específicas de grupos minoritarios, a la par de la sensibilización de otras personas usuarias de los servicios de transporte público. Guadalupe (activista, 39 años), Mónica (activista, 44 años) y Patricia (catadora, 57 años) coinciden en acentuar la necesidad de infraestructura incluyente como un elemento de seguridad, de la mano de su correcta gestión y mantenimiento, permitiendo entrever barreras de acceso por cuestiones de género en espacios preferenciales exclusivos para mujeres. Así, las personas en condición de discapacidad viven una doble violencia; por una parte, las violencias estructurales de una ciudad que no está diseñada para capacidades motoras, visuales, auditivas y mentales reducidas, lo cual complejiza y encarece los traslados, y por otra, las violencias entendidas como exclusión y discriminación por parte de otros grupos poblacionales que se dicen a sí mismos

vulnerados. El traslape de derechos, prioridades y demandas de carácter particularista e identitario deja al descubierto cómo las políticas afirmativas mitigan algunas violencias mientras generan otras.

La afectación diferencial de políticas y eventos coyunturales se evidencia también con la pandemia. Mientras que la inmovilidad (o no necesidad de desplazamiento) se convirtió en un privilegio para las personas que pudieron realizar actividades de manera remota o virtual, la movilidad estuvo atravesada por una serie de sensaciones encontradas. Ante las creencias sobre el mayor potencial de contagio en el transporte público se generaron medidas de reducción de los servicios, ventilación y sanitización de los espacios (Pardo et al., 2021), de la mano con una narrativa alrededor del distanciamiento social y la higiene, que reafirmó prejuicios existentes. La sensación de seguridad y comodidad se incrementó al reducir aglomeraciones y contar con mayores probabilidades de sentarse, pero a la vez la soledad de los espacios públicos generó una sensación de inseguridad permanente.

Aunado a lo anterior, de la mano de los movimientos recientes por reconocimiento de derechos de las mujeres y denuncias masivas de violencia sexual (Lamas, 2018, 2021), las experiencias de agresión, sensaciones negativas, incomodidad y molestia se asocian con la palabra “acoso”, que las mujeres transeúntes utilizan de manera indistinta a la par de otros términos como “violencia sexual” y “violencia contra las mujeres”. El creciente uso del término lleva a considerar cambios generacionales en la manera en que se perciben las violencias, y se observa un proceso creciente de desnormalización de actitudes antes cotidianas como piropos, tocamientos, miradas y manifestaciones variadas de deseo que abarcan incluso la persecución. Estas prácticas no son catalogadas necesariamente como manifestaciones de violencia según las mujeres colaboradoras, aunque sus experiencias coinciden en identificar sensaciones negativas con una falta de claridad en las acciones, las intenciones y las interpretaciones de los sucesos vividos.

Esto trae consigo, por una parte, una creciente reafirmación de lo que es el acoso y lo que es socialmente reprobable, aunado al apoyo cada vez más notorio por parte de otras personas transeúntes presentes y los grupos sociales más cercanos a las víctimas y victimarios, y por otra una construcción de la otredad como enemistad, que puede derivar en la estigmatización del hombre como sujeto violento. Las zonas grises del acoso emergen tanto en las manifestaciones de

deseo y placer en el transporte público y los espacios públicos de manera consensuada, como en la cultura del victimismo que promueve, por una parte, el uso de identidades con finalidades políticas (Pitch, 2014), y por otra el estatus de víctima como fuente de reconocimiento (Giglioli, 2017).

### **Normalización institucional y cultural de violencias**

La percepción de inseguridad, miedo ante las violencias e incomodidad en los espacios de transporte público se reproduce mediante la construcción de imaginarios colectivos a través de historias de sucesos negativos que se transmiten de madres a hijas, entre compañeras, amigas y vecinas a modo de alertar a otras mujeres sobre lo que puede ocurrir en la calle y la ciudad (Boscoboinik, 2016). Dichas historias y creencias se objetivan mediante acciones de prevención o prácticas de resistencia, que a su vez tienden a reafirmar los estigmas sociales y mandatos de género sobre la debilidad femenina y la violencia masculina, la vulnerabilidad de las mujeres y la capacidad de protección de los hombres. Los medios de comunicación y las redes sociales juegan un papel clave en difundir masivamente narraciones de robo, acoso, persecución e incluso secuestro en modos de transporte como el Metro, y reproducen los imaginarios de violencia y el ambiente generalizado de miedo y victimización de las mujeres. A la par, invisibilizan otro tipo de violencias, dificultades o molestias como las desigualdades de acceso de las personas en condición de discapacidad, hombres cuidadores, personas adultas mayores e infancias, entre otros grupos de personas con necesidades particulares de movilidad.

Profundizar en las prácticas de resistencia cotidiana de las mujeres, que abarcan las estrategias preventivas para evitar las violencias y las maneras defensivas de reaccionar, es una manera de centrar la atención en la agencia de las mujeres. Esto permite dar cuenta de toda una serie de mecanismos y dispositivos de actuación que generan resistencias ante condiciones estructurales y recurrentes de agresión y conflicto, que pueden catalogarse como armas de los débiles (Scott, 1985), o manifestaciones de acción política no violenta (Sharp, 1973; Powers y Vogele, 1997), considerando el carácter político de pequeñas acciones para subvertir las lógicas imperantes de dominación política. Independientemente del grado de articulación de las personas alrededor de ideales comunes y prácticas correspondientes, existen maneras de desenvolverse en los espacios públicos que se han interiorizado en la cultura y en los hábitos de las mujeres transeúntes.

La prevención es la principal manera normalizada de actuar como transeúnte para evitar posibles pérdidas, daños y faltas. Tanto mujeres como hombres conocen una serie de estrategias para evitar robos e incluso mitigar los daños de hechos de conflicto, agresión y violencias, aunque las mujeres enfrentan mayores retos dado el peligro transversal a la violencia sexual. El ocultamiento de lo que se considera valioso es una de las prácticas centrales, considerando no solo objetos materiales (teléfonos, computadoras, dinero), sino también lo femenino (cuerpo, genitales, atributos sexuales, sensualidad). En este sentido, se observa la precarización de la experiencia de movilidad para las personas, que deben estar alerta de manera permanente, esconder sus objetos de valor e incluso llevar dos teléfonos en caso de tener que entregar uno en un asalto. En el caso de las mujeres, esto se acompaña de una masculinización del propio cuerpo y una doble concepción espacial: por una parte, del espacio de transporte público como lugar donde estratégicamente se disponen los cuerpos para mitigar peligros, y por otra, del cuerpo como territorio con zonas vulnerables y seguras, para ocultar y mostrar.

Mientras que se reproducen los mandatos de género de la debilidad femenina, las mujeres como sujetos vulnerables construyen una fachada de seguridad a partir de elementos o atributos adicionales, como armas, el acompañamiento de alguna persona (preferiblemente hombre) y prácticas de control y vigilancia. Existen armas pequeñas que se han hecho populares entre las mujeres jóvenes (gas pimienta, choques eléctricos, navajas, alarmas, punzones) con forma de objetos femeninos como maquillaje y llaveros coloridos, lo cual permite entrever una resignificación simbólica de los objetos femeninos como herramientas de defensa. A esto se suma la permanente compañía de otras personas, que se sustituye por maneras de acompañamiento virtual como el uso de GPS de los celulares para compartir la ubicación en tiempo real. Estas prácticas revelan un control permanente de los cuerpos a través del control de comportamientos bajo un discurso de seguridad (Foucault, 2005). A esto se suma la vigilancia y omnipresencia de la tecnología para saber dónde están las mujeres, con quién, en qué modo de transporte y hacia dónde van. Estar alerta y proyectar seguridad son las recomendaciones más sonadas entre todas las mujeres que, conscientes de su vulnerabilidad como transeúntes, se mueven por necesidad.

En caso de ocurrir situaciones de peligro, violencias, agresiones y conflictos, se encuentran dos reacciones principales: por una parte, el silencio como resistencia ante la dominación (Bourdieu, 2000) o manera de comunicarse ante una situación de peligro (Cortés y Rodríguez,

2018), y por otra, el grito como manifestación directa de inconformidad, que puede incurrir en violencia verbal o física. Mientras que el silencio deriva en una cierta sensación de insatisfacción por el congelamiento y la imposibilidad de reacción, las mujeres crecientemente optan por la confrontación como manera pedagógica de generar un cambio de comportamiento en las personas agresoras, “conquistando su posibilidad de respuesta” en palabras de Lucía (maestra, 38 años). Las mujeres transeúntes en sus experiencias como estudiantes, madres, personas cuidadoras, personas que requieren cuidados, ciclistas y peatonas reflejan cómo los espacios públicos urbanos son lugares de encuentro, desencuentro y conflicto, en la sobreposición de intereses, deseos y posibilidades de movilidad (Ramírez Kuri, 2015). Para esto, desde el gobierno se han generado esfuerzos para promover la pacificación vial (Pérez et al., 2022), entre los cuales está la pirámide de movilidad, que jerarquiza y prioriza a las personas usuarias de la vía según su vulnerabilidad.

Ahora bien, derivado del grito como reacción, con un tinte emocional característico, se encuentran manifestaciones colectivas y organizadas en diferentes medidas para transmitir el descontento frente a las violencias, malestares y agresiones cotidianas. Los conflictos en la experiencia de movilidad son un eslabón en el espiral de violencia que puede llegar hasta el feminicidio, considerando la ocurrencia de secuestros que derivan en desapariciones, aunado a la alta sensibilidad social y política frente a las manifestaciones de violencia extrema contra las mujeres en México. En este sentido, las protestas son una manera directa de reaccionar ante las violencias, generando procesos de apropiación de los espacios públicos y de transporte público desde el arte, la marcha pacífica y/o el vandalismo para manifestar un síntoma de malestar colectivo ante las violencias y la impunidad. Además, la interiorización de los peligros en la experiencia de movilidad de las mujeres ha llevado al surgimiento de modalidades de transporte bajo demanda (Pérez et al., 2021) que brindan servicios de transporte semi público, acorde con las necesidades de un grupo específico, al encontrarse un par de ejemplos como los autobuses de transporte desde/hacia instituciones educativas o iniciativas feministas de transporte semi público exclusivo para mujeres.

Aunado a las estrategias organizadas de la sociedad civil, se encuentran las iniciativas públicas que buscan mitigar las violencias, malestares y conflictos de las mujeres en el transporte y los espacios públicos de la ciudad. A partir de la promulgación del Programa *Viaja Segura* en 2007, el Gobierno de la Ciudad de México ha emprendido acciones afirmativas para reducir la

violencia sexual contra las mujeres y promover la seguridad en los espacios públicos, al generar políticas de discriminación positiva en favor de las mujeres (Colombara, 2011). La segregación de espacios (vagones exclusivos para mujeres), instalación de módulos de atención para el acceso a la justicia de mujeres víctimas de violencia sexual, autobuses de servicio exclusivos para mujeres, botones de pánico en las estaciones, camiones y postes de luz, y la capacitación de las personas funcionarias son las iniciativas más renombradas que se añan a una campaña de comunicación intensa que hace énfasis en la violencia sexual como un delito penal. El desconocimiento de los módulos y su falta de funcionamiento durante la pandemia, aunada a la burocratización y revictimización en caso de denunciar, más la falta de mantenimiento de los botones de pánico y la capacitación heterogénea del personal del transporte público, dejan a la separación de vagones como la medida más visible para las mujeres transeúntes. Estos espacios segregados, pese a generar una mayor percepción de seguridad, reproducen otras violencias como las agresiones entre mujeres por la ocupación de los espacios privilegiados y la exclusión de poblaciones vulnerables o que requerirían ser priorizadas, independientemente de su género (personas con discapacidad, hombres cuidadores, personas adultas mayores, entre otros).

Según burócratas callejeros del Metro, como personal de policía, de taquilleras, limpieza y supervisión, el Metro es un microcosmos en el que suceden todo tipo de situaciones. Las políticas de género en su diaria implementación tienen dos caras, ya que, por una parte, se previenen violencias hacia las mujeres transeúntes, como tocamientos involuntarios, pero por otra, se generan privilegios injustificadamente, como en el caso de las mujeres “feministas” vendedoras en las estaciones, las mujeres que protestan y vandalizan la infraestructura del Metro, o las denuncias injustificadas de acoso, ante lo cual el personal no tiene autorización para actuar en contención o defensa. A esto se suman múltiples capas de violencia que viven las personas funcionarias del Metro, que enfrentan la precarización de condiciones laborales expresas en falta de equipamientos adecuados, horarios de trabajo extensos y recursos reducidos para el mantenimiento de las instalaciones. La caída de la línea 12 del Metro por negligencia en la construcción (Animal Político, 2021) refleja cómo las personas tanto pasajeras como funcionarias diariamente están sujetas a violencias de tipo estructural ante sistemas de transporte poco seguros. Lo anterior se complementa con una desconfianza transversal en las instituciones y, por tanto, en las personas funcionarias

como rostro de los sistemas de transporte público, lo cual impide la colaboración con las personas transeúntes para proceder con denuncias legítimas.

### **Preguntas inconclusas**

Estudiar la movilidad urbana como experiencia permite generar un proceso de distanciamiento de la cotidianidad, para entender sus matices como una práctica individual y colectiva que refleja la cultura, y con ella los mandatos de género imperantes en la sociedad. A partir de las prácticas consideradas violentas y de las medidas legítimas de atención a las mismas desde el aparato estatal, se construyen subjetividades que se despliegan de manera performativa en los espacios públicos al incorporar una serie de limitaciones no solo en la manera de verse, comportarse y ser mujer en la calle, sino también al generar fronteras en la movilidad misma, mediante la distinción de lugares, horarios, modos de transporte, entre otros patrones de viaje. En este sentido, las prácticas cotidianas de prevención constituyen una medida de pedagogía social mediante la cual se aprende a ser transeúnte en la CDMX, como una condición transversal e ineludible a la experiencia urbana misma de las personas que caminan, se mueven en bicicleta o en transporte público.

Derivado de la fenomenología de las violencias y la identificación de prácticas concretas que se perciben como tal, es posible entrever otras violencias estructurales que trae consigo el espacio construido, que al tomar como punto de partida el genérico masculino, excluye otras identidades (personas en condición de discapacidad, mujeres rurales y periurbanas, e infantes, entre otras). Así mismo, se evidencian las desigualdades subyacentes a los modelos urbanos expansivos, en los que las personas habitantes de las periferias tienen menores oportunidades, acceso reducido a los servicios urbanos e incluso vidas liminales con respecto a la experiencia urbana en general. ¿Cómo la movilidad urbana desde la mirada de las mujeres permite capturar problemáticas urbanas y sociales de mayor envergadura, y así mismo abordarlas? ¿En qué medida las mujeres pueden sustraerse a las lógicas estructurales de la desigualdad social y de género mediante mejores condiciones de acceso y tránsito?

Al considerar que las políticas públicas, orientadas al bienestar de las personas en teoría, terminan por generar efectos contrarios basados en una visión binaria del género y producen reveses inevitables, es genuino preguntarse cómo es posible cambiar las condiciones de violencia

que cotidianamente se viven, no solo en las experiencias de movilidad, sino en los diferentes aspectos de la vida social. ¿Pueden las políticas públicas apalancar procesos de transformación social, cultural y política sin basarse en miradas segmentadas de la sociedad y la cultura? ¿De qué manera la tipificación legal de las modalidades de violencias y la definición de medidas y procedimientos ante situaciones de acoso sexual incide en el cambio de percepciones, imaginarios y comportamientos de las personas transeúntes, especialmente de las mujeres? ¿Cómo cerrar las brechas actitudinales y de percepción sobre las problemáticas de violencia contra las mujeres entre las personas transeúntes y las personas implementadoras de las políticas públicas? La burocracia callejera juega un rol relevante, aunque está inmersa en una serie de dinámicas simbólicas y de poder que probablemente impediría asumir las mismas visiones y roles que las personas transeúntes.

Los servicios públicos, como el transporte, y los derechos civiles, como la movilidad, no son iguales para todas las personas, y vale empezar por visibilizar estas desigualdades para propender por transformaciones desde diferentes sectores y niveles. No obstante, las políticas particularistas, al igual que las acciones civiles organizadas, presentan acentuados reveses que complejizan la resolución de situaciones iniciales de desigualdad y, por el contrario, generan nuevas desigualdades. ¿Es posible sustraerse a las lógicas del poder derivadas de las políticas públicas o la condición inherente a las jerarquías en los campos sociales? ¿Cómo es posible trascender las perversiones y exclusiones subyacentes de las políticas afirmativas? ¿De qué manera mitigar las violencias con definiciones culturales cambiantes de lo que se percibe como violento? Las experiencias de in-movilidad son un vehículo para estudiar fenómenos sociales más amplios sobre los cuales se reproduce la cultura, y con esta un orden de género particular.

## BIBLIOGRAFÍA

- Agencia Digital de Innovación Pública (ADIP). (2019). *Víctimas en carpetas de investigación Procuraduría General de Justicia*. Portal de Datos Abiertos de la CDMX. <https://datos.cdmx.gob.mx/>
- ADIP. (2021a). *La Ciudad de México recibe el Premio de Oro por el programa “Mi Ciudad Segura”*. <https://adip.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/la-ciudad-de-mexico-recibe-el-premio-de-oro-por-el-programa-mi-ciudad-segura>
- ADIP. (2021b). *Llamadas realizadas a Línea Mujeres*. Portal de Datos Abiertos de la CDMX. <https://datos.cdmx.gob.mx/>
- ADIP. (2021c). *Portal de Datos Abiertos de la CDMX*. <https://datos.cdmx.gob.mx/>
- Alcántara V., E. (2010). *Análisis de la movilidad urbana. Espacio, medio ambiente y equidad*. CAF.
- Animal Político. (2017). *No es no: Carteles en los vagones del Metro dan mensajes contra el acoso y el machismo*. <https://www.animalpolitico.com/2017/08/metro-acoso-frases-larousse/>
- Animal Político. (2021). *Accidente en Línea 12 del Metro por "una falla en la construcción": Sheinbaum*. *Animal Político*. <https://www.animalpolitico.com/2021/09/accidente-en-linea-12-del-metro-por-falla-en-construccion-sheinbaum/>
- Ardila-Gómez, A. (2020, julio 23). *In the fight against COVID-19, public transport should be the hero, not the villain*. <https://blogs.worldbank.org/transport/fight-against-covid-19-public-transport-should-be-hero-not-villain>

- Arditi, B. (2014). El reverso de la diferencia: Los límites del particularismo. En *La política en los bordes del liberalismo. Diferencia, populismo, revolución, emancipación*. Gedisa.
- Arguelles, E., González, J., y Dorantes, R. (2021). Retiran venta de ambulantes en el Metro; protestan en show de Checo. *Excélsior*. <https://www.excelsior.com.mx/comunidad/retiran-venta-de-ambulantes-en-el-metro-protestan-en-show-de-checo/1480687>
- Augé, M. (1992). *Los no lugares. Espacios del anonimato*. Gedisa.
- Augé, M. (2007). *Por una antropología de la movilidad*. Gedisa.
- Balibar, E. (2005). Tres conceptos de la política: Emancipación, transformación, civilidad. En *Violencias, identidades, civilidad. Para una cultura política global*. Gedisa.
- Baños N., A. A. (2005). Antropología de la violencia. *Estudios de Antropología Biológica, XII*.
- Bauman, Z. (2000). *Modernidad líquida*. Fondo de Cultura Económica.
- Bauman, Z. (2009). *Amor Líquido. Acerca de la Fragilidad de los Vínculos Humanos*. Fondo de Cultura Económica.
- BBC. (2021). Las primeras conclusiones sobre las causas del accidente de la línea 12 de Ciudad de México que provocó 26 muertos. *BBC News Mundo*. <https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-57506096>
- Borja, J., y Muxí, Z. (2003). *El espacio público: Ciudad y ciudadanía*. Gedisa.
- Boscoboinik, A. (2016). ¿Por qué estudiar los miedos desde la antropología? *Arxiu d'Etnografia de Catalunya, 16*, 119–136.
- Bourdieu, P. (1988). Espacio social y poder simbólico. En *Cosas dichas*. Gedisa.

- Bourdieu, P. (2000). *La dominación masculina*. Anagrama.
- Brito, M., Zubicaray, G., Macías, J., Ramírez, L., y Jacquin, C. (2020). *Índice de Desigualdad Urbana*. WRI México. <https://wrimexico.org/publication/indice-de-desigualdad-urbana>
- Butler, J. (1997). Sujetos de sexo / género / deseo. *Feminaria*, 10(19), 1–20.
- Butler, J. (2007). *El género en disputa. El feminismo y la subversión de la identidad*. Paidós.
- Butler, J. (2020). El capitalismo tiene sus límites. En *Sopa de Wuhan. Pensamiento contemporáneo en tiempo de pandemias*. ASPO (Aislamiento Social Preventivo y Obligatorio).
- Cadena Pedraza, Y. T. (2021). Trabajo de mujeres, trayectorias urbanas y conflictos por el espacio público. En *Espacios públicos y ciudadanías en conflicto en la Ciudad de México*, coord. Patricia Ramírez Kuri. Universidad Nacional Autónoma de México.
- CDMX en la Red. (2021). “*Salvemos Vidas*”: Cuántos suicidios hubo en el Metro durante 2021. <https://cdmxenlared.com/2021/12/23/salvemos-vidas-cuantos-suicidios-hubo-en-el-metro-durante-2021/>
- Cedeño P., M. C. (2009). Los ojos sobre la calle: El espacio público y las mujeres. *Zainak*, 32. <https://core.ac.uk/download/pdf/11503633.pdf>
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). (2020). *Feminicidio. Observatorio de igualdad de género de América Latina y el Caribe*. <https://oig.cepal.org/es/indicadores/feminicidio>
- CEPAL. (2021). *Pandemia provoca aumento en los niveles de pobreza sin precedentes en las últimas décadas e impacta fuertemente en la desigualdad y el empleo*.

<https://www.cepal.org/es/comunicados/pandemia-provoca-aumento-niveles-pobreza-sin-precedentes-ultimas-decadas-impacta>

Colin, S., y Membrilla, J. (2020). Pantitlán, donde transitan un millón de personas. *El Universal*.  
<https://www.eluniversal.com.mx/opinion/mochilazo-en-el-tiempo/pantitlan-donde-transitan-un-millon-de-personas>

Colombara, M. (2011). Violencia urbana, su relación con la violencia de género. *Revista Geográfica de América Central*, 2(47E).  
<https://www.revistas.una.ac.cr/index.php/geografica/article/view/2861>

Congreso de la CDMX. (2020). *Ley de Movilidad de la Ciudad de México*.  
<https://www.congresocdmx.gob.mx/media/documentos/6299c5bdd0df4f6da6e540ab8613d2682b7d738b.pdf>

Consejo Nacional de Población (CONAPO). (2018). *Delimitación de las zonas metropolitanas de México 2015*. <https://www.gob.mx/conapo/documentos/delimitacion-de-las-zonas-metropolitanas-de-mexico-2015>

Conway, J. K., Bourque, S. C., y Scott, J. W. (2003). El concepto de género. En *El género. La construcción cultural de la diferencia sexual* (pp. 21–33). Universidad Nacional Autónoma de México. Programa Universitario de Estudios de Género.

Cortés, D. E., y Rodríguez, L. (2018). El uso del silencio como estrategia discursiva e indicador de violencia doméstica y física en mujeres residentes del área metropolitana de Nuevo León. *Estudios del Desarrollo Social: Cuba y América Latina*, 6(3).

Crail, A. (2020). “No soy una delincuente”. Mujeres venden en el metro para subsistir. *EME EQUIS*. <https://m-x.com.mx/al-dia/no-soy-una-delincuente-mujeres-venden-en-el-metro-para-subsistir>

Crenshaw, K. (1991). Mapping the Margins: Intersectionality, Identity Politics, and Violence against Women of Color. *Stanford Law Review*, 46(6), 1241–1299.

De Barbieri, T. (1992). Sobre la categoría género. Una introducción teórico-metodológica. *Revista Interamericana de Sociología*, 3, 147–178.

De Certeau, M. (2000). Prácticas del espacio. En *La invención de lo cotidiano. Artes de hacer*. Universidad Iberoamericana.

Diario Oficial de la Federación. (2007). *Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia*. [https://www.senado.gob.mx/comisiones/desarrollo\\_social/docs/marco/Ley\\_GAMVLV.pdf](https://www.senado.gob.mx/comisiones/desarrollo_social/docs/marco/Ley_GAMVLV.pdf)

Diario Oficial de la Federación. (2020). *Código Penal Federal. Libro Segundo. Título Decimonoveno—Delitos contra la Vida y la Integridad Corporal Capítulo V - Femicidio*. <https://mexico.justia.com/federales/codigos/codigo-penal-federal/libro-segundo/titulo-decimonoveno/capitulo-v/>

Diario Oficial de la Federación. (2021). *Código Penal Federal*. <https://mexico.justia.com/federales/codigos/codigo-penal-federal/>

- Dunckel-Graglia, A. (2013). Rosa, el nuevo color del feminismo: Un análisis del transporte exclusivo para mujeres. *La ventana. Revista de estudios de género*, 4(37).  
[http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1405-94362013000100007](http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1405-94362013000100007)
- Durán, L. A. (2011). Miradas urbanas sobre el espacio público: El flâneur, la deriva y la etnografía de lo urbano. *Reflexiones*, 90(2).
- El Universal. (2021). ¿Cómo hacer una denuncia digital en la CDMX? *El Universal*.  
<https://www.eluniversal.com.mx/metropoli/cdmx/como-hacer-una-denuncia-digital-en-la-cdmx>
- Expansión Política. (2021). *El Metro transporta solo a 49% de los usuarios que tomaron este servicio en 2020*. ADNPolítico. <https://politica.expansion.mx/cdmx/2021/07/14/el-metro-transporta-solo-a-49-de-los-usuarios-que-tomaron-este-servicio-en-2020>
- Faas, A. J., Barrios, R., García-Acosta, V., Garriga-López, A., Mattes, S., y Trivedi, J. (2020). Entangled roots and otherwise possibilities: An anthropology of disasters COVID-19 research agenda. *Human Organization*, 79(4).
- Falú, A. (2009). *Mujeres en la ciudad. De violencias y derechos*. LOM Ediciones.
- Falú, A. (2017). *La fuerza estigmatizadora del acoso sexual: Violencias en el transporte público*. 4. <https://revistas.unc.edu.ar/index.php/ReViyCi/article/view/19007/18928>
- Fausto-Sterling, A. (2006). *Cuerpos sexuados. La política de género y la construcción de la sexualidad*. Melusina.
- Foucault, M. (1988). El sujeto y el poder. *Revista Mexicana de Sociología*, 50(3).
- Foucault, M. (2005). *Vigilar y castigar: El nacimiento de la prisión*. Siglo Veintiuno Editores.

Foucault, M. (2009). *La voluntad de saber*. Siglo Veintiuno Editores.

Gaceta Oficial del Distrito Federal. (2008). *Ley de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia del Distrito Federal*. <http://aldf.gob.mx/archivo-fde12a5698a6daa612f4515f386b1beb.pdf>

Garriga, J., y Noel, G. (2010). Notas para una definición antropológica de la violencia: Un debate en curso. *Publicar, IX*.

Geertz, C. (2003). *La interpretación de las culturas*. Gedisa.

Giglioli, D. (2017). *Crítica de la víctima*. Herder Editorial.  
[https://books.google.com.mx/books?id=3gSIDwAAQBAJ&printsec=frontcover&hl=es&source=gbs\\_ge\\_summary\\_r&cad=0#v=onepage&q&f=false](https://books.google.com.mx/books?id=3gSIDwAAQBAJ&printsec=frontcover&hl=es&source=gbs_ge_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false)

Giménez, G. (2007). La concepción simbólica de la cultura. En *Estudios sobre la cultura y las identidades sociales*. Consejo Nacional para la Cultura y las Artes.

Goffman, E. (1997). *La presentación de la persona en la vida cotidiana*. Amorrortu Editores.

González, M. (2022). Debanhi Escobar: 3 interrogantes sobre el caso de la joven que apareció muerta en una cisterna en México tras dos semanas desaparecida. *BBC News Mundo*.  
<https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-61197946>

Grimaldo, C. (2018). *Transeúntes. Interactuar, percibir, imaginar y ser en la ciudad a partir del uso cotidiano del transporte público en el Área Metropolitana de Guadalajara*. Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social.

Gutiérrez Sánchez, J. (2013). *Construcciones de espacios, poderes y fronteras*. Universidad Nacional Autónoma de México.

Haraway, D. J. (1995). *Ciencia, cyborgs y mujeres. La reinención de la naturaleza*. Ediciones Cátedra.

Harvey, D. (2012). *Ciudades rebeldes: Del derecho a la ciudad a la revolución urbana*. Akal.

Héritier, F. (2007). *Masculino / Femenino*. Fondo de Cultura Económica.

Hernández, D., y Witter, R. (2011). Entre la ingeniería y la antropología: Hacia un sistema de indicadores integrado sobre transporte público y movilidad. *Revista Transporte y Territorio*, 4.

Hernández, J. J., Martínez, A., Gil, J., Ramírez, A., y Garzón, E. (2022). *Impactos económicos de la pandemia de COVID-19 en el transporte público urbano en ciudades mexicanas*. World Resources Institute.

Hiernaux, D., y Lindon, A. (1993). El concepto de espacio y el análisis regional. *Secuencia. Revista de historia y ciencias sociales*, 25, 89–110.

Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). (2017). *Encuesta Origen Destino de la Zona Metropolitana del Valle de México*.

INEGI. (2018). *Marco Geoestadístico Nacional* [Conjunto de datos vectoriales]. INEGI.  
<https://www.inegi.org.mx/app/biblioteca/ficha.html?upc=889463496731>

INEGI. (2019). *Número de víctimas*.  
[https://www.inegi.org.mx/app/tabulados/interactivos/?px=ATUS\\_3&bd=ATUS&idrt=168&opc=t](https://www.inegi.org.mx/app/tabulados/interactivos/?px=ATUS_3&bd=ATUS&idrt=168&opc=t)

INEGI. (2020). *Censo Población y Vivienda 2020*.  
<https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/2020/default.html>

- INEGI. (2022). *Encuesta Nacional de Seguridad Pública Urbana (ENSU)*.  
[https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/ensu/doc/ensu2021\\_diciembre\\_presentacion\\_ejecutiva.pdf](https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/ensu/doc/ensu2021_diciembre_presentacion_ejecutiva.pdf)
- Infobae. (2021). *Feministas retuvieron a jefe de la estación Chapultepec del Metro de la CDMX*.  
<https://www.infobae.com/america/mexico/2021/07/23/feministas-retuvieron-a-jefe-de-la-estacion-chapultepec-del-metro-de-la-cdmx/>
- Inmujeres. (2020). *Cero tolerancia*. Inmujeres. <http://cerotolerancia.inmujeres.gob.mx/>
- Inmujeres. (2021). *Las mujeres y la violencia en tiempos de pandemia*. Inmujeres.  
[http://cedoc.inmujeres.gob.mx/documentos\\_download/BA7N03%20Para%20Publicar%20con%20vo%20bo.pdf](http://cedoc.inmujeres.gob.mx/documentos_download/BA7N03%20Para%20Publicar%20con%20vo%20bo.pdf)
- Inmujeres DF. (2012). *Informe de actividades*. Gobierno de la Ciudad de México.  
<https://semujeres.cdmx.gob.mx/storage/app/uploads/public/594/ab7/e41/594ab7e4154fc514736631.pdf>
- Inmujeres DF. (2016). *Programa Viajemos Seguras en el Transporte Público de la Ciudad de México. Numeralia 2008-2015*. Gobierno de la Ciudad de México.  
[https://www.semujeres.cdmx.gob.mx/storage/app/media/CDMX\\_SegurayAmigable/Informe\\_Viajemos\\_Seguras\\_2008\\_2015.pdf](https://www.semujeres.cdmx.gob.mx/storage/app/media/CDMX_SegurayAmigable/Informe_Viajemos_Seguras_2008_2015.pdf)
- Instituto de Ingeniería de la UNAM. (2020). Detectando el impacto del transporte público sobre la transmisión del COVID-19 en la Ciudad de México. *Universidad Nacional Autónoma de México*.  
<http://www.ii.unam.mx/es-mx/AlmacenDigital/Gaceta/Gaceta-Julio-Agosto-2020/Paginas/impacto-transporte-publico-sobre-transmision-covid-cdmx.aspx>

- International Labour Organization (ILO). (2007). *A manual for gender audit facilitators*. ILO Publications.
- Kelly, L. (1987). The continuum of sexual violence. En *Women, violence and socialcontrol*. British Sociological Association.
- Lamas, M. (2018). *Acoso ¿Denuncia legítima o victimización?* Fondo de Cultura Económica.
- Lamas, M. (2021). *Dolor y política: Sentir, pensar y hablar desde el feminismo*. Océano.
- Lefebvre, H. (1967). *El derecho a la ciudad*. Península.
- Lefebvre, H. (1974). La producción del espacio. *Papers: revista de sociología*, 3, 219–229.
- Lipsky, M. (1980). *La burocracia en el nivel callejero: La función crítica de los burócratas en el nivel callejero*. Russell Sage Foundation.
- Llavero de Defensa Personal para Mujeres. (2021). Llavero de Defensa Personal para Mujeres. *Facebook*.  
<https://www.facebook.com/166747135487929/photos/a.166763785486264/209255254570450>
- López S., S. B. (2015). La violencia simbólica en la construcción social del género. *ACADEMO. Revista de Investigaciones en Ciencias Sociales y Humanidades*, 2(2).
- López Sánchez, O., y Robles Mendoza, A. L. (2021). Procesos socioemocionales de universitarios ante la escolarización remota de emergencia a causa de las medidas sanitarias por COVID-19. *Revista Latinoamericana sobre Cuerpos, Emociones y Sociedad*, 36(13).

- Marcus, G. (2001). Etnografía en/del sistema mundo. El surgimiento de la etnografía multilocal. *Alteridades*, 11(22), 111–127.
- McDowell, L. (2000). *Género, identidad y lugar. Un estudio de las geografías feministas*. Cátedra.
- Metro CDMX. (2011). *Separación de hombres y mujeres*. Metro CDMX. <https://www.metro.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/separacionn-de-hombres-y-mujeres>
- Metro CDMX. (2021). El Metro realiza acciones para el retiro del comercio informal en la Red. *Gobierno de la CDMX*. <https://www.metro.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/el-metro-realiza-acciones-para-el-retiro-del-comercio-informal-en-la-red>
- Moscoso, M., López, S., Montoya, V., Quiñones, L., Gómez, L., Lleras, N., Adriazola-Steil, C., y Vega, J. (2020). *Las mujeres y el transporte en Bogotá: Las cuentas*. Despacio y WRI. <https://www.despacio.org/wp-content/uploads/2020/03/mujeresbogotalascuentas20200303web.pdf>
- Movimentistas. (2020). *Tarjeta de Movilidad Integrada: Guía Completa*. Movimentistas. <https://movimentistas.com/movilidad-urbana/tarjeta-de-movilidad-integrada-guia-completa/>
- ONU Mujeres, Gobierno de la CDMX, y El Colegio de México. (2017). *Diagnóstico sobre la violencia contra las mujeres y las niñas en el transporte público de la ciudad de México*.
- ONU Mujeres, Gobierno de la CDMX, y El Colegio de México. (2018). *Encuesta sobre la violencia sexual en el transporte y otros espacios públicos en la ciudad de México*. <http://www2.unwomen.org/>

/media/field%20office%20mexico/documentos/publicaciones/2018/safe%20cities/analisis  
resultadosencuesta%20cdmx%20f.pdf?la=es&vs=2419

Pardo, C. F., Espinosa-Oviedo, J. J., Ramírez-Corrales, D., Zapata-Bedoya, S., Ramírez-Varela, A., Hidalgo, D., Rojas, N., González-Uribe, C., García, J. D., y Cucunubá, Z. M. (2021). *COVID-19 and public transport: An overview and recommendations applicable to Latin America*. 25(3).

Pérez, T., Freiberg, G., Bueno, L., Pizzol, B., y Escalante, D. (2021). *Demand Responsive Transit: Understanding Emerging Solutions*. World Resources Institute.  
<https://wrimexico.org/publication/demand-responsive-transit>

Pérez, T., López, S., Martínez, A., Janka, L., Aguirre, P., y Tafoya, Y. (2022). *Guía de entornos caminables seguros: Lineamientos de diseño para el acceso a equipamientos urbanos y al transporte público en ciudades mexicanas*. World Resources Institute.

Pitch, T. (2014). La violencia contra las mujeres y sus usos políticos. *Anales de la Cátedra Francisco Suárez*, 48.

Powers, R., y Vogele, W. (1997). *Protest, power and change. An encyclopedia of nonviolent action from ACT-UP to women's suffrage*. Routledge.

Ramírez Kuri, P. (2015). Espacio público, ¿espacio de todos? Reflexiones desde la Ciudad de México. *Revista Mexicana de Sociología*, 77(1).

Ramírez Kuri, P. (2021). Del urbanismo neoliberal al urbanismo colaborativo. Hacia una política del espacio público para una ciudad de derechos. En *Urbanismo colaborativo. Desde la*

*práctica de intervención ciudadana a la política pública*, coord. Tamara Egger. Banco Interamericano de Desarrollo.

Reyes, A. (2018). Atención y prevención del acoso sexual en el Sistema de Transporte Colectivo Metro (STCM). *Cuaderno de Investigación. Dirección General de Análisis Legislativo*, 54.

Rojas, A. G. (2019). Secuestros en el metro de CDMX: “Mi agresor dijo por teléfono que por mí le iban a dar un buen billete. Ahí supe que me querían llevar”. *BBC News Mundo*.  
<https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-47236730>

Rosemberg, F. (2013). *Antropología de la violencia en la Ciudad de México: Familia, poder, género y emociones*. Instituto Nacional de Antropología e Historia.  
[https://mediateca.inah.gob.mx/islandora\\_74/islandora/object/libro%3A394](https://mediateca.inah.gob.mx/islandora_74/islandora/object/libro%3A394)

Rozas, P., y Salazar, L. (2015). *Violencia de género en el transporte público. Una regulación pendiente*. CEPAL.  
[https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/38862/1/S1500626\\_es.pdf](https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/38862/1/S1500626_es.pdf)

Sánchez de Madariaga, I. (2015). *Movilidad del cuidado. Introduciendo nuevos conceptos en el transporte urbano. El por qué de la relación entre género y transporte*. Banco Interamericano de Desarrollo.

Santos, M. (1996). *La naturaleza del espacio*. Ariel.

Scott, J. (1985). *Las armas de los débiles. Formas cotidianas de resistencia campesina*. Yale University Press.

Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU). (2021). *Activación con perspectiva de género. Guía para aprovechamiento y operación de equipamientos urbanos y espacios públicos con perspectiva de género*. Gobierno de México.

Secretaría de las Mujeres de la Ciudad de México. (2021). *Viaja Segura*. Secretaria de las Mujeres de la Ciudad de México. <https://www.semujeres.cdmx.gob.mx/vida-libre-de-violencia/viaja-segura>

Secretaría de Movilidad (SEMOVI). (2017). *Programa Integral para la Seguridad Vial en la Ciudad de México*. [https://www.semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/PISVI\\_Low.pdf](https://www.semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/PISVI_Low.pdf)

SEMOVI. (2019). *Plan Estratégico de Género y Movilidad 2019*. Gobierno de la Ciudad de México. <https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/estrategia-de-genero-140319.pdf>

Secretaría de Seguridad Ciudadana de la CDMX. (2021). *Universidad de la Policía de la Ciudad de México*. <https://www.ssc.cdmx.gob.mx/organizacion-policial/subsecretaria-de-desarrollo-institucional/universidad-de-la-policia-cdmx>

Secretaría de Seguridad Pública. (2010). *Manual de implementación del protocolo de actuación policial en materia de violencia de género*. Secretaría de Seguridad Pública. [https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/50084/8\\_MANUAL\\_IMPLM\\_PROTOCOLO\\_ACT\\_POLICIAL.pdf](https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/50084/8_MANUAL_IMPLM_PROTOCOLO_ACT_POLICIAL.pdf)

Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana. (2022). *Información sobre violencia contra las mujeres*. Fiscalía General de Justicia. <https://fgjem.edomex.gob.mx/estadisticas-feminicidio-homicidio>

- Segato, R. L. (2006). En busca de un léxico para teorizar la experiencia territorial contemporánea. *Politika: Revista de Ciencias Sociales*, 2, 129–148.
- Segato, R. L. (2014). Las nuevas formas de la guerra y el cuerpo de las mujeres. *Revista Sociedade e Estado*, 29(2).
- Serret, E. (2011). Hacia una redefinición de las identidades de género. *Géneros, revista de investigación y divulgación sobre los estudios de género*, 9, 71–97.
- Sharp, G. (1973). *The politics of nonviolent action*. Porter Sargent.  
<https://www.bmartin.cc/pubs/peace/73Sharp/>
- Sharp, J. (2009). Geography and gender: What belongs to feminist geography? Emotion, power and change. *Progress in Human Geography*, 33(1).
- Soto, P. (2017). Diferencias de género en la movilidad urbana. Las experiencias de viaje de mujeres en el Metro de la Ciudad de México. *Revista Transporte y Territorio*.
- Soto, P. (2012). El miedo de las mujeres a la violencia en la Ciudad de México. Una cuestión de justicia espacial. *Revista INVI*, 27(75), 145–169.
- Soto, P. (2019). *Análisis de la movilidad, accesibilidad y seguridad de las mujeres en tres Centros de Transferencia Modal (CETRAM) de la Ciudad de México*. Banco Interamericano de Desarrollo.
- Soto, P., Aguilar, A., Gutiérrez, E., y Castro, C. (2017). *Evaluación de impacto del programa Viajemos Seguras en el Transporte Público de la Ciudad de México. Aportes al diseño e implementación de políticas de género en espacios públicos* (Nota técnica). Banco Interamericano de Desarrollo.

- Soto, P., y Castro, C. (2018). *La violencia de género en los espacios públicos. Un análisis del Metro de la Ciudad de México*. <http://cidur.org/wp-content/uploads/2018/11/8-La-violencia-de-genero-en-los-espacios-publicos.pdf>
- Sistema de Transporte Colectivo Metro. (2022). *Cifras de operación*. <https://www.metro.cdmx.gob.mx/operacion/cifras-de-operacion>
- Tamayo, G. (2009). Debates abiertos en materia de seguridad desde los derechos humanos. En *Mujeres en la ciudad. De violencias y derechos*, editado por Ana Falú. LOM Ediciones. [http://americalatinagenera.org/newsite/images/cdr-documents/publicaciones/libro\\_mujeres\\_en\\_la\\_ciudad.pdf](http://americalatinagenera.org/newsite/images/cdr-documents/publicaciones/libro_mujeres_en_la_ciudad.pdf)
- Taussig, M. (2002). *Chamanismo, colonialismo y el hombre salvaje. Un estudio sobre el terror y la curación*. Grupo Editorial Norma.
- Thompson, J. B. (1998). *Ideología y cultura moderna*. Universidad Autónoma Metropolitana. México.
- Tirachini, A., y Cats, O. (2020). COVID-19 and Public Transportation: Current Assessment, Prospects, and Research Needs. *Journal of Public Transportation*, 22(1). <https://doi.org/10.5038/2375-0901.22.1.1>
- Umaña-Barrios, N., y San Gil, A. (2017). How can spatial design promote inclusivity, gender equality and overall sustainability in Costa Rica's urban mobility system? *Procedia Engineering*, 198, 1018–1035.
- UN Women. (2019). *Safe cities and safe public spaces for women and girls global flagship initiative: International compendium of practices*. UN Women.

- Urquijo Torres, P. S., y Barrera Bassols, N. (2009). Historia y paisaje. Explorando un concepto geográfico monista. *Andamios*, 5(10), 227–252.
- Velásquez, R. (2009). Hacia una nueva definición del concepto “política pública”. *Desafíos*, 20.
- Viale, O. (2021). Las feministas desplazan a vendedores ambulantes en el Metro. *Crónica*.  
[https://www.cronica.com.mx/notas-las\\_feministas\\_desplazan\\_a\\_vendedores\\_ambulantes\\_en\\_el\\_metro-1183961-2021.html](https://www.cronica.com.mx/notas-las_feministas_desplazan_a_vendedores_ambulantes_en_el_metro-1183961-2021.html)
- Voces Feministas. (2022). “*Aventón Feminista MX*” por la seguridad y tranquilidad de mujeres al tomar un taxi en CDMX. [vocesfeministas.mx](https://vocesfeministas.mx/aventon-feminista-cdmx-taxi-seguro-mujeres/). <https://vocesfeministas.mx/aventon-feminista-cdmx-taxi-seguro-mujeres/>
- Weber, M. (2014). *Economía y sociedad*. Fondo de Cultura Económica.
- Zizek, S. (2003a). ¿Cómo inventó Marx el síntoma? En *Ideología. Un mapa de la cuestión*, editado por Slavoj Zizek. Fondo de Cultura Económica.
- Zizek, S. (2003b). Introducción. En *Ideología. Un mapa de la cuestión*. Fondo de Cultura Económica.
- Zubicaray, G., Brito, M., y Ramírez, L. (2021). *Las ciudades mexicanas: Tendencias de expansión y sus impactos*. Coalition for Urban Transitions.  
<https://urbantransitions.global/es/publication/las-ciudades-mexicanas/>
- Zúñiga, M. M., y Amao, M. (2017). *Memorias del Segundo Congreso Internacional sobre Género y Espacio Y Tercer Seminario Latino-Americano de Geografía, Género e Sexualidades*. Universidad Autónoma Metropolitana. México.  
[http://dcsh.izt.uam.mx/congreso/cige/images/memorias\\_cige.pdf](http://dcsh.izt.uam.mx/congreso/cige/images/memorias_cige.pdf)